

АРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
МИНИСТЕРСТВА МОРСКОГО ФЛОТА СССР



ИСТОРИЯ ОТКРЫТИЯ И ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

ТОМ ПЕРВЫЙ

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»

М. И. БЕЛОВ

АРКТИЧЕСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ С ДРЕВНЕЙШИХ ВРЕМЕН ДО СЕРЕДИНЫ XIX ВЕКА

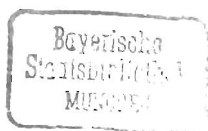
Под редакцией

Я.Я. ГАККЕЛЯ, А.П. ОКЛАДНИКОВА,
М. Б. ЧЕРНЕНКО

ИЗДАТЕЛЬСТВО
«МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ»

ПЕЧАТАЕТСЯ ПО ПОСТАНОВЛЕНИЮ УЧЕНОГО СОВЕТА
АРКТИЧЕСКОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА

Стр.	Строка	Напечатано	Следует читать	По чьей вине
27	10 сверху	от самых первых ее проявлений возникно- вения	от самых первых ее проявлений до возник- новения	Типографии
33	3 снизу	по лодьях	на лодьях	Корректора
66	4 "	А. Саванин	А. Сабанин	Типографии
76	1 "	centuryby	century by	"
139	На рисунке	М. Мартынов	М. Васильев	Автора
167	В подписи под рисун- ком	Скоропись XVII века	Скоропись XVIII века	Типографии
172	20 сверху	на частую воду	на чистую воду	"
242	4 снизу	Nord Oost Tartarye.	Nord en Oost Tartarye.	"
245	14 сверху	„шли де они из Заши- верского устья, прошел де он, Данило, с това- рищи до Большой реки ... и тут	„шли де они из Заши- верского острогу морем ... по зальду, заберегом, зело был ход тяжелой и	"
249	23 "	против крепостническо- го государства	против крепостников- помещиков.	Автора
313	25 "	„Здесь берег высоты средней,	„Здесь берег высоты средней, земля—глина, мелкий камень. Мыс Каменьный,	"
356	17 снизу	„Кукс-гавн“	„Кукс-Таун“	"
467	5 снизу	„Сын Отечества“, XV, ч. 49, 1818, стр. 199	„Сын Отечества“, XLV, ч. 49, 1818, стр. 299.	Редактора и автора
474	24 "	Иванова и Демидова ¹	Иванова и Демидова ² .	Типографии
497	12 "	(пройти к Северному полюсу—	(пройти к Северному полюсу—	"
570	13 сверху	222, 223, 234, 239, 344, 347, 251, 254, 255,	222, 223, 234, 239, 244, 247, 251, 254, 255	Корректора и подчит- чика
590	2 и 3 снизу	„Оби-Почтальонг“	„Оби-Почтальон“	Типографии



ПРЕДИСЛОВИЕ

«История открытия и освоения Северного морского пути» готовится к изданию группой научных сотрудников Арктического научно-исследовательского института Главного управления Северного морского пути.

С древнейших времен, от первых попыток плавания в арктических морях и до наших дней, когда через полярные просторы проложен Северный морской путь, северная водно-транспортная магистраль Советского Союза, развитие арктического мореплавания теснейшим образом связаны с историей нашей страны.

В открытии и освоении Северного морского пути ведущая роль принадлежит народам нашей страны, которые внесли решающий вклад в изучение полярных и приполярных стран, в развитие ледового мореплавания и судостроения.

Самая мысль о возможности плавания по полярным морям из Атлантического океана в Тихий возникла в России; с тех пор она разрабатывается в нашей стране на протяжении нескольких столетий с неослабным упорством и целеустремленностью.

Организуя арктическое мореплавание, передовые деятели русского народа ставили своей целью прежде всего удовлетворение насущных экономических потребностей своей страны, обеспечение подъема политической, экономической и культурной жизни на северных ее окраинах, развитие производительных сил на огромных территориях, которые тяготеют к путям, проходящим через моря Северного Ледовитого океана.

Тем больший общественный интерес представляет подготовка подлинно научной, основанной на достоверных фактических материалах истории Северного морского пути.

Настоящая работа создается на основе как дореволюционных, так и в особенности советских исследований по данному вопросу. Вместе с тем проведена большая работа по выявлению новых материалов и документов в государственных архивохранилищах СССР, что позволило привлечь обширный ранее неизвестный фактический материал.

Первый том «Истории открытия и освоения Северного морского пути» охватывает период развития арктического мореплавания с древнейших времен до падения крепостного права в России, т. е. рас-

смаатривает проблему Северного морского пути в рамках русского феодализма.

Показывая постепенное развитие географических представлений о Севере, книга знакомит с политическими и экономическими предпосылками снаряжения русских и иностранных полярных экспедиций и дает обширный новый материал, освещающий труды русского народа в деле изучения и освоения Северного морского пути. Большое место в книге уделено истории развития полярного судостроения, исследованиям морских и речных путей.

Среди иллюстраций — фотокопии ряда оригинальных русских морских карт XVIII и XIX веков, публикуемых впервые.

В приложении даны хронологические таблицы главнейших событий на Русском Севере с древнейших времен до 60-х годов XIX века.

Второй том посвящается истории Северного морского пути в период русского капитализма (60-е годы XIX века — 1917 год).

Последующие тома будут освещать советский период освоения Северного морского пути.

* * *

Автором первого тома является старший научный сотрудник, кандидат исторических наук М. И. Белов. Глава 22 написана им в соавторстве с младшим научным сотрудником Н. И. Башмуриной, которая приняла также участие в составлении хронологических таблиц, библиографии и указателей.

В работе учтены ценные указания члена-корреспондента Академии наук СССР А. В. Ефимова, профессоров А. И. Андреева, С. Н. Валка, Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова и С. Б. Окуня.

Том издается под общей редакцией доктора исторических наук профессора А. П. Окладникова, доктора географических наук профессора Я. Я. Гаккеля и ученого секретаря Комиссии по проблемам Севера Академии Наук СССР М. Б. Черненко.

*Арктический научно-исследовательский
институт Главсевморпути*

Ленинград.
Октябрь 1955 г.

ВВЕДЕНИЕ

В географическом познании Земли выдающаяся роль принадлежит народам Советского Союза. Имена русских землепроходцев и мореходов, путешественников и ученых — первооткрывателей и первоисследователей новых земель сохраняются на картах самых отдаленных уголков во всех частях света. Эти открытия и исследования начались знаменательным «хождением» тверского купца Афанасия Никитина «за три моря» и продолжаются в наше время в Центральной Арктике и Антарктике.

Русские не только первыми из европейцев достигли Индии, они обследовали и нанесли на карты Сибирь со всем ее морским побережьем, исследовали многие недоступные районы Центральной Азии, открыли Камчатку, Северо-Западную Америку и многочисленные острова в Тихом океане, доказали раздельное существование Евразийского и Американского континентов, побывали в глубине девственных лесов Латинской Америки и тропической Африки. Отважные русские мореплаватели Беллинсгаузен и Лазарев открыли шестой материк — Антарктиду.

В цепи этих выдающихся событий всемирной истории немалое значение имеет открытие и освоение Северного морского пути.

Среди мировых океанских путей Северный морской путь занимает особое место. Он намного короче морского пути из Европы в Индию и Китай вокруг Африки или пути из Атлантического океана в Тихий вокруг мыса Горн или по Панамскому каналу, но освоение его всегда представляло и поныне представляет значительные трудности, так как Северный морской путь проходит по ледовитым морям.

Даже в летнее, навигационное, время льды встречаются в каждом из пяти арктических морей, через которые Северный морской путь соединяет порты Европы с портами Дальнего Востока. Для преодоления этих ледовых препятствий требуются мощные ледоколы и хорошо приспособленные для плавания во льдах транспортные суда с прочным корпусом и сильными двигателями. Однако и этот технически совершенный арктический флот не всегда может обеспечить уверенное преодоление льдов. На помощь судоводителям в Арктике приходят систематическая авиационная ледовая разведка и служба погоды и льда, которая изучает процессы атмосферной циркуляции и закономерности формирования, накопления, дрейфа и разрушения пловучих морских льдов.

По мере роста наших знаний о природе Арктики научные работники, обслуживающие арктические навигации, лучше познают характер протекающих в природе процессов и, следя за ними, на основе научных обобщений предсказывают (прогнозируют), как и в каком направлении будут дальше развиваться эти процессы, каковы будут условия погоды и ледовой обстановки в том или ином районе в ближайшее время и в более отдаленной перспективе. Разветвленная сеть научных станций повседневно собирает материалы, освещающие атмосферные условия на трассе Северного морского пути и далеко за ее пределами — и не только в приземном слое над материками и океанами, но и на больших высотах. На формирование ледовой обстановки оказывают воздействие не только атмосферные процессы, но и динамика морских вод, из которых лед образуется и влиянию которых подвержен все время. Поэтому ученые, обслуживающие навигацию, систематически ведут наблюдения и за водами океана по всей его толще, особенно на поверхности, так как дрейф льдов определяется совместным действием ветров и поверхностных течений.

Таким образом, арктическое мореплавание в наше время обеспечивают сложные, специально созданные Советским государством службы, включающие ледоколы, авиацию, сеть радиостанций, морских обсерваторий, полярных станций, бюро погоды.

К Северному морскому пути тяготеет в транспортно-экономическом отношении громадная территория Советского Союза, которую прорезают, устремляясь в океан, мощные реки: Северная Двина, Печора, Обь, Енисей, Лена, Яна, Индигирка, Колыма. Благодаря Северному морскому пути эти речные магистрали составляют единую систему водных путей, соединенных на севере морской трассой. В устьях этих рек, а также там, где необходимо осуществлять погрузочно-разгрузочные работы, формирование караванов и бункеровку судов, имеются порты и причалы. Безопасность плавания по морям и рекам обеспечивают гидрографические базы и лоцмейстерства. Весь этот сложный водно-транспортный комплекс и представляет современный Северный морской путь, неотъемлемую часть транспортной системы Советского Союза.

Ни один из других океанских мировых путей не требует организации, подобной Северному морскому пути. Вот почему можно утверждать, что другого такого пути нет в мире.

Такая транспортно-экономическая организация сложилась сравнительно недавно, когда в результате упорного и последовательного труда тысяч ученых, моряков и полярников стали возможны регулярные плаванья судов по всему великому северному пути. Северный морской путь создан советским народом. Это крупнейшее достижение советского социалистического государства.

Вместе с тем географическое представление о Северном морском пути как о трассе, по которой возможно мореплавание вдоль побережья Европейского Севера и Сибири стало складываться еще в очень отдаленные времена. Чаще всего его называли Северо-восточным проходом в отличие от Северо-западного прохода, ведущего из Атлантического океана в Тихий вдоль северо-американского побережья.

В самом общем виде вопрос о морском проходе Северным Ледовитым океаном из Европы в Китай был поставлен на исходе XV — в начале XVI века. Впервые мысль о возможности использовать этот путь для плаванья в Китай высказал один из образованнейших русских людей начала XVI века Дмитрий Герасимов. На Руси тогда было известно, что из Белого моря имеется морской путь к устью реки Оби и что путь этот более или менее доступен. Такие сведения сразу привлекли внима-

ние западноевропейских ученых и мореплавателей. Следуя по этому пути, они рассчитывали проникнуть к истокам Оби, где якобы располагалась столица Китая — Кумбалик (Пекин). Это неверное представление продержалось недолго. Оно рассеялось в результате географических открытий русских землепроходцев за Уралом, на севере Западной Сибири и после неоднократных поездок московских купцов в Монголию и Китай. Выяснилось, что северный берег Сибири имеет гораздо большую протяженность, чем предполагали раньше, и что столица Китая находится вдалеке от истоков Оби. Да и сама река Обь в верхнем течении оказалась несудоходной. Тем самым потеряли смысл поиски этого пути для прохода в Китай.

Со временем географические представления о Северном морском пути подверглись существенным изменениям. Русские люди в XVII—XVIII веках представляли уже великий северный водный путь на всем его огромном протяжении от берегов Европы до Камчатки и Китая, хотя на картах западноевропейского происхождения его попрежнему изображали значительно менее протяженным, чем в действительности¹.

В результате русских географических открытий совершенно изменились представления о северной части Сибири, примыкающей к Северному Ледовитому океану. Вместо фантастических полуостровов, изображавшихся на картах XVI—XVII веков, стали известны подлинные очертания береговой линии Сибири с мысами, островами, полуостровами, заливами и губами. Постепенно рассеялось средневековое представление о Севере, как стране вечного мрака, населенной полулюдьми-полузверями.

Проблема Северного морского пути встала перед русскими исследователями XVIII века в новом свете. Вся береговая линия севера Сибири была положена на карты трудами участников Великой Северной экспедиции 1733—1743 годов. В дальнейшем М. В. Ломоносов выдвинул и обосновал мысль о необходимости комплексного изучения полярных морей и стран для развития торгового мореплавания и обеспечения безопасности русских владений на Дальнем Востоке. Ломоносов отметил ряд важных особенностей арктической природы и вскрыл некоторые закономерности ледообразования, дрейфа льдов, перемещения вод в Северном Ледовитом океане. Ломоносову принадлежит план изыскания высокоширотного варианта Северного морского пути.

Благодаря трудам Ломоносова и научным арктическим экспедициям его времени весьма неясная мысль о Северном морском пути значительно обогатилась и приобрела конкретность.

В XIX веке процесс освоения Северного морского пути развивался дальше, но решить проблему арктического мореплавания оказалось не по силам русскому капитализму, деятельность которого на Севере свелась к организации эпизодических морских плаваний от берегов Европы к устьям западносибирских рек — Оби и Енисея, откуда предполагалось организовать вывоз на мировой рынок ценных видов сибирского сырья.

Только в 1878—1879 годах шведско-русская экспедиция А. Э. Норденшельда на судне «Вега», после зимовки у берегов Чукотки, прошла в конце концов Северный морской путь на всем его протяжении, подтвердив, что такой путь реально существует и что он проходим.

Так на протяжении нескольких веков складывались географические представления о Северном морском пути.

Параллельно протекал процесс освоения отдельных участков этого пути.

¹ Именно так Северный морской путь изображен на картах Е. Реслина (1611 г.), Иодока Гонзиуса (1633 г.), Самсона д'Аббевиля (1654 г.) и на французских картах середины XVIII века.

Начало освоению морских и речных путей Севера было положено в ранние периоды человеческой истории, намного раньше, чем появилась мысль о возможности регулярного плавания по Северному Ледовитому океану. Первые арктические походы, несомненно, совершали древнейшие племена, первые обитатели Севера. Но в условиях первобытно-общинного строя это мореплавание не могло получить развития. Древние охотники и рыболовы в лучшем случае были заинтересованы в прибрежном промысловом плавании в непосредственной близости от своих поселений.

Только возникшие на развалинах первобытно-общинного строя государственные объединения могли сделать следующий шаг. Но по-настоящему приступило к освоению морских путей в Арктике только русское государство, обеспечившее хозяйственное освоение прилегающих к Северному Ледовитому океану территорий.

В силу каких же причин господствующей державой на морских путях Арктики стала наша страна? Одной из причин является, конечно, географическое положение России на Севере. Но это еще не все и это не главное.

Ответ на поставленный вопрос надо искать в исторических путях развития государственных объединений, складывавшихся на севере Европы. Еще в IX—X веках на Скандинавском полуострове возник ряд мелких государств норманнов, которым принадлежали небольшие кусочки морского побережья. Норманны предпринимали смелые морские походы, в том числе и в арктические страны (Исландия, Гренландия). Однако арктические завоевания норманнов оказались столь же непрочными, как и сами их государственные объединения.

В IX веке в силу внутренних процессов развития первобытно-общинного строя у восточных славян, возникновения классов и частной собственности в Приднестровье образовалось мощное феодальное государство во главе с Киевом. Оно и явилось первым на севере Европы государством, которое объединило под своей властью земли по побережью Белого и Баренцова морей.

В дальнейшем северные земли сохранила за собой Новгородская феодальная республика (XII—XV века), приступившая к их хозяйственному освоению. Новгородцы совершали походы в Сибирь, они проложили путь на Новую Землю.

Еще до ликвидации Новгородской республики дальние северные земли вошли в состав Русского централизованного государства во главе с Москвой, экономическое влияние и политическая власть которой постепенно распространились не только на Европейский, но и на Азиатский Север, от Колы на западе до Берингова пролива и Амура на востоке.

С этого времени ведущая роль в развитии арктического мореплавания закрепилась за Русью. Уровень и характер арктического мореплавания постепенно изменялись в зависимости от возможностей господствовавшего в нашей стране социально-экономического строя и достигнутого уровня развития производительных сил.

Бесспорно, что освоение Арктики при феодализме проходило крайне медленно и неравномерно. Решение проблемы Северного морского пути, как и проблемы освоения Севера, было не по плечу обществу, основанному на примитивном присвоении результатов труда закрепощенных крестьян. В рамках феодально-крепостнической системы освоение морских и речных путей Севера не могло быть успешно осуществлено вследствие недостаточного развития производительных сил, низкого уровня судостроения, слабого развития крепостной промышленности.

При капитализме освоение Севера и Северного морского пути тормозилось наличием в России острых и неразрешимых классовых проти-

воречий, хотя капитализм создал важные технико-экономические предпосылки освоения Северного морского пути (ледокол, самолет, радио). Русские и европейские капиталисты освоение Северного морского пути считали делом нерентабельным, убыточным и не решались вкладывать средства в это предприятие, не сулившее сколько-нибудь значительных и быстрых прибылей.

Индустриализация Крайнего Севера, а следовательно, создание обслуживающей ее мощной хозяйственной водно-транспортной магистрали — Северного морского пути — стала возможной только при советской власти, при плановом ведении хозяйства всей страны и размещении производительных сил в соответствии с требованиями основного экономического закона социализма. Показательно, что Советское государство с первых дней своего существования признало Северный морской путь не только вполне реальным, но и призванным сыграть решающую роль в подъеме производительных сил севера нашей страны.

Успехи Советского государства в деле превращения Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль вызывают большой интерес не только в СССР, но и за рубежом¹.

Советская историко-географическая наука не отрицает вместе с тем известной роли в изучении и открытии Северного морского пути иностранных полярных экспедиций, однако эта роль не была решающей, главной. Морские западноевропейские державы (Англия, Голландия, Дания и др.) никогда не имели на евразийском севере столь значительных народнохозяйственных интересов, какие всегда были там у России. Отдаленные от исходных пунктов Северного морского пути на большие расстояния, они ограничились посылкой в Русскую Арктику лишь эпизодических экспедиций. Организаторам этих экспедиций арктический путь в Китай и Индию представлялся сравнительно легким, не требующим хозяйственного освоения прилегающих к нему территорий, затраты больших средств, специального навигационного обеспечения и специального флота. Поэтому в северные моря в XVI — XVIII веках западноевропейские державы посылали обычные суда, применявшиеся на южных трассах. Неудивительно, что такие экспедиции нередко оканчивались трагически.

* * *

В истории освоения Северного морского пути можно грубо выделить три периода: открытие и освоение Севера и арктического мореплавания в период феодализма; освоение Севера и попытки торговой эксплуатации Северного морского пути при капитализме; освоение Севера и создание комплексной хозяйственной водно-транспортной магистрали — Северного морского пути — при социализме. Разумеется, внутри этих периодов необходима дополнительная периодизация.

Первый том «Истории открытия и освоения Северного морского пути» посвящен начальному периоду — хронологические рамки его определяются периодом от древнейших времен до отмены крепостного права в России, т. е. в основном совпадают с периодом становления, развития и гибели феодально-крепостной системы на Руси. Настоящее исследование призвано показать, как проходило хозяйственное освоение северных окраин России в рамках русского феодализма и прежде всего развитие арктического мореплавания, транспортных путей в Арктике.

¹ Об этом см. J. Malaurie. La route maritime du Nord Sovietique le Glavsevmorput. Annales de geographie, 1954, № 340, pp. 461—468, а также T. E. Armstrong. The Soviet Northern Sea Route. The Geographical Journal, vol. CXXI, part 2 June 1955, pp. 136—148.

Для рассматриваемого периода характерно сравнительно быстрое продвижение русских людей по громадной территории Сибири и столь же быстрое проникновение их в самые отдаленные районы, лежащие на морском побережье. Основную массу перешедших за Урал крестьян составляли выходцы из северных областей России. Мощное землепроходческое движение крестьянских масс предопределило земледельческий и торгово-промышленный характер освоения и заселения Сибири.

В решающей своей стадии это движение осуществлялось при непосредственном участии и под руководством русского феодального государства. С особой силой оно развернулось в XVII веке, когда в недрах феодального хозяйства стал заметен рост товарного производства, приведший к образованию всероссийского рынка.

В. И. Ленин указывал, что примерно с XVII века начался «новый период русской истории», характеризующийся слиянием ранее разобщенных областей в одно целое. «Слияние это вызвано было... усиливающимся обменом между областями, постепенно растущим товарным обращением, концентрированием небольших местных рынков в один всероссийский рынок»¹.

В XVII веке образовался всероссийский рынок как известная система местных рынков во главе с московским рынком; в XVIII веке продолжалось его территориальное расширение и укрепление. Влияние этого важнейшего явления русской феодальной экономики на развитие хозяйства Севера и арктического мореплавания оказывалось в ряде случаев решающим.

Возникновение и установление в недрах феодально-крепостной системы капиталистических отношений не могло не оказать воздействия на развитие экономики Севера. Этот процесс прослеживается на Севере со второй половины XVIII века, в особенности с последней его четверти. Необходимо иметь в виду, что север России не знал крепостного права. Это обстоятельство известным образом способствовало развитию буржуазных отношений. В первой половине XIX века на Европейском Севере и в Сибири появилась влиятельная прослойка торгово-промышленного люда, купцов и предпринимателей, которые активно ратовали за развитие арктического мореплавания и освоение природных богатств Севера и Сибири.

Другим важным моментом, оказавшим существенное влияние на развитие Севера, являлся рост политического и стратегического значения северных и восточных окраин Русского государства и, следовательно, морских путей, ведущих к ним. Следует особо отметить героическую борьбу русского народа за северные территории. В результате этой борьбы Россия закрепила за собой земли на Севере и Востоке и укрепилась как арктическая держава.

И, наконец, третьим обстоятельством, оказавшим непосредственное влияние на изучение Севера, на организацию научных исследований, являлся значительный подъем научных знаний в России в XVIII — первой половине XIX века.

Создание военно-морского флота, Морской Академии и Академии наук, ставших кузницей кадров отечественных мореплавателей и ученых, оказало большое влияние на самый характер арктических исследований. В XVIII и первой половине XIX века был снаряжен ряд крупнейших экспедиций, внесших огромный вклад в изучение Севера. Среди них Первая Камчатская экспедиция (глава 15), Великая Северная (глава 16), В. Я. Чичагова по проекту М. В. Ломоносова (глава 18), Ф. Розмыслова (глава 19), С. Андреева, И. Леонтьева, И. Синдта,

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 1, стр. 137

И. Биллингса (глава 21), Г. Поспелова, А. Лазарева, Ф. Литке, П. Пахтусова, А. Цивольки, К. Бэра, М. Геденштрома, П. Анжу, Ф. Врангеля и А. Миддендорфа (глава 22).

Несколько слов необходимо сказать об источниках и литературе, на которых основана настоящая работа.

Как известно, специальных сочинений по истории Северного морского пути немного. Более или менее удачно освещают ход открытия и изучения Северо-восточного прохода такие, увидевшие свет еще до Великой Октябрьской социалистической революции и основанные на концепциях, далеких от марксизма, книги, как «История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива» Ф. Студитского (1883) и «Морской путь в Сибирь» Ю. Шокальского (1893). В советское время изданы «Великий Северный морской путь» М. С. Боднарского (1926), «История экспедиций в полярные страны» М. А. Дьяконова (1938), труды В. Ю. Визе «Северный морской путь» (1940) и «Моря Советской Арктики» (последнее издание 1948) и некоторые другие.

Авторы большинства указанных сочинений ограничиваются хронологическим описанием полярных экспедиций. Исключение составляет книга В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики», в которой в ряде случаев автор рассматривает также социально-экономические и политические предпосылки снаряжения экспедиций в Северный Ледовитый океан.

Наконец, большинство этих работ опирается на уже опубликованный и достаточно известный в литературе материал, т. е. носит компилятивный характер.

В последние годы большой интерес к истории Северного морского пути проявляют американские и английские авторы. Среди наиболее заметных книг, посвященных данной теме, следует отметить работы Т. Армстронга «Северный морской путь» (*The Northern Sea Route, Soviet exploitation of the North East Passage. London, 1952*) и К. Криптона «Северный морской путь, его место в русской экономической истории до 1917 г.» (*The Northern Sea Route, its place in Russian economic history before 1917. New-York, 1953*).

В странах народной демократии, в частности в Польше, также налицо большой интерес к истории советских работ в Арктике. В Варшаве недавно издана большая работа «Покорение Арктики» (*Na podboj Arktyki*), написанная в основном по советским литературным источникам. Авторы ее Алина и Чеслав Центкевич ранее неоднократно выступали в польской печати с обзорами советских арктических исследований и экспедиций.

Общий недостаток сводных исследовательских работ по истории изучения и освоения Северного морского пути восполняется довольно значительным количеством специальных историко-географических исследований и публикаций об отдельных полярных экспедициях и исследованиях Арктики. Среди дореволюционных работ такого рода наибольшую ценность представляют работы морского историка А. П. Соколова, историка-моряка А. Сгибнева, сотрудника Московского архива Министерства юстиции Н. Н. Оглоблина, известных русских полярных исследователей Ф. П. Литке, Ф. П. Врангеля и др.

За последние годы в этой области плодотворно работали многие советские ученые. Историко-географические работы академика Л. С. Берга, членов-корреспондентов Академии наук СССР А. В. Ефимова и С. В. Бахрушина, докторов наук А. И. Андреева, М. С. Боднарского, Н. Н. Зубова, Д. М. Лебедева, А. П. Окладникова и других, основанные на большом фактическом материале, с новых позиций освещают ряд важных и недо-

статочно ясных вопросов в истории Северного морского пути. Издано несколько ценных сборников архивных документов, в том числе сборник документов Центрального государственного архива древних актов о деятельности Великой Северной экспедиции (под редакцией А. А. Покровского), два сборника документов, посвященных русским открытиям в Тихом океане и Северной Америке (под редакцией А. И. Андреева), труды М. В. Ломоносова об Арктике, прокомментированные В. А. Переваловым, сборники документов о русских полярных мореходах и землепроходцах XVII века, подготовленные Центральным государственным архивом древних актов (под редакцией члена-корреспондента Академии наук СССР А. В. Ефимова) и Арктическим научно-исследовательским институтом (составитель М. И. Белов).

Важным мероприятием является переиздание ставших библиографической редкостью трудов выдающихся мореплавателей и путешественников XVIII—XIX веков. К числу их относятся произведения Ф. Ф. Беллинсгаузена, С. Вакселя, Ф. П. Врангеля, В. М. Головнина, О. Е. Коцебу, С. П. Крашенинникова, И. Ф. Крузенштерна, А. П. Лазарева, Ю. Ф. Лисянского, Ф. П. Литке, Г. А. Сарычева и др.

При всем этом необходимо отметить, что многие проблемы истории Северного морского пути еще не затронуты специальным изучением.

В наших архивах сохраняется большое количество документов, которые раньше совсем не использовались или использовались исследователями только отчасти. На изучение архивных документов автором было обращено особое внимание.

Официальные документы полярных экспедиций: отписки и челобитные казаков и промышленных людей XVII века, инструкции, рапорты, карты и отчеты мореплавателей XVIII—XIX веков, судовые журналы, финансово-отчетные документы, официальные распоряжения государственных учреждений и другие материалы сосредоточены в основном в архивах Ленинграда и Москвы.

В архиве Института истории Академии наук СССР в Ленинграде (ЛОИИ) нами было просмотрено богатое собрание якутских актов, представляющее собой документы Якутской приказной избы XVII века, насчитывающие 1116 столбцов. В этом собрании сосредоточены важнейшие материалы по истории русского полярного мореплавания на северо-востоке и востоке Сибири и русских открытий на протяжении значительной части XVII века. Вместе с тем в фонде Якутской приказной избы содержатся документы, освещающие самые разнообразные стороны освоения Севера. Здесь хранятся судовые дела, раскрывающие организацию ленского речного и морского судостроения, таможенные документы—«выписи», «росписи» таможенных голов и целовальников, «отписки», а также копии многочисленных проезжих грамот, выдаваемых при поездках из Якутска «на низ Лены и морем» на Яну, Индигирку, Алазею, Колыму и Анадырь, «отписки» служилых и промышленных людей в Якутск с «заморских рек». По этим документам удалось установить начальные и конечные даты многих морских плаваний, уточнить состав участников этих плаваний, выявить перечень товаров и «мяхкой рухляди». Наибольшую ценность представляют жиганские проезжие грамоты, так как в XVII веке Жиганск был единственной в низовьях Лены пристанью для морских судов.

В том же архиве просмотрены фонды: Архангельская губернская канцелярия (от начала XVIII века до 1725 года), Поуездное собрание актов (XVI—XVII века), Собрания Николо-Корельского, Антониево-Сийского и Архангельского монастырей (часть этих монастырских фондов хранится в Архангельском областном архиве), Холмогорская таможен-

ная изба (часть документов хранится в Центральном государственном архиве древних актов), Акты Холмогорской епархии, Холмогорского собора (1703—1758 гг.)¹, Иркутские акты (приказные избы XVII века), Голландские резиденты, Рукописи Археографической комиссии, Архив Воронцовых, Рукописи академика Гамеля, Собрание рукописных книг ЛОИИ, Акты до 1613 года и др.

При просмотре материалов поморских таможен удалось выявить ряд указаний на новоземельские и шпицбергенские походы поморов. Учитывая отсутствие других материалов, можно утверждать, что эти, хотя и недостаточные данные, все же позволяют расширить наши представления о старинных походах русских на отдаленные морские острова, о промысловой деятельности поморов и организации полярного судостроения.

Исключительное значение для изучения истории Арктики XVIII и первой половины XIX века имеют фонды другого ленинградского хранилища — Центрального государственного архива Военно-морского флота СССР (ЦГАВМФ)². Здесь хранятся документы с первых дней организации при Петре I военно-морского флота. По мере роста морского могущества страны развивалась сеть военно-морских учреждений, в том числе и центральных (Адмиралтейств-коллегия), сыгравших решающую роль в организации многих полярных экспедиций. Кроме фондов самой Адмиралтейств-коллегии (дела ее расположены по годам), большой интерес представили материалы фондов президентов коллегий, в том числе генерал-адмирала Апраксина, адмирала Н. Ф. Головина, графа Чернышева, а также фонды капитан-командора В. Беринга, капитана И. Биллингса, Ф. П. Литке, руководителей экспедиций в Тихий и Ледовитый океаны. По богатству документов, связанных с историей Северного морского пути, наиболее обширным является фонд Гидрографического управления, в котором сосредоточены судовые журналы почти всех северных морских экспедиций XVIII века (некоторые из них хранятся в фонде вахтенных и шканечных журналов), в том числе журналы кораблей Великой Северной экспедиции³.

Среди просмотренных фондов ЦГАВМФ весьма полезными оказались также Дела приказа военного флота (с 1705 г.), Дела, хранящиеся в Адмиралтейств-совете (с 1659 г.), Указы, поступившие в Адмиралтейств-коллегию, Высочайшие повеления, Дела графа Кушелева (об экспедициях И. Биллингса и Русско-американской компании), Дела адмирала Мордвинова, Дела канцелярии контр-адмирала Хметевского, Бумаги, переданные из кабинета Екатерины II, Сборный фонд, Дела комиссии Российского флота и адмиралтейского правления, Фонд Архангельского порта (с 1733 по 1862 г.) и ряд других.

Документы ЦГАВМФ довольно полно освещают деятельность правительственных экспедиций на арктической суше и морях. Из этих документов следует отметить инструкции, рапорты, отчеты и записки руководителей отдельных экспедиций, а также судовые журналы, инструкции,

¹ Некоторые документы поморских архивов изданы А. И. Андреевым в сборнике «Материалы по истории Кольского полуострова в XVI—XVII вв.». Л., 1930.

² См. описание фондов архива, составленное Ф. Веселаго, — «Описание дел Морского министерства за время с половины XVII до начала XIX столетия», тт. 1—10, 1877—1906.

³ Издание шканечных журналов началось сравнительно недавно. Кроме ранее изданных путевых журналов П. Чаплина и А. Чирикова, веденных во время работы Первой Камчатской экспедиции, а также журналов В. Беринга и С. Вакселя, в последнее время Д. М. Лебедев опубликовал судовую журнал плавания А. И. Чирикова в 1741 году к берегам Америки (Д. М. Лебедев. Плавание А. И. Чирикова на пакетботе «Св. Павел» к берегам Западной Америки. М.—Л., 1951).

отчеты, дела о посылке судов. Авторами их были люди с широким кругозором, моряки и ученые, воспитанники Морской Академии, сотрудники Академии наук, университетов и других научных и учебных учреждений России. Эти документы свидетельствуют о высоком уровне русской географической науки. Так, рапорты и записки участников Великой Северной экспедиции (записки Х. Лаптева, Д. Лаптева, А. Чирикова, С. Вакселя, И. Кошелева и др.), взятые в совокупности, представляют собой ценнейший научный труд по многим разделам землеведения и мореплавания, равного которому не знала ни одна западноевропейская страна. То же самое можно сказать о рапортах, записках, словарях, альбомах и других материалах Северо-восточной географической и астрономической экспедиции, хранящихся в фонде И. Биллингса.

К документам ЦГАВМФ примыкают рукописные гидрографические карты Северного Ледовитого океана, ныне хранящиеся в различных собраниях Москвы и Ленинграда. Часть карт сосредоточена в Военно-ученом архиве Центрального Исторического архива в Москве, часть — в рукописных отделениях Библиотеки Академии наук СССР и Государственной публичной библиотеки имени Салтыкова-Щедрина в Ленинграде. Основная масса их сохраняется в архиве б. Депо карт Гидрографического управления (ныне Архив древних карт Гидрографического управления ВМС¹). Ценные собрания печатных карт XVIII века имеются в картографических отделах Публичной библиотеки имени Салтыкова-Щедрина и в Библиотеке Академии наук СССР².

К сожалению, это обширное картографическое наследство далеко еще не изучено. Между тем русские карты XVIII века дают исходный материал для широких и важных обобщений, изучение их позволяет установить основные этапы развития географических представлений о Севере. При этом следует иметь в виду существование нескольких школ или направлений в русской картографии³.

Помимо указанных архивов, изучались также фонды Центрального государственного исторического архива (ЦГИАЛ), архива Академии наук СССР (ААН) и архива Географического общества СССР.

Документы, сохраняющиеся в фондах ЦГИАЛ, позволили составить краткую характеристику торгово-промышленной жизни Севера и Сибири во второй половине XVIII века. Документы большой ценности сосредоточены здесь в фонде Секретной экспедиции Сената. Помимо этого фонда, просмотрены фонды Государственной Коммерц-коллегии⁴, Комиссии о коммерции⁵, Мануфактур-коллегии, Департамента внешней торговли, Сибирского приказа, Коммерц-конторы, Камор-коллегии, Сенатской межевой конторы, Московского комиссариата и др. Дела о рыбных

¹ См. Б. Эвальд. Указатель картографических материалов Северного Ледовитого океана Птгр., 1917. Это описание уже не соответствует нынешнему состоянию архива.

² См. В. Ф. Гнучева. Географический департамент Академии Наук XVIII в. М.—Л., 1946.

³ Ряд рукописных и печатных карт принадлежит академической картографической школе, представленной работами акад. Миллера, адъюнктов П. Трускота, Я. Шмидта и др. Другое направление русской картографии XVIII века связано с деятельностью военных моряков и прежде всего Морской Академии. Истоки ряда карт ведут к чертежам XVII и начала XVIII века, причем последние работы этого направления восприняли многое и от морских карт и от карт академической школы (см., например, карты сержанта Андреева и Николая Дауркина). Для всех русских карт, вне зависимости от принадлежности к той или иной школе, характерен высокий для своего времени научный уровень.

⁴ См. Систематический каталог делам Государственной Коммерц-коллегии. Сост. Н. Кайданов, СПб., 1884.

⁵ См. Систематический каталог делам Комиссии о коммерции. Сост. Н. Кайданов, СПб., 1887.

и зверобойных морских промыслах на севере Европейской России, об организации китоловных и других компаний в Поморье в значительной степени были исследованы Э. Веберманом при подготовке его труда «Китобойный промысел в России». Однако и в этих делах удалось выявить некоторые новые и полезные сведения.

В архиве Академии наук СССР основное внимание было обращено на так называемые портфели Г. Ф. Миллера (фонд 21), образовавшиеся в 30-х годах XVIII века в результате работ академического отряда Великой Северной экспедиции, имевшего задание, кроме всего прочего, ознакомиться с сибирскими архивами и отобрать в них все важное по истории, быту и языку народов Сибири. Этот фонд (большая часть его сосредоточена в Москве, в ЦГАДА) представляет исключительный интерес. Силами прикомандированных к этому отряду студентов Академии наук, а также местных писцов под наблюдением академика Г. Ф. Миллера были сняты копии с наиболее важных документов сибирских приказных изб XVII века — Верхотурской, Березовской, Мангазейской, Тобольской, Томской, Енисейской, Илимской, Якутской и др. Кроме того, Г. Ф. Миллер собрал много подлинных документов XVIII века, особенно по истории Сибири.

В архиве Географического общества СССР просмотрены разряды: Рукописи XVI—XVII веков, Сибирь, Полярные страны.

В рукописных отделах Библиотеки Академии наук и Государственной публичной библиотеки им. Салтыкова-Щедрина, помимо старинных карт Севера, нам удалось ознакомиться с рукописями XVI — XIX веков, в том числе с рукописями северных монастырей.

В Москве в ЦГАДА были просмотрены имеющие отношение к Северу фонды: Якутской приказной избы, Посольского приказа, Сибирского приказа, Приказа Новой четверти, Сената, Соловецкого монастыря и др. Фонд «Якутская приказная изба» является частью хранящегося в ЛОИИ собрания «Якутские акты», о котором говорилось выше.

При работе в ЦГАДА много ценных сведений получено при изучении фонда Сибирского приказа. Благодаря работе Н. Н. Оглоблина¹ для изучения доступны многочисленные документы этого приказа, рисующие общую картину деятельности русского торгово-промышленного и служилого населения Сибири за первые полтора столетия после присоединения Сибири к Русскому централизованному государству. Так же как в фонде «Якутская приказная изба», здесь находятся отписки, челобитные, наказные памяти, «скаски» и таможенные дела, но в Сибирском приказе их несравненно больше и они охватывают всю территорию Сибири. Большой интерес представляют таможенные книги — «пошлинные», «оброчные», «перекупные» — и другие таможенные материалы северных острожков и зимовий — Туруханского, Хетского, Анабарского, Оленекского, Янского, Индигирского, Колымских и Анадырского. Изучение их позволило охарактеризовать социальный облик тех людских масс, которые, стремительно продвигаясь в XVI — XVII веках с запада на восток по северному берегу азиатского материка, совершали великие географические открытия. Вместе с тем таможенные книги служат ныне единственным источником для восстановления картины первоначального этапа освоения Сибири, расселения сибирских племен и народностей и их роли в освоении арктических областей. Богатый географический материал рассеян по многочисленным «наказным памятям». В них, как правило, перечисляется обширная номенклатура — станы, города, реки, озера, воло-

¹ Н. Н. Оглоблин. Обзорные столбцы и книги Сибирского приказа (1592—1767 гг.), части I, II, III и IV, М., 1898—1901.

ки, горные перевалы, через которые должен был пролегать путь того, кто получал наказную память. Зачастую в наказной памяти подводился итог географической изученности того или иного района. К наказным памятям Сибирского приказа по содержанию близки старинные русские землеописания — «Росписи земель и рек», «чертежи», «ведомости» и «скаска». Громадный по объему архив Сибирского приказа, разумеется, не мог быть просмотрен целиком. Несомненно, когда все многочисленные столбцы этого богатейшего фонда будут рассмотрены исследователями, перед нами в полном объеме предстанет громадный вклад русского народа в освоение Севера, в развитие судостроения и организацию мореплавания.

В ЦГАДА выборочно просмотрены также некоторые фонды Сената, в особенности его 5-го департамента, ведавшего снаряжением экспедиций. Здесь, в частности, обнаружено дело о полярной экспедиции Н. Шалаурова и его товарищей.

В Государственном историческом музее в Москве нами изучались некоторые рукописи по истории полярных экспедиций XVII — XIX веков.

В Архангельском областном архиве просмотрен довольно значительный фонд Архангельской губернской канцелярии (с 1725 г.) и фонд Архангельского порта.

Такова работа, проделанная в архивах в связи с разработкой вопросов истории Северного морского пути за период с XV по середину XIX века.

Несмотря на значительный объем этих архивных розысканий, не обследованными остались многие фонды, в частности фонды кабинетов Петра I и Екатерины II.

Октябрь 1955 г.

М. Белов.



НАЧАЛО АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ



ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОТКРЫТИЯ НА СЕВЕРЕ (XV - XVII ВВ.)





ГЛАВА I

НАЧАЛО ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА

Человек появился на Севере тысячелетия назад, в глубине каменного века.

К этим далеким временам следует отнести зарождение своеобразных культур арктических племен, оказавших большое влияние на всю последующую историю освоения Севера. Советская археология опровергла расистскую «теорию» о какой-то особой роли племен «нордической расы» в процессе складывания этой культуры. Археологические раскопки выявили, что центры, оказывавшие решающее влияние на культуру древнего населения Севера, находились на юге Европейской части СССР, на территории Средней Азии, Монголии и Китая. Несостоятельной оказалась и теория о том, что волна человеческих переселений по мере отступления ледников двигалась только с запада на восток и с востока на запад.

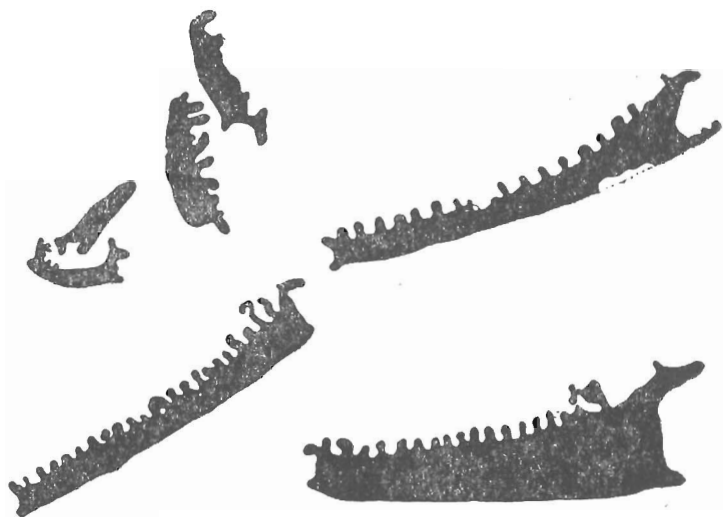
Советские археологи убедительно доказали, что в процессе складывания древнейших очагов культуры на Севере повсеместно проходили взаимный культурный обмен и взаимное проникновение племен. Только этим можно объяснить обнаружение в Карелии костяка неолитического времени или находку на «писаницах» реки Лены изображений мифического чудовища, живо напоминающего клыкастого зверя, столь излюбленного в скифском искусстве, или еще более замечательный фриз из семи лодок с гребцами, поднявшими вверх руки, повторяющийся на писаницах Енисея, на петроглифах Карелии и Скандинавии.

Советские ученые отмечают влияние на лесные сибирские племена степных племен, которое ощущалось особенно сильно на Северном Урале, в Приобье и на Енисее.

Достижения советской археологии позволяют определить некоторые очаги древних поселений человека на Севере.

На заре истории

Повидимому, самый ранний из них, относимый к 6—7-му тысячелетию до н. э., ко времени так называемого арктического палеолита, располагался на территории Кольского полуострова. Здесь на берегу океана на острове Оленьем и Рыбачьем полуострове обнаружены временные жилища людей, основным занятием которых были примитивное рыболовство и звероловство. Значительно лучше сохранились



Наскальные изображения морских лодок
Из книги В. И. Равдоникаса «Наскальные изображения Белого моря»,
ч. 2, табл. 18, М.—Л., 1938

поселения последующего времени — эпохи неолита (3—2 тысячелетие до н. э.). В устьях рек на террасах, более низких, чем те, на которых были найдены палеолитические стоянки, обнаружены постоянные жилища, указывающие на дальнейшее освоение морского берега.

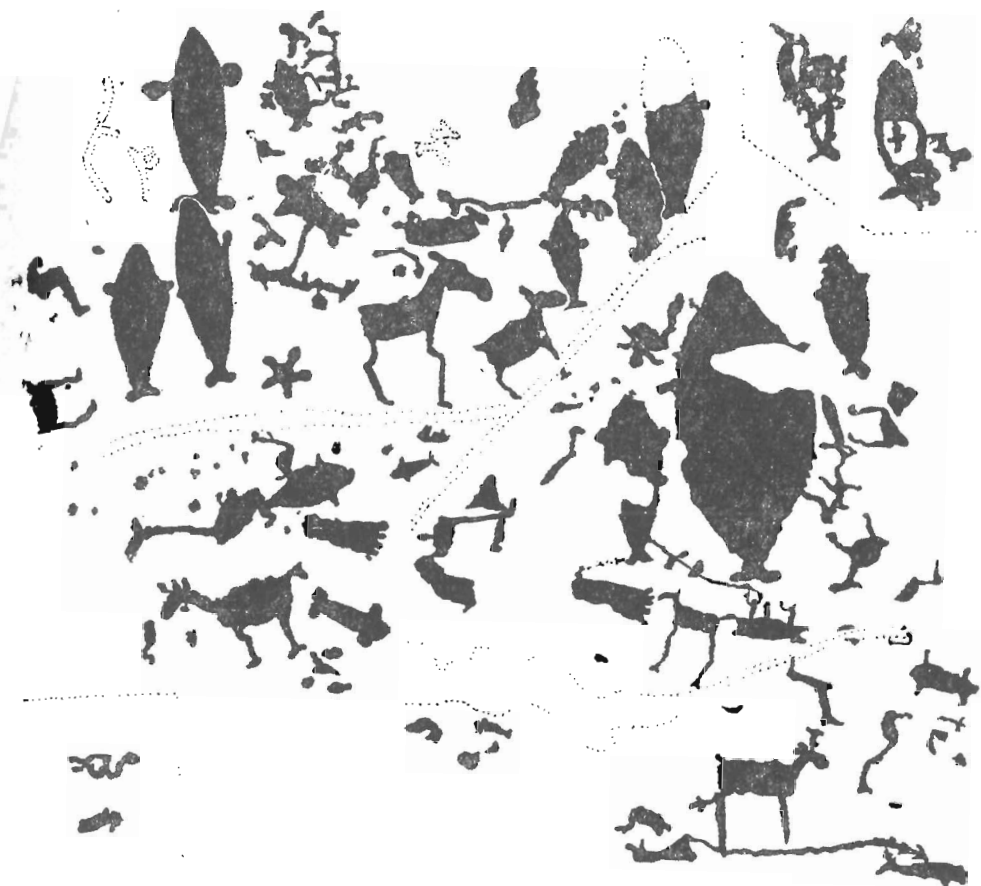
Замечательными памятниками культуры человека эпохи неолита и бронзового века являются обнаруженные вблизи этих жилищ, а также в Карелии и Финляндии каменные лабиринты, располагающиеся в районе традиционных рыболовных тоней и, видимо, изображающие способы рыбной ловли¹.

В эпоху неолита на Северной Двине и Онеге образовался другой, своеобразный очаг человеческого заселения. Здесь на берегу моря селились люди, круглый год приезжавшие ловить рыбу и охотиться на морского зверя. Культура Беломорья развивалась под мощным воздействием племен южных районов нашей страны, точнее, племен Волжско-Окского междуречья. Археологам удалось проследить, как, появившись на Севере еще в 3 тысячелетии до н. э., беломорские племена довольно быстро перешли к более высоким формам ведения хозяйства, тесно связанного с морем. Вместе со всем древним миром они осуществили шаг за шагом переход от техники неолита к бронзе и железу.

К востоку от Северной Двины, на Печоре и в Приобье, возник еще один, пока археологически слабо обследованный район поселения первобытного человека. Здесь жили полубродячие рыбаки и охотники, пришедшие на Север около 2 тысячелетия до н. э. Со временем и здесь распространился металл. Костяные наконечники стрел, пластинки от сложного лука, котел скифского типа, обнаруженные в этом районе, свидетельствуют о сравнительно развитых для того времени межплеменных связях².

¹ См. Н. Н. Гурина. Основные этапы древнейшей истории Кольского полуострова. «Ученые записки ЛГУ», № 115. Факультет народов Севера, Л., 1950.

² См. Г. А. Чернов. Археологические находки в центральной части Большеземельской тундры. «Труды комиссии по изучению четвертичного периода», т. III, вып. I, 1948; А. Я. Брюсов. Очерки по истории племен Европейской части СССР в неолитическую эпоху. Изд. АН СССР, М., 1952, стр. 143; М. А. Фосс. Древнейшая история Севера. Европейская часть СССР. «Материалы и исследования по археологии СССР», № 29, 1952.



Наскальные изображения птиц, оленя и морских животных, в том числе кита. Показана охота с гарпуном на морского зверя
Из книги В. И. Равдоникаса «Наскальные изображения Белого моря», ч. 2, табл. 18, 25, М.—Л., 1938

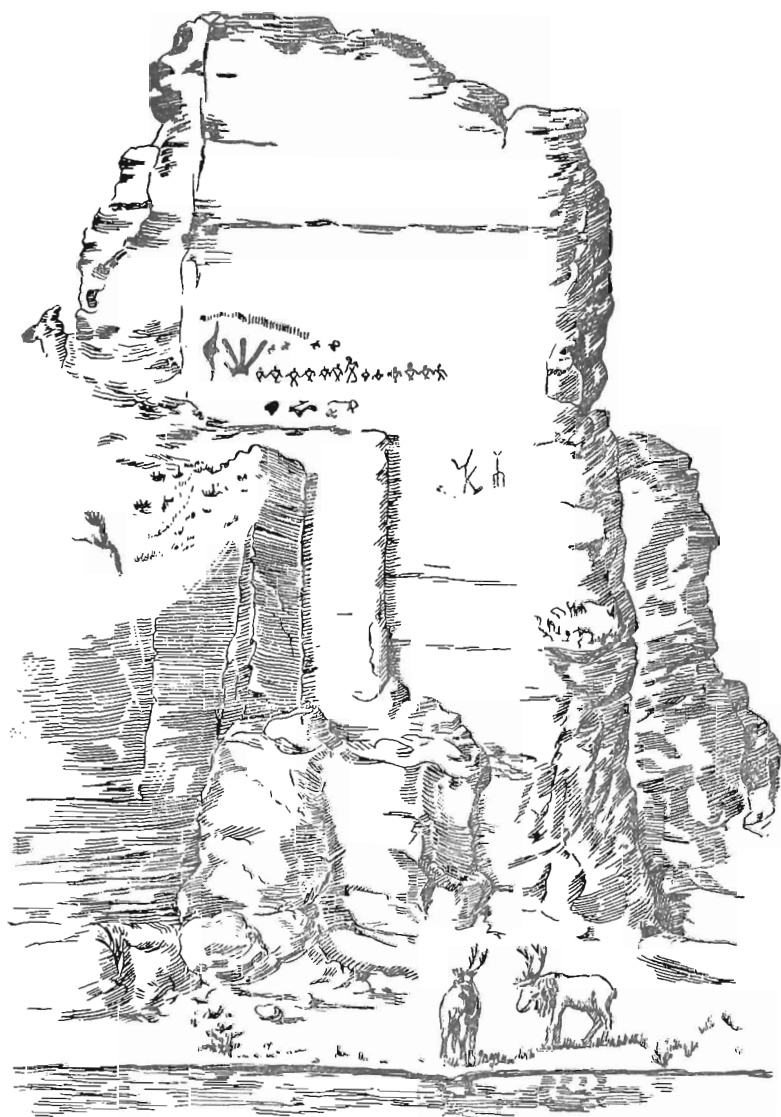
Очаги первобытной культуры обнаружены археологами также на Енисее, под Красноярском и на севере Таймыра.

Самые многочисленные древние поселения человека на севере Сибири, изученные до настоящего времени, расположены в районе между рекой Хатангой на западе и рекой Колымой на востоке. В центре этого района находится река Лена. По этой водной магистрали во 2—3 тысячелетия до н. э. к берегам Ледовитого океана перекочевывали племена, которые затем никогда не порывали своей связи с югом. Древних жителей низовьев Лены следует рассматривать как определенное ответвление прибайкальских племен, самая древняя культура которых была найдена близ Иркутска, в Мальте и Бурети.

До недавнего времени было принято считать, что североленские племена надолго застыли в своем развитии, не достигнув бронзового века. Раскопки А. П. Окладникова убеждают в противоположном¹. Около Якутска, на Илиме, у Жиганска и Сиктяха обнаружены изделия из бронзы — топоры, изображения предков-шаманов, кинжалы и мечи.

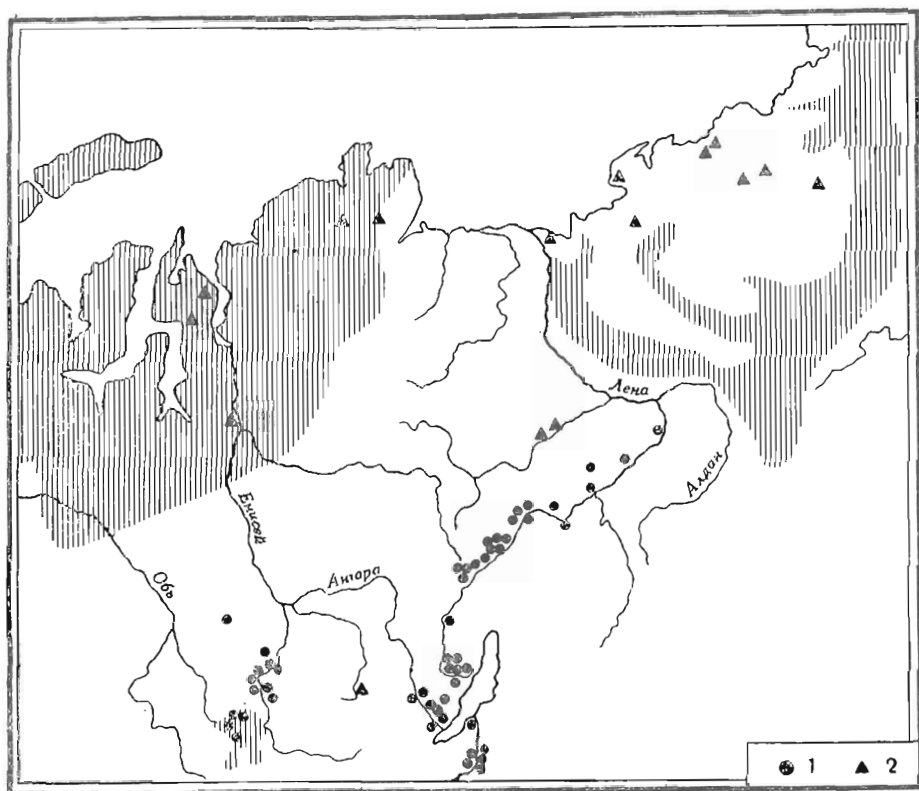
¹ См. А. П. Окладников. Раскопки на Севере. Сб. «По следам древних культур», Госкультпросветиздат, 1951.

жено начало арктическому мореплаванию и, следовательно, арктической морской культуре. Отмечая этот важный факт всемирной истории каменного века, необходимо вместе с тем указать на крайне ограниченные возможности древнего человека в борьбе с силами природы. Производительные силы первобытно-общинного строя находились на низком уровне. Мореплавание было, повидимому, ограничено пределами узкой береговой полосы. Кожаная или деревянная лодка, гарпун и каменный топор — вот все, что имели первобытные коллективы людей, вступая в борьбу со льдами. Но при всем несовершенстве их орудий и незначительности размеров арктического мореплавания тех времен его нельзя



Писаная скала Суруктаах-Хайа на реке Мархе (левый приток Лены, ниже Олекминска)

Из статьи А. П. Окладникова «Основные вехи древней истории Якутии»
«Вестник Ленинградского университета», 1949, № 7



Распространение палеолитических памятников в Восточной Сибири:

1 — палеолитические находки; 2 — остатки трупов четвертичных животных; заштрихована площадь максимального оледенения

Из книги «Материалы и исследования по археологии СССР», № 39. Палеолит и неолит СССР, под ред. А. П. Окладникова, 1953

игнорировать. Решительно неправы те исследователи, которые отбрасывают древнейший период освоения Арктики и начинают его с плавания легендарного греческого путешественника Пифея.

Первые письменные известия о Севере

Восточные славяне одними из первых установили торговые связи с аборигенами Севера, а затем часть из них в результате сложных этнических процессов была отодвинута к самому Ледовитому океану; им было суждено принять деятельное участие в заселении его берегов. Эти связи прослеживаются не только по археологическому материалу, в частности по находкам славянских монет VI века н. э. в приуральских могильниках, но и по письменным источникам.

Археологические находки подтверждаются известиями арабских и готских историков VI—IX веков. Готский писатель Иордан (VI век н. э.), сообщая ряд сведений о жизни восточных славян, свидетельствует, что в его время славяне вели торговлю с Югрой (Большеземельская тундра, Приобье)¹. Арабский писатель X века Ибн-Русте, использовавший

¹ См. Б. Д. Греков. Волжские болгары в IX—X вв. «Исторические записки», № 14, стр. 14.

в своем сочинении источники VIII и IX веков, рассказывая о торговле Руси с волжскими болгарами, пишет, что руссы исстари привозили к ним на продажу добытые на севере шкуры пушных зверей, в том числе соболя¹. В недатированной части древнейшей русской летописи «Повести временных лет», относимой к VIII — началу IX века, говорится о власти Руси над северными племенами². Из этого следует, что еще задолго до того, как Западная Европа, а еще раньше греки и римляне получили первые и крайне неопределенные сведения об Арктике, необозримые ее просторы стали ареной деятельности восточноевропейских и сибирских племен. Эта деятельность, от самых первых ее проявлений возникновения государства, составляет первый этап освоения Севера.

Второй этап начался в IX—X веках, когда человек двинулся на север, в Арктику, вооруженный уже более совершенными орудиями, известными навыками в мореплавании и судостроении; в этот период стала действовать и такая сила, как государство, оказавшее решающее влияние на ход дальнейших географических открытий, освоения Арктики и Северного морского пути.

Север был включен еще в состав древнерусского феодального государства, объединившего восточно-славянские племена вокруг Киева. Правда, в то время северная граница Руси была крайне неопределенной. По некоторым данным в IX веке она передвинулась к берегам Северного Ледовитого океана. Как известно, «Повесть временных лет» содержит указание на то, что киевским князьям были подвластны Печора и Югра, т. е. территории племен, населявших Большеземельскую тундру. Степень зависимости этих племен от Киева и конкретные факты торговых сношений с ними неясны.

Расширяясь в X веке в сторону «Студеного моря», древнерусское государство столкнулось с сильным государством волжских болгар. Святослав нанес болгарам сокрушительное поражение. В дальнейшем они были потеснены с севера. С этого времени ведущую роль на севере стал играть Новгород Великий, который в XII—XV веках создал в Приильменье свое феодальное государство — Новгородскую республику. О длительном подчинении северных племен древнерусскому государству говорит составленный в первый год существования Новгородской республики (1137) Устав новгородского князя Святослава Олеговича, в котором перечислены значительные северные территории: заонежские погосты, реки Онега, Моша, Пинега, Усть-Емцы, Вель, Векшенга, Тотьма. Новгородцы далеко проникли на северо-восток еще в годы подчинения Киеву. Об этом свидетельствует «Сказание об Югре» новгородца Гюраты Роговича, получившего сведения об этих отдаленных землях от своих дружинников, ходивших туда собирать дань. Новгородское «Сказание об Югре» — первое достоверное известие о полярных районах.

Нельзя не отметить, что рассказ Гюраты о Печоре и Югре стоит намного выше представлений современных ему западноевропейских географов. Автор новгородского сказания решительно отказывается повторять мифы греков и римлян о полуживотных и получеловеках, якобы населявших приарктические страны. Он считал, что основным населением Югры являются самоедские (ненецкие) племена, живущие в «полуночных странах», т. е. там, где бывает полярная ночь³.

Новгородские дружинники, побывавшие на Урале, разузнали о еще более северных землях, лежащих за Югрой. «Есть же и подаль на полуношь иные страны, — сообщает летописец. — Суть горы зайдучи Луко-

¹ Западной границей распространения соболя являлся Урал.

² Полное собрание Русских летописей (ПСРЛ), т. I, стр. 25.

³ Летопись по Лаврентьевскому списку, изд. 3, СПб., 1897.

моря (доходят до морского залива. — М. Б.) им же высота до небеси... Есть же путь до гор тех, и непроходим пропастьми, снегом и лесом»¹.

Поморье под властью Новгорода Великого

Господство Новгорода на Севере ознаменовалось развитием мореплавания, началом северного судостроения и более прочным хозяйственным освоением прибреж-

ной части моря. В результате развития морских прибрежных плаваний от устья Северной Двины на запад до границ с Норвегией и на восток до новоземельских проливов оказались соединенными между собой ранее разобщенные участки моря. Прогрессивную роль Великого Новгорода на Севере особо отметил Карл Маркс. Он писал: «Его (Новгорода. — М. Б.) жители сквозь дремучие леса проложили путь в Сибирь; неизмеримые пространства между Ладожским озером, Белым морем, Новой Землей и Онегой были ими несколько цивилизованы и обращены в христианство»². Исключительное значение имела новгородская колонизация (заселение) Севера. Через столетие после ее начала новгородцы твердо обосновались на берегах Белого и Баренцова морей. На это указывают многие факты.

В договорной грамоте Новгорода с тверским князем Ярославом Ярославовичем 1264 года, кроме Печоры, Югры, Заволочья (Северной Двины), новгородскими северными колониями названы также Вологда и Тре³. В древней Руси под областью Тре подразумевали восточную часть Кольского полуострова; Тре, или Терский берег, означал собственно «лес», лесистый берег. Кстати, еще совсем недавно восточная часть Кольского полуострова изобилвала хвойными лесами.

Указанные выше области были владениями Великого Новгорода на протяжении всей последующей его истории. При заключении нового договора с князем новгородцы оговаривали: «А се князь новгородские земли: Вологда, Заволочье, Колопермь, Тре, Перемь, Югра, Печора»⁴.

Характер управления новгородскими северными землями в известных нам документах представлен недостаточно ясно. Господствовавшие в Новгороде бояре и купцы для сбора пушнины и развития морских промыслов регулярно посылали на север дружины своих смердов. Эти полупромышленные, полувоенные ватаги селились сначала временно, а затем и постоянно на берегах рек, впадающих в северные моря. Первые такие становища появились в устьях Онеги, Двины, в Неноксе и Уне, а затем в Варзуге, у Святого Носа и на Печоре. Поселения новгородских смердов в районе Холмогор получили название бояршин.

Большую роль в освоении Севера сыграли дружины новгородских ушкуйников (от ушка — лодка).

На Печоре, Югре и Кольском полуострове ушкуйники появились в XI—XII веках. Уже тогда местное карело-лопарское и ненецкое население подчинилось новгородской власти. Краем правили новгородские бояре. Новгородские острожки и зимовья, превратившиеся позже в города, стояли на всех торговых путях. В середине XIV века в летописях упоминаются боярский Орлец, в низовьях Северной Двины, и крупные населенные пункты: Матигоры, Холмогоры, Шенкурск на Ваге и Каргополь на Онеге.

С середины XIII века началась крестьянская колонизация Севера. Этому способствовали два обстоятельства. В XIII—XIV веках, в период

¹ Летопись по Лаврентьевскому списку, изд. 3, СПб., 1897.

² Архив К. Маркса и Ф. Энгельса, т. VIII, М., 1946, стр. 156.

³ Грамоты Великого Новгорода и Пскова, под ред. С. Н. Валка, М.—Л., 1949, стр. 9.

⁴ Там же, стр. 11, 12, 15, 27, 47 и др.

расцвета Новгородской феодальной республики, новгородские бояре, захватившие всю власть в свои руки, повели наступление на крестьянскую общину, закрепощая свободных крестьян. Усиление крепостного гнета привело к массовому уходу населения из новгородских пятин на север, в Каргопольский уезд и Беломорье.

Другая волна переселенцев на север двигалась из Ростово-Суздальского края. Причиной ухода крестьянского населения на Двину были татарские набеги. Опустошая и разоряя волжские города и селения, татары, однако, не решались заходить далеко на Север, что делало его естественным убежищем от преследований золотоордынских баскаков.

Пришельцы расселились нешироко, но густо вдоль главных северных рек: Северной Двины, Онеги, Пинеги и их притоков.

Из-за неплодородности почвы основным занятием пришельцев являлись рыбные, соляные и зверобойные промыслы. На Кольском полуострове, по берегам Белого и Баренцова морей рядом со становищами боярских крепостных появились крестьянские поселения.

Немалую роль в освоении края сыграли северные монастыри. Первые из них появились здесь в конце XIV — начале XV веков. В 1417 году на южном берегу Белого моря в нескольких километрах от устья Северной Двины был построен Николо-Корельский монастырь. Около 1425 года на островах Белого моря монах Зосима основал Соловецкий монастырь, ставший крупным феодальным и торгово-промышленным центром Севера. В устье Северной Двины возникли Архангельский и Антониево-Сийский монастыри. К 1547 году был построен Печенгский монастырь (в горах Печенгской губы).

Монастыри захватили лучшие рыболовные угодья, развили соляной промысел. На море монастырские промышленники ловили белуху, били моржей, морского зайца, китов¹, в реках Кольского полуострова промышленники ловили бобра. Бесконтрольная эксплуатация дешевой рабочей силы позволила монастырям развить свои феодальные хозяйства и превратить их в большие торгово-промышленные предприятия.

Так складывалась жизнь Русского Поморья, которому суждено было сыграть выдающуюся роль в истории географических открытий на Северном Ледовитом океане.

Еще шло переселение, еще вырубались леса по долинам северных рек, еще Поморье не было по-настоящему обжито, а деятельное его население уже вышло в «Студеное море». Плаванья свои поморы совершали к Кольскому полуострову и к Печоре. Этими походами были связаны ранее разобщенные друг от друга районы мореходства.

Мореплавание к западу от устья Северной Двины

Плава на северо-запад от Двины, к Коле и Печенге, русские встретились с норвежцами, оспаривавшими право русских на сбор дани с местного карело-лопарского

населения. Столкновения между Новгородом и Норвегией продолжались в течение нескольких веков.

Первые известия о зависимости коренного населения Кольского полуострова, карел и лопарей, от Новгорода содержатся в Новгородской I летописи, где под 1216 годом среди погибших в Липецкой битве новгородцев упоминается «Семьон Петрилович Трьский даньник»². По всей вероятности, со стороны моря новгородцы появились в Коле еще в XII веке. На это указывает составленная в 1200 году «Гулатингская

¹ См. Э. Веберман. Китобойный промысел в России. М., 1914. Здесь дана краткая сводка материалов по древнерусскому промыслу на кита в Баренцовом море.

² Новгородская летопись по Синодальному харатейному списку. СПб., 1883, стр. 204.

правда», в которой при описании самых северных границ Норвегии (Халогаланда) отмечено, что эти рубежи подвергаются атакам русских войск¹. В силу природных условий края военные походы новгородцев в Норвегию совершались по морю. Свидетельство «Гулатингской правды» указывает на участвовавшие плаванья русских.

Норвежские походы против биармийцев (так норвежцы называли подданных Новгорода — карел и лопарей) начались еще в IX веке. Из многочисленных баснословных рассказов об этих походах, содержащихся в древних норвежских сагах, заслуживает быть отмеченной история похода в Биармию вождя северных норманнских племен — Отара, который около 870—890 годов из своего северного владения (по всей вероятности, Халогаланда) отправился на корабле к востоку. Он долго плыл вдоль неприветливых берегов, пока, наконец, не встретил на своем пути большую реку.

Некоторые исследователи полагают, что это была Северная Двина. Основание для этого видят в том, что Отар, раньше чем попасть к устью большой реки, обнаружил крутой поворот берега к югу, т. е. якобы от Св. Носа его судно пошло вдоль западного берега Белого моря². Важным доказательством посещения Отаром устья Северной Двины считают его рассказ о том, что он встретил там биармийцев. Но если даже признать достоверным полулегендарный рассказ о плаваньи Отара, то и в этом случае из него вовсе не следует, что норвежский мореплаватель попал в Белое море.

Под Биармией всегда понимался весьма обширный район Севера³. Тщательное исследование карт XVI века, при составлении которых использовались более старые источники, показало, что Биармией чаще всего называли Кольский полуостров. Так, на карте шведа Олауса Магнуса (1539), путешествовавшего по северу Норвегии, Биармия расположена между Халогаландом и Кандалакшской губой, на полуострове, который представляет собой не что иное, как Кольский, полуостров⁴. Те же очертания Биармии имеет и на картах Г. Меркатора, где она помещена к востоку от Финмаркена и западнее Северной Двины⁵. Повидимому, Отар достиг не Белого моря и Северной Двины, а лишь Кольского полуострова, и его плавание окончилось у берегов Кольской губы после того, как он обогнул Рыбачий полуостров; кстати, норвежский путешественник совершенно справедливо отмечает здесь крутой поворот суши к югу. Следовательно, не приходится говорить об открытии Отаром морского пути между Белым морем и Норвегией.

Древняя граница Руси с Норвегией проходила в районе Печенгской губы. Об этом известно из так называемой «Разграничительной грамоты», являющейся частью не дошедшего до нас первого русско-норвежского договора 1251 года. Согласно этому документу русско-норвежская граница проходила от фиордов в норвежском Финмаркене к Монгену, Ульфсу и до реки Ивгей, а дальше по горному хребту, который южнее отделяет Норвегию от Швеции⁶. Кстати, граница между Норвегией и СССР и теперь проходит по этой линии.

В упорной борьбе Великий Новгород отстоял русские земли за полярным кругом — Колу и Печенгу. Защищать эту территорию было не-

¹ И. Шаскольский. Договоры Новгорода с Норвегией. «Исторические записки», т. XIV, стр. 39.

² См. И. Ф. Тиандер. Поездки скандинавов в Белое море, СПб., 1906.

³ И. Шаскольский. Ук. соч., стр. 39.

⁴ Материалы по истории русской картографии. Вторая серия, вып. I. Собрал В. Кордт, Киев, 1906 (карта II).

⁵ Там же, карты IV, VII.

⁶ И. Шаскольский. Ук. соч., стр. 39—40.

легко. Борьба длилась долго и с переменным успехом. Новгород в союзе с карелами предпринял ряд далеких походов для защиты своей северо-западной границы. Эти походы состоялись в 1271, 1279, 1302, 1303, 1316 и 1323 годах. Объектом борьбы неизменно являлся Финмаркен. В 1326 году стороны заключили дошедшую до нас договорную грамоту. В ней обращает на себя внимание статья, разрешавшая свободу передвижения русским и норвежским купцам от устья Северной Двины в Норвегию и обратно¹. Таким образом, договор закрепил установившийся еще раньше порядок торговых морских плаваний вдоль Кольского полуострова к северным берегам Норвегии.

Летописи сохранили несколько имен пионеров арктического мореплавания. Под 1320 годом в Новгородской IV летописи имеются сведения о морском походе двинян на Мурманы (Норвегию) под командой новгородца Луки и предводителя новгородских ушкуйников Игната Малыгина².

Под 1411 годом упоминается о военном походе заволочан во главе с двинским посадником Яковом Степановичем³. Подобный морской поход был совершен затем летом 1496 года отрядами устюжан и двинян под командованием московских воевод князя Ивана Ляпуна и Петра Ушатова. При этом летописец замечает, что воеводы «ходили з Двины морем акияном да через Мурманской Нос (Нордкап.— М. Б.)»⁴. На обратном пути из Норвегии отряды Ляпуна и Ушатого останавливались у северо-восточного берега Кольского полуострова, население которого было вновь приведено в русское подданство.

Мореплавание к западу от устья Северной Двины получило новый толчок в конце XV века, когда Поморье вошло в состав единого централизованного государства во главе с Москвой. В это же время произошло и другое крупное событие — на севере был открыт морской путь в Западную Европу. Случилось это при следующих обстоятельствах.

В конце XV века Прибалтика оказалась ареной ожесточенной войны Руси со Швецией. Вполне естественно, что в такой обстановке Москва обратила особое внимание на свои северные моря. О первых плаваниях русских из Белого моря в Европу сохранились более или менее подробные известия.

В 1496 году из устья Северной Двины в Данию совершил путешествие посланник Ивана III Григорий Истома. Рассказ о его путешествии записан австрийским послом Сигизмундом Герберштейном, дважды приезжавшим на Русь (1517 и 1525) и лично знакомым с Истомой⁵. Любопытно, что Григорий Истома совершил свое выдающееся плавание в год, когда состоялся морской поход из Северной Двины за Нордкап И. Ляпуна и П. Ушатого.

Прибыв на Северную Двину, Григорий Истома и его спутники наняли у поморов четыре судна, экипажи которых состояли из местных жителей, знавших морские пути. Сразу по выходе из устья Северной Двины экспедиция московского посланника подверглась серьезному испытанию: ей предстояло пересечь бурное Белое море. Но все прошло благополучно, путешественники без особых приключений достигли мыса Святой Нос и вскоре подошли к скале («горе Семь»), по всей вероятности,

¹ Грамоты Великого Новгорода и Пскова, стр. 67—68.

² ПСРЛ, IV, стр. 49, 1320 г. «А Лоука ходи на Моурманы, а Немци избиша оушкуи Игната Малыгина».

³ Новгородская I летопись (Новг., I), стр. 399.

⁴ Устюжский летописный свод (архангельский летописец), под ред. К. Н. Сербиной. М.—Л., 1950, стр. 100.

⁵ С. Герберштейн. Записки о московитских делах, СПб., 1908. См. также Е. Замысловский. Герберштейн и его историко-географические известия о России. СПб., 1894, стр. 93—94.

к Семи островам, расположенным в 150—200 километрах от р. Колы, где им пришлось задержаться на четыре дня в ожидании хорошей погоды. Далее корабли прошли вблизи полуострова Мотка, на оконечности которого стояла крепость Вардегуз, что означает «караульный дом». Здесь путешественники не задерживались. Перетащив суда через узкий перешеек, они поплыли дальше вдоль берегов Норвегии и в районе Тромсе пересекли русско-норвежскую границу. Оставив свои суда в Тронгейме, Истома и его спутники на санях добрались до Дафнии (Копенгаген). Плавание Григория Истома проходило, по всей вероятности, во второй половине лета и осенью, а к Тронгейму его суда подошли в то время, когда прибрежная часть Норвежского моря замерзла.

Следующее морское путешествие было совершено летом 1497 года. Оно также связано с борьбой Руси за Балтику.

Желая привлечь на свою сторону Данию и побудить ее выступить против своего балтийского врага — Швеции, Иван III направил в Данию посольство во главе с Дмитрием Зайцевым и Дмитрием Ралевым Греком¹.

Приобретя в Колывани (Таллине) судно, послы благополучно достигли Копенгагена. Летом 1497 года они собрались возвращаться на родину, однако стало известно, что балтийские порты захвачены шведами. Тогда Зайцев и Ралев решили идти вокруг Скандинавского полуострова. Плавание продолжалось все лето. Корабль прошел мимо северных берегов Скандинавского полуострова («Свейского королевства»), Мурманского Носа (Нордкапа) «морем-окияном» и благополучно достиг Северной Двины. Отсюда через Устюг Великий посланники прибыли в Москву, доставив «докончательной грамоты о братстве и любви». Вместе с Зайцевым и Ралевым приехал датский посланник Давыд, бывавший в Москве раньше.

Краткое летописное сообщение о походе Дмитрия Зайцева и его товарищей передает одну интересную подробность. Во время плавания в арктических водах на русский корабль напали морские пираты. Стычка с ними кончилась не в пользу нападавших, так как летописец замечает, что посланники «с собой привезоша Якова Разбойника немчина сам трейтей».

В конце XV и начале XVI века из России в Данию по «морю-окияну» ходили московские послы Василий Власов и Дмитрий Герасимов. Герберштейн свидетельствует, что в личной беседе с ним Василий Власов и Дмитрий Герасимов подтвердили правдивость рассказа Григория Истома, так как сами испытали трудности и опасности этого пути².

В летописи имеется указание еще на два похода через северные моря в Данию и обратно. Летом 1500 и 1501 годов таким путем прошли посланники Ивана III дьяки Третьяк Далматов и Юрий Мануйлов Грек³.

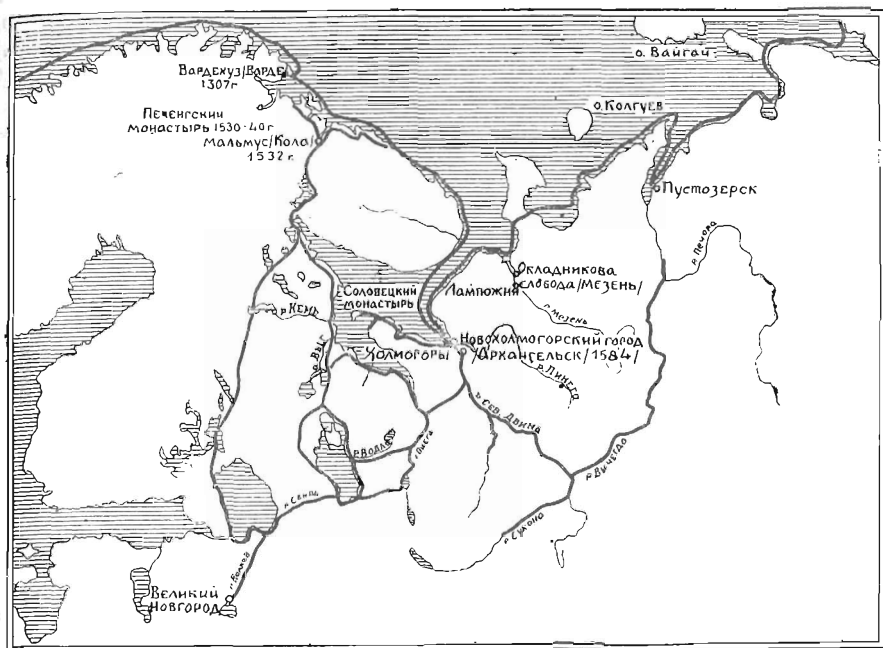
Морской путь из Северной Двины в Западную Европу стал настолько хорошо известен, что вслед за русскими им стали пользоваться дат-

¹ Устюжский летописный свод, стр. 100.

Следует отметить, что сношения России с Данией начались еще в XII веке. Новгородские послы успешно плавали через Балтийское море на лодях. Пользовались ли новгородцы морским путем вокруг Скандинавии, из летописей не видно. В Новгородской I летописи под 1130 годом имеется сообщение о благополучном прибытии новгородских послов из Дании: «Въ се же лето, идуще и заморія с Готъ, потопи лодий 7; и сами истопоша, и товар, а дружини вылезоша, нъ нази, а из Дони придоша сторови». В этой же летописи под 1302 годом записано: «Того же лета посылаша послы за море в Даньскую землю, и привезоша мир докончавше».

² См. Герберштейн. Ук. соч., стр. 13.

³ См. Н. М. Карамзин. История Государства Российского, т. VI, СПб., 1892, стр. 172, прим. 434.



Пути новгородцев на Север и в Западную Европу в XII—XVI веках
Экспозиция Музея Арктики (Ленинград)

чане. Послы датского короля в конце XV и в начале XVI века посещали Двину неоднократно.

Русские поморы, особенно монастырские промышленники, совершали плавания из Белого моря к Коле и в Печенгскую губу ежегодно. Так, в 1552 году, за год до прихода к устью Северной Двины первых английских кораблей, очередное плавание на лодке к Коле совершил монах Николо-Корельского монастыря Игнатий, а через восемь лет по той же морской трассе прошла монастырская лодья монаха Иосифа¹.

В архивах северных монастырей XVI века сохранились записи о пребывании здесь московских послов и их свиты. Эти записи свидетельствуют о непрерывающихся плаваниях московских послов по старинному морскому пути в Западную Европу.

На севере сложился определенный порядок снаряжения и отправки московских дипломатов, направляемых в страны Западной Европы. С крестьян Поморья собирались специальные деньги, носящие в документах название «посланников проезд», «посольские деньги», «послов разруб».

Поморье оплачивало постой и подводы посланников, оно же было обязано поставлять суда для перевозки дипломатических миссий за море. Летом 1571 года Николо-Корельский монастырь посетил посланник Ивана Грозного Иван Григорьевич Старый, для отправки которого «за море» Поморье собирало по два алтына «с веревки» (земельная мера — около 60 сажень). Иван Старый ходил в Норвегию для установления русско-норвежской границы. Вместе с ним по лодьях плавали двинский староста Матвей Степанов с товарищами.

¹ ЛОИИ, ф. Николо-Корельский монастырь, № 935. Приходо-расходная книга.

Приведенные факты убедительно показывают неправильность мнения о том, что морской путь из Западной Европы в Белое море открыл Ченслер. На самом деле Ченслер прошел по тому пути, по которому задолго до него в XII—XV веках ходили новгородские военные экспедиции, Григорий Истома, Дмитрий Зайцев, Дмитрий Герасимов и другие русские люди.

Морские походы новгородцев на восток от устья Северной Двины

Начало морским походам от устья Северной Двины на восток было положено плаванием новгородского посадника на Двине Улеба к Железным воротам в 1032 году. Под Железными воротами следует, видимо, понимать пролив Карские Ворота¹.

Имеющиеся документы ничего не говорят о плаваниях на этом участке в XII—XIII веках, хотя можно думать, что они продолжались. В новгородское время поморы ограничивались, повидимому, плаванием на морские острова, в том числе и на Новую Землю².

Источники сообщают, что в начале XIV века на участке от устья Северной Двины до Новой Земли мореплавание стало поддерживаться великими московскими князьями, что было связано с переходом Печоры под власть Москвы³. В относящейся к этому времени новгородской грамоте, выданной двинскому воеводе, накрепко запрещалось чинить какие-либо препятствия морским промыслам в Печорском крае, принадлежащим московскому князю Ивану Даниловичу Калите. Из этого документа видно, что Калита ежегодно посылал с Двины на Печору по морю промышленную ватагу, состоящую из 20 человек⁴.

Первые походы в Сибирь

Значительно восточнее продвигались сухопутные экспедиции. Они заходили за Урал, в Сибирь, откуда на внутренний и внешний рынки вывозилась пушнина.

Выше уже упоминалось, что первые связи Руси с Уралом и Зауральем относятся к VII—VIII векам и что достоверные сведения об

¹ Об этом см. акад. А. Х. Лерберг. Исследования, служащие к объяснению древней русской истории, СПб., 1819, а также Новгородскую летопись по Синодальному харейному списку, СПб., 1888, стр. 70, 441.

² Некоторые сведения об этих островах на Руси были получены в конце XIII века. В известном описании путешествия в Китай Марко Поло говорится (Марко Поло некоторое время жил на юге Руси): «Русские населяют очень большую территорию, которая доходит до самого арктического полюса... страна очень холодная, потому что прилегает к Студеному морю. Однако имеется в этом море несколько островов, на которых живут крупные хищные птицы (речь идет, очевидно, об орлах белохвостых.— М. Б.), цапли и в изобилии соколы, которых развозят в разные страны света».

³ В последнее время К. С. Бадигина (в книге «Путь на Грумант», М., Молодая Гвардия, 1953, а также в ряде статей в разных журналах) высказано мнение о том, что морской путь до Оби на востоке и до Балтийского моря на западе освоен поморами еще в XIII веке и что не позднее середины XVI века все побережье Ледовитого океана — от мыса Нордкап до Америки — пройдено русскими поморами и на Аляске было основано крупное русское поселение (12). Освоенность арктических морей, по утверждению К. С. Бадигина, достигла такой степени, что берега морей Баренцова, Карского и Белого были обставлены навигационными знаками, для дальних морских плаваний имелись карты и лоции, а поморы умели даже учитывать влияние ветров и приливов на расположение льдов. При этом К. С. Бадигин ссылается на неизвестные исследователям русские документы и чертежи XV века, причем признает, что подлинники этих документов ему неизвестны, а в его распоряжении имеются лишь «ненадежные копии», полученные от Б. В. Шергина, якобы снявшего их в 1916 году с рукописных книг в библиотеке Соловецкого монастыря. Упомянутые материалы были объектом экспертизы в Институте литературы АН СССР. Экспертизой установлено, что копии, имеющиеся у К. С. Бадигина, «представляют собой грубую современную подделку» (цит. по акту экспертизы). Ввиду этого выводы К. С. Бадигина надо признать сомнительными и представляющими по сути лишь плод литературных домыслов.

⁴ Грамоты Великого Новгорода и Пскова, стр. 142.

этих землях, носивших название Югра, в Новгороде были получены в XI веке. В следующем веке Новгород наложил на Югру дань, и с тех пор новгородские дружины регулярно посещали югорские городки. Новгородскую Югру населяли на севере ненецкие племена, южнее — вогулы и остяки, жившие родовым строем. Эти племена оказали новгородским дружинникам упорное сопротивление. Когда в 1187 году новгородцы пришли в Югру и на Печору за сбором дани, местное население, объединившись, нанесло им жестокое поражение¹.

Борьба за обладание территорией Югры, богатой соболем, песцом, горностаем и другим пушным зверем, продолжалась долго.

В 1193 году новгородцы во главе с воеводой Ядреем предприняли на Югру новый большой поход². Взяв несколько югорских городов, в дальнейшем новгородские войска потерпели серьезное поражение. Остатки войск вернулись в Новгород в следующем году. «И тѣгда,— замечает летописец,— придоша избыток живых из Югры»³. Сопротивление югорских племен в конце концов было сломлено, и они признали власть Новгорода.

В середине XIII века в судьбе племен, кочевавших за Уралом, по рекам Оби, Иртышу и их притокам, произошли большие перемены, оказавшие существенное влияние на дальнейший ход географических открытий в Сибири: в Западной Сибири появились монголо-татарские полчища. Наложив дань на многие русские города, в том числе на Новгород, татары стали хозяевами на Руси. Чтобы не нарушить интересов золотоордынского хана, Новгородской феодальной республике в восточных колониях приходилось вести осторожную политику. Положение осложнялось тем, что выросшие на путях к Уралу, экономически и политически связанные с общерусским центром — Москвой города Устюг Великий и Вологда перестали подчиняться Новгороду. Под 1323 годом в Новгородской летописи есть запись о том, что устюжане пленили новгородцев, возвращавшихся с данью из Югры⁴. В 1329 году дружины устюжских князей преградили путь новгородским войскам в Югру⁵.

Как далеко проникали новгородцы за Урал, показывает поход новгородских боярских дружин во главе с Александром Абакумовичем в 1363—1364 годах. Летописец рассказывает, что, разбившись на две партии, новгородские воеводы направились в разные стороны — один пошел вниз по Оби, другой — вверх. «Новгородцы,— пишет летописец,— воеваше по Оби реки и до моря» (очевидно, под морем имелась в виду Обская губа).

Последний большой поход новгородцев на Югру отмечен летописью под 1445 годом. Этот поход новгородцы предприняли силами двинских ратников во главе с Василием Шенкурским и Михаилом Яроть⁶.

После этого похода власть Новгорода над Югрой фактически прекратилась. Вместе с тем в результате героической борьбы Руси к XV веку стала клониться к упадку и Золотая Орда. К тому же в противовес единому политическому руководству Золотой Орды, подчинившей себе земли Сибири, Восточной Европы и Закавказья, стали усиливаться феодальные центры в Казани, Астрахани, Крыму и Сибири. В XV веке земли по реке Туре принадлежали Казанскому ханству. Ослабление монголо-татарского владычества привело к тому, что племена, кочевав-

¹ Новгородская летопись по Синодальному харатейному списку, стр. 161.

² Там же, стр. 166—168.

³ Там же, стр. 169.

⁴ Там же, стр. 320.

⁵ Там же, стр. 324.

⁶ Там же, стр. 426.

шие в низовьях Оби, вышли из-под власти монголо-татар. После победы над Новгородом Москва занялась освоением этих территорий.

Первые походы московских войск в Сибирь были предприняты вскоре после покорения Новгорода. Причины этих походов следует искать во взаимоотношениях между Московским великим княжеством и татарскими ханствами. В 80-х годах XV века два татарских ханства — Сибирское (или Тюменское) и Казанское вели между собой ожесточенную борьбу за спорные территории по Каме. Приняв сторону Казани, Иван III в 1483 году организовал грандиозный поход своих войск в Сибирь¹.

Летописцы подробно рассказывают об этом походе, приведшем к важным географическим открытиям. В состав русских войск, формировавшихся в Поморье, вошли устюжане, вычегжане, вымичи, сысоличичи и пермяки. Во главе их были поставлены воеводы князь Федор Курбский и Иван Иванович Салтыков Травин. 9 мая русские войска вышли из Устюга Великого в Сибирь. Потеснив вогуличей на реке Пелым, они спустились на судах вниз по реке Тавде и по реке Туре прошли «Сибирскую землю», а оттуда поплыли по Иртышу до его впадения в Обь. Из всех других западносибирских рек летописец выделяет Обь, называя ее Великой.

В 1498 году северные обские земли были присоединены к Москве окончательно. Для приведения в русское подданство населения этих областей Иван III снарядил экспедицию во главе с известными тогда воеводами князем Семеном Федоровичем Курбским, Василием Бражником, Иваном Гавриловым и Петром Ушатым, за два года до этого предпринявшим успешное плавание по «Студеному морю» в Норвегию². На этот раз под московскими знаменами находилось 5000 человек, главным образом жителей Поморья. В «Разрядной книге» сохранилось сравнительно подробное описание этого выдающегося похода.

Шли русские войска в Сибирь севернее, чем обычно. Системой северных рек и волоков они достигли Печоры и заложили на ее берегах крепость, впоследствии Пустозерский острог. 21 ноября они вышли в дальнейший путь, направляясь к Уральским горам — «Каменному поясу», как тогда называли Урал. Воеводы ехали на оленях, воины — на собаках (по другим источникам они шли на лыжах). Спустя две недели московское войско подошло к Уральским горам, где воеводы разделили его на два отряда; во главе одного из отрядов Курбский и Ушатый направились в Югру через горный проход («через Камень щелью»). Между прочим уже тогда русские знали, что Уральские горы тянутся от моря Каспийского до Студеного — «А длина его (Уральского хребта. — М. Б.) от моря до моря»³.

Перевалив через Урал и покрыв с начала похода 4650 верст, московские войска вышли к Березову. Услышав о прибытии русских, обдорские и югорские князья согласились стать подданными Москвы; дело все же не обошлось без столкновений. Подчинив Югру Руси, в апреле 1500 года русские отряды возвратились в Москву.

Этот поход помог распространению на Руси этнографических и географических сведений об Оби и ее притоках.

При сыне Ивана III — Василии в Югре для удобства сбора дани (ясака) были выделены две области — Обдория (район реки Полуя,

¹ Устюжский летописный свод, стр. 100; Никоновская V, стр. 8. Слово «Сибирь» впервые употреблено московским летописцем под 1408 годом, когда он записал: «Тох-томыш убит в Сибирской земле близ Тюмени».

² Устюжский летописный свод, стр. 100.

³ Н. М. Карамзин, Ук. соч., VI, прим. 462.

притока Оби) и Кондия (район реки Конды). Названия этих земель вошли в титул великого князя Московского. Земли по реке Сосьве и около Березова также входили в состав Московского княжества.

Таким образом, к началу XVI века огромная территория Севера от Тромсе на западе до Оби на востоке вошла в состав Русского централизованного государства. Вдоль морских берегов был проложен морской путь, связавший между собой устья мощных рек: Колы, Онеги, Северной Двины и Печоры. На участке от устья Северной Двины до Печоры установилось регулярное мореплавание.





ГЛАВА 2

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О СЕВЕРЕ В КОНЦЕ XV—НАЧАЛЕ XVI ВЕКА. ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ ПЛАВАНИЯ ПО СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМУ МОРСКОМУ ПРОХОДУ

Образование Русского централизованного государства во главе с Москвой было событием громадной исторической важности. Объединив вокруг себя разрозненные и ранее враждовавшие феодальные княжества, Москва повела страну к дальнейшему подъему производительных сил, экономики и культуры.

Общеизвестна историческая роль Москвы в развитии русского государства. Ни одна страна в мире не может рассчитывать на сохранение своей независимости, на серьезный хозяйственный и культурный рост, если она не сумеет освободиться от феодальной раздробленности и от княжеских неурядиц. Только страна, объединенная в единое централизованное государство, получает возможность серьезного культурно-хозяйственного роста и утверждения своей независимости. Историческая заслуга Москвы как раз и состоит в том, что она стала основой и инициатором создания централизованного государства на Руси.

Показателем хозяйственного и культурного роста русского государства являются великие географические открытия, совершенные русскими в Арктике и Сибири. Русскому централизованному государству оказалось под силу то, чего не мог решить Великий Новгород, — массовое продвижение в Сибирь, установление морских сообщений с Обь-Енисейским бассейном, присоединение восточно-сибирских и дальневосточных земель.

С первых же шагов русское государство наметило широкие торговые и политические планы для Севера. Вместе с тем встал вопрос об изучении Севера и транспортных связей с ним. В конце XV и начале XVI века в Москве появились первые путеводители-дорожники, в которых были указаны расстояния между крупными населенными пунктами. Среди этих географических сочинений наибольший интерес для нас представ-

ляют дорожники Севера и Урала. В одном из них содержится подробное описание пути на Печору, Урал, Югру и Обь¹; в частности, в нем сказано, что Обь вытекает из большого озера, близ которого находится столица Китая — Пекин².

Первые географические сочинения о Севере

На основе дорожников немного позднее был составлен первый чертеж русского государства.

Дошли до нас также некоторые этнографические труды о Севере, сочиненные в конце XV века. Одно из них — известное сказание «О человецех незнаемых в Восточной стороне»³. Наряду с фантастическими сведениями автор «Сказания» сообщает и достоверные данные.

Все ненцы, по данным автора «Сказания», занимаются рыболовством и звероловством, употребляют в пищу сырую рыбу и соболиное мясо, носят платье из шкур зверей. Примечательно, что автор «Сказания» приводит сведения о заобских землях. Так, он первым в литературе сообщает о земле Мангазее (Молканзе), т. е. о районе реки Таз, который позже стал местом оживленной торговли и промышленной деятельности. Основное внимание автора «Сказания» обращено к Тобольскому Северу, к низовьям «великой реки Обь».

«Сказание» — яркое свидетельство раннего интереса Руси к арктическим областям, к использованию богатств Севера в целях развития торговли и промыслов. Автор «Сказания» подчеркивает изобилие имеющегося в «незнаемых странах» соболя, весьма дорогого на его родине. Его интересует пушная торговля ненцев; по этому поводу он замечает: «А торг их: соболи и песцы и пыжи⁴ и олени кожи»⁵.

Особого интереса заслуживают общие географические представления автора «Сказания» о Северном Ледовитом океане — о «море-окияне». Новгородские и московские книжники, рассказывая о морских походах из Белого моря в «немцы», дают северным морям, в том числе и Норвежскому морю, общее название «море-окиян», «пучина-море». В «Сказании» эти термины употреблены для обозначения единого водного пространства, лежащего к северу от устьев Оби и Северной Двины. Иными словами, автор «Сказания» составил себе четкое представление о Ледовитом океане, простирающемся на огромном пространстве; при этом он не знает естественного препятствия для мореходства между Мангазеей и Холмогорами. Повидимому, эта точка зрения была в его время господствующей. Конечно, от подобного представления нужен был лишь один шаг, чтобы вплотную подойти к мысли о возможности плавания «морем-окияном» в Китай. Этот шаг был сделан известным политическим и общественным деятелем Московской Руси — Дмитрием Герасимовым.

С XVI века, сосредоточив в своих руках торговлю со среднеазиатскими странами, Москва все чаще стала выступать в роли посредника между Западом и Востоком. Москва вывозила на Восток меха, кожи, лен и другие товары. Внутри страны развивалась оживленная торговля, вызванная некоторыми успехами товарного производства, повышением товарности феодального хозяйства. В связи с этими важными явлениями

¹ См. С. Герберштейн. Ук. соч., стр. 100.

² См. Е. Замысловский. Герберштейн и его историко-географические известия о России. СПб., 1884.

³ «Древности». Труды Московского археологического общества, кн. XIV, М., 1890.

⁴ Пыжик — шкура новорожденного оленя.

⁵ «Древности», кн. XIV, стр. 234.

в экономической жизни страны Москву стали интересовать поиски удобных и дешевых дорог к рынкам Китая, Индии, Бухары и Персии. Известные уже с XV века дороги на Восток, в частности через Каспийское море, не могли удовлетворять возрастающие потребности русского купечества¹; властители феодальных княжеств Востока, по территории которых проходили эти торговые дороги, обычно чинили русским караванам всевозможные препятствия, а нередко грабили и убивали купцов.

Вместе с тем успехи русского государства в освоении Севера и Зауралья выдвигали на первый план задачу использования морского пути из Северной Двины на Обь, тем более что по господствовавшему тогда убеждению истоки Оби лежали вблизи столицы Китая — Пекина (Кумбалика)², да и морской путь в Китай мыслился более коротким и достижимым, чем это оказалось на самом деле.

Проект Д. Герасимова

Проект морского пути в Китай появился в обстановке оживления торговых и политических сношений Руси со странами Востока. Автор этого проекта, дядя великого князя Московского Василия III — Дмитрий Герасимов лично знал условия мореплавания на Севере, так как он предпринял выдающееся путешествие по морю из Северной Двины в Западную Европу, о котором мы говорили выше. Нельзя забывать также и того, что Дмитрий Герасимов был современником Дмитрия Зайцева, Семена Курбского и автора «Сказания о человецех незнаемых». Бесспорно, что живя с ними в одном городе, он знал об их походах и сочинениях, и, следовательно, его проект строился с учетом опыта арктического мореходства, которым к этому времени располагала Москва.

Дмитрий Герасимов родился около 1463 года в Новгородской земле и, очевидно, происходил из мелкопоместной дворянской семьи. Попад какими-то судьбами в Ливонию, он изучил там немецкий и латинский языки. В 80—90-х годах XV века Дмитрий Герасимов жил в Новгороде, в доме архиепископа Геннадия, человека для своего времени передового и начитанного. В 1491 году, по заданию архиепископа, Герасимов направился в Рим и привез оттуда много книг, направленных против ересей. Как раз в те годы борьба с ересями приобрела в Новгороде исключительную остроту, поэтому поездка Д. Герасимова имела особую актуальность.

В конце XV века Москва стала культурным («книжным») центром всей Руси. В начале XVI века Дмитрий Герасимов переехал в Москву и стал служить при великокняжеском дворе переводчиком в звании дьяка. Политические убеждения заставили его примкнуть к придворному кружку Максима Грека, начавшего борьбу с реакционным духовенством, которое стояло за усиление авторитета церкви в ущерб самодержавию.

Кружку Максима Грека принадлежит ряд переводов на русский язык произведений духовной и светской литературы Западной Европы³. Из этого кружка вышли также переводы новейших географических сочинений, в частности об открытии Америки Колумбом. Возможно, что

¹ О торговле Руси со странами Востока см. М. В. Фехнер. Торговля русского государства со странами Востока в XVI веке, М., 1952.

² Эту точку зрения мы встречаем впервые у С. Герберштейна (см. карту Московии и Сибири С. Герберштейна, стр. 217).

³ А. И. Соболевский, Переводная литература Московской Руси XIV—XV вв., СПб., 1903, стр. 39—42; В. С. Иконников. Максим Грек и его время. Киев, 1915, стр. 32, 174, 227, 256, 301, 574, 587; С. Герберштейн. Записки о московских делах, СПб., 1908, стр. XXI—XXII, 133, 185, 188; И. У. Будовниц, Русская публицистика XVI в., М., 1947.

Дмитрий Герасимов услышал об открытии Колумба в бытность свою московским посланником в Германии. Да и позднее Герасимов часто посещал Западную Европу и, конечно, знал об открытии Америки. Сам Герасимов перевел с латинского Толковую Псалтырь и дал к ней комментарии из произведений немецких духовных писателей.

Своей выдающейся просветительной деятельностью, живым, разносторонним умом Герасимов обратил на себя внимание при дворе великого князя. Еще в 1519 году Василий III «милостиво похвалил» его и даже наградил за окончание очередного перевода. Поэтому, когда в 1524 году от папы Климента VII в Москву к великому князю прибыл итальянец Чентурионе с предложением перейти в католичество и принять королевский титул, Василий III с ответной грамотой в следующем году послал в Рим Дмитрия Герасимова. По отзыву итальянского историка Пауло Джовио, Герасимов проявил себя в Италии как человек опытный в государственных делах и хорошо разбирающийся в церковных догматах. В московском посланнике итальянцев поражали также его начитанность и широкий кругозор: он интересовался и остатками исторических памятников и церковной музыкой. Джовио замечает, что «посол Дмитрий веселый и остроумный человек».

В одной из бесед с Джовио Герасимов поведал ему свою сокровенную мысль о возможности морского пути из Европы в Китай. «Двина,— говорил Герасимов,— увлекая бесчисленные реки, несетя в стремительном течении к Северу... море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какая-либо земля»¹.

В подтверждение своих слов Герасимов показал Джовио чертёж севера России, который дошел до нас в незначительной переделке итальянского картографа и гравера Баттиста Агнеше². Чертёж Дмитрия Герасимова считается сейчас самой древней картой Северного Ледовитого океана.

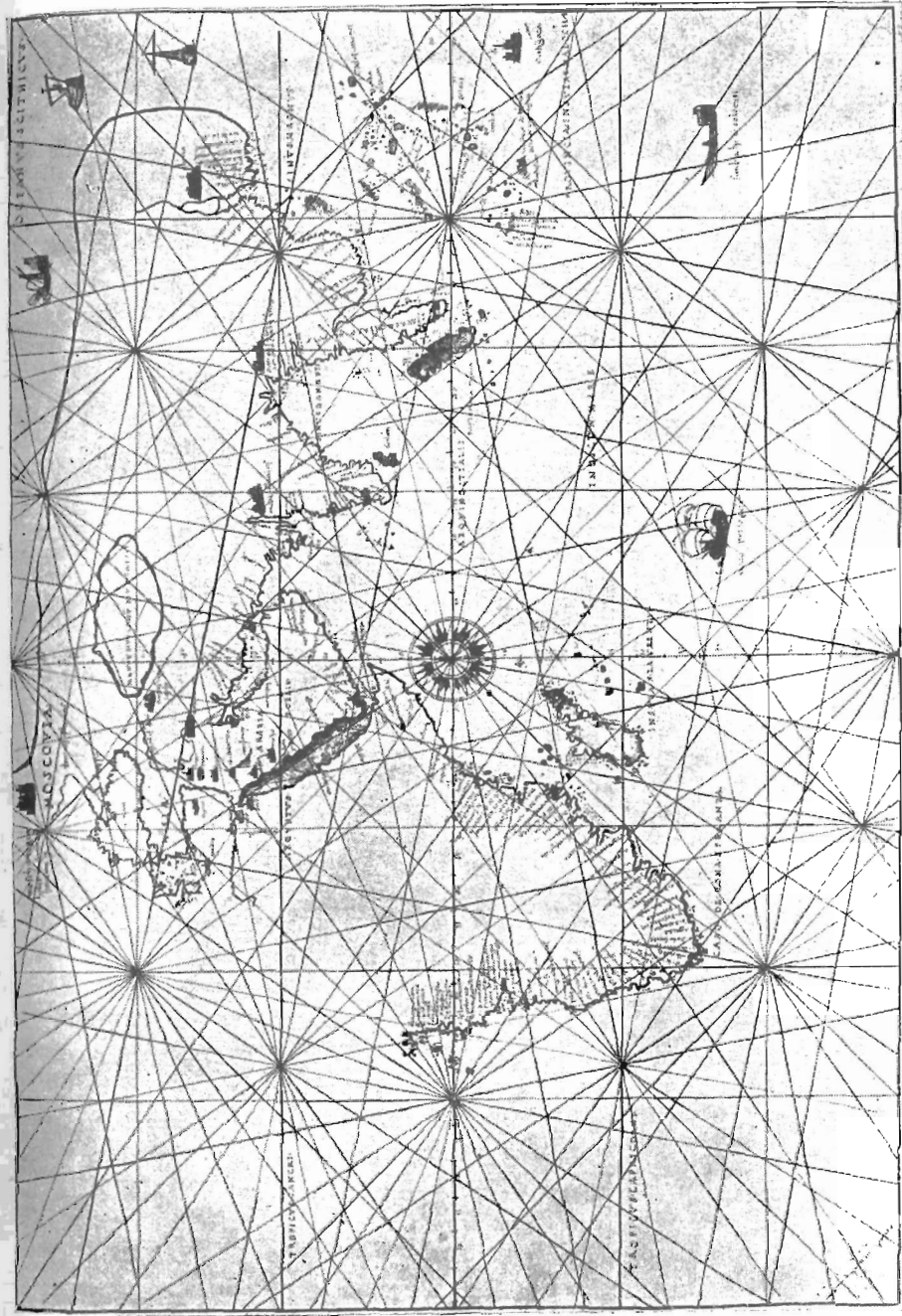
Рассказ Дмитрия Герасимова был опубликован в 1525 году и стал достоянием всего света. Однако карты Дмитрия Герасимова, как это обещал издатель, при книге Джовио не оказалось. Она была обнаружена в одном итальянском архиве только в конце XIX века и тогда же впервые опубликована.

На карте Герасимова на севере показано сплошное водное пространство — Ледовитый океан, которым предполагалось пройти в Китай. К сожалению, листов карты, изображающих Восточную Сибирь и Китай, в архиве не нашли, хотя они должны были быть, судя по рисунку сохранившейся части карты Герасимова, где показана лишь Западная Сибирь (Великая Татария Западная). Но даже в таком виде карта Дмитрия Герасимова достаточно убедительно отражает идею Северо-восточного морского прохода.

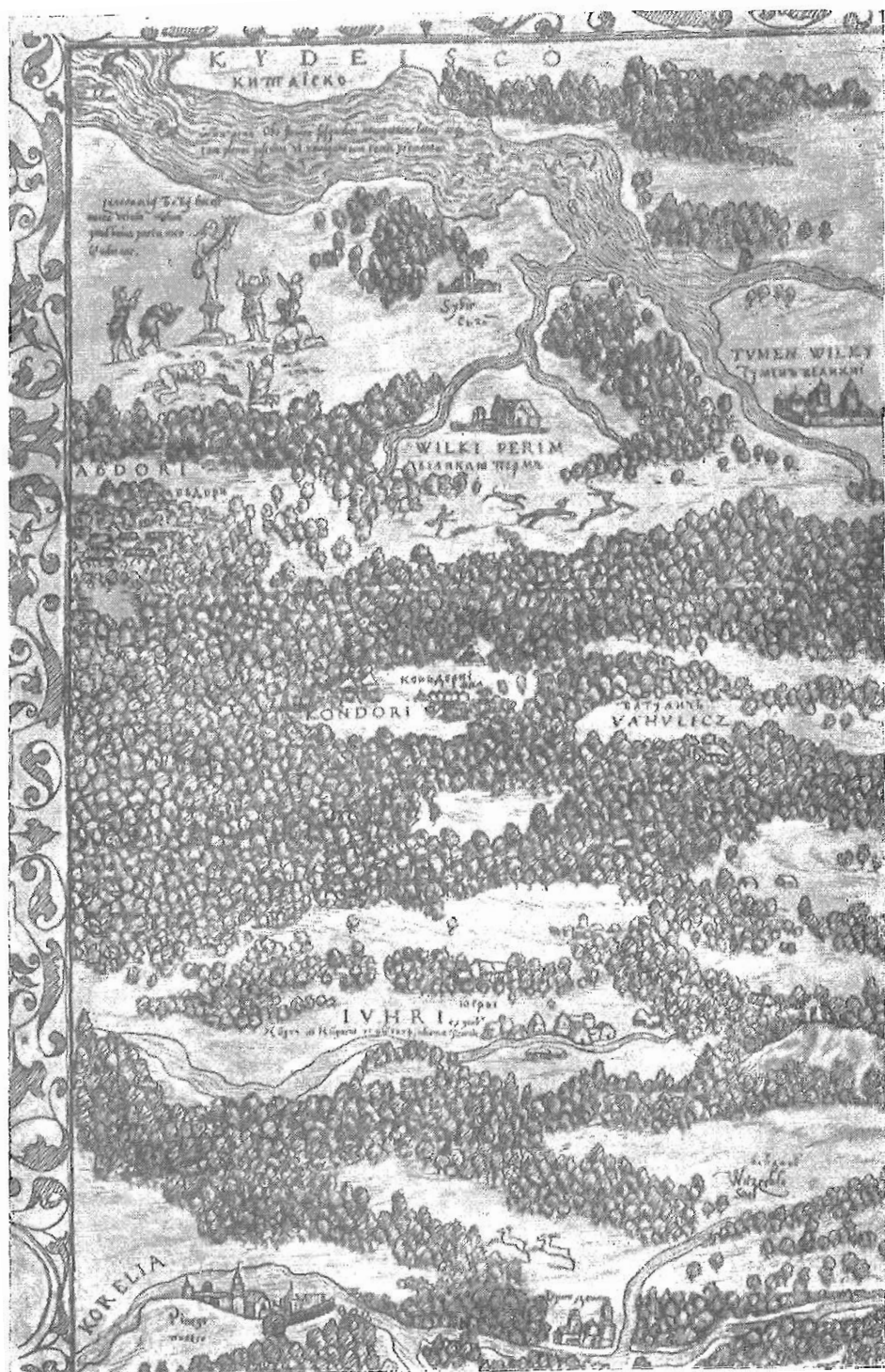
Проект Герасимова после публикации Джовио стал широко известен и был принят с большим интересом прежде всего теми европейскими странами, которые считали себя обделенными в грабеже Китая, Индии и Америки, т. е. Англией и Голландией. С появлением проекта Герасимова возникла надежда достичь вождельных восточных стран Северо-восточным проходом, через север России.

¹ С. Герберштейн. Ук. соч., стр. 262.

² Л. Багров. История географической карты. «Вестник археологии и истории», XXIII, Пгтр., 1918, стр. 26.



1554 г. Карта Баттиста Агнеше. На карте показан совершенно свободный Северо-восточный морской проход из Европы в Китай и Индию. При составлении карты использован чертеж Дм. Герасимова
Атлас Баттиста Агнеше, ГУВМС. Архив древних карт



1555 г. Деталь карты-чертежа А. Вида. Север. На карте показаны Белое море, устье реки Оби и Обская губа, на правом берегу которой изображена часть Китайского царства

Из книги В. А. Кордта «Матеріали по історії картографії України». У Києві, 1931

Эти различные точки зрения, первая из которых основывалась на более правильных сведениях, свидетельствуют о широком интересе на Руси к проблемам Севера и торговым морским путям на Восток.

Попытки использования Северо-восточного морского прохода для проникновения на Восток

Идея Северо-восточного морского прохода прежде всего нашла приверженцев на родине, в Москве¹.

В 50-х годах XVI века морскую экспедицию в Китай замыслил Иван Грозный. Для поощрения мореплавателей он приказал выдать им большую денежную премию, и, судя по всему, желающих отправиться в эту экспедицию нашлось немало². К сожалению, результаты этого замысла неизвестны, хотя возможно, что именно об этом событии шла речь в т. III «Ежемесячных сочинений и переводов» (1769), где было упомянуто (без ссылок на архивное хранение) о снаряжении Иваном Грозным большой экспедиции на Восток, целью которой являлось отыскание морского пути в Тихий океан. Эта экспедиция якобы вернулась назад только при сыне Грозного — Федоре Ивановиче (1584—1598). И хотя к этим сообщениям следует относиться критически, надо признать, что в основе их, видимо, лежали какие-то не дошедшие до нас достоверные факты, связанные с первыми попытками Руси найти морской путь в Китай. По словам английского агента Дженкинсона, поморские купцы Строгановы также готовили экспедицию на Обь, с тем чтобы затем попытаться оттуда пройти в Китай.

При всем этом никак нельзя согласиться с некоторыми исследователями, которые полагают, что в начале или середине XVI века имелись реальные технические возможности для осуществления сквозного арктического плавания; таких условий не было не только в XVI веке, но и много позже.

Значение проекта Дмитрия Герасимова как раз и заключается в том, что он предвосхитил (конечно, в самых общих чертах) идею сквозного плавания по Ледовитому океану, осуществленную только в наше время. Его проект морского сообщения через Северный Ледовитый океан — знаменательное событие в истории Северного морского пути.

Своей смелой идеей Дмитрий Герасимов нанес первый решительный удар по схоластическим взглядам средневековых географов, утверждавших, что полярные страны недоступны для человека; тем самым он способствовал утверждению правильных представлений об Арктике.

¹ Эту мысль высказал Вл. Огородников («Донесения о Московии второй половины XVI века», «Чтения», 1913, № 2, стр. 21); ее поддерживал и Л. С. Берг (Очерки по истории русских географических открытий, М., 1949, гл. I).

² Вл. Огородников. Ук. соч., стр. 21.





ГЛАВА 3

РУССКИЕ ПОЛЯРНЫЕ ПЛАВАНИЯ И МОРСКИЕ ПРОМЫСЛЫ НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРЕ РОССИИ В XVI—XVII ВЕКАХ. ПОХОДЫ НА НОВУЮ ЗЕМЛЮ И ШПИЦБЕРГЕН

В XVI веке на необъятных северных пространствах, включенных в состав молодого русского государства, еще в больших размерах, чем до этого, развились ледовое мореплавание и зверобойные промыслы. Дальнейшее развитие северных промыслов, зарождение которых, как мы видели, восходит к глубокой древности, вело к более прочному освоению тех морских пространств, по которым пролегает ныне Северный морской путь. Ледовое мореплавание вызвало к жизни и ледовое судостроение.

Поморье в XVI—XVII веках

Связи Русского централизованного государства с северными областями постоянно расширялись. С середины XVI века по северным рекам стала развиваться бой-

кая торговля, особенно после установления морских торговых отношений с рядом европейских стран. Большое место отводилось Северу и в планах опричнины: все Поморье вошло в состав опричных областей.

Роль Севера возрастала и позднее по мере того, как он приходил в соприкосновение со складывавшейся в стране рыночной системой. Продукты промыслов Поморья шли главным образом на внутренний рынок. Беломорская соль (до 40 тысяч пудов в год) и моржовые кожи, мурманская и керецкая сельдь, треска, палтус, семга и тресковая печень, ворвань и гагачий пух, изделия из моржовой и мамонтовой кости, сыромятные ремни, кожи для подошв и вожжей, пушные товары и поташ постепенно приобретали всероссийский спрос. Из внутренних областей на Север везли хлеб, мясо, крупу, масло. Изделия кустарной промышленности также шли из центральных областей страны.

Этот обмен продуктами крепостного хозяйства предполагал развитую торговлю, значительное усиление рыночных связей. В XVI веке на Севере возник ряд крупных ярмарок. Широко известны были холмогорские и архангельские летние и осенние ярмарки, лампоженская и пусто-

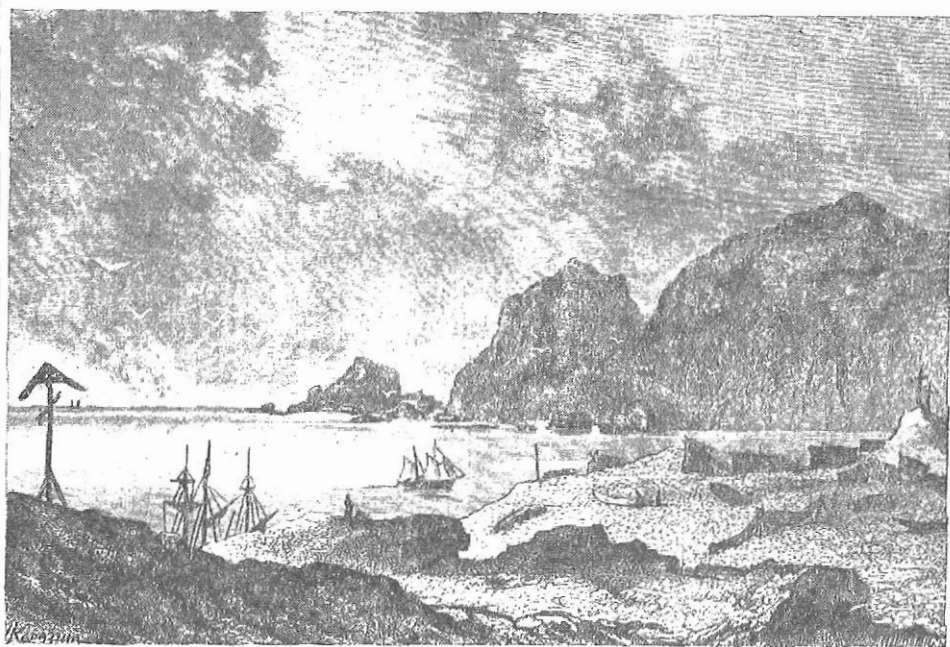
зерская осенние ярмарки, на которые съезжались не только поморы, но и московские, ярославские, новгородские и даже казанские и астраханские купцы. Усилившийся спрос на поморские изделия стимулировал развитие морских промыслов. Особенно высоко ценились моржовые клыки, покупку и продажу которых казна сделала своей монополией.

Со временем большое значение приобрел вывоз корабельного леса, главным образом в Англию. Англичане и голландцы скупали на архангельском рынке рыбу и ворвань. В большой цене была пушнина, в особенности соболь. Русская пушнина расходилась по всему миру; ее покупали западноевропейские торговцы, купцы Турции, Персии и среднеазиатских государств.

Район промыслов на побережье Северного Ледовитого океана окончательно сложился в XV—XVI веках. Документы рисуют такую картину: к западу от устья Северной Двины, в Неноксе и Уне, добывали соль (здесь находились главные варницы), на Кольском берегу Баренцова моря, от Поноя и Варзуги до Святого Носа, ловили сетями и заборами семгу, треску и палтус. В Белом море весной на весновальных карбасах били морского зверя. На Зимнем берегу Белого моря промышляли нерпу, морского зайца, серку и моржей. В летне-осенний сезон главным зверобойным районом являлись морское побережье между устьями Мезени и Печоры и близлежащие морские острова.

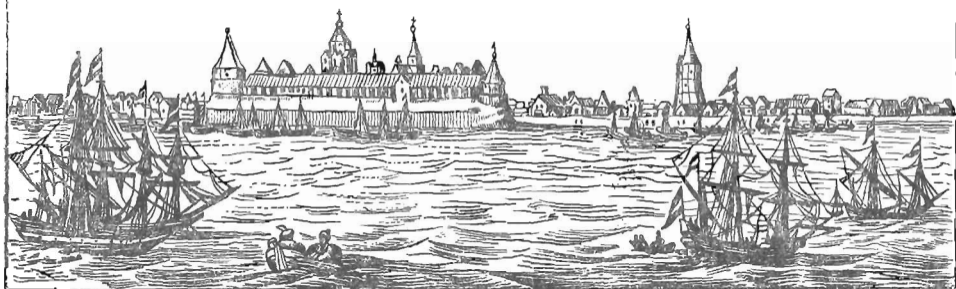
В следующем столетии в связи с развитием рыночных связей район зверобойного промысла расширился.

Примерно с XVII века, указывает В. И. Ленин, начинается «новый период русской истории», который «характеризуется действительно фактическим слиянием всех областей, земель и княжеств в одно целое. Слияние это вызвано было... усиливающимся обменом между областями, постепенно растущим товарным обращением, концентрированием



Селение Поной. Рисунок Н. Каразина.
Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I, М., 1881

Archangel fire Archangelscka-goroda



Вид города Архангельска XVII века. Деталь карты России 1633 г., изданной И. Массой

Из книги В. А. Кордта «Материалы по истории русской картографии», вып. I, Киев, 1899

небольших местных рынков в один всероссийский рынок»¹. Укреплением и расширением этого национального рынка следует объяснить успехи мореплавания на Севере во второй половине XVI и в XVII веке.

Указанные В. И. Лениным большие успехи в процессе слияния отдельных областей в единый хозяйственный организм можно проиллюстрировать на примерах из хозяйственной жизни Поморья, где развитию буржуазных отношений способствовало отсутствие крепостного права.

В отличие от XVI века, когда внешняя морская торговля страны в течение некоторого времени осуществлялась через балтийские порты, в XVII веке единственным морским портом по вывозу русских и ввозу иностранных товаров стал Архангельск. На архангельском рынке сосредоточилась почти вся (если не считать торговых связей со славянскими и восточными странами) «заморская» торговля Русского централизованного государства. По данным Родеса и Кильбургера² от начала и до конца навигации по Северной Двине и ее притокам грузы самого различного наименования шли нескончаемым потоком. В 1650—1655 годах через Архангельск было вывезено: 10 тысяч ластов (около 1 миллиона пудов) хлеба, на 98 тысяч рублей мехов, на 371 тысячу рублей кожи, на 126 тысяч рублей сала, около 500 тысяч аршин сукна, холста и полотна, много икры, воска и пр.³ В перечне иностранных товаров, ввозимых в Архангельск, указаны: жемчуг, золотые и серебряные изделия, 25 тысяч стоп бумаги, 10 тысяч немецких шляп, 287 тысяч булавок и иголок, золотая монета, вино, имбирь, перец, сельдь, оружие, москательные, аптекарские и прочие товары. Растущие перевозки обслуживались местным населением. Одни работали на речных судах, другие выполняли лоцманскую службу в устье Двины, третьи занимались извозом, четвертые поставляли продовольствие. Значительно выросло народное судостроение; здесь строились суда разных типов: дощаники, карбасы, завозни, соемки, баржи.

При возросшей численности населения оно не могло больше обходиться продуктами местного поморского земледелия и нуждалось в систематическом привозе продуктов сельского хозяйства с юга страны.

¹ В. И. Ленин. Соч., т. I, стр. 137.

² Б. Г. Курц. Сочинение Кильбургера о русской торговле в царствование Алексея Михайловича, Киев, 1915.

³ Б. Г. Курц. Состояние России в 1650—1655 гг. по донесениям Родеса, М., 1915, стр. 123—133, 163.



Становище промышленников на Мурмане
Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I, М., 1881

О расширении прежнего района промыслов говорят многие документы. В таможенных книгах северных монастырей (Антониево-Сийского, Николо-Корельского и др.), в таможенных документах гражданских архивов, начиная со второй половины XVII века, сплошь и рядом встречаются упоминания о новоземельских походах поморов, о развитии полярного мореплавания.

Возникшие еще раньше транспортные связи между отдельными районами входили составной частью в транспортную систему Русского централизованного государства. На их возросшую роль в хозяйственной жизни страны указывает составленная в 1627 году в Москве «Книга Большому Чертежу», в которой значительное место заняла «Роспись по морским рекам берегу Ледовитого океана».

Анализ этого важнейшего документа показывает, что русские гидрографы и топографы XVI—XVII веков, опиравшиеся на богатый опыт народного полярного мореплавания и движимые насущными потребностями страны, внесли большой вклад в географическую науку: они выполнили опись всего морского побережья от границ с Норвегией до устья Оби. Руководствуясь этой «Росписью», русский мореплаватель или купец мог неплохо ориентироваться в обстановке, изучить разветвленную речную сеть с устьями рек, впадающих в океан, почерпнуть ценные сведения о расстояниях между береговыми пунктами¹. Следует отметить особое внимание авторов «Росписи» к пристаням, опорным морским пунктам. На морском берегу от реки Танай-й-оки (Тенуй — по терминологии книги), расположенной к западу от полуострова Варангер, т. е. от русско-норвежской границы, и до Архангельска, помимо города и монастырей, имевших свои судовые причалы, авторы «Росписи» указывают три

¹ «Книга Большому Чертежу» была недавно переиздана Институтом истории НА СССР под редакцией К. Н. Сербиной (Изд. АН, 1950). О значении «Книги Большому Чертежу» для изучения нашего Севера см. также работу Е. Н. Огородникова «Прибрежья Ледовитого и Белого морей с их притоками и «Книга Большого Чертежа», СПб., 1875; Его же. «Мурманский и Терский берега по «Книге Большого Чертежа», «Записки Русского географического общества», отд. этнограф., т. 2, 1868.

корабельных становища: два в районе Семи Островов и одно вблизи реки Иокангы. Большое место в «Росписи» занимают данные о мезенском и печорском берегах, важных промысловых районах того времени. Данные об острове Колгуеве поражают точностью измерений и физико-географического описания¹.

На освоенность отдельных прибрежных районов, в особенности Летнего и Зимнего берегов Белого моря, богатых промысловым зверем, указывает также составленная в тот же период народная поморская лоция, сохранившаяся в редакции XVIII века². Беломорская лоция, более точная, чем голландские и английские навигационные руководства XVII—XVIII веков, не только давала глубины и расстояния между пунктами с общим их описанием, но и компасные румбы, соответствующие народной морской терминологии. Составление беломорской лоции свидетельствовало о высокой степени развития северных промыслов и мореплавания.

В подъеме экономической жизни на Севере русское государство было заинтересовано также в силу создавшейся в этом районе военно-политической обстановки. Как будет показано ниже, западноевропейские торговые компании, располагавшие большим торговым и военным флотом, пытались разными путями закрепить свое влияние на русском Севере и пробраться в Сибирь. Чтобы сохранить за собой Север, России необходимо было укрепиться там экономически.

Экономическая борьба между русским и иностранным купечеством на Европейском Севере особенно обострилась в 20—40-е годы XVII века. Наиболее влиятельные русские купцы настойчиво ратовали за вытеснение иностранных торговых компаний, лишение их всяких прав на торговлю с местным северным населением, чтобы, как писали купцы, «от иноверцев не быть в вечной нищете и скудости». В конце концов иностранные компании были лишены прав на беспрепятственную торговлю внутри страны. Им было запрещено посещать какие-либо другие пункты Севера, кроме Архангельска.

Экономическая победа над иностранными торговыми компаниями и подъем народных промыслов на островах Баренцова моря укрепили военно-политические позиции России. В этом свете и надлежит рассматривать такие выдающиеся события морского прошлого нашей страны, как промысловые походы поморов на далекие арктические земли.

Походы русских на Новую Землю

Походы поморов на Новую Землю и Шпицберген положили начало продвижению вглубь Арктики, в район вечных льдов.

Точное время открытия русскими Новой Земли и Шпицбергена неизвестно. Как сказано выше, сведения об островах Баренцова моря имелись на Руси еще в конце XIII века. Однако если пути к Новой Земле действительно были ведомы даже новгородцам, то и тогда все же можно сомневаться, что они ими широко пользовались. Как уже отмечалось, новгородцы ограничивались эксплуатацией близлежащих земель и предпринимали отдаленные походы лишь в исключительных случаях. Московская же Русь, расширявшая свои земли на далеком северо-западе и северо-востоке, естественно, обратила внимание и на морские острова, прилегающие к ее сухопутным границам, и прежде всего на Новую Землю.

¹ «Книга Большому Чертежу», стр. 160.

² Лоция беломорских поморов напечатана в «Морском сборнике» за 1866 г., № 3, стр. 19—51.

Данные о систематических посещениях поморами — мезенцами и холмогорцами — островов Баренцова моря, в частности Новой Земли, содержатся в русских документах XVI—XVII веков.

От второй половины XVI века сохранился документ, проливающий свет на состояние тогдашних промыслов на Севере. Это — «Платежная книга Пустозерской волости 7083 (1575/76) года»¹, — насколько нам известно, первая дошедшая до нас переписная книга этого района, хотя в архивах имеются указания о существовании и более ранних переписей. Составители «Платежной книги» 1575/76 годов Василий Агалин и Степан Соболев упоминают, что до них, еще в 1564/65 годах, Пустозерск переписывал Яким Романов, данными которого они в ряде случаев воспользовались как сравнительным материалом. Переписчики 1575/76 годов, кроме того, ссылаются на более отдаленное время, на старину. Это свидетельствует о том, что «Платежная книга» опиралась на более древние документы, а также на предания местных старожилов. В связи с почти полной утратой древних северных архивов показания «Платежной книги» имеют сейчас особую ценность.

По данным «Платежной книги» 1575/76 годов все 282 русских жителя Пустозерской округи вблизи морских островов занимались исключительно рыбными и зверобойными промыслами.

Упоминая тоню Подрезиху и остров Варандеев, расположенные недалеко от Хайпудырской губы, в 130 километрах к югу от Новой Земли, Агалин и Соболев замечают, что ими «исстари» владели пинежане и двиняне.

Кроме русского населения, в Пустозерскую волость входили оседлые зыряне и кочевые «югорские самоеды», которые платили дань московскому царю по шесть сороков соболей на год. Зыряне (коми) и ненцы (самоеды) занимались не только лесными, но и рыбными и морскими промыслами.

Богатства морских берегов этого района принадлежали населению всего Поморья. Каждое лето на морских судах со всех северных уездов съезжались на промысел моржа сотни людей. Об этом авторы «Платежной книги» пишут: «Да в Пустозерской же уезд на морские острова приходят двиняне, устюжане и пенежане, да на море (очевидно, дальше этих островов — М. Б.) промышляют, быют зверей моржа, а царю и великому князю в казну дают с того своего промысла десятую часть, зуб лутчей, а емлют у них тое десятину пустозерские целовальники».

В конце XVI—XVII веке граница морских промыслов переносится еще дальше на север, на Новую Землю.

В самом начале XVII века большая группа поморских промышленников заявила мангазейскому воеводе, что они ходили к берегам Новой Земли и посещали не только ее южный остров, но и северную часть, иногда достигая Максимкова становища, расположенного в районе Горбовых островов².

Картину массовых походов на Новую Землю рисует отписка царю Алексею Михайловичу двинского таможенного головы Матвея Черкасова (ноябрь 1647 г.), в которой говорится, что «в прошлых, государь, годех... с Устюга и с Ваги и с иных городов из уездов с хлебными запасы и с товары, и с Мурманского моря и из иных мест с рыбою и салом, и из Поморских волостей с товары и с деньгами, и с Новой Земли с кожей и с

¹ ЛОИИ, ф. Собрание рукописных книг, № 1174; «Платежница» напечатана в качестве приложения к книге П. А. Садикова «Очерки по истории опричнины». Изд. АН СССР, 1950.

² Русская историческая библиотека (РИБ), СПб., 1875, т. II, стр. 1064.

салом моржовым и с костью рыба зубу, на Колмогоры и в Двинский уезд торговых и промышленных всяких людей в приезде было много»¹.

В челобитной крестьян Пустозерского острога царю Алексею Михайловичу (март 1667 г.) определенно сказано, что «летом ходят на море на Новую Землю и по морским островам в больших судах, для моржевого промыслу, мезенцы и пенежане, на Югорский Шар и на Вайгачь остров и всякие морские острова ведают»².

Агент английской «Московской компании» Стефен Барроу, о поездках которого по Северу будет еще сказано ниже, в разговоре с поморскими промышленниками, находившимися в Коле летом 1556 года, выяснил, что они регулярно плавают на Новую Землю для боя моржей. Месяцем позже Барроу сам имел случай наблюдать у южного острова Новой Земли целую флотилию промышленных судов под командой Лошакова³.

О поездках русских на Новую Землю говорит и другой агент «Московской компании» — Христофор Холмес. В 1580-е годы он, по заданию компании, разведывал морской путь к Оби. Русские рассказали ему, что, помимо обычных путей через волоки Ямальского полуострова, им известен путь через Маточкин Шар, от которого до Обской губы всего пять дней хода⁴. Третий английский агент — Пиршес в 1584 году писал, что «холмогорцы ездят на Новую Землю ежегодно»⁵.

Таким образом, как русские, так и иностранные документы согласны свидетельствуют о частых посещениях поморами Новой Земли в XVI—XVII веках, и этот факт сейчас не вызывает сомнений.

Однако в географической литературе сложилась неправильная традиция, — отдавая дань выдающимся походам русских мореходов, сосредоточивать все же главное внимание на истории иностранных путешествий на Новую Землю. В литературе отсутствуют конкретные сведения, даты и фамилии руководителей и участников русских новоземельских экспедиций.

В связи с этим определенную ценность могут представить обнаруженные в северных монастырских и государственных архивах документы о промысловых походах поморов на Новую Землю. Хотя этот документальный материал относится к сравнительно позднему времени (вторая половина XVII века), он все же существенно дополняет наши представления о древнерусском мореходстве к берегам Новой Земли и является подтверждением того, что новоземельские плаванья поморов начались значительно раньше.

Одно из первых упоминаний о новоземельских промысловых походах сохранилось в делах Мезенской таможенной избы.

В таможенной книге за 1673 год записано, что с новоземельского промысла на Мезень прибыл Федор Степанов Инков, который в декабре отправил в Холмогоры на продажу гретье моржовое сало⁶. Плавание на Новую Землю Инков, по всей вероятности, совершил летом 1673 года. К сожалению, сохранилось очень мало документов Мезенской таможни, и поэтому проследить дальнейшие походы Инкова не удалось.

В 1714 году, по личному письму Петра I архангельскому вице-губер-

¹ Дополнение к Актам историческим (ДАИ), т. III, № 34.

² Там же, т. V, № 35.

³ Английские путешественники в Московском государстве XVI века, 1937, стр. 107. Лошаковы — поморы-мореходы. Матвей Лошаков во второй половине XVII века служил кормщиком у известных промышленников Старостиных, имевших свои промыслы на Новой Земле и Шпицбергене (об этом см. ниже).

⁴ Там же, стр. 191.

⁵ Там же.

⁶ ЛОПН, ф. Холмогорская таможенная изба, карт. 1, ст. 5, л. 10.

натору Курбатову, в Холмогорах, на Онеге и Мезени для службы в Балтийском флоте было набрано 400 молодых людей, ранее плававших на Новую Землю и Шпицберген. В деле о наборе матросов имеется полный список мезенцев. Среди 22 груманланов и новоземельцев Окладниковой слободы назван сын Федора Инкова—Трофим Инков, 22 лет от роду. О нем сказано, что он «плавал на кочах на Грумант и Новую Землю»¹.

Семья Инковых — старинная семья полярных мореходов, связанная с новоземельскими и шпицбергенскими промыслами. Действительно, имя Инковых широко было известно в Поморье и за полярным кругом. Их именем называется Инков Нос в губе Даровотой на западном побережье острова Вайгач². Возможно, что название Инков Нос осталось за этим мысом в связи с частыми плаваниями сюда Инковых или из-за того, что кто-нибудь из них имел на Вайгаче свое промысловое становище.

Имеется известие о плавании на Новую Землю в 1673 году мезенца Дмитрия Авдеева³. В отличие от Федора Инкова, Дмитрий Авдеев занимался на Новой Земле гусиным промыслом. Из Мезени на Холмогоры, по сведениям таможни, он отправил 130 новоземельских соленых гусей. Последнее обстоятельство позволяет установить приблизительное место промысла и даты плаваний Авдеева. Известно, что гуси на Новой Земле в изобилии водятся только на южном ее острове, на северном же они довольно редки. Гусиный промысел на Новой Земле начинается со второй половины июля и кончается в начале августа, в период линьки гусей. В середине августа наступает похолодание, и промышленники, засолив гусей, возвращались обратно. На Мезень Авдеев прибыл, очевидно, глухой осенью и, распродав добычу, часть ее отправил на холмогорский рынок.

Мезенцы вообще были довольно частыми посетителями Новой Земли. Охота, в особенности на моржа и тюленя, составляла их основное занятие на протяжении веков.

Далекими морскими походами, полными героизма и отваги, издавна прославили себя жители Холмогор и Пинеги. Они были опытными мореходами, известными далеко за пределами своих родных мест. Их хорошо знали в Сибири, где они проложили пути в «море-окияне» к берегам Таймыра и Чукотки. Первое известие о плавании пинежан на Новую Землю, сохранившееся в архиве, датировано 1674 годом, когда Усть-Пинежская таможня зарегистрировала прибытие с Новой Земли жителя Кевролы Леонтия Болтина, доставившего моржовые шкуры и сало, проданные им на Усть-Пинеге⁴.

Ряд сведений о походах на Новую Землю сохранился за 1682 год. Крестьяне Пинежского волока, Кузонеми, Холмогорщины и жители Архангельска пошли на новоземельские промыслы весной, а в середине августа некоторые из них уже вернулись. 16 августа 1682 года мимо

¹ ЛОИИ, ф. Дела Архангельской губернской канцелярии (ДАГК), оп. 1, № 621, лл. 50—54. Здесь мы находим перечень всего рода Инковых. Особняком от остальных Инковых вместе со своим братом Михаилом жил сын Федора—Иван Федоров Инков, которому в 1710 году исполнилось 44 года (Михаилу — 40). Другой сын Федора Инкова—Семен, 43 лет, жил также своим двором; у него было два сына — Афанасий, 9 лет и Харитон, 8 лет. В Окладниковой слободе проживал Яким Григорьев Инков, 32 лет, Прокопий Емельянов Инков, 25 лет, Иван Ларионов Инков, 33 лет, и два его сына — Ксенофонт (13 лет) и Алексей (10 лет), Карл Карпов Инков, 53 лет, и его два сына — Константин (27 лет) и Пантелей (20 лет).

Согласно переписной книге Мезенского уезда 1710 года, Инковы проживали в Окладниковой слободе по соседству с двумя известными семьями полярных моряков — Откупщиковыми и Личутинными (ЛОИИ, ДАГК, оп. 1, № 7, л. 31).

² Лотия Карского моря, ч. 1, стр. 104, Л., 1939.

³ ЛОИИ, ф. Холмогорская таможенная изба, ст. 325.

⁴ Там же, ф. Пинежская таможня, дела 1674 г.

Усть-Пинежской заставы с Новой Земли прошли на коче Фома Кармакулова его племянник — житель Волока Михаил Кармакулов и Максим Шибаков. Они везли продукцию новоземельского промысла — 30 моржей «в лафтоках»¹. Кармакуловы промышляли на Новой Земле на протяжении жизни ряда поколений. Фома Кармакулов, владелец новоземельского коча, сам, видимо, не раз плавал к Новой Земле и нажил солидное состояние. Показательно, что Кармакуловы сверх своей добычи прикупили 60 моржей в Архангельске, собираясь дороже продать этот ходовой товар на рынках Поморья. Один из Кармакуловых, Петр Перфильев Кармакулов, не раз бывавший на Новой Земле и Шпицбергене, в 1714 году стал матросом военного флота².

Место на Новой Земле, где промышляли Кармакуловы, также можно определить более или менее точно. На западном побережье южного острова Новой Земли одна из губ до сих пор сохранила название Кармакуловой; на западном берегу этой бухты находятся остатки старинного становища, два венца промысловой избы и кладбище. Судя по костям, почти сплошь покрывающим берега бухты и весь близлежащий берег, здесь в изобилии водилась белуха³.

В том же 1682 году, по данным Холмогорской таможенной избы, с новоземельских промыслов пришло около десятка кочей⁴.

Застава регистрировала только тех мореходов, которые поднимались от Архангельска по Двине. Большая часть добычи была ими продана на Архангельском рынке, поэтому данные о количестве привезенных моржей не могут служить показателем всей добычи. Мореходы с Онеги, Мезени и из других уездов контролировались местными таможенными. Из-за отсутствия материалов общее число новоземельских промышленников установить не представляется возможным. Надо полагать, что мореходы-новоземельцы других уездов также составляли довольно значительную группу⁵.

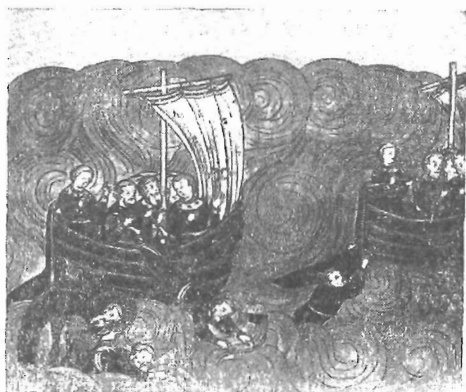
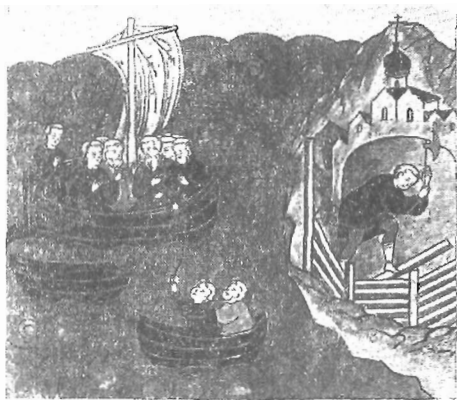
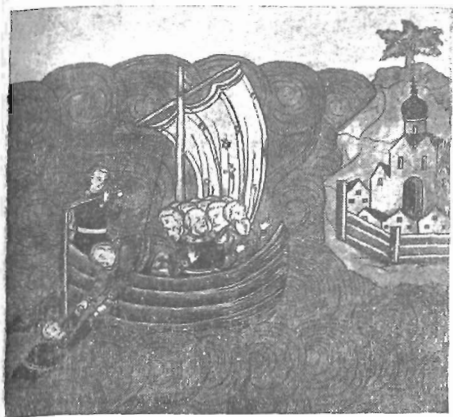
¹ ЛОИИ, ф. Пинежская таможня, ст. 962.

² Петру Кармакулову в 1714 году было 20 лет, он проживал в деревне Дешковской Двинского уезда Солянского стана. Его отцу, старому мореходу Порфирию Елисееву Кармакулову, в 1710 году исполнилось 60 лет. Кроме Порфирия, во дворе жил его брат Иван, 70 лет, и сын Ивана — Максим, 20 лет. В деревне, кроме того, своими двоюродными проживали Евсей Юрьев Кармакулов, 60 лет, его сын Семен, 30 лет, Евдоким Юрьев Кармакулов, 60 лет, и его сын Иван, 20 лет; Петр Фомин Кармакулов, 60 лет, и его сын Прокопий, 35 лет; Фока Фомин Кармакулов, 40 лет, и его сыновья — Данило, 13 лет, Константин, 8 лет, Петр, полгода; Петр Никонов Кармакулов, 40 лет; Лука Никонов Кармакулов, 60 лет, и его сыновья — Харитон, 32 лет, и Яков, 15 лет.

³ Лоция Карского моря, стр. 180.

⁴ 3 сентября 1682 года из Архангельска к Холмогорам вышел на коче возвращавшийся с промысла холмогорец Степан Латышев, у которого имелось 11 моржей, добытых на Новой Земле (ЛОИИ, ф. Холмогорская таможенная изба, ст. 687). 2 сентября с Новой Земли прибыл в Архангельск волоочанин Федор Маслов. Он привез 49 моржовых зубов весом 2 пуда 4 фунта (там же, ст. 706). 11 сентября житель Пинежского Волока кормщик Пимен Никитин прошел на коче с Новой Земли мимо Усть-Пинежской заставы (там же, ст. 974). Вместе с этой партией к Архангельску с Новой Земли на своих кочах, груженных моржовым салом, кожами и костью, подошли: 17 августа — холмогорец, крупный поморский торговец Матвей Акулов (там же, ст. 769), 24 августа — пинежанин Василий Григорьев Фатеев, на коче которого было 50 моржей (там же, ст. 680), 11 сентября — Осип Рюмин с 20 моржами (там же, ст. 603), кузнец Андрей Фокин, с которым был 81 морж (там же, ст. 980), и Филипп Лукин Медведев (там же, ст. 983).

⁵ В следующем, 1683 году Усть-Пинежская застава снова записала следовавшие мимо нее к Новой Земле суда. 2 мая к Архангельску и дальше на Новую Землю прошли на коче Прокопий Яковлев Афанасьев и куростровец Евдоким Афанасьев Вережгин (ЛОИИ, ф. Холмогорская таможенная изба, карт. 4); 11 мая 1683 года на Новую Землю пошел Парфен Ермолин (матросом на Балтийский флот был взят родственник Парфена Ермолина, житель Кеврольского стана Григорий Григорьев Ермолин,



Плавания на лодях послушников Соловецкого монастыря

Миниатюры из рукописной книги начала XVII века «Житие преподобных Зосимы и Савватия». Рукописное отделение ГПБ

В 90-х годах в промыслы на Новой земле включился холмогорский архиепископский дом, имевший крупные прибрежные земельные владения. Новоземельские промыслы холмогорский архиепископ производил силами черносошных или монастырских крестьян, вместе с которыми далекие арктические рейсы предпринимали и монахи, неоднократно бывавшие на Новой Земле. В это же время новоземельскими промыслами заинтересовались наиболее крупные монастыри Поморья, посылавшие свои суда к берегам Новой Земли для моржового промысла.

Организация архиепископских и монастырских новоземельских промыслов подробно изложена в приходе-расходных книгах, в специальных графах «О новоземельском промысле». Эти книги дают ценный материал для характеристики древнерусских арктических промыслово-хозяйственных предприятий.

Первое зарегистрированное в документах плавание на Новую Землю кочей Антониево-Сийского монастыря приходится на лето 1692 года. В мае этого года монастырь отпустил для боя моржей коч с кормщиком Ефимом Федотовым Перевозником¹. Судя по краткой таможенной записи, в сентябре 1692 года коч Ефима Федотова и приказчика старца

28 лет от роду); 18 мая ушел на промысел гостиной сотни Ивана Матузова человек, холмогорец Иван Андреев (там же).

¹ ЛОИИ, ф. Антониево-Сийский монастырь, № 78, л. 13 об.

Никифора Конюхова вернулся назад, причем оказалось, что доход от промысла равнялся 299 рублям 16 алтынам¹.

Ефим Федотов Перевозник, известный в Поморье не столько по прозвищу, сколько по отчеству, вновь отправился на Новую Землю в мае 1693 года². Согласно записи в таможенной книге, спустя 15 месяцев после зимовки, в сентябре 1696 года он пришел «с моря с Новой Земли», имея на кочах 25 моржей и 21,5 бочки сала белого медведя. Ефим Федотов плавал на Новую Землю не раз, и, вероятно, в память о нем один из мысов южного побережья (у острова Пограничного) до сих пор носит его имя³.

Первое плавание на Новую Землю судов холмогорского архиепископа состоялось летом 1694 года. 16 мая этого года от Архангельска на Новую Землю вышел архиепископский коч под командой кормщика Никиты Тушина. Всего на судне находилось 13 промышленников-карбасников. Благополучно произведя промысел, Тушин отправился обратно, но, пройдя самый трудный участок пути, судно попало в бурю и в районе Неноксы потерпело крушение⁴.

Неудачной была поездка кормщиков архиепископского дома Максима Деканова и Луки Рахова. Их судно отправилось из Архангельска на Новую Землю 11 июня 1694 года, имея на борту 15 человек. На обратном пути в районе Канина Носа коч попал в бурю и разбился; промышленники спаслись на палубных карбасах⁵.

Один из кормщиков-новоземельцев — Лука Рахов — принадлежал к старинному роду мореходов, оставивших след в истории исследования Новой Земли. По сей день существуют полуостров Рахова в бухте Пограничной⁶ на южном побережье Новой Земли и гора Рахова на полуострове Пиратова, недалеко от Никольского Шара⁷.

Первые неудачи не остановили холмогорский архиепископский дом. В 1696 году архиепископ послал на Новую Землю три коча. Первое судно вел кормщик — крестьянин Быстрокурской волости Курило Романов Гурьев. С другим кочем кормщиком отправился житель Нижнего посада Рождественского прихода Холмогор Михаил Иванов Кишкин. На третьем коче кормщиком был Никифор Евдокимов Сабинкин. Кроме того, на каждом коче было по 14 промышленников-карбасников. Гурьев, Кишкин и Сабинкин благополучно достигли новоземельских становищ и, окончив промысел, отправились в обратный путь. Два первых кормщика привели свои суда к Архангельску, третье же судно — кормщика Сабинкина — потерпело крушение и погибло⁸.

Промыслы на Новой Земле производились главным образом у берегов Южного острова; на Северном острове поморы появлялись сравнительно редко. Объясняется это двумя обстоятельствами: во-первых, у Северного острова водилось меньше моржей, а во-вторых, плавание севернее Маточкина Шара для деревянных парусных судов по ледовым условиям представляло большие трудности. Однако это не значит, что русские промышленники вовсе не ходили к Северному острову. Сохранилась карта Новой Земли, выполненная в России со слов новоземельских

¹ Рукописное отделение Библиотеки Академии наук СССР (БАН), Архангельское собрание, Сийский монастырь, ст. (1663—1664 гг.), л. 191 об.

² ЛОИИ, ф. Антониево-Сийский монастырь, № 84, л. 14 об.

³ Лоция Карского моря, стр. 137.

⁴ ЛОИИ, ф. Рукописи Археографической комиссии, № 107, л. 130.

⁵ Там же, л. 138.

⁶ Лоция Карского моря, стр. 137.

⁷ Там же, стр. 117.

⁸ ЛОИИ, ф. Рукописи Археографической комиссии, № 108, лл. 94—103 об.

мореходов в 70-х годах XVII века, на которой отмечены места, посещавшиеся в то время русскими¹. На карте имеется 25 названий русских становищ, островов, заливов, проливов, шесть из которых расположены к северу от Матюшкина (Маточкина) Шара. Согласно этой карте, крайней северной точкой распространения поморских промыслов являлась Архангельская губа, расположенная под 74,5° с. ш. и 55° в. д. По показаниям промышленников, плававших на Новую Землю в конце XVI — начале XVII века, конечным пунктом их плаваний, как сказано выше, было Максимково становище в северной части Северного острова², чуть севернее Горбовых островов. По свидетельству тех же промышленников плыть дальше в этом районе было невозможно из-за скопления «великих и непроходимых льдов»³.

В 1619 году царские воеводы допросили большую группу поморов, плававших по Карскому и Баренцову морям, в том числе и на Новую Землю. Все они заявили, что «по Новой Земле ходят до Максимкова, а приходят к тому месту на Успеньев день (14 августа.—М. Б.) и на Семен день (1 сентября.—М. Б.), а дальше того по Новой Земле нельзя бывать великих ради непроходимых льдов»⁴. Судя по упомянутой карте, кроме Архангельской губы Северного острова, поморы посещали Ледяную, Матюшину, Блудную губы, а также Матюшев Нос. По количеству названий на карте легко заметить, что Южный остров посещался чаще и издавна. Некоторые русские названия бухт и заливов были известны в XVI веке. Так, на голландской карте Новой Земли, изданной в 1593 — 1595 годы, уже упоминались Маточкин Шар, Гусиная река, Подрезов остров, Костин Шар и Мутная губа⁵, имеющиеся также и на упомянутой карте XVII века.

Путь из Поморья к Новой Земле проходил вдоль восточного берега моря к северной части Канина полуострова и оттуда к берегам Южного острова Новой Земли. В 1619 году трое поморов показали, что «ходят они на Новую Землю из Кулойского устья на Канин Нос, на Глубник, и с Канина Носа к Новой Земле ход между севером и полуношником... а та Новая Земля лежит против Мурманской стороны, а не к Мангазейской Земли и не к Енисейскому устью»⁶.

Другой путь на Новую Землю шел с Печоры. По нему ходили вдоль берегов Малоземельской тундры, Вайгача и дальше к Новой Земле.

Таким образом, мы можем сказать, что Русь внесла решающий вклад в дело открытия и промыслового освоения Новой Земли. Бесстрашным мореходам Поморья, имена которых до сих пор сохраняются на географических картах мира, принадлежит честь первоначального ее изучения и освоения.

Небезинтересно познакомиться с организацией новоземельских походов того времени. В этом отношении показательна деятельность холмогорского архиепископского дома.

Подготовку к очередному плаванью на Новую Землю архиепископский дом начинал заранее, осенью. Прежде всего он заказывал судовым плотникам кочи с таким расчетом, чтобы эти суда успели выйти в пла-

¹ См. Erich Palmqvist. Atlas. Stockholm, 1684.

² См. карту старинных названий на Новой Земле, «Летопись Севера», № 1, М., 1949, стр. III.

³ РИБ, т. II, стр. 1064.

⁴ Там же.

⁵ В. Ю. Визе. Старинные русские названия на Новой Земле. «Летопись Севера», № 1, стр. 107.

⁶ РИБ, т. II, стр. 1051—1052.



Русский чертеж Севера России и Новой Земли по копии
Э. Пальмквиста (не позже 1673 года)

Из книги Erich Palmqvist. Atlas. Stockholm, 1684.

вание ранней весной. Судовые подряды обычно размещались среди монастырских крестьян, чаще всего на Пинежском волоке. Весной суда спустились к Архангельску, где их принимали специальные приемщики. При этом положено было составлять описи судов, являющиеся сейчас драгоценным источником для изучения древнерусского полярного судостроения. Ранней весной среди поморских крестьян архиепископский дом набирал промышленников-карбасников на правах покруты (найма). Как правило, на каждый коч приходилось 14 промышленников-покрученников, а на палубный промышленный карбас — 7 человек. Во главе промышленной партии становился опытный мореход-кормщик, который со дня выхода в море являлся полным хозяином судна и главой экипажа.

Снаряжение, обувь, одежда, продовольствие шли за счет архиепископского дома. Каждая промысловая экспедиция на Новую Землю, считая и стоимость судна, обходилась в среднем 260 — 300 рублей. Архиепископская казна снабжала промышленников запасами в следующем обязательном ассортименте: ржаная мука, горох, овсяная и гречневая крупы, соленая и сухая рыба, коровье и постное масло, сало. Каждый промышленник получал кожаные и валяные сапоги, оленью постель, шубу, шапку и рукавицы. Экспедиция рассчитывалась на 8—9 месяцев.

но иногда предусматривались зимовки на 1,5—2 года. Из близких по времени описаний новоземельских и грумантских народных промыслов известно, что поморы возили с собой кипяченое молоко и особенно морошку — лучшие противоцинготные средства того времени¹.

Кроме съестных припасов, на кочи погружали дрова, а если путешествие совершалось впервые или в новые места, то и рубленые избы, которые ставились неподалеку от места промысла.

Условия найма новоземельских промышленников по сравнению с условиями найма на другие морские промыслы считались более выгодными. Архиепископский дом делил весь промысел на две половины. Одна половина шла в пользу архиепископской казны, а другая раскладывалась на семнадцать частей, две из которых доставались кормщику и по одной части каждому покрученнику. Подобный характер носили и частные промыслы состоятельных крестьян.

Промысел морского зверя происходил вблизи берегов. Прибыв в становище, промышленники заходили судно в безопасное место, сгружали на берег провизант и, разделившись на партии, отправлялись в море. Кто-нибудь из промышленников оставался в становище для варки пищи. Авторы описаний морских промыслов единодушно заявляют, что поморы выработали особые практические приемы промысла моржа, передававшиеся из поколения в поколение, от отца к сыну. Например, они старались застать моржей спящими на берегу и, незаметно подкравшись к лежбищу со стороны моря, неожиданно нападали, причем старались колоть крайних, чтобы других загнать дальше на берег, где моржи чувствовали себя плохо. Убивали зверей спицами и остроконечными гарпунами, к концам которых привязывали веревку или ремень длиной около 130 саженей, называвшуюся обором. К другому концу обора прикрепляли бочку, с тем чтобы раненый зверь не утонул и его можно было притянуть к судну.

Охота на моржей, белух, морских зайцев, лысунов требовала большой сноровки. Иногда случалось, что разъяренный зверь бросался под карбас и одним ударом своих клыков проламывал дно. Чтобы не допустить этого, промышленники старались изловчиться и быстрее приколоть зверя. Белуху ловили длинными сетями, связанными из тонких веревок. Такие сети обладали большой прочностью. Их ставили в узких заливах, растягивая от берега до берега и оставляя в них узкий проход.

¹ Молоко приготавливалось особым способом. Прежде чем разлить его в бочки, молоко выдерживали некоторое время в раскаленной печке, пока оно не принимало красный цвет. В бочках молоко скисало, и в таком виде на месте оно смешивалось с морошкой. Получалось кислое питье, называвшееся поморами «ставкой». В зимнее время эта «ставка» хорошо предохраняла от цинги. Автор одного «описания» новоземельских промыслов утверждает, что, пока у поморов имелись запасы морошки и молока, им не страшны были заболевания. В свежей пище зимовщики также никогда не испытывали недостатка. В их распоряжении была свежая оленина, морская и озерная дичь и свежие яйца. Один из старинных заморских промышленников, выгорецкий раскольник Амос Корнилов рассказал, что от цинготной болезни промышленники «берут с собой ягоду морошку, да сосновые шишки, да тама под горами в таких местах, где птицы гнезда вьют, растет трава, которая называется салата, а тою де травую от оной болезни промышленники пользуют, для чего же оную траву и в зиму запасают». Корнилов рассказал следующий способ приготовления «салаты»: «в летнее де время свежую салату парят в печи и варят на огне в воде и квасу, а как упрет, то оную воду и квас пьют теплое, а и свежую, по нужде, кто пожелает, есть можно, а в зиму запасают квашеную наподобие капусты сеченой и секут так, как капусту, и варят вместо щей, с мясом и с рыбой и постное употребляют так, как щи, а сушеной не запасают для того, что она трава сушеная быть не может, но отсыривает и от этого портится. А растет та трава вышиной в четверть аршина и повыше, а листья у нее круглые, величиной в нынешний медный грошевик, а стебелек тонкий, а берут ее и употребляют те стебельки с листьями, кроме корней, а корни не берут и не употребляют» (М. Ставницер. Русские на Шпицбергене. М., 1948, стр. 26).



Заброшенное становище на Новой Земле. Рисунок Н. Каразина

Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I, М., 1881

Иногда промышленники удалялись из становищ на 100 и больше верст, пока карбас не нагружался добычей. В становищах производилась предварительная обработка добычи. Прежде всего разделявали тушу зверя, отделяя жир от кожи и складывая его в бочки. Клыки зверя откладывали особо, как самый дорогой товар.

О зимовках поморов на Новой Земле и Груманте в XVII—XVIII веках автор одного из описаний промыслов рассказывает так:

«В зимнее время, когда за темнотою наскоро ездить не можно, промышленники оставляют в становищах своих одного или двух человек для присмотра над судном; сами же для улова горних зверей располагаются на зиму в расстоянии от 20 до 100 верст от становища, по 2 человека в малых избушках, запасаясь харчем, порохом и разными инструментами. А как зимою на Новой Земле в октябре, декабре и январе, а на Груманте с половины ноября до февраля солнечного света совсем не бывает, то промышленники занимаются ловлею белых и голубых песцов, для чего разставляют по высоким и низким местам, чтобы не занесло снегом, западни или пасти, клав в них для приманки сало морских зверей; медведей же, оленей стреляют более в осеннее и весеннее время, когда бывает посветлее; случается, что два человека в зиму при благополучном промысле на свою избушку ловят до 300 песцов. Когда наступает весна и солнечный свет покажется, то около Благовещения и далее все промышленники из разсеянных по разным местам своих хижан собираются в становища, совокупив в одно место каждым приобретенную добычу и оную вместе с другой, погрузив в свою лодью, отправляются в Архангельск»¹.

Любопытно свидетельство этого автора об умении поморов строить

¹ ЦГИАЛ, ф. Сената, Архангельский атлас.

и пользоваться снежными укрытиями, что указывает на определенные навыки поморов в борьбе с природой. Он пишет: «Когда промышленники во время зимы живут в разных избушках, то, ходя на лыжах, проводят друг друга; при случае таковых переходов каждый запасается дня на два или более хлебом, который везет на небольших дровенках, называемых чуня, имея обыкновенно при себе небольшую деревянную лопатку. Случается часто, что в пути застаёт сильная метель, препятствующая продолжать путь, тогда, избегая опасности, или стараются выбрать ровное место, дабы совсем не покрытыми быть снегом, или из отвердевшего на земле находящегося, наделав глыб, обкладывают себя оными тем выше, чем больше около них увеличивается куча нанесенного снегу»¹.

При дальних поездках поморы умели руководствоваться звездным небом. «День с ночью,—пишет автор «Описания»,—различают промышленники по Луне и по восхождению звезд, особливо по созвездью, которое называют Лосем», а также по Большой Медведице и Полярной звезде.

Государственные экспедиции на Новую Землю

Рост промыслов на Новой Земле не мог не привлечь к себе внимания царского двора. Характерно, что московское правительство еще в XV—XVI веках заинтересовалось изучением своих северных окраин и сделало некоторый шаг по пути эксплуатации их ископаемых богатств.

Первая из известных нам правительственных экспедиций с целью поисков на Севере серебряных и медных руд была организована в 1491 году. 26 марта экспедиция вышла из Москвы, а 8 августа, прибыв в район реки Цильмы, приступила к работе. Выполнив задание, 20 октября она вернулась назад. О ней имеются следующие сведения. Во главе отрядов рудокопов, набранных в Устюге (60 человек), на Двине (100 человек) и Пинеге (80 человек), стояли дети боярские — Василий Болтин, Иван Брюхо Коробьин и Андрей Петров. Для перевозки отрядов по рекам и управления судами Поморье поставило 100 судовых работников. По сухопутью и речным путям в общей сложности экспедиция проделала 3500 верст. На реке Цильме, в 20 километрах от реки Космы, Болтин с товарищами обнаружили серебряную и золотую руду². Как установили рудознаты, серебряная и золотая руда залежала на протяжении 10 верст. Обнаружение на Севере залежей золота и серебра имело для России важное значение. На месте находок на реке Цильме был построен завод³.

Имеются сведения, что на Новую Землю рудознатцев посылал Иван IV. О судьбе их ничего неизвестно.

С XV века вдоль берегов Баренцова моря для подчинения ненецких племен, кочевавших по Пустозерской и Новоземельской тундре, Москва

¹ ЦГИАЛ, ф. Сената, Архангельский атлас.

² См. Н. М. Карамзин. История Государства Российского, СПб., 1892, т. VI, стр. 143—144; прим. 360.

Слухи об открытии золота и серебра на Севере, распространившиеся на год раньше открытия Колумбом Америки, возбудили любопытство западноевропейских дворов. В 1492 году римский император Максимилиан и австрийский эрцгерцог Сигизмунд послали в Москву своего агента Михаила Снупса, изъявившего согласие путешествовать на реку Обь, в «полуночные страны». Но не меньше, чем в Западной Европе, толк в золоте и серебре понимали на Руси. Ничего не добившись, Снупс вынужден был покинуть русскую столицу, привезя своему повелителю письмо следующего содержания: «Из дружбы к Вам,—писал Иван III,—мы ласково приняли Вашего человека, но не пустили его в страны отдаленные, где течет река Обь, за неудобностью пути, ибо наши люди, едущие туда для сбора дани, подвергаются немалым трудам и бедствиям».

³ Кашинцева. История металлургии Урала, т. I, М., 1939, стр. 25.

возводила систему крепостей и острогов, сыгравших в обороне Севера видную роль. В XVI веке в устье Мезени отстраиваются Окладникова и Кузнецовская слободы, на месте которых через 200 лет возник крупный поморский город. Еще в 1499 году в устье Печоры, «на месте пустом», «для опочиву Московского государства торговых людей» был основан Пустозерский острог. Южнее Окладниковой слободы и Пустозерска возник ряд больших крестьянских поселений. Среди них особое торговое и промышленное значение приобрели Усть-Цильмская и Ижемская слободы, стоявшие на главных речных путях Печорского края. Слободки строились также по летнему и зимнему трактам. К концу XVI — началу XVII веков крестьянские поселения появились во всем этом крае.

После польско-шведской интервенции (начало XVII века) экономика России испытывала большие трудности. Казна остро нуждалась в драгоценных металлах, особенно в серебре, идущем на чеканку монеты.

Отечественных разработок серебряных руд тогда почти не было. Царский двор вынужден был ввозить серебро из-за границы — из Голландии и Англии. Заграничное серебро не всегда оказывалось должного качества. Желая сбыть свой товар повыгоднее, иностранцы ввозили в Россию серебро в сплаве с другими металлами, чаще всего с оловом. Например, в 1678 году царский двор закупил в Амстердаме на 50 тысяч рублей серебряных рейхсталеров, при переплавке которых в русскую монету оказалось, что в них содержится около 20 процентов олова. Перед всем миром амстердамский государственный монетный двор был уличен в мошенничестве, но царская казна потерпела на этой операции большие убытки. Вполне естественно, что в такой обстановке предпринимались настойчивые попытки открыть свои, отечественные месторождения серебра и других благородных металлов. В поисках серебряных, медных и золотых руд московские рудознатцы изъездили всю страну; они побывали на Севере, на Урале, организовали десятки рудников, но их труды не увенчались успехом. Однако сами по себе эти экспедиции сыграли немаловажную роль в изучении Севера.

Крупная правительственная экспедиция для поисков серебряных и медных руд работала в 1626—1627 годах на Канином Носу в устьях рек Зеновой и Москвиной¹. Сохранившееся в архиве дело о посылке «в Сибирь для розыска серебряной руды рудознатцев Григория Алексея Загряжского и подьячего Беликова» освещает обстоятельства снаряжения и работы этой экспедиции.

Около 1623 года пинежский крестьянин Иван Федотов вместе с канинскими ненцами ловил рыбу у северо-восточного берега Канинского полуострова. Во время стоянки в устьях рек Зеновой и Москвиной рыбаки обнаружили горную породу, отличительными признаками которой, по определению Ивана Федотова, были «сверху... что золото, а разломишь и в ней светло, что серебро». Федотов решил отвезти необычайные камни в Москву. Еще до его отъезда, узнав о намерении Федотова, ненцы стали отговаривать его, предупреждая, что если эти камни «он повезет на Русь, то и им и руским людям погинуť от того, что руда серебряная»; местное население опасалось, повидимому, прихода царских войск и чиновников.

Прибыв в Москву, Федотов добился свидания с дьяком Иваном Граматинным, который взялся доложить об открытии серебра царю Михаилу Федоровичу. С довольствием и жалованием на два месяца царь отпустил Федотова на Канин Нос «для проводывания про серебряную руду и привозу ее для образца в Москву». Федотову запрещалось сообщать кому-

¹ ЛОИИ, ф. Рукописи Гамеля, т. X, л. 231 и др.

либо о целях поездки и вступать по этому поводу в частные разговоры, так как царь хотел сохранить поиски серебряных руд в большом секрете.

Работавшая в Перми, на Каме¹, Язьве, Вишере и Чусовой экспедиция Григория Загряжского и Беликова, искавшая залежи медных и серебряных руд, к тому времени переехала в Мезенский край. Здесь ее и застала царская грамота из Посольского приказа, повелевшая, взяв Ивана Федотова, направиться на Канин Нос. 4 сентября 1627 года Загряжский и Беликов прислали в Москву отписку о результатах поездки. Они сообщали, что выполнили царское распоряжение и побывали в местах, указанных Иваном Федотовым, — «в Канинских и Нижних горах», — но, кроме черного камня и глины, им ничего обнаружить не удалось. Правда, писали они, на морском берегу, в устье реки Носиновой Федотов показывал серебряную руду, но она очень бедна серебром. Покинув Канин Нос, рудознатцы побывали на Печоре и Выме, но здесь также не обнаружили залежей драгоценных металлов.

В отчете о своей поездке Загряжский и Беликов между прочим сообщили интересный факт. Оказывается, до них в 1618 году на Печоре работала правительственная партия рудознатцев под начальством дворянина Бертенева и Гаврилы Леонтьева, которая также не нашла руды, хотя Бертенев и Леонтьев производили раскопки и «копали сажен по пяти и по шести и больше». Таким образом, выясняется, что еще в 1618 году, едва изгнав интервентов, Московское правительство приступило к поискам серебряных и медных руд на Севере.

Неудачи первых двух экспедиций не остановили дальнейших поисков. Во второй половине XVII века работы возобновились еще в больших размерах. На этот раз решено было производить поиски значительно севернее и восточнее Канина Носа, на Новой Земле.

В 1651 году по царскому повелению Посольский приказ снарядил на Новую Землю разведывательную экспедицию во главе с бывшим пустозерским воеводой Романом Неплюевым² и Фомой Кыркаловым. Кыркалов был родом с Мезени и, очевидно, неоднократно бывал на Новой Земле. Экспедиции надлежало искать «серебряные и медные руды и узорочного камня из жемчугу», а также «всяких угожих мест»³.

Для снаряжения экспедиции царский двор предложил Роману Неплюеву построить на Мезени и Кулое четыре больших морских судна — коча, с якорями, парусами и другой судовой снастью, а экипажи и кормщиков набрать из мезенцев и кулойцев. Расходы по экспедиции несла казна.

Как проходил поход Романа Неплюева и Фомы Кыркалова на Новую Землю летом 1651 года, неизвестно, но, по всей вероятности, экспедиция не достигла Новой Земли⁴. Вернувшись в Москву, Неплюев не оставил мысли открыть новоземельские серебряные залежи и стал настойчиво добиваться организации второй поездки. Она состоялась в 1652 году. О ее целях и задачах в наказе Роману Неплюеву говорилось:

¹ В 1635 году московский гость Светешников открыл два богатых месторождения меди на реках Яйве и Каме (см. Кашинцев, ук. соч.).

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 62, л. 28. Имеется черновая царская грамота 1635 года на имя пустозерского воеводы Р. Неплюева с приказанием учинить на Печоре и в Ижемской слободке заставу для осмотра имущества сибирских воевод.

³ См. А. А. Зворыкин. Пионеры изучения Арктики. «Природа», 1946, № 12, стр. 80 и др. Сведения об экспедиции Неплюева взяты из этой статьи и документов, опубликованных в ДАИ, т. VII, № 35—36.

⁴ Профессор Зворыкин предполагает, что Роман Неплюев побывал на Новой Земле, но доказательств не приводит.

«Послан с Москвы на Новую Землю для сыска золотые и серебряные и медные руды и узорочные каменья и для рассмотрения всяких надобных и угодных мест Роман же Неплюев в другорядь, а с ним племянники его жилец Иван, да новгородец Микула Неплюев, да рудознатного дела мастера с рудознатыми снастями, а велено ему на Новой Земле зимовать». На снаряжение второй экспедиции были затрачены крупные для того времени средства — 947 рублей 4 алтына.

Подготовка экспедиции в основном происходила в Поморье. Из Архангельска и Холмогор Роману Неплюеву разрешалось взять на Новую Землю двух попов, 50 стрельцов, а кормщиков и промышленных людей — «сколько доведется и запасов всяких велено на них взять». В Архангельске для плавания было приготовлено три лодьи и два коча, на которых разместились 83 человека, не считая руководителя экспедиции. Кроме промышленников и кормщиков, ехали серебряник, кузнец, трое мастеровых и два рудознатца, 3 июля 1652 года экспедиция вышла в море. Задержка произошла не по вине Неплюева, а потому, что «морские ветры были и великие льды от Канина Носу и до Новой Земли».

За Каниным Носом Неплюев разделил экспедицию на две части. Впереди каравана он направил на Новую Землю коч со стрельцами с тем расчетом, чтобы успеть забросить грузы к месту зимовки и устроить самую зимовку. Однако это судно застигла буря и оно вынуждено было возвратиться на Мезень; экспедиция, таким образом, осталась без необходимых запасов продовольствия.

Не зная о случившемся, Роман Неплюев с остальными судами пошел вдоль Печорского берега к Югорскому Шару. Стояла ветреная шквальная погода. Суда прижимало к берегу. Хотя мореходы отважно боролись со стихией, но им не суждено было побывать на Новой Земле. Кочи Романа Неплюева остановились у Медынского заворота, недалеко от пролива Югорский Шар, и здесь вмерзли в лед. Отпустив 20 стрельцов в Холмогоры, Неплюев надеялся следующим летом с остальными 50 спутниками выйти на Новую Землю.

Узнав о тяжелом положении зимовщиков, царь Алексей Михайлович приказал оказать им немедленную помощь и отправил к ним пустозерских ненцев. В то же время из Москвы Роману Неплюеву и его племяннику Ивану была направлена грамота, подтверждавшая прежнее решение. «Велено ему, — говорилось в грамоте, — с теми со всеми людьми, которые с ним зимуют, как будет время морскому ходу, из зимовья со всеми запасы и с хоронным строением итти на Новую Землю те избы устроить, в котором месте пригоже их делать».

Вскоре в Москве была получена печальная весть от самого Романа Неплюева о состоянии его отряда. С 15 ноября 1652 года, с начала зимовки, по 9 марта 1653 года, писал Роман Неплюев, «умерло от цынги без свежей рыбы поп да племянник его Микула Неплюев и стрельцов и тюремных сидельцев 12 человек». Повально болели цынгой и остальные. Доказывая немыслимость выхода на Новую Землю в зимнее время, Роман Неплюев сообщил, что, хотя «Земля Бурлов берег (место зимовки. — М. Б.) островами Долгим и Матвеевым и Вайгачем сошлась с Новою Землею близки, но на Бурлове де берегу в зимнюю пору темнота бывает велика — недель десять и больше, а ветры и снега великие не выпустят недели три и четыре». В ответ на этот бедственный сигнал царский двор приказал Роману Неплюеву немедленно двинуться к Пустозерскому острогу. Но это распоряжение уже не застало в живых инициатора первой геологической экспедиции на Новую Землю. Он умер от цынги. Немногие оставшиеся в живых спутники Романа Неплюева

были спасены подоспевшим к месту зимовки его племянником Иваном Неплюевым.

О дальнейших поисках на Новой Земле руд благородных металлов сообщает Н. Витсен. Он пишет, что в 60-е годы серебро на Новой Земле искал Иван Неклюдов. Первая поездка Неклюдова была неудачной: в 1672 году он пытался пройти на Новую Землю вторично, но во время плавания погиб¹.

Поиски драгоценных металлов на Европейском Севере привлекали внимание царской администрации и в 60-е годы XVII века в связи с тем, что в 1666 году на Вайгаче кочевавшие там ненцы обнаружили залежи какой-то руды. В следующем году пустозерскому воеводе Ивану Неелову последовал указ из Москвы о посылке на остров Вайгач большой поисковой экспедиции². Дальнейшие сведения об этой экспедиции отсутствуют. В том же году царский двор распорядился направить на поиски руды на реку Цильму, в горы, где «в прежних летах из той руды медь делали», Фому Кыркалова и плавильщика Иконника, который «для плавления рудного прежде всего бирыван». Им надлежало использовать «заводы и снасти», в свое время приготовленные для экспедиции Р. Неплюева³. О судьбе этой экспедиции известий также не сохранилось.

Поисковые работы на Севере продолжались и позже, в XVIII веке, о чем будет идти речь дальше.

Плавания русских на Грумант (Шпицберген)

Часто посещали поморы Шпицберген. иначе Грумант, или Грунт. Появление русских на Шпицбергене относится к древним временам. Географическая литература почти единодушно признает первооткрытие Шпицбергена русскими мореходами. По мнению, например, норвежского исследователя Кейлхау появление русских мореходов на Шпицбергене можно отнести к XIII веку⁴. В монографии о Шпицбергене, изданной в 1943 году в Париже, В. Романовский высказывает мнение, что русские открыли Шпицберген еще в X веке. Этот автор отвергает несостоятельный тезис о том, что Шпицберген якобы открыли скандинавы в XII веке⁵.

Общепризнанный факт, что русские первыми пришли на Шпицберген и первыми приступили к его промысловому освоению, оспаривает только небольшое число американских и норвежских географов.

Плавания русских поморов на Грумант были известны в Западной Европе еще в первой половине XVI века, о чем свидетельствуют самые

¹ Не будет лишним сообщить некоторые сведения о семействе Ивана Неклюдова. Н. Витсен называет Неклюдова господином. Во время второй поездки Неклюдова к Новой Земле летом 1672 года, как свидетельствует грамота патриарха Иосафа игумену Сийского монастыря (Ж. М. Н. Пр., 1847, № 9), к Неклюдову были прикомандированы дьячки и священник. Однако на самом деле Неклюдовы являлись поморскими крестьянами, промысленниками, плававшими на Новую Землю и проживавшими в начале XVIII века в Мудьюжской волости в деревне Погост Патрикеевский Архангельской губернии. Сын Ивана Неклюдова—Иван Иванов Неклюдов в 1714 году был принят на матросскую службу в Балтийский флот как опытный моряк, до этого бывавший на Новой Земле и Шпицбергене (ЛОИИ, ДАГК, оп. 3, № 621, л. 42 об.). Неклюдовы жили на церковной земле, иными словами, являлись по тяглу подданными холмогорского архиепископа и, следовательно, московского патриарха. Отсюда и та забота, которую последний проявлял об экспедиции Неклюдова в 1672 году. Возможно, что поездка Неклюдова была организована архиепископским холмогорским домом с согласия и по приказу московской патриархии.

² ДАИ, т. V, стр. 172.

³ Там же, стр. 173—174.

⁴ См. А. Саванин. Россия и Шпицберген. «Вестник Наркоминдела», 1921. № 5—6.

⁵ Smedal G. Souveränitets fragen der Polargebiete und Norwegischen Interessen in der Eismeeren. Oslo, 1943.

ранние голландские и английские географические карты Северного Ледовитого океана. Так, на карте Меркатора 1569 года севернее Скандинавии показаны семь островов под названием «Святые русские»¹. Показание столь авторитетного географа своего времени, каким был Меркатор, достаточно говорит само за себя. Неоднократно плававший на Шпицберген в конце XVI и в начале XVII века голландский капитан Иорис Каролис на своей карте Шпицбергена 1614 года к востоку от известной ему западной части архипелага пометил «Неизвестную Землю» (должно быть, остров Эдж), а еще восточнее — «Марфин остров», что должно соответствовать либо современной Земле Короля Карла, либо острову Северо-Восточная Земля². Позднее русские названия островов были заменены английскими и голландскими.

В конце XVI и первой половине XVII веков появились письменные свидетельства о героических походах русских на Грумант. Один из участников голландской экспедиции В. Баренца Теунис Клаас пишет, что в водах, омывающих Западный Шпицберген, где летом 1596 года побывали корабли Баренца, они видели «множество плавающих обезглавленных моржей, а также убитых китов. Мы были удивлены, увидев этих безголовых моржей, так как русские обычно (у себя в Поморье. — М. Б.) готовят ворвань из их жира»³. Отсюда следует, что до прихода голландских кораблей на Шпицберген поморы здесь промышляли китов и моржей, клыки которых ценились в то время дороже слоновой кости. К сожалению, сообщение Клааса очень кратко. Известный исследователь Новой Земли А. М. Филиппов в 1901 году опубликовал в «Литературном Вестнике» (№ 4) письмо датского короля Фридриха II своему приказчику в Варде Людовику Мунку, помеченное 1576 годом, которое также свидетельствует о посещении Шпицбергена поморами раньше голландской экспедиции В. Баренца.

Из этого документа видно, что датский король, собираясь послать свои корабли на Шпицберген, просил Мунка для проводки судов нанять на службу помора колянина Павла Нишица (Никитича), ежегодно ходившего на Грумант.

Древней семей русских груманланов в Поморье были Старостины. Иван Старостин провел на Шпицбергене 32 зимы и умер в 1826 году в Гринхарбуре, где и погребен. В 1871 году вологодский крестьянин Антон Старостин подал прошение русскому правительству о предоставлении ему «преимущественного права» промышлять на Шпицбергене, ссылаясь на то, что, «насколько мне известно из рассказов, они (Старостины. — М. Б.) плавали на Грумант еще до основания Соловецкого монастыря (1425 год. — М. Б.)»⁴. Разумеется, Старостин не мог назвать точной даты первоначальных походов своих предков на Шпицберген. Однако в целом рассказ А. Старостина не вызывает возражений⁵.

¹ Географический сборник, III, Л., 1954, стр. 6.

² F. C. Wieder. The Dutch Discovery and Mapping of Spitzbergen, 1596—1829, Amsterdam, 1919, plate 5.

³ Ibid., p. 18.

⁴ В. Тихомиров. Из прошлого. Русские промыслы на Груманте (Шпицбергене), «Русское судоходство», 1898, июнь.

⁵ В XVII веке Старостины проживали в Холмогорах и принимали активное участие в зверобойных промыслах на островах Баренцова моря. В 1683 году один из Старостиных, Распута Старостин, возвращался из Мезени в Холмогоры. Одновременно из Мезени в Холмогоры для Михаила Старостина через его человека Матвея Лошакова было отпущено коровье мясо (ЛОИИ, ф. Пуездное собрание актов, Мезень № 72 и 73). 9 мая 1783 года на кочке, принадлежащем Михаилу Старостину, к Новой Земле мимо Усть-Пинежской заставы шел его промышленник Афанасий Кулаков (там же, карт. 4). Из документов видно, что в XVII веке Старостины являлись

Интерес к Шпицбергену в России с особой силой проявился в начале XVII века. Интерес этот был настолько велик, что московский двор отдал приказ о переводе на русский язык голландского описания Шпицбергена. Среди прочих рассказов на географические темы этот перевод под названием «Историчное описание края Спитзберга, его первое издание, положение, натуру, зверие и прочая порядку оказующее» был включен в древнерусские хронографы¹.

В донесениях иностранных китоловов русские на Шпицбергене впервые упомянуты в 1697 году. Но, как справедливо замечает В. Ю. Визе, русские на протяжении XVII—XVIII веков были единственными круглогодичными обитателями Шпицбергена². Во всяком случае в начале XVIII века в Поморье груманланов и новоземельцев оказалось так много, что они составили целые контингенты петровских матросов для Балтийского моря. Эта молодежь воспитывалась в старых традициях полярных мореходов, была знакома с морем с малолетства, а это возможно только в семьях моряков, морских промышленников, не одно поколение которых участвовало в трудных, но славных морских делах.

Благодаря записям, производившимся во время набора матросов в Балтийский флот, мы располагаем теперь сведениями о многих старинных русских поморских семьях груманланов и новоземельцев³.

Обращает на себя внимание то, что в документах говорится о поездках мезенцев одновременно на Новую Землю и на Шпицберген, причем, как показали сами промышленники, они ходили на Грумант через Новую Землю: «бывал в промыслу на Груманте и в Новой Земли на кочах».

Путь поморов на Шпицберген проходил от Новой Земли вдоль кромки льдов; держась кромки, поморы совершали сравнительно легко

крупными промышленниками и торговцами. Имея свои промыслы на Новой Земле, они, бесспорно, совершали плавания и на Грумант. Отец Михаила Старостина Фока плавал по Баренцову морю еще в начале XVII века.

¹ Рукописное отделение ГПБ, Q IV, № 24. Хронограф начала XVII века, лл. 101 об. — 111 об.

² В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 82.

³ Вот одна выдержка из книги рекрутского набора 1714 года. В Лампоженской волости Мезенского уезда были приняты на морскую службу: «Федор Фокин сын Кузнецов, 29 лет, на море бывал в промыслу на Груманте и в Новой Земли на кочах; Семен Дмитриев сын Алексеев, 25 лет, на море бывал в промыслу на Груманте и в Новой Земли на кочах; Фома Федоров сын Панфилов, 23 лет, на море бывал на Груманте и в Новой Земли на кочах; Дмитрий Назаров сын Михачев, 22 лет, на море бывал на Груманте и в Новой Земли на кочах; Григорий Ерофеев сын Лебедев, 20 лет, на море бывал на Груманте и в Новой Земли на кочах; Викула Карпов сын Кобелев, 20 лет, на море бывал на Груманте и в Новой Земли на кочах; Иван Якимов сын Семенов, 25 лет, на море бывал на Груманте и в Новой Земли на кочах; Яким Лукин сын Сункин, 20 лет, на море бывал на Груманте и в Новой Земли на кочах; Терентий Кондратьев сын Здролев, 23 лет, на море бывал на Груманте и в Новой Земли на кочах» и т. д.

В этом списке новоземельцами и груманланами названы также семьи поморов Усть-Важской волости Мезенского уезда — крестьяне Кибиткины, Ананьины и Киприяновы; Окладниковой слободы — крестьяне Колкины, Варазкины, Откупшиковы; Кузнецовской слободы — Сухановы и т. д. (ЛОИИ, ДАГК, № 721, лл. 50—54).

В начале века промыслы на Груманте занимались многие русские. Например, 28 июня 1710 года купец Федор Баженин отпустил на Грумант для звериного промысла гуокр «Св. Иоанн Златоуст». На гуокре во главе с правителем Дмитрием Откупшиковым ехали 18 промышленников и родственник Откупшикова — Иван Откупшиков. В тот же день архангельский купец Иван Звягин послал на двух «карбасах в море на Грунт» кормщиков Ивана Небритого и Федора Смолинникова с 12 работниками. 22 июля того же года Федор Баженин отправил на «Груландскую землю» для звериного промысла два гуокра «Параскева» и «Екатерина», на которых правителями были Семен Орехов и Александр Фатеев. На кораблях шли 34 промышленника (ЛОИИ, ДАГК, № 21).

переходы от одного острова к другому. Несмотря на то, что этот путь гораздо длиннее, чем, например, от Колы к Шпицбергену, он являлся более безопасным, так как, плавая вдоль кромки льдов, суда были защищены от действия сильных северных ветров в Баренцовом море.

Новоземельский вариант плаваний на Грумант объясняет то довольно странное обстоятельство, что в русских документах XVI — XVII веков отсутствуют данные о грумантских походах, хотя они были обычными и многочисленными. Дело все в том, что в результате гибели многих северных архивов до нас дошла только таможенная документация XVI — XVII веков, а таможни, отмечая поездки на Новую Землю, никогда не уточняли дальнейшего маршрута. Таможню мало интересовал точный маршрут мореходов. Следовательно, некоторые из отмеченных выше походов поморов на Новую Землю были также походами на Шпицберген.

С каких пор стали пользоваться новоземельским путем на Грумант — неизвестно, так же как неизвестно, когда была открыта эта земля. Во всяком случае поморы ходили этим путем и в начале XVII века, свидетельством чего является старинная голландская навигационная карта, выполненная на небольшой деревянной доске; на карте проложен путь от Новой Земли к острову Медвежьему и от последнего на Шпицберген. Карта датирована 1619 годом и имеет литерные (буквенные) обозначения¹.

Нам неизвестно, чтобы голландцы ходили от Новой Земли к Шпицбергену или в обратном направлении до 1619 года. Исключением было плавание 1596 года Баренца, который от острова Медвежьего прошел в море до Крестовой губы северного острова Новой Земли, но значительно южнее пути, отмеченного на карте 1619 года². Баренц не встретил льдов, так как его судно совершало переход не вдоль кромки, а по чистой воде. В плаваниях на Новую Землю и к Шпицбергену остальные голландцы, а также англичане придерживались южного варианта, вдоль берегов Поморья (плавания Брюнеля, Барроу, Пита и Джекмена, Гудзона и др.), или шли от северного берега Норвегии прямо на север. Следовательно, в основе голландской карты 1619 года не могли лежать плавание голландцев и англичан. В основе ее, бесспорно, лежали сведения, а может быть, и чертежи, полученные голландцами от тех, кто проложил новоземельский путь к Груманту, т. е. от русских поморов.

Значительный интерес представляет то, что на карте 1619 года маршрут походов совпадает с осенней или весенней среднемноголетней кромкой льдов Баренцова моря. Он начат от мыса Черного северного острова Новой Земли (75°80' с. ш.) и имеет направление сначала на северо-северо-запад, север, северо-запад, затем круто опускается к югу и снова уходит на северо-запад, а далее — к острову Медвежьему и Шпицбергену. Позднее нашим кораблям пришлось ходить по такому же маршруту, но в иной обстановке и по другим причинам. Поморы же избрали его, защищая свои суда от северных ветров.

То, что маршрут поморских плаваний совпадает с многолетней осенней и весенней кромкой льда Баренцова моря, не может быть случайным совпадением: поморы к этому времени твердо знали географическое положение кромки льдов и учитывали распределение льдов для практических целей навигации³. Они создали классификацию льдов, которая легла

¹ F. C. Wieders, plate 2.

² См. В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 27.

³ См. Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов, М., 1954, стр. 18.

в основу научно разработанной классификации М. В. Ломоносова, отметили некоторую повторяемость явлений, связанных с движением льдов в одном из самых ледовитых районов Арктики.

Таким образом, следует признать, что главная заслуга в развитии полярного мореплавания в западном секторе Арктики на первом этапе его освоения принадлежит крестьянам Поморья. Их стойкости, упорству и мужеству, проявленным в борьбе с суровой природой, человечество обязано развитием правильных представлений об арктических морях, их природных особенностях и возможностью плавать в них.





ГЛАВА 4

ИНОСТРАННЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ В АРКТИКУ В XVI—XVII ВЕКАХ. ОБОРОНА РУССКОГО СЕВЕРА

Одновременно с развитием русского мореплавания на Севере, походами пѣморов в Мангазею, на Новую Землю и Шпицберген в XVI—XVII веках были предприняты попытки проникнуть через полярные моря в Сибирь со стороны западноевропейских купеческих и правительственных компаний.

В организации иностранных полярных экспедиций наибольшую активность проявили два западноевропейских государства — Англия и Голландия. Эти страны выступили на арену географических открытий позже других государств, когда основные заокеанские колонии оказались в руках Испании и Португалии, контролировавших пути в Новый Свет, Индию, Океанию и Индонезию. Испанские и португальские конкистадоры захватили за океаном сказочные богатства — золотые россыпи Мексики и Южной Америки, пряности Малакки и Цейлона и многое другое. Обладая большим флотом, эти страны не допускали к своим колониям другие державы. Англия не располагала тогда достаточными морскими силами, чтобы начать борьбу за колонии с Испанией и Португалией, а Голландия только что избавилась от испанского господства. Буржуазия этих стран была не менее алчна, чем португальская и испанская. Она жаждала золота, серебра, рвалась к индийским пряностям. Жажда наживы за счет ограбления колоний привела английскую и голландскую буржуазию к поискам новых путей в Китай и Индию по северным морям.

Характеризуя эпоху великих географических открытий, классики марксизма отмечали, что эти открытия были произведены исключительно в погоне за наживой. «Золото искали португальцы на африканском берегу, в Индии, на Дальнем Востоке. Золото было тем магическим словом, которое гнало испанца через Атлантический океан; золото — вот чего первым делом требовал белый, как только он вступал на вновь открытый берег»¹.

Население колониальных стран западноевропейские захватчики подвергли ограблению, насилию и порабощению. «Открытые золотых и се-

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. XVI, ч. I, стр. 442.

ребряных приисков в Америке, — писал К. Маркс, — искоренение, порабощение и погребение заживо туземного населения в рудниках, первые шаги к завоеванию и разграблению Ост-Индии, превращение Африки в заповедное поле охоты на чернокожих — такова была утренняя заря капиталистической эры производства. Эти идиллические процессы составляют главные моменты первоначального накопления. За ними следует торговая война европейских наций, ареной для которой служит земной шар»¹.

В деятельности западноевропейских торговых компаний на Русском Севере в XVI—XVII веках можно выделить три периода².

Первый период — 50—70-е годы XVI века — прошел под знаком установления через Холмогоры регулярных торговых связей Англии, а затем и Голландии с Русским централизованным государством. Торговые компании были целиком поглощены освоением морской дороги к устью Северной Двины; естественно, что вопрос об использовании Северо-восточного прохода отодвигался на задний план.

Второй период начался в конце 70-х годов XVI века; положение в это время резко изменилось. Повзрослел интерес западноевропейских купцов к Сибири, что было связано с развитием массовых промыслов и меховой торговли за Уралом, а также с новыми географическими открытиями. Показательно обилие географической литературы о Сибири, появившейся во второй половине XVI века, прежде всего в Англии и Голландии³. Эти сочинения подчас создавались на основании одних лишь слухов, но среди них были и такие, в которых обнаруживалось знакомство авторов с зауральскими районами. Некоторые английские и голландские путешественники, побывавшие в Зауралье, взбудоражили Западную Европу сообщениями о богатствах Сибири, об открытии там золота и серебра.

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. XVII, стр. 821.

² Для характеристики русско-англо-голландских отношений XVI—XVII веков привлечены следующие работы:

Н. И. Костомаров. Очерк торговли Московского государства в XVI—XVII вв., СПб., 1862; И. Гамель. Англичане в России в XVI—XVII столетиях, СПб., 1865; Д. В. Цветаев. Иностранцы в России в XVI—XVII вв., «Русский вестник», 1887, № 12; А. Н. Пыпин. Иноземцы в Московском государстве, «Вестник Европы», 1888, № 1; С. Ф. Огородников. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении, СПб., 1890; Ф. Мартенс. Россия и Англия в продолжение XVI—XVII вв., «Русская мысль», 1891, № 1—2; В. А. Кордт. Очерк сношений Московского государства с республикой Соединенных Нидерландов до 1631 г., «Сборник Русского исторического общества», т. CXVI, 1902; А. С. Мулюкин. Приезд иностранцев в Московское государство. Из истории русского права XVI—XVII вв., СПб., 1909; А. Ф. Изюмов. Материалы по истории г. Архангельска, «Известия Архангельского общества изучения Русского Севера», т. 1, 1911; Е. Г. же. Размеры русской торговли в XVII в. через Архангельск в связи с необследованными архивными источниками, «Известия Архангельского общества изучения Русского Севера», 1912 г., № 6; А. С. Мулюкин. Очерки по истории юридического положения иностранных купцов в Московском государстве, Одесса, 1912; П. П. Смирнов. Экономическая политика Московского государства в XVII в., «Русская история в очерках и статьях» под ред. М. В. Довнар-Запольского, т. III, Киев, 1912; И. И. Любименко. Английский проект 1612 г. о подчинении Русского Севера протекторату короля Иакова I. «Научный исторический журнал», 1914, № 16; Е. Г. же. Торговые сношения России с Англией при первых Романовых. «Журнал Министерства народного просвещения», 1916, № 11 и 12; Е. Г. же. Московский рынок, как арена борьбы Голландии с Англией, «Русское прошлое», 1923, № 5; Е. Г. же. Les relations commercial et politiques d'Angleterre avec la Russie avant Pierre le Grand. A'Paris, 1933; С. И. Архангельский. Англо-голландская торговля с Москвою в XVII в. «Исторический сборник», 1936, № 5; Сб. «Английские путешественники в Московском государстве в XVI в.», пер. с англ. Ю. В. Готье, М., 1936—1937; П. Лященко. История народного хозяйства СССР, т. I, ОГИЗ, 1947.

³ М. П. Алексеев. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. Иркутск, 1932, т. I.

Многое о Сибири иностранцы узнавали от русских, которые ежегодно доставляли на заграничный рынок драгоценную сибирскую пушнину. Благодаря всему этому Сибирь стала приковывать к себе всеобщее внимание. Не случайно, что именно в 70—80-е годы, в период массовых походов за Урал, в Западной Европе вспыхнула экспедиционная горячка, подлинной целью которой были поиски морских путей на Русский Север, в Сибирь, что прикрывалось предлогом изыскания пути в Китай. Настойчивые попытки проникнуть в Сибирь продолжались до запрещения мореплавания на Обь (1619). Этот второй период деятельности иностранцев на нашем Севере наиболее характерен. Многие историки уделили ему значительное внимание, но им не удалось достаточно убедительно вскрыть то, что поиски морских путей в Китай стояли у организаторов западноевропейских полярных экспедиций на заднем плане.

Необходимо отметить, что иностранные торговые круги, финансировавшие полярные экспедиции, повидимому поняли невозможность открытия прямого пути через арктические моря в Тихий океан при состоянии науки и техники того времени (хотя решение этой задачи и оставалось заветной мечтой некоторых смелых и честных моряков). Поэтому они ставили перед собой более реальные и достижимые цели: овладеть Сибирью или, на худой конец, захватить ее пушной рынок.

Вот почему с 70-х годов XVI века, как будет показано ниже, в инструкциях, которыми руководствовались западноевропейские мореплаватели, настойчиво повторялись требования тщательно наблюдать за состоянием вооруженных сил посещаемых народов и земель, примечать в пути наиболее важные острова и заливы для высадки войск и постройки крепостей в целях контроля над будущей сибирской торговлей.

К 20-м годам XVII века экспедиционная горячка западноевропейских торговых компаний окончилась полным провалом. Этому во многом способствовало то, что в лихую годину иностранной интервенции на защиту русских морских северных рубежей поднялся народ, грудью отстоявший Колу, Беломорье и Белозерский край. Русское государство, укрепившееся в эти годы, проявило на Севере твердую волю, создало от Печенги до Югорского Шара надежную систему крепостей, острожков и застав на пути в Сибирь.

Третий период охватывает время от запрещения морского пути в Мангазею (1619) вплоть до конца XVII века.

В 20-х годах XVII века Англия и особенно Голландия значительно расширили свою торговлю с Россией через Архангельск, стремясь вместе с тем облегчить себе возможность проникновения в Сибирь, в Среднюю Азию и на Дальний Восток. Если в предшествовавший период попытки вторжения на Русский Север делались под предлогом географических открытий, то теперь нередко такие же попытки производились под видом торговли. Оживление экономической жизни, усиленная эксплуатация природных богатств страны, рост внутренней торговли и промышленности — все это к середине XVII века позволило русскому государству восстановить разрушенную польско-шведской интервенцией экономику и в вопросах внешней торговли проводить более твердую политику. В 1649 году по царскому указу английская «Московская компания», до этого располагавшая привилегированным правом торговли, была изгнана из России за грубое нарушение суверенитета. После ухода англичан их позиции захватила Голландия. Но деятельность голландцев на московском рынке была строго ограничена. По Новому торговому уставу (1667) все ввозимые в Россию иностранные товары были обложены десятипроцентной пошлиной. Для поездки из Архангельска внутрь

страны западноевропейские купцы каждый раз были вынуждены брать специальную грамоту, а в 1678—1681 годах царский двор совершенно отказал голландским купцам в выдаче пропусков.

**Английская экспедиция
Уиллоуби (Willoughby)—
Ченслера (Chancellor)**

Особого рассмотрения заслуживает первая английская экспедиция по отысканию Северо-восточного прохода, состоявшаяся в 1553 году. Сразу же по возвращении этой экспедиции в Англию учитель школы королевских пажей Адамс Клемен написал о

ней сочинение под претенциозным заголовком: «Новое плавание и открытие Московии по Северному восточному пути в 1553 году, предпринятое сэром Х. Уиллоуби и выполненное Ричардом Ченслером, старшим кормчим плавания». Оценив значение этого события весьма высоко, Клемен приравнивал его к открытиям Колумба и Магеллана. Нарочитое преувеличение географических заслуг экспедиции Ченслера, широкая их популяризация и издание материалов экспедиции на многих языках входили в программу морской политики Англии. Стремясь занять ведущее положение в Европе, но вместе с тем вступив на морскую арену позднее таких держав, как Испания и Португалия, располагавших отличными кадрами мореплавателей, Англия была кровно заинтересована в создании ореола славы вокруг своего молодого флота. По заданию английского адмиралтейства в 1589 году историограф Хаклюйт создал многотомный труд, в котором подробно в крайне преувеличенном виде описывал морские заслуги своих соотечественников. Об экспедиции Ченслера Хаклюйт писал примерно то же, что и Адамс Клемен. Их мнение до сих пор является господствующим среди западных исследователей.

В русской историографии серьезный удар по этой необоснованной точке зрения был нанесен академиком И. Гамелем. В 1865 году в своем исследовании «Англичане в России в XVI и XVII столетиях», сославшись на убедительные примеры плаваний русских послов Григория Истома, Василия Власова и др., он показал несостоятельность суждений английских географов о первооткрытии Ченслером пути из Западной Европы в Белое море. В 1894 году Е. Замысловский в работе «Герберштейн и его историко-географические известия о России» и в предисловии к труду Герберштейна «Записки о московитских делах» (СПб., 1908) снова обратил внимание на плавание русских вокруг Скандинавского полуострова в Западную Европу в конце XV и начале XVI века. В наше время академик Ю. В. Готье в предисловии к сборнику «Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке» (М., 1936) вернулся к этому вопросу. М. С. Боднарский также подчеркивал обоснованность суждений отечественных историков, отрицавших приоритет англичан в открытии морского пути из Европы к устью Северной Двины¹.

Вместе с тем еще и сейчас можно встретить утверждение о якобы решающем влиянии экспедиции Ченслера на ход дальнейших географических открытий. Например, В. Ю. Визе писал: «Еще в 1553 году морской торговый путь из Европы к двинским берегам открыли англичане», а для России благодаря плаванью Уиллоуби—Ченслера «вдруг неожиданно оказалось возможным «прорубить окно в Европу через Север»². Это утверждение подхвачено некоторыми американскими историками географических открытий. Так, например, профессор Калифорнийского университета (США) Фишер в своей книге «Русская меховая торговля

¹ См. М. С. Боднарский. Очерки истории русского землеведения. М., 1947, стр. 21 и др.

² В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 13. Аналогичные высказывания можно найти в книге В. А. Перезалова «Ломоносов и Арктика», М., 1949, стр. 58.

(1550—1700)» заявляет, что Ченслер «открыл морскую дорогу в Белое море»¹.

Остановимся поэтому несколько подробнее на обстоятельствах снаряжения экспедиции 1553 года.

Выше указывалось, что морской путь вокруг Скандинавии за столетия до прихода англичан в устье Северной Двины открыли русские, а походы поморов в Норвегию начались еще в XII веке. В конце XV века опытом поморов для поддержания дипломатических связей с Москвой пользовалась Дания. Вслед за русскими мореходами датчане неоднократно плавали к устью Северной Двины. Еще чаще посещали Печенгу и Колу норвежцы. Голландцы, которые вели торговлю с Норвегией, не могли не знать о существовании северного морского прохода в Россию. Есть основание считать, что промысловые корабли голландцев приходили в Печенгскую губу раньше, чем англичане в Беломорье. Агент лондонской «Московской компании» Стефен Барроу в отчете о своем путешествии сообщал, что при посещении в 1556 году Колы он застал там норвежские корабли, приходившие за треской и палтусом, причем руководителем этого промыслово-торгового предприятия был сын бургомистра Тронгейма, уверявший Барроу, что его суда, как и за несколько лет до этого, направляются из Колы прямо в Амстердам².

Неправильно утверждение, будто англичане до путешествия Ченслера якобы не слышали об арктических походах русских и даже о самой России.

Против такого суждения говорят многие прямые и косвенные данные. Например, инициатор экспедиции Уиллоуби — Джон Кабот заслуженный моряк, открывший Северную Америку, молодые годы провел в Венеции, где были изданы «Записки о московитских делах» Герберштейна, сообщившие на весь мир о плавании из Северной Двины в Данию Григория Истома, Василия Власова и Дмитрия Герасимова. В 1537 году на итальянском языке, которым свободно владел Джон Кабот, появилось сочинение о России, написанное Паоло Дживовио со слов Дмитрия Герасимова. В этом сочинении сказано о существовании Северо-восточного морского пути в Китай. Сочинение Паоло Дживовио неоднократно переиздавалось и на других европейских языках. Руководители экспедиции Уиллоуби и Ченслер хорошо знали эту книгу, так как, расставшись в море, они условились встретиться в совершенно определенных пунктах — Финмаркене и Вардегузе. Как раз путь от Вардегуза до Северной Двины подробно описан у Герберштейна. Во время стоянки судов экспедиции у берегов Норвегии Ченслер выяснил, что датчане часто ездят на восток и хорошо знают морской путь к Вардегузу.

Так же несостоятельно утверждение о том, что до Ченслера англичане не знали о существовании русского государства. Еще за несколько десятков лет до экспедиции Уиллоуби московский посланник Засекин во время путешествия в Испанию посетил Лондон и нанес визит вежливости английской королеве³. Между 1526 и 1554 годами художник Ганс Гольбейн, создавая портреты английских придворных, изобразил их в одежде, отороченной сибирскими соболями, которые, видимо, доставило английскому двору упомянутое посольство Засекина⁴.

Поэтому не приходится говорить об «открытии» России Англией.

¹ R. Fischer. The Russian fur Trade (1550—1700). Univ. of California, 1943.

² H. Kluyt. Voyages, London, 1809, vol. I, p. 328.

³ Я. С. Лурье. «Открытие Англии» русскими в начале XVI в. «Географический сборник», III, Л., 1954, стр. 185—186.

⁴ См. И. Гамель. Англичане в России в XVI и XVII столетиях, стр. 35.

Из приведенных выше фактов видно, что плавание англичан в 1553 году к берегам Белого моря не могло оказать того влияния на развитие географических знаний и дальнейшие географические открытия в Русской Арктике, как это обычно изображают: англичане пришли сюда тем же путем, которым до них в течение века и более плавали русские и другие суда.

Что касается установления торговых, а затем и политических связей между Россией и Англией, то оно действительно оставило большой след в истории обеих стран, особенно если учесть, что прибытие англичан в Россию пришлось как нельзя более кстати. В 1552 году, за год до этого, русские войска взяли оплот татарского могущества на востоке — Казань. Присоединение Казани к России решило в пользу России вопрос о гегемонии в Восточной Европе. С падением Казани, а затем и Астрахани перед Россией открылись широкие возможности развития торговли в районах Волги, Сибири и Каспийского моря, реальным стал вопрос о расширении ее связей с отдаленными странами Востока.

Но став мощным государством, Россия все еще находилась вдалеке от Черного и Балтийского морей. Швеция, Польша и Ливония делали все, чтобы не допустить русских на Балтийское море, к балтийским портам и тем самым воспрепятствовать торговым, экономическим и политическим сношениям России с Западной Европой. «Ни одна великая нация не может существовать в отдалении от морей», — подчеркивал К. Маркс¹. Московской Руси предстояла жестокая борьба за выход в Балтийское море.

Вот в этот самый момент в Неноксе стал на якорь английский корабль, а посол английского короля, вскоре появившийся в Москве, сделал предложение об установлении торговых отношений. Естественно, что Иван Грозный придал этому факту большое значение и охотно согласился торговать с Англией. В свою очередь в русском рынке нуждались и Англия и Голландия (голландские корабли пришли в Холмогоры немного позднее английских), вступившие на путь капиталистического развития. С тех пор Англия стала в больших количествах вывозить из России хлеб, ворвань, меха, корабельный лес, канаты для флота, что помогло ей в 1588 году разбить испанскую «непобедимую армаду» и одержать ряд других морских побед. Таким образом, этими своими победами Англия в известной степени обязана русскому государству.

В то же время при рассмотрении вопроса о торговле России с Англией и Голландией было бы неправильно забывать о тех целях, которые преследовали торговые компании этих держав на Русском Севере.

Между ними разгоралась борьба за господство на арктических морских путях, которая серьезно задевала интересы Руси и могла при известных обстоятельствах привести к нежелательным для нее последствиям. Этим и следует объяснить подозрительность царского двора по отношению к деятельности иностранных компаний на Русском Севере.

Далеко идущие замыслы вынашивали руководители «Московской компании». Наиболее рельефно планы английской буржуазии были высказаны бристольским купцом Торном в письме к королю Генриху VIII в 1527 году, т. е. еще до организации экспедиции Ченслера. Торн писал, что, поскольку на юге, западе и востоке все земли уже открыты и захвачены, новых открытий, которые могли бы со-

¹ Secret diplomatic history of the eighteenth century by. Karl Marx, London, 1899, p. 87.

ставить честь английской короне, остается ожидать лишь на севере, чему он и считал себя обязанным посвятить¹.

**Плавания Стефена Барроу
(Burgough), Пита (Pet)
и Джекмена (Jackman)**

Одним из первых агентов «Московской компании», организовавшей в Лондоне в 1554 году для торговли с Россией, был уже упоминавшийся Стефен Барроу. Летом 1556 года на корабле, носившем характерное название «Ищи на-

живы», он прибыл в Колу, где, кстати сказать, застал многих русских промышленников, пришедших сюда на лодьях. Одного из русских кормщиков он называет по имени — Федором².

К новоземельским проливам Барроу проследовал под водительством поморского кормщика Гаврилы. Примечательно сообщение Барроу, что Гаврила плыл вместе с другими двадцатью лодьями, оказавшимися быстроходнее английского корабля и все время уходившими вперед, так что им приходилось ожидать Барроу, приспустив паруса. У южного острова Новой Земли Барроу встретил целую флотилию русских судов под командой помора Лошакова, от которого пытался разузнать о пути на Обь. Барроу не скупился на подарки русским мореходам, беспечно показывавшим ему дорогу.

Однако дальше Новой Земли Барроу не прошел. Справедливости ради он признает, что и до Новой Земли ему удалось пройти только благодаря русским и не будь их помощи судно неминуемо постигла бы гибель.

Вслед за экспедицией Барроу «Московская компания» предприняла другие попытки найти морской путь на Обь.

В 1580 году искать Северо-восточный проход отправились Пит и Джекмен. Миновав Вайгач и повстречав первые льды, они поспешили повернуть назад.

Несомненный интерес представляют «Письменные замечания Ричарда Хаклюйта», переданные Питу и Джекмену перед отправлением их в путешествие. Эта инструкция отчетливо показывает цели английских купцов, снаряжавших экспедицию. В параграфе «Какие нам нужны острова и почему» инструкция требует: «Подобно тому, как португальцы на пути к своим индийским владениям имеют укрепленные гавани, служащие им как пристанище и для других важных целей, точно так же должны и вы обследовать, какие острова и гавани нужно вам иметь на вашем пути на северо-восток... поэтому я хотел бы, чтобы вы занялись изучением этого вопроса, отмечали бы все острова и наносили бы их на карту с двойной целью, именно, чтобы мы (английские купцы. — М. Б.) могли принять решение, как ими воспользоваться, а также, каким образом, располагая ими, дикари или же цивилизованные государи могут препятствовать нам вести намеченную по этому пути торговлю»³.

Хаклюйт намечал захват «какого-нибудь небольшого островка на Скифском (Карском. — М. Б.) море». На Новой Земле, если это позволит обстановка, писал он, «мы можем поселить... излишки нашего

¹ Полный текст письма: J. N. Baver. A History of geographical Discovery and exploration, London, 1937. О Торне см. The Discovery of Northern Biography by J. Smith, vol. XX, London, 1890—1899, p. 774. Торн умер вскоре после составления упомянутого проекта.

² Английские путешественники в Московском государстве в XVI в., Л., 1936, стр. 100—101.

³ Там же, стр. 138.

народа, как это делают португальцы в Бразилии». «Я говорю, — пишет дальше Хаклюйт, — что именно это (речь идет о захвате новоземельских проливов. — М. Б.) следует отметить как обстоятельство, имеющее важное значение. Ведь если какой-нибудь государь будет господствовать над таким проливом и владеть им, как датский король владеет датскими проливами, вся торговля в северо-восточных частях света будет вестись только в его пользу и к его сильной выгоде, или же к выгоде его подданных, или же он будет извлекать баснословные барыши от таможенных сборов... все моряки (экипаж судна. — М. Б.) должны присягнуть в том, что они о подобных вещах будут молчать»...¹. В других параграфах инструкции Питу и Джекмену повелевалось собирать «сведения о всех морских и сухопутных силах» посещаемых ими стран.

План захвата Русского Севера, разработанный Генрихом Штаденом

Наиболее откровенным планом оккупации Русского Севера являлся разработанный в 1578—1579 годах немцем Генрихом Штаденом проект², привлекавший к себе особое внимание «Московской компании» и английских дипломатов, пытавшихся осуществить его позднее в годы польско-шведской интервенции начала XVII века.

Генрих Штаден — типичный конкистадор-авантюрист XVI века, каких немало было на больших дорогах европейской цивилизации, — работоторговцев, колонизаторов, морских пиратов, политиканов-прожектеров при европейских дворах. «Деятельность» этого человека началась с того, что он бежал из родного вестфальского города, спасаясь от судебного преследования за уголовные преступления. Попад в Россию во времена Ивана Грозного, Штаден стал опричником. Позднее, будучи лишен за какие-то преступления всего состояния, он бежал из России и переселился в Германию, где при дворе Рудольфа II стал помогать выполнению своего плана вооруженной интервенции против России через Поморье.

Ввиду того что Поморье, по представлению Штадена, почти не имело укреплений, именно отсюда он считал наиболее легким проникнуть вглубь страны. Для осуществления своего плана Штаден предложил Рудольфу II высадить в Коле 100 тысяч солдат, вооруженных 200 пушками, и, захватив этот город, двинуться к Онеге, затем к Каргополью, Вологде, реке Волге и оттуда в Москву, оставляя по пути военные гарнизоны. По расчетам Штадена, для десанта могло потребоваться 200 хорошо оснащенных кораблей, которые предполагалось занять у Дании, Ганзы, Голландии, Франции и Испании.

План Штадена нашел живейший отклик в ряде европейских стран и был благосклонно принят при дворе германского императора. Известен он был и России.

Опасность иностранной экспансии усиливалась еще и тем, что в это время Московская Русь переживала один из трудных периодов своей истории. Народное хозяйство, разрушенное двадцатипятилетней войной с Ливонией за Балтийское море, задыхалось в тисках жесточайшего кризиса, выход из которого русский феодализм искал в усилении крепостного гнета, что в свою очередь обостряло классовую борьбу в России. Россия находилась накануне антифеодальной крестьянской войны.

Несколько позднее особую активность в поисках морских путей на восток стала проявлять Голландия. Это и понятно. Встретив сильное

¹ Английские путешественники в Московском государстве в XVI в., стр. 140.

² См. Генрих Штаден. О Москве Ивана Грозного, М., 1925. Проект см. там же, стр. 61—67.

сопротивление своих конкурентов — англичан, не допускавших в Архангельск купцов других стран и топивших в северных водах любой корабль, шедший не под флагом «Московской компании», голландцы вынуждены были искать других путей проникновения на Восток.

**Голландские экспедиции
в русскую Арктику.
Плавания Брюнеля (Brunel),
Ная (Nai), Тотгалеса
(Totgales) и Баренца
(Barents)**

Голландские купцы развернули свою деятельность на севере с начала 80-х годов XVI века. Одним из наиболее ловких голландских агентов был Оливер Брюнель, действовавший по поручению голландских Генеральных Штатов и Антверпенской компании, образованной в 1565 году для торговли с Колы. Войдя в доверие к сольвычегодским купцам Строгановым, освободившим его из поморской тюрьмы, куда он попал за коммерческие махинации, Брюнель между 1577 и 1580 годами по поручению этих купцов дважды переходил Урал и проникал в бассейн Оби. Вторую поездку он совершил вместе с русскими мореходами, плывшими в Мангазею¹.

Собрав обстоятельные сведения о морском пути в Сибирь, Брюнель уехал в Голландию, где его проект экспедиции в Китай через северные моря встретил горячее сочувствие. Особенно ратовал за экспедицию предприимчивый купец Балтазар де Мушерон, имевший немало собственных судов. Корабли Мушерона ходили во Францию, Испанию, Африку, Вост- и Ост-Индию и Россию. «Его коммерческие предприятия обнимали все части света»², — писал голландский историк Йонге. Корабли Мушерона плавали под его собственным флагом с бургундским крестом.

Мушерон прославился смелыми захватами чужих земель. Однажды, когда ему понадобилась удобная стоянка для кораблей, он отправил к острову Дель Принчипе пять своих судов и отобрал остров у португальцев.

Сведения о России Мушерон собирал более десяти лет.

План Брюнеля оказался как нельзя более подходящим для предприимчивого амстердамского купца. Во всем доверяя Брюнелю, летом 1584 года Мушерон послал его в плавание на своем судне к новоземельским проливам³.

Но Брюнелю повезло меньше, чем английским мореплавателям.

Описание этого путешествия со слов Брюнеля составил голландский морской историк Лука Вагенер.

Отправившись из Колы курсом на восток, корабль голландцев подошел к Новой Земле в районе Костина Шара, который был признан «хорошей гаванью».

Никаких признаков пребывания на острове людей путешественникам обнаружить не удалось, а так как все они были коммерсантами, то вскоре отправились отсюда на Печору. Попутно с торговыми делами голландцы старались разведать и природные богатства края. От печорских жителей, которые их хорошо приняли, им посчастливилось узнать о наличии в отрогах Уральского хребта драгоценных минералов, очевидно, обнаруженных русскими землепроходцами. В конце концов, пишет

¹ См. В. А. Кордт. Очерк сношений Московского государства с республикой Соединенных Нидерландов. Сборник Русского исторического общества, т. 116, стр. XXXIII. Г. Д. Красинский высказал некоторые, по нашему мнению, мало убедительные соображения относительно недостоверности морских походов Брюнеля. См. «Вопросы истории», 1950, № 3.

² В. А. Кордт. Ук. соч., стр. XXXIX.

³ Там же, стр. XIII.

Вагенер, экспедиция Брюнеля окончилась скверно: недалеко от Русского Заворота судно потерпело крушение¹.

В результате своих поездок Брюнелю удалось собрать довольно обстоятельные сведения о Белом и Печорском морях, на основе которых Лука Вагенер составил карту «Белого моря и реки Мезени». Книга Луки Вагенера в XVI—XVII веках получила широкую известность. Вместе с картой и рассказом об «открытии» Оливером Брюнелем Новой Земли Вагенер поместил еще две главы, посвященные условиям плавания в водах Русского Севера. Нелишне отметить, что первая книга Вагенера, озаглавленная «Пути в разные страны», открывалась описанием «путей Белого моря, Московии, Лапии, со стороны Норвегии». Это еще раз подтверждает, что для голландских мореплавателей пути, ведущие на север России, имели первостепенное значение.

В русском происхождении лощийных данных по Белому и Печорскому морям, использованных со всеми деталями в работе Вагенера, не приходится сомневаться так же, как и в русском первоисточнике, на основании которого им была составлена карта Белого моря и реки Мезени. Это обнаруживается с первого взгляда. При составлении лощии голландцы ограничились переводом расстояний, выраженных в русской мере (в верстах), в лье, и заменой русских обозначений курсов общепринятыми на западе (так, например, курс из Кандалакши в Умбу: меж восток обедник, в переводе означал — зюйд-зюйд-ост). В голландской транскрипции некоторые поморские названия получили столь бессмысленное выражение, что их трудно понять. Повидимому, и сами голландцы, руководствуясь лощией Вагенера, неоднократно становились в тупик при дешифровке многих наименований Беломорского и Печорского побережий. Например, река Умба в голландской транскрипции названа Ombai (т. е. залив Ом!); Колгуев — Kolgio и т. п.

Лощией Вагенера пользовались все западноевропейские путешественники на Севере как в XVI—XVIII веках, так и много позднее. Она считалась наиболее точным практическим руководством по навигации в северных водах. Моряки привыкли к ней настолько, что она прочно вошла в их сознание как чисто голландское произведение. На самом же деле это была русская поморская лощия XVI века, дошедшая до нас в несущественной переделке Луки Вагенера.

То же можно сказать и о Карском море. Сам Брюнель не отрицал того, что во время своих путешествий на Новую Землю и на реку Обь он пользовался лощийными данными, полученными у поморов. Неудача его экспедиции на Новую Землю, снаряженной Мушероном, объясняется во все не тем, что таких сведений у него оказалось недостаточно; причины неудачи следует видеть в том, что у голландцев не было опыта ледовых плаваний и нужных для этого кораблей.

Неудача плавания Брюнеля не остановила Мушерона — слишком сильно манили его богатства севера Сибири. По возвращении Брюнеля в Голландию Мушерон настаивал на продолжении поисков Северо-восточного прохода. Свой проект экспедиции в Китай он изложил на аудиенции у принца Морица Оранского. Он брал на себя четвертую часть всех расходов, за что, в случае установления торговли с новыми колониями, требовал от Генеральных Штатов четвертой части всех прибылей.

В это время положение Мушерона в России резко ухудшилось. Московским властям стали известны его планы. Вскоре агенты Мушерона были изгнаны с Севера. Этот случай убедительно показывает,

¹ См. Lucas Janz. Wagener. Tresorerie ov cabinet de la route marinesque. Amsterdam MVICVI, pp. 28—29, 148—149 („Россика“. ГПБ имени Салтыкова-Шедрина).

что Москва была отлично осведомлена о том, что скрывалось подчас за попытками отыскания Северо-восточного прохода в Китай.

Убытки Мушерона от прекращения торговли с Москвой были очень велики. Жалуясь принцу Морицу на понесенный материальный ущерб в результате запрещения торговать в России, Мушерон высказал надежду, что он окупит свои убытки после открытия водного пути в Сибирь. Генеральные Штаты, представлявшие интересы всей голландской буржуазии, сами пожелали участвовать в новой морской экспедиции. Мушерон вошел в компанию и был автором проекта арктической экспедиции, согласно которому на острове Колгуеве следовало построить крепость, чтобы замышляемый ими морской путь не перехватили англичане и датчане¹.

Летом 1594 года к русским берегам направилась первая правительственная голландская экспедиция, состоявшая из трех кораблей. Достигнув юго-восточной части Новой Земли и встретив там скопление льдов, путешественники тем же летом вернулись назад. Однако один корабль, под командованием Ная, пройдя через пролив Карские Ворота, приблизился к реке Каре. Имея соответствующие инструкции и полагая, что он открыл путь на Обь, Най объявил землю между Югорским Шаром и Обью голландской территорией и назвал ее Новой Голландией.

Голландцам удалось проникнуть дальше, чем кому-либо из иностранцев, хотя русские плавали здесь часто. Успех вселил такую уверенность, что летом 1595 года по настоянию Мушерона была снаряжена новая экспедиция для отыскания пути в Китай.

Еще в апреле Мушерон представил Генеральным Штатам «Рассуждения и заявление о плавании в Китай через Нассауский (Югорский) пролив». В этом проекте Мушерон, выступая от имени голландской буржуазии, рвавшейся к богатствам Сибири, изложил новый план проникновения на Русский Север. Независимо от успеха экспедиции Мушерон рекомендовал занять и укрепить остров Вайгач (на этот раз Колгуев, видимо, был признан неудобной позицией), чтобы иметь возможность воспрепятствовать всем остальным государствам пользоваться путем, открытым голландцами. «Интересы нидерландской торговли, — утверждал он, — настоятельно требуют постройки крепости на острове Вайгач»².

Как и в предыдущей, в экспедиции 1595 года приняли участие голландские мореплаватели Най, Тотгалес и Баренц.

2 июня 1595 года шесть голландских кораблей вышли из Амстердама и взяли курс на север. 19 августа суда подошли к Югорскому Шару, забитому льдами. Русские кормщики, повстречавшиеся здесь голландцам, рассказали, что они ежегодно ходят через Югорский Шар на Обь и Енисей, что им известны река Мангазея и полуостров восточнее ее (по всей вероятности, Таймыр). После очищения пролива голландцы продвинулись немного дальше, до острова Местного, но из-за льдов отсюда повернули назад.

Однако и эта неудача не обескуражила амстердамских купцов. Они решили продолжать поиски Северо-восточного прохода.

Третья голландская экспедиция в составе двух судов была снаряжена летом 1596 года под командой Яна Рийпа и Якова Гемскерка (Heemskerck) с участием Баренца. Задачи этой экспедиции оставались прежними. 10 мая экспедиция покинула Амстердам, а 19 июня прибыла на Шпицберген. Пройти севернее Шпицбергена голландским судам не удалось. Льды остановили их около 79,5° с. ш. Спустившись на юг,

¹ См. В. А. Кордт. Ук. соч., стр. ХСVI.

² Там же.

к острову Медвежьему, голландцы вследствие разногласий, возникших между капитанами судов, разделились на два отряда; один под командованием Рийпа отправился снова к Шпицбергену, а другой, по настоянию Баренца, проследовал к Новой Земле, с тем чтобы, обогнув ее с севера, выйти к Оби и дальше пройти в Китай. 17 июля Баренц пристал к новоземельскому берегу в районе Крестовой губы, названной так по встретившимся здесь русским крестам. 19 августа путешественники побывали у крайней северо-восточной точки острова — у мыса Желания, а 21 августа 1596 года, гонимые льдами, вошли в небольшую бухту на северо-восточном берегу, названную Ледяной гаванью, где расположились на зимовку, закончившуюся для голландцев трагически. Еще зимой несколько человек умерли от цынги. Только 14 июня 1597 года путешественники смогли отправиться на шлюпках в обратный путь. Их отважный руководитель Баренц, заболевший во время зимовки, спустя некоторое время скончался. Остальные голландцы 28 июля были подобраны в районе острова Междушарского двумя русскими поморскими судами. Поморы переправили голландцев на материк. Еще меньший успех снискал Ян Рийп. Он не сумел обойти вокруг Шпицбергена и прибыл в Колу, где дождался возвращения новоземельского отряда.

Несмотря на экспансионистские цели английских и голландских экспедиций, нельзя не отметить их заслуг в деле изучения Арктики. Они познакомили Западную Европу с настоящей Арктикой и тем самым серьезно подорвали средневековые, основанные на схоластических домыслах представления о ней. Почти каждая крупная западноевропейская экспедиция издавала свои труды, описания путешествий, составляла географические карты; тем самым западноевропейским читателям открывалась какая-то доля правды об Арктике. Так, третья экспедиция Баренца ознаменовалась составлением более или менее достоверной карты Новой Земли, которая ранее изображалась на западноевропейских картах весьма схематически¹. Эта карта в течение длительного времени, вплоть до составления русскими моряками в начале XIX века более точных карт Новой Земли, считалась наилучшей. Большой интерес представляла также карта Полярного бассейна, составленная по материалам экспедиции Баренца (см. стр. 81).

Иностранные экспедиции наряду с русскими служили делу накопления знаний об Арктике. Баренц, например, составил описание западного берега Новой Земли, выполнил годичный цикл метеорологических наблюдений, произвел промеры глубин по курсу корабля в том море, которое поныне носит его имя. Вместе с тем исход последних экспедиций Гемскерка — Баренца и Рийпа произвел на их соотечественников удручающее впечатление. В Голландии после них долго на разные лады расписывали суровость арктической природы, непреодолимость льдов и вообще невозможность плавать в Арктике. В качестве примера можно привести изданную в 1678 году в Амстердаме книгу под названием «*Les Delices de Holland*». Автор договорился до того, что на Новой Земле якобы проживает особая порода медведей, которая де и воспрепятствовала... успешному отысканию голландцами Северо-восточного прохода (глава 31).

Уместно отметить, что западноевропейские мореплаватели после посещения Новой Земли пришли к выводу, что она бедна природными богатствами и непригодна для жилья. Нельзя согласиться с утверждением В. Ю. Визе, будто в течение XVII века голландцы занимались у берегов Новой Земли китобойным промыслом. На этот счет нет решительно ни-

¹ См. статью В. Ю. Визе «Виллем Баренц» (к 350-летию со дня смерти). «Известия ВГО», вып. 4, 1948.

каких доказательств. Да и сам В. Ю. Визе писал: «К сожалению, сведения об этих старинных плаваниях голландских китобоев на северо-восток чрезвычайно скудны»¹. В подтверждение своего взгляда ему не удалось привести ни одного примера плавания к Новой Земле голландского китобойного судна.

После Баренца Голландия не потеряла интереса к богатствам Сибири; она попрежнему проявляла повышенное внимание к русским арктическим морям.

В дальнейшем голландцы организовали еще три арктические экспедиции, последняя из которых была предпринята в 1625 году. Это—экспедиции под руководством Керкговена (1609), Яна Мая (1610) и Корнелия Босмана (1625). Все они оказались безуспешными.

Главная ставка делалась теперь Голландией не на экспедиции, а на накопление всевозможных сведений о Сибири и Русском Севере. Эта работа велась при поддержке голландских торговых домов. На новом поприще особенно отличились два крупных голландских ученых-картографа — И. Масса и Н. Витсен.

Деятельность Исаака Массы и Николая Витсена

Голландский купец и дипломат Исаак Масса подвизался при московском дворе в течение почти всей первой половины XVII века. Начав деятельность в России в качестве простого купца, позднее он пытался возглавить всю голландскую торговлю, идущую через архангельский рынок. По убеждению Массы, сделать это было необходимо для того, чтобы организованно вести в России борьбу с конкурентами — англичанами. Не будучи поддержан влиятельными купеческими домами Гааги и Амстердама. Масса вынужден был в дальнейшем отказаться от своей идеи. Вместе со своими братьями он занялся самостоятельными торговыми операциями². Одно время Масса добивался от русского двора признания за ним политического представительства голландских интересов. Но и эта попытка окончилась провалом. По настоянию начальника Посольского приказа Петра Третьякова Масса в 1615 году был выслан из России.

Сведения о Севере и Сибири Масса получал всякими способами; он прибегал к подкупу царских чиновников, хотя и вынужден был признать, что в России это сделать значительно труднее, чем в других странах. У одного из чиновников Приказа Казанского дворца, ведавшего делами Сибири, он раздобыл карту «Северной России, страны самоедов и тунгусов», которую, изменив русские названия на голландские, издал на своей родине в 1612 году³. О происхождении этой карты Исаак Масса сообщает: «Я имел приятеля в Московии, брат которого бывал там (т. е. в Сибири. — М. Б.), и он дал мне немалую карту этих стран... Он сам бывал в Вайгачском проливе и знал всю местность до реки Оби, но о более дальних странах он только слышал. Таким образом, карта эта передает только береговые места. Я получил ее с большим трудом, так как русский, сообщивший ее мне, подвергся бы смертной казни, если бы о том узнали»⁴.

Подробные сведения о Сибири и Северо-восточном проходе собирал выдающийся голландский ученый, известный географ своего времени

¹ В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 35.

² См. В. А. Кордт. Ук. соч., стр. CXXVI—CXXXIV. Биографический очерк о И. Массе см. в „Imago mundi“, IX, Stokholm, 1954.

³ Карта И. Массы издана в 1612 г., хотя есть указание на то, что она составлена в 1609 г. Карта — явно русская по своему происхождению и восходит к более ранним источникам; далее она указывается под датой ее издания.

⁴ М. П. Алексеев. Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей, т. I, Иркутск, 1932, стр. 192.

Николай Витсен, также тесно связанный с интересами голландской торговли на севере России и в Сибири. Витсен выступал как представитель молодой голландской буржуазии, жадно тянувшейся к мировым рынкам и заокеанским колониям. Через свою жену он являлся пайщиком компании Фогеларов, торговавших с Россией через Архангельск. По заданию этой компании Витсен в 1664—1665 годах побывал в России вместе с посольством Якова Борреля. Позднее об этой своей поездке он писал: «Почти 28 лет назад я ездил в Россию, и так как я находился там только ради своего любопытства (? — М. Б.), то вошел в сношения не только с русскими, но и с татарами всех родов. Там я впервые получил сведения о положении Московии и отдаленных стран. И с тех пор я не прекращал добывать сведения разными способами и нашел путь пересылки и получения писем из самых северо-восточных частей света, ибо держал постоянную переписку с Москвой, Астраханью, Грузией, Исфаганом, Польшей и Константинополем»¹. Кроме того, Витсен был связан с нидерландским резидентом в Москве бароном Иоганном Келлером, пребывавшим при русском дворе с 1678 по 1697 год². В Москве барон Келлер располагал широкой агентурой, доставлявшей ему наиболее важные и самые секретные сведения о русском государстве. Так, у него на службе состояли переводчики Посольского приказа австриец Леонтий Гросс и немец Меснер. Келлер имел связи и в Сибирском приказе, держал наблюдателей в покоях царя Федора Алексеевича. Неудивительно, что Николай Витсен получил возможность пользоваться самыми достоверными и исчерпывающими материалами по интересующим его вопросам.

В письме от 24 июня 1692 года Келлер доносил в Гаагу, что обо всех торговых делах впредь он будет давать точные сведения непосредственно «господину бургомистру Витсену, в данный момент делегированному в коллегия господ государственных советников»³. Таким образом, с 1692 года Келлер фактически превратился в корреспондента Витсена.

Через голландского резидента Витсен получал из России секретные географические карты Сибири. В конце 70-х годов он получил из Москвы какую-то большую карту Сибири, по всей вероятности, чертеж Сибири Петра Годунова. В то же время ему был послан ряд мелких чертежей Сибири, исполненных на деревянных досках⁴.

Другим корреспондентом Витсена был дьяк Андрей Виниус, одно время заведывавший Сибирским приказом. Виниус систематически пересылал Витсену материалы о новых русских географических открытиях. Витсен считал необходимым особо поблагодарить Келлера и Виниуса во введении к сочинению «Северная и Восточная Татария», изданному в Амстердаме сначала в 1692 и вторично в 1705 году.

Нельзя не признать, что этот выдающийся научный труд не знал ничего равного не только при жизни Витсена, но и долго после его смерти. Это была в подлинном смысле слова энциклопедия разносторонних знаний о Сибири. И вместе с тем, как справедливо замечает голландский историк Схелтема, этот основной труд Витсена «имеет много следов и

¹ J. Gebhard. *Het Leven van Mr. Nicolas Cornelz. Witsen (1641—1717)*. Utrecht, 1881, vol. II, p. 251.

² Письма барона Келлера хранятся ныне в ЛОИИ, ф. Голландские резиденты и являются важным источником для изучения русско-голландских отношений.

³ ЛОИИ, ф. Голландские резиденты, письма Келлера, № 264.

⁴ J. Gebhard, vol. I, p. 501—502. Об одном таком весьма любопытном «чертеже Сибири», пересланном из России, Витсен пишет в своем сочинении «Северная и Восточная Татария» (1705). См. В. Трисман. О русской этнографической карте XVII в. «Краткие сообщения Института этнографии АН СССР», X, 1950, стр. 51—55.

доказательств особого интереса Голландии»¹ к проблеме Северо-восточного прохода на протяжении всего XVII века.

Свой труд Витсен писал по заданию голландских торговых компаний, заинтересованных в освещении вопросов, связанных с освоением Сибири. Сохранившаяся переписка между Витсеном и рядом частных лиц по поводу его работы над историей Сибири отчетливо рисует обстановку и людей, окружавших Витсена. Крупные коммерсанты Амстердама превратили этого выдающегося ученого в своего неперемennого консультанта по северным странам. Особенно много и часто амстердамскому бургомистру приходилось писать о русском и сибирском золоте и серебре, слухи о которых волновали голландских коммерсантов. В конце концов Витсену пришлось открыть у себя лабораторию по исследованию золотых и серебряных руд, образцы которых пересылали ему из России. Особенно поддержала лабораторию Витсена Ост-Индская компания, президентом которой он стал в 1693 году. Здесь были опробованы добытые русскими рудознателями образцы новоземельских серебряных руд, привезенные из Москвы. Витсен нашел их бедными серебром и золотом и рекомендовал голландским купцам не предпринимать каких-либо шагов по их разработке². В то же время он убеждал своих соотечественников заинтересоваться богатыми месторождениями золота и серебра в районе Амура и советовал поторопиться с их открытием.

Витсен не раз откровенно высказывался о характере своего окружения. Одному из своих корреспондентов он писал, что «наши люди там (на севере России и в Сибири.—М. Б.) ищут не науку, а деньги»³. Незадолго перед смертью в письме к своему другу Куперу он снова писал: «Нет, господин, только лишь деньги, а не науку ищут наши люди там (в Сибири, на Севере и в Индии.—М. Б.). Науки у нас чуждаются»⁴.

В результате своих занятий Витсен пришел к выводу о невозможности морских плаваний в Арктике и непригодности Северо-восточного прохода для связи с Китаем и Индией. Кстати говоря, аналогичную мысль развивал и Исаак Масса.

В 1690 году Витсен писал: «К востоку от Новой Земли бывают такие сильные морозы, что устья рек Енисея и Лены в течение всего лета не оттаивают и тогда плавание невозможно». И дальше: «Так как люди, иногда плавающие вдоль берегов, не заходили далеко в море, нельзя с уверенностью сказать, имеются ли острова и твердая земля по направлению полюса или нет. Следует отметить, что между Новою Землею и северо-восточным мысом Азии большое расстояние, по которому можно было бы плавать медленно, малым парусом, с большой опасностью; но зима там начинается в середине лета или в начале осенних месяцев, а лето слишком короткое, чтобы можно было проделать столь большой путь, не застряв во льдах и не потерпев крушения. И хотя этот путь кажется короче, чем путь от нас (из Голландии, через южные моря.—М. Б.) в Японию, остается несомненным, что удобнее и безопаснее плавать Великим океаном. По этим причинам я никому не советую плавать (по Северо-восточному проходу.—М. Б.) ввиду большой неуверенности и рискованного результата и считаю своим долгом предупредить об опасности, которая подстерегает на севере корабли и жизнь»⁵.

Странно, что подобное умозаключение Витсена резко расходится с практическими его действиями как крупного амстердамского

¹ J. Scheltema, *Rusland en de Nederlanden...*, vol. 2, Amsterdam, 1817.

² J. Gebhard, vol. II, p. 340.

³ Ibid.

⁴ Ibid., p. 480.

⁵ N. Witsen, *Noord en Oost Tartarye*, Amsterdam, 1692. Введение.

коммерсанта. Нужно отметить, что в момент написания и издания названного труда Витсена представители голландских Генеральных Штатов вели секретную переписку с московским правительством по поводу возможного использования части Северо-восточного прохода голландским флотом. Активное участие в этих переговорах принимал президент Ост-Индской компании, то есть тот же Николай Витсен. Симптоматично, что в момент подготовки к печати сочинения «Северная и Восточная Татария», в предупреждении к которому развивалась мысль о непроходимости Северо-восточного прохода и бесполезности торговли через север с Индией и Китаем, Витсен через барона Келлера старался уверить русских царей в противоположном, предлагая России организовать совместную торговлю с Индией и Китаем через Белое море.

Обстоятельства и содержание этих переговоров до сих пор еще не освещались в литературе, но они весьма любопытны. В марте 1691 года голландский резидент Келлер получил от Витсена пространное письмо, «в котором написано прошение его Вицево о пропуске и торговле через Московское государство в Персиду и через Сибирь, объявляя при том торговом деле лучшие прибыли Московскому государству»¹. Витсен просил резидента сообщить содержание его письма начальству Посольского приказа и царям Ивану и Петру. Это было немедленно сделано, и резидент получил в Посольском приказе специальную аудиенцию. На этой аудиенции был изложен проект Витсена по торговым вопросам. Проект предусматривал переключение всей торговли Голландии на путь, идущий из Батавии через русское государство и северные моря.

Хорошо зная Азию, Витсен убедительно развивал свои взгляды о пользе свободной торговли. Он доказывал, что сухопутные и морские дороги, проходящие из Батавии через Смирну, Алеппо в Амстердам, опаснее и длиннее проектируемой дороги из Китая или Индии через Астрахань — Архангельск в Амстердам. В случае объявления свободной торговли Ост-Индская компания намеревалась перенести свои действия на Белое море. Витсен утверждал, что русские купцы должны принять в торговле самое активное участие и стать членами Нидерландской компании; голландские купцы, уверял Витсен, не намерены ущемлять интересы русских гостей и не отнимут их прибыли. Автор признавал, что вольная торговля не может быть ограничена небольшим кругом лиц, которые «корость приобрести скоро могут. А множество торговых людей в вольной торговле выгодно и полезно»². В подкрепление этого довода он привел пример с Индией, пришедшей к расцвету, по его мнению, благодаря данному обстоятельству.

Нетрудно видеть, что под флагом свободной торговли Витсен рассчитывал подчинить голландцам внешнеторговые связи России. Витсен подчеркивал, что Россия, расположенная на окраине Европы и граничащая с азиатскими народами, может свободно вывозить из Азии те товары, которые ныне доставляются кружным путем; в обмен на них Европа наводнит Россию своими изделиями; и от всего этого царская казна якобы получит огромные таможенные доходы, а внутри государства будет наблюдаться большое денежное обращение. Рисуя заманчивую перспективу сотрудничества Голландии с Россией на Востоке, Витсен рассчитывал на использование Северо-восточного прохода. Особенно его интересовал вопрос об открытии новых земель в Тихом океане. Недалеко от Амура, секретно сообщал Витсен, «обретается земля... и в той земле много серебра бывает и из Япана же, близ той земли, приле-

¹ ЦГАДА, ф. Посольский приказ, Голландские дела, № 2 (1691), л. 18.

² Там же.

жащего, привозят туда всякие японские товары, шелк и иные»¹. В тех краях есть такие страны, где еще не ступала нога европейца; цари навеки прославят себя приведением этих языческих народов в христианство. В доказательство выгоды морского сообщения с Индией и Китаем Витсен прислал карту «Сибирского и Хивинского государств».

2 апреля того же года цари слушали письмо Витсена и приказали отблагодарить его именной грамотой, в которой писали, что «чертеж Сибирского и Хивинского государств» приняли с особенным удовольствием². Однако решение по проекту Витсена цари отложили на неопределенное время, в связи с резкой оппозицией московских купцов, которые боялись, что этот план поставит их в зависимое положение от голландцев. Кстати говоря, думается, что указанный выше чертеж — не что иное, как известная витсеновская карта Сибири 1687 года, о доставке которой в Россию существует много предположений³.

Английские экспедиции в Русскую Арктику в XVII веке

В XVII веке Англия, хотя и с меньшей энергией, все же продолжала поиски морского пути в Китай. В 1608 — 1609 годах безрезультатно старался пройти на Дальний Восток через новоземельские проливы английский мореплаватель Гудзон (Hudson). С большим трудом его суда достигли Новой Земли и, встретив льды, вернулись назад. Для отыскания Северо-восточного прохода в 1668 году на двух кораблях ходил Фламинг. Результаты его экспедиции были еще менее значительны. В 1676 году на средства адмиралтейства к берегам Новой Земли плывал капитан английского флота Джон Вуд. Из двух его кораблей в Англию вернулся один; другой погиб, наскочив на мель.

Одновременно с организацией экспедиций английская буржуазия в течение первой половины XVII века неоднократно вмешивалась в дела, касающиеся Русского Севера.

В начале XVII века русское государство переживало трудное время польско-шведской интервенции. В этот период была почти полностью парализована центральная власть, значительно ослабела власть на местах, обострилась классовая борьба. По стране бродили банды голодных польских и шведских наемников, грабивших население, обиравших крестьян и сжигавших деревни. В эту пору кое-кому в Англии показалось, что настало самое подходящее время для захвата русских территорий.

В 1612 году английский капитан Чемберлен представил королю Якову I проект интервенции на Русском Севере⁴. Проект предусматривал посылку в устье Северной Двины английского флота и войск, которые захватив Архангельск, должны были в дальнейшем овладеть двинско-волжским путем. Рассчитывая перетянуть на свою сторону перепуганных крестьянским восстанием бояр, англичане предполагали с их помощью захватить Москву.

Рассмотрев план Чемберлена и согласившись с ним, Яков I послал в Россию двух ловких агентов — Джона Меррика, председателя «Московской компании», и Расселя. Они, однако, прибыли в Москву, когда народное ополчение во главе с Мининым и Пожарским уже выбросило ин-

¹ ЦГАДА, ф. Посольский приказ, Голландские дела, № 2 (1691), л. 20.

² Там же, л. 23.

³ А. И. Андреев (Очерки по источниковедению Сибири XVII в., Л., 1940, стр. 36) считает, что эта карта попала в Россию во второй половине 90-х годов; см. также Л. С. Берг. Очерки по истории русских географических открытий, М.—Л., 1946, стр. 43, 309.

⁴ И. И. Любименко. Английский проект 1612 г. о подчинении Русского Севера протекторату короля Якова I. «Научно-исторический журнал», 1914, № 5 (т. II, вып. III), стр. 1—16.

тервертов за пределы нашей страны¹. Втянутая в торговлю с Англией продажная кучка купцов Холмогор была изолирована героической борьбой поморов за независимость и потому не могла помочь интервентам.

Оказавшись в столь неблагоприятной для них обстановке, английские агенты вынуждены были ретироваться. Но в 1648 году «Московская компания» вернулась к плану захвата Русского Севера, намереваясь овладеть важнейшими торговыми путями России и стать хозяином хотя бы на Белом море.

Из записки Нейтингалья (посланника английского короля Карла I) на имя боярина Милославского видно, что «Московская компания» хотела послать военные корабли для захвата Архангельска и во всяком случае для нападения на русских торговцев². Своевременное раскрытие этого нового замысла «Московской компании» сыграло не последнюю роль в изгнании ее из России. 1 июня 1649 года, через несколько месяцев после сообщения Нейтингалья, царь Алексей Михайлович подписал указ о лишении «Московской компании» прав пребывания во внутренних русских городах.

Шведская интервенция на Севере

Английские планы захвата Русского Севера стояли в тесной связи с такими же замыслами другой европейской державы — Швеции.

Попытки интервенции в Поморье предпринимались шведами издавна; особенно усилились они в конце XVI века, во время Ливонской войны.

В 1571 году в открытом море «в голомани» против Соловецких островов появились военные «немецкие корабли»; как выяснилось позднее, они принадлежали Швеции, Гамбургу и, повидимому, Голландии, которая вела совместную торговлю с Гамбургом³.

Набеги шведов не прекращались. В 1580 году 3000 шведов внезапно осадили Кемский посад с моря. На подступах к городу разгорелся бой, длившийся трое суток. Стрельцы и местные жители отбили натиск врага, а на четвертые сутки сами перешли в наступление и заставили остатки шведского войска отступить. В том же году потерпел жестокое поражение от Соловецкого гарнизона другой отряд шведов⁴.

В 1590 году шведские военные корабли напали на Колу. Усилиями ратных людей и местных жителей налет был отбит, причем в плен попал шведский воевода.

В течение 1590—1592 годов шведские военные силы совершили на Поморье ряд набегов, стоявших в прямой связи с политикой Швеции на Балтике, где она всячески препятствовала тому, чтобы Московская Русь получила выход к морю. Швеция и ее европейские союзники мечтали об отторжении русского Беломорья, о захвате единственного морского пути, по которому Москва торговала с Европой. Агрессивные замыслы Швеции наиболее полно выражены в королевской инструкции руководителю военного похода в Поморье в 1590—1592 годы Петру Багге, в которой

¹ Сохранился отрывок архивного дела о народном ополчении Поморья, из содержания которого видно, что поморские крестьяне в борьбе с польско-литовскими интервентами грудью встали за свою землю. Согласно «Памяти» кеврольского воеводы М. И. Спешнева, поморское ополчение состояло из крестьян Чеколы, Перми, Пильих гор, Немюги и Мезени, а также пустозерских ненцев, которые должны были прибыть к месту сбора «человек по пяти... на резвых оленях» (ЛОИИ, ф. Пуездное собрание актов, Мезень, 1616, октября 9).

² См. С. М. Соловьев. История России, кн. II, стр. 16—53.

³ См. А. А. Саввич. Соловецкая вотчина XVI—XVII вв., Пермь, 1927, стр. 557.

⁴ См. Ф. С. Томилов. Север в далеком прошлом, Архангельск, 1947, стр. 50.

ему предписывалось овладеть прежде всего соловецкими укреплениями, а затем Холмогорами. Походы Петра Багге на Беломорье и его брата Петерсена на Колу ставили целью захват кораблей и пушной двинской торговли, а также разведку путей в более восточные области России, т. е. в районы Печоры и Оби.

Шведским захватчикам не удалось выполнить и десятой доли желаемого. Их войска встретили на Русском Севере ожесточенное сопротивление и с большим уроном отступили¹. Правда, шведы сильно разорили Поморье, особенно Онежский уезд, что, как отмечает А. А. Савич, явилось одной из причин запустения и обезлюдения края². Население Поморья стало массами уходить с насиженных мест в более безопасные и вместе с тем богатые пушиной области Сибири и Зауралья.

Захватив в 1611 году Псков и Новгород, шведы замыслили расширить свою интервенцию дальше на Русском Севере. В тот же год шведское войско подступило к Сумскому острогу и Соловецкому монастырю, но на предложение сдаться защитники крепостей ответили отказом. Вскоре шведы, осадившие русские крепости, были наголову разбиты подошедшими на помощь московскими отрядами под командованием воеводы Максима Лихарева и головы Елизария Бессудного³.

В 1612—1613 годы командующий шведскими войсками в Новгороде Делагарди составил проект военного захвата Холмогор, описанный в «Истории шведской войны» Видекинда. Здесь указано, что Делагарди представил шведскому королю план похода на русское Поморье, изложив при этом свои особые соображения⁴. Главным, по мнению шведского военачальника, являлось то, что на севере России Холмогоры представляют собой важный торговый порт, а Соловецкий монастырь — удобное место для контроля над иностранными торговыми караванами, направляющимися к устью Двины.

Заметим попутно, что автор английского проекта интервенции капитан Чемберлен некоторое время служил в войсках Делагарди, от которого, возможно, и позаимствовал основные пункты своего плана.

Проект Делагарди серьезно обсуждался на шведском государственном совете в присутствии шведского короля и не был одобрен отнюдь не по той причине, что он опирался на вооруженную интервенцию, а потому, что королевская казна оказалась пустой. К тому же шведам не хватало солдат.

Датская экспансия на русском Севере

Среди североевропейских государств, вынашивавших планы экспансии на Русском Севере, особую роль играла Дания, старинные владения которой в Норвегии, в районе Печенгской губы и Колы, давно вошедшие в состав русского государства, постоянно служили предлогом для снаряжения военных экспедиций.

В XVII веке датские военные корабли появлялись у берегов Кольского полуострова неоднократно, но каждый раз вынуждены были с уроном уходить. Грамота царя Михаила Федоровича 1618 года предупреждала Соловецкий монастырь о том, что летом 1619 года ожидается появление вражеских кораблей в районе Белого моря. По этому

¹ Чтения в обществе истории, 1894, III, стр. 13—14.

² См. А. А. Савич. Ук. соч., стр. 59.

³ Соловецкая летопись, см. И. Лепехин, Дневные записки, путешествия по разным провинциям Российского государства, IV, СПб., 1805, стр. 70.

⁴ ЛОИИ, ф. Собрание рукописных книг; Видекинд «История шведской войны», русский перевод С. Анинского, ч. 1, стр. 277.

случаю царь приказал игумену укрепить монастырь и Сумский острог и жить с «великим бережением»¹. В грамоте 1622 года Михаил Федорович сообщал в Соловки, что к Кольскому острогу пришли «многие воровские корабли», что игумену с братией следует стараться узнать, «какие они есть и жить в монастыре с великим береженьем неоплошно»². В следующем году на Кольский острог напали шесть военных датских кораблей. Интервенты разрушили острог и ограбили окрестных крестьян³.

Участившиеся военные набеги датчан на русский Север имели прямую связь с попытками разведать Северо-восточный проход. В 1620 году датский купец (русские источники называют его Климом Юрьевым), не имея царского разрешения, пытался пройти к новоземельским проливам. Усмотрев в этом нарушение государственных интересов, кольские власти решительно воспрепятствовали походу и, применив силу, помешали датскому купцу выйти в море. В дальнейшем выяснилось, что за спиной Клима Юрьева стояло датское правительство, приславшее к русским берегам военный флот⁴.

В 1656 году на северные русские владения вновь был сделан пиратский налет, на этот раз «воинских немецких кораблей»⁵.

Таким образом, на протяжении XVI и XVII веков не ослабевала постоянная угроза захвата Русского Севера со стороны государств Северной Европы — Швеции и Дании. Но попытки эти ни к чему не привели. Это были попытки с негодными средствами.

Оборона Поморья

Русское централизованное государство, хотя и не имело в северных водах военно-морского флота, но располагало до-

статочными материальными и людскими резервами, чтобы оградить окраины страны от покушения на них.

В XV—XVI веках Русь создала сильную сухопутную армию, успешно борющуюся с татаро-монгольской и немецко-шведской агрессией. В XVII веке сила этой армии росла и приумножалась,

Расширение и укрепление Русского централизованного государства во главе с Москвой создали все условия для успешной обороны Севера. Это позволило Руси сохранить за собой северную морскую дорогу.

В 70-е годы XVI века развернулось строительство оборонительных пунктов, острогов в Поморье.

Возможно, что непосредственной причиной создания на Севере сети острогов явились события 1571 года, когда, как упоминалось, в открытом море, «в голомяни», близ Соловецких островов были замечены военные корабли, оказавшиеся соединенным флотом Швеции, Гамбурга и Голландии.

Раньше всего решено было укрепить Соловецкий монастырь и близлежащие районы, закрывавшие со стороны моря проходы в Онегу и Северную Двину. Постройка оборонительных сооружений на Соловецких островах началась в 1578 году. В помеченной этим годом «Опасной грамоте» Ивана Грозного игумену Соловецкого монастыря Варлааму говорилось, что на север посланы дворянин Михаил Озеров и с ним четыре пушкаря, десять стрельцов и велено им приступить к постройке «круг Соловецкого монастыря острогу»⁶.

¹ ЛОИИ, ф. Собрание рукописных книг, № 55, л. 111 об.

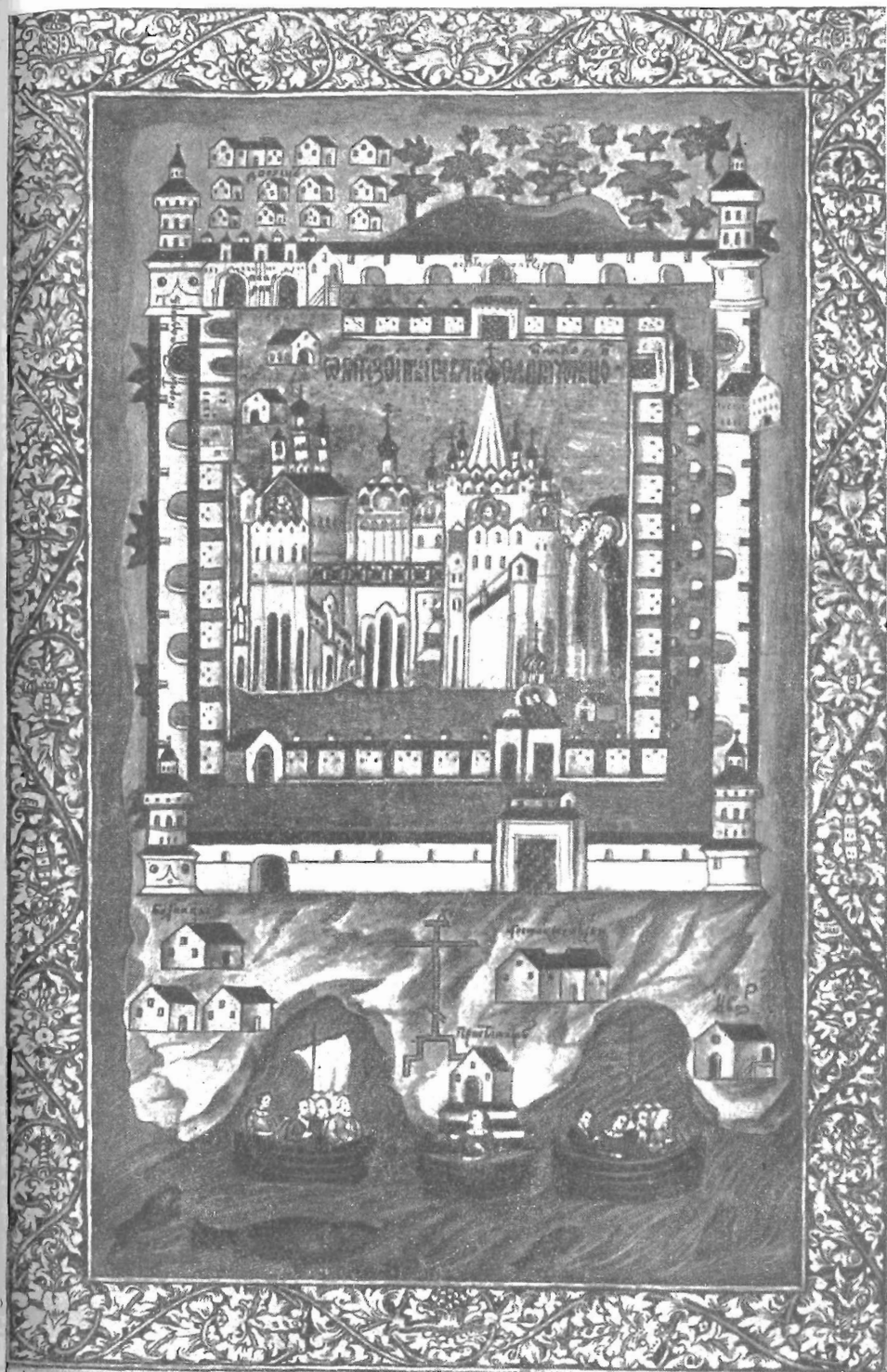
² Там же, л. 112.

³ См. С. М. Соловьев. История России, кн. II, стр. 1184.

⁴ Материалы по истории Кольского полуострова XVI—XVII вв., Л., 1930, стр. 24.

⁵ ЛОИИ, ф. Собрание рукописных книг, № 55, л. 112.

⁶ Там же, л. 110.



Чертеж острова и крепости Соловецкого монастыря в начале XVII века
 Титульный лист рукописной книги «Житие преподобных Зосимы и Савватия». Рукописное
 отделение ГПБ

По данным Соловецкой летописи Иван Грозный направил в Соловки 100 ружей и 5 затинных пищалей. Кроме того, из Вологды были посланы «две полоторные пищали, 2 девятипяденных и к ним 200 ядер, 4 пушкаря и 115 пудов зелья»¹.

Построив острог, Озеров должен был «расписать по острогу и башням людей», для чего следовало «прибрать» из монастырских крестьян 90 человек и, кроме того, 5 человек в затинщики. В 1579 году возле монастыря был построен деревянный острог, вооруженный девятью пушками; гарнизон острога состоял из 150 стрельцов и казаков. Назначенные в монастырский острог воеводы обязаны были в летнее время на судах охранять все морское побережье от Печенги до Северной Двины².

Сооружение оборонительных укреплений к 1584 году еще не было окончено; это видно из очередной царской грамоты Соловецкому монастырю об освобождении от повинностей монастырских крестьян, так как там написано, что они еще «строят Соловецкий каменный город, а на берегу Сумской острожек от приходу немецких людей»³.

В конце 80-х годов постройка Сумского острога была завершена. Он состоял из шести рубленых башен, снабженных пушками, ядрами, порохом и свинцом. В гарнизоне его было 130 стрельцов. В 1590 году царская грамота упоминает начальника этого острога — дворянина Степана Колтовского, которому казна выдала большой «запас пороха, свинца и пищали»⁴.

В писцовой книге Андрея Плещеева (1588) Сумский острог описывается так: «Поставлен острог косою через завет в борозды, а в остроге стоят шесть башен рубленых. Под четырьмя башнями подклеты теплые, а под пятою башнею поварня... а поставил острог игумен своими одними крестьяны для осадного времени — немецких людей приходу»⁵.

В 1587 году в связи с вестями о приближении «немецких людей» в Кеми и Сумах было набрано в Сумский острог 1000 ратников. В следующем году гарнизон острога получил новое подкрепление; на защиту острога царь послал отряд из 100 каргопольских пищальников под командованием Григория Викентьева⁶.

Создавая оборонительные укрепления в Поморье, Иван Грозный особенно выделял Соловецкий монастырь, занимавший важную стратегическую позицию. Не зря интервенты с овладением Соловецкого монастыря связывали успех всех своих военных операций. Кроме отмеченных случаев, летопись Соловецкого монастыря сообщает о почти ежегодной помощи со стороны Москвы для усиления обороноспособности Соловков. В 1590 году из Москвы были получены четыре медные полоторные пушки, четыре затинные пищали, 62 пуда пороха и столько же свинца. Через два года монастырю было передано девять затинных пищалей и к ним 1360 свинцовых и 1600 железных ядер. Еще через год присланы две медные полоторные пушки. К этому же времени было закончено строительство крепостных стен.

Иван Грозный принимал меры для укрепления крайних северо-западных рубежей, строил острожки по реке Коле. Даже Штаден (начало

¹ Иван Лепехин. Ук. соч., IV, стр. 67.

² А. А. Савич. Соловецкая вотчина XV—XVI вв., стр. 56.

³ ЛОИИ, ф. Собрание рукописных книг, № 55, л. 110. В Соловецкой летописи сказано, что крепость была построена в 1584 году. Она была каменной, восьмиугольной. Каждый угол венчала круглая башня с тремя бойницами. Стены и башни сложены из дикого неотесанного камня, среди которого была глыба огромной величины (Чертеж Соловецкой крепости см. на стр. 91).

⁴ ЛОИИ, ф. Собрание рукописных книг, № 55, л. 110 об.

⁵ А. А. Савич. Ук. соч., стр. 57.

⁶ ЛОИИ, ф. Собрание рукописных книг, № 55, л. 110 об.

80-х годов XVI века), всячески старавшийся преуменьшить способность русских к сопротивлению, вынужден был признать, что царь Иван серьезно укрепляет Колу. С этой целью три года назад, писал Штаден, царь Иван позволил богатым купцам Якову и Григорию Строгановым, владельцам Великой Перми и Соли Вычегодской, ловить рыбу на Мурманском море и держать в Коле своих промышленников, взяв с них слово, что они на свои деньги построят там несколько острогов. Когда Штаден уезжал из России, строительство Кольских острогов находилось в полном разгаре¹.

В обороне Севера особо следует отметить участие простого народа; набеги шведских и норвежских отрядов неоднократно удавалось предупредить благодаря бдительности поморских крестьян. В 1590 году пустозерец Василий Семенов Опарин, услышав об очередном шведском набеге, явился в монастырь и сообщил игумену о том, что «подымаютца немецкие люди на Маселгу, на Переволок идут, на Поморские места»².

Это своевременно полученное известие позволило монастырю до подхода врага собрать отряд стрельцов под командой воеводы Степана Колтовского и служки Казарина Семенова. Кроме того, монастырь нанял 74 ратника. В обороне монастыря и в отражении набега шведов принимали участие донские казаки³. Разгромив шведов под стенами монастыря, Колтовский совершил успешный поход в «Кайнейские немцы» и, по всей вероятности, имел бой со шведами, так как в расходной книге монастыря имеется упоминание о Третьяке, раненном в ногу во время схватки, а также о шведских пленных, доставленных в монастырь и отправленных затем в Москву.

Созданная при Иване Грозном и его преемниках система северных оборонительных укреплений явилась серьезной преградой для тех, кто не считаясь с интересами Руси, пытался захватить морской путь в Сибирь.

Позднее, в 1616—1619 годах приказами царя Михаила Федоровича под страхом жестокого наказания был запрещен морской путь из Белого моря на Обь, чтобы «немецкие люди от Пустоозера и Архангельского города в Мангазейю дороги не узнали». Одновременно властям Архангельска, Колы и Пустозерска предписывалось препятствовать иностранным плаваниям к новоземельским проливам и в Сибирь, а также вести торговлю в Поморье (кроме Архангельска и Колы). В наказной памяти (июнь 1649 года) гостю Василию Федотову, головам Ивану Мельцову и Денису Петрову упоминалось, что приказано было «преж сего и ныне в Поморских волостях, опричь Кольского острогу кораблям приставать не велено... от Архангельского города отписати от себя в Кевролу, и на Мезень, и в Пустоозерский острог, и в Варзугу к приказным людям и в иные поморские волости к старостам и целовальникам, которые корабли в те поморские волости придут, и они б тем кораблем в тех волостех приставать и торговать с немцы руским людям никому не давали, а велили б итти кораблем к Архангельскому городу к корабельной пристани»⁴. Особенно подчеркивалось, чтобы двиняне «на пустых берегах с немцы, опричь Архангельского города, никакими товарами не торговали и пристаней новых нигде отыскивать не давали».

Особую тревогу русского правительства вызывало то, что «из Заморья к Архангельскому городу приезжают торговые немцы, а у них те на кораблех многие люди и наряд корабельный многой». Поэтому гостю

¹ См. Штаден, Ук. соч., стр. 63.

² ЦГАДА, ф. Соловецкий монастырь, № 5, расходные книги 7098 г.

³ Там же, л. 81 об.

⁴ ДАИ, т. III, № 55, стр. 196.

Василию Федотову и головам предписывалось, чтобы они на те корабли ходили сами и «того разсматривать накрепко, сколько на тех кораблях пушек, для чего пришли... нет ли на тех кораблях ратных людей»¹.

Решительные меры к пресечению иноземного мореплавания в арктических водах обязан был принять пустозерский воевода. В наказе от 10 марта 1647 года воеводе Семену Обьедову сказано: «По государеву цареву и великого князя Алексея Михайловича всея Руси указу, всяким иноземцом велено приходить на кораблях торговать к двинскому устью, к Архангельскому городу, а инде нигде ни в которых местах торговым иноземцом приставать не велено. А преж сего бывало захаживали корабли и в Пустоозеро. А ходят немцы в тое сторону не для торговли, для отыскивания дорог: и Семену, будучи в Пустоозерском остроге, того беречь накрепко и кораблем никаким приставати и торговати не давать, и мимо Пустоозерской острог на кораблях никаких людей к Сибирской стороне отнюдь никакими мерами не пропускати, а отказывать велети... а в Пустоозерском остроге приставать нечего для и торговати им не с кем, место пустое, поставлено для опочиву Московского государства торговых людей, которые ходят из Московского государства в Сибирь торговать, а иноземцом тут приезжать не для чего и торговать не с кем, и они б шли назад»².

Были приняты также меры по охране от возможного военного нападения устья Северной Двины. Иностранным военным кораблям, сопровождавшим торговые караваны, было запрещено входить в устье Двины. Это запрещение строго соблюдалось вплоть до 1687 года, когда голландцам, наконец, удалось получить разрешение на проводку своих судов к Архангельску³.

Каждый входивший в устье Северной Двины иностранный торговый корабль подвергался тщательному осмотру, во время которого выяснялось его военное оснащение и наличие военных команд. Двинским воеводам дано было право стрелять без предупреждения в каждый иностранный корабль, бросивший якорь вблизи Архангельска с поднятыми парусами. В «Докладной выписке о производстве торговли в Архангельске» по этому поводу сказано: «А буде не спустят парусы и челом не ударят, и их по парусам с города бьют из пушек»⁴.

Необходимость защиты устья Северной Двины диктовалась той опасностью, которая создавалась каждый раз, когда туда приходили морские караваны западноевропейских стран. О реальности этой опасности хорошо сказано в одном официальном правительственном документе 1646 года. К Архангельску, говорилось в этом акте, в ярмарочное время «можно приходить тремя или четырьмя кораблями морским воровским разбойникам, и все торговые корабли понять (захватить. — М.Б.) или запалить, и русские суды понять и запалить, и из пушек все торговые дворы и город зажечь...»⁵. Авторы документа ссылались на многочисленные факты нарушения международных прав иностранными кораблями, заходившими в Архангельск. «Наперед сего, — говорилось в том же документе, — многожды бывало, что через город стреляли и всякое дурно от них бывало».

В «докладной записке» царю Алексею Михайловичу кто-то из архангелогородцев предложил проект укрепления Двины, мотивировав его тем, что на «устьях Двинских стрельцы на карауле немногие люди, а

¹ ДАИ, т. III, № 55, стр. 197.

² Там же, № 19, стр. 85.

³ ЛОИИ, ф. Голландские резиденты. Письма Келлера, № 201.

⁴ ДАИ, т. IV, стр. 142.

⁵ Там же, т. III, стр. 64.

крепостей никаких нет». Он советовал царю преградить доступ в Двину, перекинув через ее течение цепи и «езде наплавных надолбы на якорях, чтоб без ведома и без пропуска под город корабли не приходили; а для крепости надобно на Двинском устье устроить надолбы наплавные, и сомкнутые чепми железными и поставить на якорях, а у тех надолб, чтоб великий государь указал быть для оберегания на караулах сотни-кам стрелецким и стрельцам с пушками».

Проект постройки Двинской крепости был осуществлен лишь в начале следующего века.

Подводя итог сказанному, необходимо прежде всего отметить безуспешность попыток западноевропейских мореплавателей на протяжении XVI—XVII веков открыть Северо-восточный проход. Вместе с тем значение западноевропейских арктических экспедиций заключается в том, что они ознакомили широкую общественность Запада с Арктикой, с ее природой, доставили достоверные сведения о ней, нанесли на географическую карту посещенные ими острова Баренцова моря. В политическом плане западноевропейские экспедиции знаменовали собой борьбу между крупнейшими европейскими державами — Англией и Голландией — на морских арктических путях. Оживление экспедиционной деятельности этих государств в Арктике следует считать одним из весьма ярких проявлений торговой войны за колонии, за рынки сбыта, ареной для которой служил весь земной шар. Эта борьба не могла не задеть кровные интересы русского государства на севере. Попытки балтийских соседей Руси — Швеции и Дании — интервенцией решить вопрос об обладании Русским Севером и морскими торговыми путями на Восток кончались провалом. Русский народ грудью отстоял свои северные рубежи и нанес сокрушительное поражение интервентам. Тем самым Русь сохранила за собой острова Белого и Баренцова морей и твердой рукой закрыла новоземельские проливы для иностранных судов, пытавшихся проникнуть в Сибирь.

Значение этого периода в истории Северного морского пути заключается в том, что именно тогда решился вопрос о России, как великой морской державе на Севере.



ГЛАВА 5

ЗНАЧЕНИЕ ПРИСОЕДИНЕНИЯ СИБИРИ К РУССКОМУ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОМУ ГОСУДАРСТВУ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

В XVI—XVII веках Русское централизованное государство осуществило присоединение громадной территории на востоке — Сибири, страны, превосходящей по своим размерам Северную и Центральную Америку, вместе взятые.

В ходе присоединения коренным образом изменились сами представления о Сибири и ее северных пределах, в частности, о протяженности береговой линии Азии, омываемой водами Северного Ледовитого океана. Существовавшие до того фантастические представления о стране льдов постепенно уступили место новым, более верным понятиям. Это особенно ярко прослеживается на картографическом материале. Еще в XV—XVI веках карты Арктики в большинстве своем строились на фантастических предположениях. Карты Арктики и Севера XVII—XVIII веков, будучи основаны на данных русских географических открытий в Сибири, в значительной степени утрачивают свой прежний фантастический характер, а очертания территорий приобретают постепенно все более реальное изображение. Уже одно это свидетельствует о том, что присоединение Сибири к русскому государству явилось выдающимся событием в истории географических открытий.

С присоединением Сибири развернулось освоение этой громадной территории, в ходе которого русские люди изучили многие природные богатства Сибири, описали отдельные ее части и составили карты. В Сибирь переселялись русские крестьяне, там возникло земледелие. Русские рудознатцы исходили всю Сибирь в поисках драгоценных металлов, железа, соли, слюды, янтаря, жемчуга и т. д. В ряде мест им удалось наладить солеварение, добычу меди и железа. В освоении сибирских таежных и тундровых районов с исключительной силой проявилось трудолюбие, присущее простому народу. А. И. Герцен, подчеркивая эту сторону деятельности первых сибирских насельников, писал: «Горсть казаков и несколько сот бездомных мужиков перешли на свой страх океаны льда и снега, и везде, где оседали усталые кучки в мерзлых степях, забытых

природой, закипала жизнь, поля покрывались нивами и стадами, и это от Перми до Тихого океана»¹.

Одновременно с развитием промыслов и торговли было положено начало плаваниям по наиболее крупным водным артериям — рекам Оби, Енисею и Лене, а также сибирскому полярному мореплаванию. Русские люди не только коренным образом изменили прежние представления на отдельных участках арктических морей. Этот факт приобретает еще большее значение, если учесть, что почти одновременно аналогичные попытки были предприняты крупнейшими морскими державами Европы — Англией и Голландией, но результаты их деятельности были ничтожны; англичанам и голландцам удалось достигнуть лишь исходных пунктов, откуда начинались морские походы русских в Сибирь.

Вслед за походами в отдаленные районы Сибири на многочисленных ее реках возникло судостроение, о чем будет подробно сказано ниже (см. главу 12).

Судостроение было занесено сюда из Центральной России, точнее из русского Поморья, и достигло значительного развития. В расчете на длительные и опасные плавания среди льдов морские суда строили из крепкого дерева, «ушивали» железными гвоздями, оснащали «посконой доброй». В море их вели по компасу и самодельным картам.

Русским мореходам и землепроходцам большую помощь оказали проводники — «вожи» из местного населения, хорошо знавшие пути в «новые землицы».

Походы русских в Сибирь привели к открытию племен и народностей Сибири, до тех пор не известных в Европе. Несмотря на их отсталость эти племена и народности располагали своей самобытной материальной и духовной культурой. В письменных показаниях открывателей Сибири сплошь и рядом встречаются ценные сведения о быте, верованиях, хозяйственной деятельности и вообще обо всем том, что касалось местного населения. Русские первооткрыватели Сибири были и первыми ее этнографами.

В главе I было отмечено, что самые ранние поселения человека в Сибири относятся к эпохе палеолита и что, совершенствуя орудия труда и формы своего примитивного хозяйства, ее обитатели постепенно перешли, в особенности с появлением металла, на более высокую ступень развития, к патриархальному роду. В первые века н. э. из среднеазиатских степей, Монголии и Китая на территорию Сибири, в том числе и на ее север, двинулись скотоводческие племена, смешавшиеся с населением, пришедшим сюда раньше. В результате образовалось большинство племенных объединений Сибири, переросших затем в народности. К приходу русских коренное население жило патриархально-родовым строем, в чистой форме сохранившимся, однако, лишь у северо-западных и северо-восточных племен. У более южных скотоводческих племен под воздействием отчасти торговли с Россией, а также культурного общения с феодальным Китаем и Средней Азией возникал общественный строй с зачатками классовых отношений.

Западную Сибирь населяли татары, жившие между Тоболом и Иртышом, манси (вогулы), осевшие на левых берегах Оби и Иртыша и по притокам Тобола (Конде, Тавде), а также ханты (остяки), занимавшие среднее течение Оби, и ненцы, кочевавшие в Обской и Енисейской тундрах.

¹ А. И. Герцен, Соч., т. VI, Спб., 1905, стр. 222.

Наиболее развитыми из них являлись манси, ханты и татары. Манси жили в лесных районах горного Урала, богатых пушным зверем, охота на которого составляла главное их занятие. Знали они и зачатки земледелия. Ханты же, наоборот, главным образом занимались рыбной ловлей; охота на лесного зверя имела в их хозяйстве второстепенное значение. Племена вели между собой меновую торговлю, усилившуюся с приходом русских.

Наиболее отсталой частью населения Западной Сибири были ненцы. Они занимались охотой на оленя и песца, а по берегам рек — рыбной ловлей. Некоторая изолированность ненцев от остальных племен Сибири стала изживаться в результате развития торговли с русскими. Объединение ненцев не пошло дальше рода, внутри которого складывалось имущественное неравенство.

Еще более пестрой была картина расселения коренных племен и народностей в Восточной Сибири. В таежных районах, расположенных на восток от Енисея, вплоть до Охотского моря, и от Ледовитого океана до Забайкалья расселились тунгусы (эвенки и эвены), основным занятием которых была охота на пушного зверя. Они вели кочевой образ жизни, питались кореньями, рыбой и мясом диких зверей. Южные тунгусы занимались скотоводством. Тунгусские роды входили в племенные объединения. Будучи прирожденными лесными охотниками, они оказали большую помощь русским при продвижении на Восток.

Наиболее развитыми народностями Восточной Сибири были буряты, дауры и дучеры.

По среднему течению Лены жили якуты, сыгравшие большую роль в географических открытиях на Северо-Востоке. Привлекая труд рабов (патриархальные рабы), тойоны (главы родов) вели скотоводческое хозяйство. Богатство якутской родоплеменной знати создавалось также частыми грабительскими набегами военных дружин на соседние роды и племена. Оказав первоначально сопротивление казачьим войскам, в дальнейшем тойоны целиком перешли на службу к царизму, помогавшему им эксплуатировать неимущее население. Союз родоплеменной знати с царизмом наблюдался не только у якутов; он был одинаково характерен для всех племен и народностей Сибири.

По сравнению со своими соседями якуты стояли на более высокой ступени развития. Они знали некоторые виды ремесел, в частности кузнечное дело, умели добывать железо. Летом якуты жили в берестяных юртах (во время сенокоса и рыбной ловли), а зимой — в более или менее постоянных деревянных постройках. Основой общественной организации якутов являлась семья. Следующим делением был род и родоплеменные группы. По русским источникам к 30-м годам XVII века у якутов насчитывалось 70 племенных названий. В каждом из племен было от 500 до 900 взрослых мужчин. С приходом русских у якутов значительно быстрее пошел процесс образования классов.

Из северо-восточных племен наиболее отставшими в своем общественном развитии были юкагиры, чукчи и коряки.

Юкагиры кочевали в омываемой северо-восточными морями береговой полосе от устья Лены на западе до устья реки Анадырь на северо-востоке. Многочисленные их племена занимали северную часть лесной полосы бассейнов рек Яны, Индигирки, Алазеи, Колымы и Анадыря. Занимались юкагиры главным образом звероловством и рыболовством. Родовой строй у юкагиров до прихода русских сохранился в неприкосновенности. Только после ознакомления у русских с хлебом, деньгами и различными товарами, с более совершенными видами охоты и промысла в среде юкагиров появились зачатки имущественного неравенства. Одна-

ко и после этого процесс классового образования у них шел крайне медленно, так и не завершившись до Великой Октябрьской социалистической революции.

Хорошо зная побережье Ледовитого океана, юкагиры оказали большие услуги русским мореходам в открытии «новых земель». В документах XVII века имеется немало сведений об участии юкагирских «вождей» в предпринятых в те годы походах русских.

Наиболее воинственным из племен Крайнего Северо-Востока являлись чукчи. Главным их занятием были оленеводство, промысел кита, моржа и рыбная ловля. Природные условия Чукотского полуострова — неприступные горные кряжи, скалистые берега, пересеченная многочисленными речками местность — позволяли чукчам в течение длительного времени сохранять независимость от русского государства. Надо также отметить, что при отсутствии в тундре Чукотского полуострова пушного зверя русских промышленников этот район мало привлекал. Это создало для Чукотского полуострова и его населения особые условия.

Позднее царское правительство под предлогом защиты «ясашиного» населения окружило чукчей кордоном укреплений, в которых держало большие по тем временам гарнизоны.

На Камчатке и на побережье Охотского моря (Пенжинский залив) расселились камчадалы и коряки, сохранившие у себя родовой строй. Летом коряки жили в юртах, крытых шкурами зверей, а зимой — в землянках, засыпанных сверху дерном и корой. Они не знали железа и орудия изготовляли из кости, камня и дерева.

Во многих случаях коренное население играло выдающуюся роль в освоении северных окраин Сибири и в развитии правильных географических представлений. Занимаясь морскими промыслами, местные жители во многих местах проникли на побережье Ледовитого океана задолго до появления русских. Это относится, например, к таким районам, как



Поселение юкагиров на севере Якутии

Рисунок рисовальщика экспедиции Биллинга—Сарычева Луки Воронина (1785—1794). Архив Морского картографического института в Ленинграде

Байдарацкая губа Карского моря, Гыданский полуостров, устья Енисея, Пясины, Яны, Индигирки, Алазеи и Колымы. На этих участках с появлением промысловых стоянок было положено начало освоению Севера. Свой трудовой опыт и знания Севера местное население передало русским торговым и промышленным людям.

Местное население накопило, например, огромный опыт в области транспорта, приспособленного к условиям Севера. Ненцы и эвенки, якуты и юкагиры к приходу русских отлично освоили нартовый транспорт; на нартах были проложены первые пути через горные перевалы, в глухих таежных и тундровых районах, по которым местное население провело русские отряды в самые отдаленные места.

Существенное значение имело то, что местное население активно помогало русским при организации торгово-промысловых и служилых экспедиций доставкой продовольствия, одежды, средств передвижения, а также, как отмечалось, выделяя опытных, хорошо знающих край людей («вожжей»).

Таким образом, в первоначальном освоении севера Сибири участвовало как пришлое русское, так и местное, аборигенное, население.

Не приходится говорить, что в процессе совместной трудовой деятельности и хозяйственного освоения Сибири проходило тесное общение русского народа с сибирскими племенами и народностями, на много веков отставших от него в своем социально-экономическом и культурном развитии.

Русские крестьяне познакомили местное сибирское население с земледелием, торговые и промышленные люди — с более совершенными методами охоты и промысла, с деньгами и товарами, с судостроением и ремеслами, которые им ранее не были известны, служилые люди — с огнестрельным оружием. В сближении и общении народов особенно видна прогрессивная роль присоединения Сибири к Русскому централизованному государству.

Присоединение Сибири к России явилось одним из ярких и важных моментов организации всероссийского рынка. Вывоз сибирской пушнины — первого товара, с которым выступила Сибирь на внутреннем и внешнем рынках, — исчислялся миллионами рублей, а доходы от одной «государевой соболиной казны» второй половины XVII века составляли треть всех доходов русского государства.

Не касаясь здесь вопросов присоединения Сибири к русскому государству, прямо не относящихся к теме данной работы, следует сказать несколько слов о роли царизма.

Ставя задачу покорения народов Сибири, эксплуатацию их, царизм нес им угнетение и бесправие. Колонизаторская политика царизма по существу приводила к консервации первобытно-общинных и феодальных отношений у народностей и племен Сибири. Царя и его приближенных, сибирских воевод и более мелких чиновников интересовал в Сибири прежде всего сбор ясака, которым были обложены все без исключения племена. Непосильный налоговый гнет, незаконные поборы, грубое издевательство над задавленным нуждой коренным населением — вот что определяло политику царизма в Сибири. Наиболее крупные административные реформы XVII—XIX веков проводились с единственной целью обеспечить регулярное поступление ясачного сбора. Нередко при подведении под «высокую царскую руку» новых народностей царская администрация прибегала к насилиям и оружию. Восстания угнетенных и доведенных до отчаяния людей жестоко подавлялись. Нередко вместе с хантами, манси, татарами, эвенками, юкагирами и другими народностями против царизма выступали русские поселенцы, пашенные крестьяне,

ремесленники, промышленники и даже казаки. Крепостные порядки, феодальный гнет были для всех них одинаково ненавистны.

Стремление к расширению пределов русского государства на Восток вытекало из самого существа классового государства.

В отношении Сибири такое расширение русской государственной территории на первых порах преследовало задачу ликвидации Сибирского татарского царства как остатка татаро-монгольского ига. В дальнейшем присоединялись земли, населенные племенами, не знавшими государственности.

Русское централизованное государство включало эти земли в свой состав по праву их первооткрытия.

Вместе с тем на присоединении к русскому государству Сибири не мог не сказаться массовый, народный характер движения за Урал.

Как уже отмечалось выше, сведения о зауральских землях, богатых пушным зверем, проникли на Русь в глубокой древности. В результате похода 1499—1500 годов в состав Русского централизованного государства на некоторое время вошла часть Западной Сибири. В официальных документах этого времени засвидетельствовано, что сибирский татарский хан платил дань Москве. Так, в грамоте 1557 года говорится, что сибирский хан Певгей обязан был платить московскому царю ясак соболями, а жители Сургутского уезда (Западная Сибирь) — ежегодно вносить по соболю с человека. О сибирской дани упоминают также русские летописи под 1557 и 1558 годами¹. Однако степень подчинения сибирских народов Москве в то время была скорее номинальной, чем фактической. Время от времени сибирские ханы выходили из повиновения, изгоняли московских сборщиков дани и их войска. До второй половины XVI века за «Камнем» удалось побывать лишь отдельным русским отрядам².

Коренным образом положение изменилось к концу царствования Ивана Грозного. Именно в это время началось народное движение за Уральский хребет, приведшее к великим открытиям в Азии.

Причины массового переселения в Зауралье лежали в самом существовании социально-экономических и политических процессов, протекавших внутри Русского централизованного государства. Постепенное объединение ранее разрозненных феодальных удельных областей в одно экономическое целое все сильнее и настойчивее давало о себе знать. Во второй половине XVI века наблюдались значительный рост товарно-денежных и оживление рыночных отношений. Оживление торговли и вообще экономической жизни толкало людей на поиски новых источников обогащения — за Урал, в Сибирь.

Немалое значение имело установление крепостного права в тех областях, которые располагались на подступах к Сибири.

Спасаясь от гнета князей и бояр, крестьяне центральных областей непрерывно бежали в Поморье и на Северный Урал. Еще в XVI веке

¹ В царском титуле 1558 года имеется указание на вхождение сибирских земель в состав России. В соответствующем месте этого титула сказано: «Обдорский, Кандийский и всех сибирских земель повелитель Северной стороны» (Г. Ф. Миллер. История Сибири, т. I, стр. 208), а в титуле 1563 года было прибавлено «Удорский, Кандийский и всей Сибири» (там же). В царской грамоте 1569 года Елизавете Английской этот титул писался с еще большим ударением на обладание Сибирскими землями: «Югорской, Пермской, Вятцкой, Удорской, Обдорской, Кандийской и всей Сибирской земли и северных стран повелитель» (ЛОИИ, ф. рукописи Гамеля, т. 38, стр. 3452).

² См. А. Х. Лерберг. Исследования, служащие к объяснению древней русской истории, СПб., 1819.

они густой полосой расселились по Печоре, Северной Двине и Сухоне, где, как уже отмечалось, выросли крупные торгово-промышленные поморские города — Холмогоры, Вологда, Устюг Великий, Пустозеро, Кеврола.

Отсюда, из уральских и поморских городов, и началось движение «встреч солнцу» — на восток, в легендарную, баснословно богатую соболями Сибирь. Первыми шли туда смелые и предприимчивые промышленники и торговые люди. Вслед за ними двинулись и служилые люди — казаки.

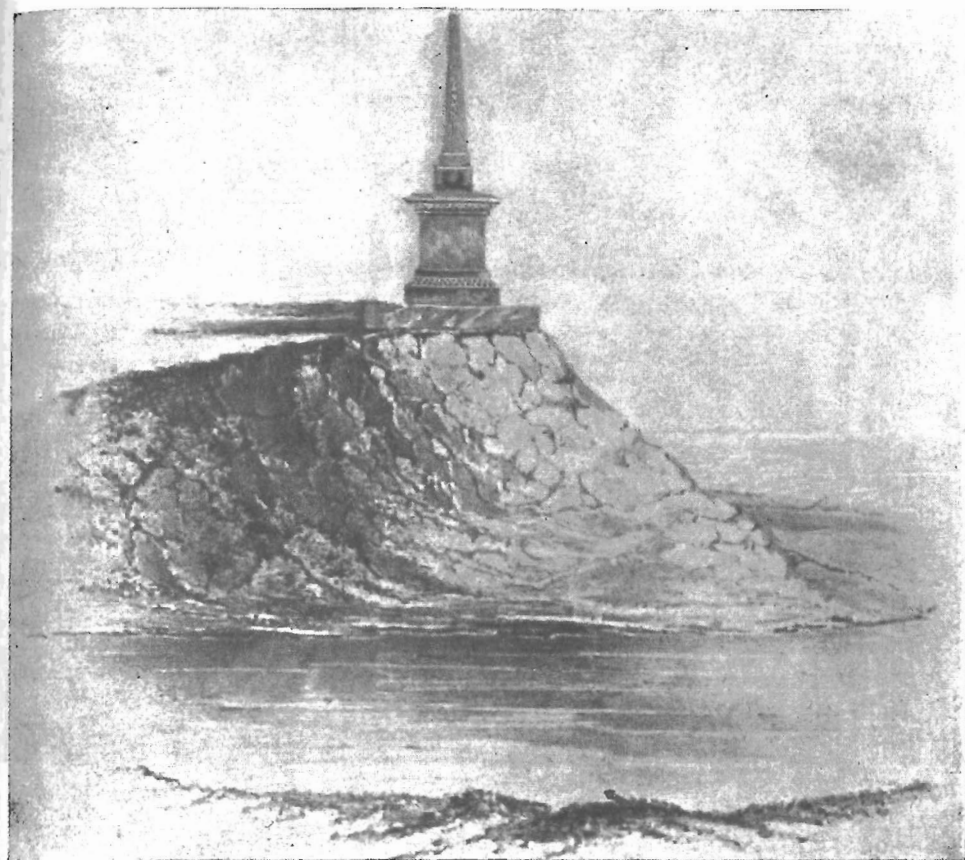
Победы Руси над Казанским и Астраханским татарскими ханствами, а также разгром удельного боярства укрепили русское многонациональное государство и превратили его в сильную державу, что неизбежно сказалось и в укреплении его международного положения. В этот же период Москва установила через Белое море регулярные торговые связи с западноевропейскими странами — Англией и Голландией. На архангельском рынке все больше рос спрос на сибирскую пушнину, в частности на соболя, ценившегося весьма дорого. Меха шли не только на запад, но и в восточные страны. Спрос на пушнину также толкал население северных областей Руси на организацию далеких походов в Сибирь и служил одной из причин великого движения за Урал.

Вслед за народом сюда двинулись и царские войска (казаки).

В 1579—1581 годах Ермак, находившийся на службе у богатых купцов и промышленников Строгановых, с небольшой дружиной напал на Сибирское татарское царство Кучума, выдлившееся в непрочное самостоятельное государство после распада Золотой Орды. Поход Ермака неожиданно увенчался полным успехом. Вассалы Кучума, мурзы и беи, при первых же его поражениях стали переходить на сторону Ермака. Брошенный татарской знатью Кучум с населением своей столицы Кизыл вынужден был покинуть Сибирь и отойти в степи. Однако укрепиться на берегах Иртыша русским тогда не удалось. Собрав новые силы, татары возобновили борьбу, во время которой русские были оттеснены, а Ермак погиб в одной из схваток. После гибели Ермака Сибирское царство вновь захватили сыновья и племянники Кучума. И все же значение похода Ермака было огромно. Этот поход положил начало присоединению Сибири к русскому государству, великим русским географическим открытиям в Азии.

Эпизодические военные походы не могли обеспечить присоединения огромных сибирских территорий к русскому государству. Правительство понимало это. Настало время начать планомерное освоение и заселение Сибири. По великому «черезкаменному» сибирскому пути и дальше по мере продвижения русских вглубь Сибири стали строиться опорные пункты, возникали городки, острожки и зимовья, заводились пашни.

Еще в 1586 году московские воеводы Василий Сукин и Иван Мясной zaloжили на правом берегу реки Туры четырехстенный город Тюмень. Через год царь Федор Иванович прислал в новую сибирскую крепость 500 служилых людей — казаков. Тогда же письменный голова Данила Чулков по царскому приказу отправился с отрядом на Иртыш и близ татарского города Искер основал другой город, который стал называться Тобольском, по имени реки, на берегу которой он стоит. Вначале Тобольск состоял из небольшого деревянного укрепления и нескольких построек для казаков, но вскоре он был превращен в местопребывание главных воевод всей Сибири, руководивших подчинением сибирских племен Московской державе. Положение Тобольска оказалось весьма выгодным, так как с Тобола шел прямой путь на Иртыш, приток Оби.



Памятник Ермаку в Тобольске
Рисунок конца XIX века

В то же время Тобольск находился вблизи города Тюмени, от которого он вначале зависел.

В 1592 году было решено срубить три новых города: на северном берегу реки Тавды — город Пелым; в низовьях Оби, на левом берегу реки Сосьвы, в центре вогульских и остяцких волостей — город Березов; в среднем течении Оби — город Сургут. Строительство этих городов окончилось через два года. В 1594 году на реке Таре был построен одноименный город, ставший центром большого уезда. Через Тару к Оби проходил старинный сибирский тракт на Бухару, по которому ежегодно передвигались купеческие караваны, увозя в Среднюю Азию пушнину и моржовую кость и доставляя на Русь шелка и ковры, пряности, серебряные и золотые изделия. Наличие этих опорных пунктов позволило московским воеводам разбить остатки орд Кучума.

В последующие годы возникли другие города. В 1596 году на реках Кеть и Тымь был основан город Нарым, в 1598 году — Верхотурский острог, превратившийся в крупный город на удобном тракте, идущем в Сибирь из Соликамска. Как указывают документы, Верхотурский тракт был тщательно вымощен. В дальнейшем по нему шли главные торговые караваны. Верхотурье превратилось в крупный таможенный центр. Здесь имелся большой гостинный двор¹.

¹ См. Г. Ф. Миллер. История Сибири, т. I, стр. 306.



Верхотурский острог

Из книги Н. Витсена „Noord en Oost Tartarye“, 1705

Вслед за Верхотурьем московские воеводы zaloжили города Туринск (1600), Томск (1604), а в земле кузнецких татар на реке Томи — город Кузнецк.

Поморские крестьяне, принесшие с собой хлебопашество, рассеялись по всей Западной Сибири вдоль берегов крупных рек. К концу XVII века только в Западной Сибири насчитывалось 11 тысяч русских крестьянских семей¹.

С выходом русских на Енисей закончился первый этап присоединения Сибири.

Второй этап приходится на 20 — 90-е годы XVII века, когда, продолжая великое движение к берегам Тихого океана, русские люди присоединили остальную часть Сибири, включая Камчатку.

В 1619 году было образовано Енисейское, а в 1638 году — Якутское воеводство; в их состав вошли почти все земли Восточной Сибири. Здесь возникли города и остроги, военно-стратегические пункты. Опираясь на них, царизм подчинил себе многочисленные племена.

Руководя движением на Восток, правительство вместе с боярской думой с первых же шагов приступило к созданию центральных и местных учреждений по управлению новыми территориями.

Со времени Ивана Грозного сибирские дела находились в распоряжении приказа Казанского дворца — центрального учреждения по

¹ В. И. Шунков. Очерки по истории колонизации Сибири в XVII и начале XVIII вв., М.—Л., 1946, стр. 9.

управлению казанскими татарами. При Михаиле Федоровиче возникло новое центральное учреждение по управлению Сибирью — Сибирский приказ. С ведома царя и боярской думы Сибирский приказ назначал и смещал воевод, перемещал войска, казаuchy и стрелецкие части, пополнял гарнизоны, ведал сбором ясака и т. п. Сибирскому приказу были подчинены все дела, относившиеся к Сибири. Во главе приказа стоял назначаемый царем боярин или окольничий с товарищами. Между приказами и воеводами поддерживалась непрерывная переписка. Воеводы посылали в приказ челобитные и отписки о текущих делах, а приказ от имени царя направлял воеводам наказные памяти и грамоты.

Местное управление Сибирью строилось по типу центрального. В начале всей Сибирью управлял тобольский воевода. Он рассылал по острожкам и зимовьям приказчиков, сборщиков дани. К 20-м годам XVII века в Тобольском воеводстве было образовано несколько уездов: Березовский с центром в городе Березове, Тобольский, Мангазейский, Томский и др.

Сибирь с ее богатствами стала частью единого централизованного государства и связала себя тысячами нитей с судьбой России, с судьбой всего русского народа. Уже через столетие после присоединения Сибири основными ее жителями были русские — торговые, промышленные и служилые люди, пашенные крестьяне, царевы прибытчики.

В XIX веке Сибирь стала русской территорией не только по количеству русского населения, но и по характеру основного хозяйственного уклада.



ГЛАВА 6

МАНГАЗЕЙСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ

В истории русского мореплавания в Сибири и в русской морской арктической культуре XVI—XVII веков одно из самых видных мест занимают мангазейские морские походы, развивавшиеся одновременно с походами поморов на Новую Землю и Шпицберген. Плавание в Мангазею связали два ранее разобщенных участка Северо-восточного морского прохода — пролегающие через юго-восточную часть Баренцева моря и через Карское море. Установление непосредственной морской транспортной связи Поморья с Обским Севером оказало значительное влияние и на развитие существовавших здесь с самых древних времен торговли и промыслов. Мангазейский морской ход приблизил этот далекий уголок Севера к государственным центрам Руси, к ее высокой культуре, способствовал экономическому оживлению края.

История Мангазеи — один из центральных моментов первого этапа присоединения Сибири к Русскому централизованному государству. Освоение Мангазеи во многом предопределило ход и направление продвижения русских отрядов на Сибирском Севере. Все это поясняет нам то обстоятельство, почему судьбы этой «златокипящей земли» привлекали внимание не только современников, но и позднейших поколений.

Вопросы истории Мангазеи не раз подвергались специальному рассмотрению¹.

Отсутствие достоверных сведений и надежных документов, к сожалению, не позволяет достаточно полно осветить ряд важных сторон истории города Мангазеи. Архив города почти целиком погиб до того, как началось систематическое изучение прошлого Сибири.

¹ См. П. Н. Буцинский. К истории Сибири. Мангазея. Мангазейский уезд (1601—1645 гг.). «Записки Харьковского университета», кн. 1, Харьков, 1893; Д. Н. Анучин. Город Мангазея и Мангазейская земля. «Землеведение», 1903, № 4, т. X; Б. Житков. Город Мангазея и торговый путь через Ямал. «Естествознание и география», М., 1903, № 5, А. М. Филиппов. Еще о Мангазее и торговом пути через Ямал. «Естествознание и география», М., 1903, № 8; С. Ф. Платонов. Строгановы,

Наиболее ценными являются изданные Археографической комиссией во втором и восьмом томах «Русской исторической библиотеки» дела о запрещении Мангазейского морского хода (копии Г. Ф. Миллера)¹. Особо следует отметить также архивные разыскания П. Н. Будицкого и С. В. Бахрушина. Собранный ими материал восполнил скудные сведения о Мангазее и в особенности о Мангазейском морском ходе. Эти материалы, однако, нельзя назвать ни первоисточниками, ни прямыми свидетельствами мореплавателей; это главным образом воспоминания о морских походах на реку Таз.

Несколько лучше обстоит дело с документами, освещающими таможенную и ясачную политику города Мангазее после запрещения морских рейсов на реку Таз; сохранились его таможенные и ясачные книги (последние в копии Г. Ф. Миллера). Однако до последнего времени оставались необследованными значительные по количеству и очень ценные источники, имеющиеся в архивах Сибирского и Казанского приказов. Только сейчас, после просмотра этих архивов, можно считать, что выявлено большинство дошедших до наших дней источников о Мангазее. В связи с этим появилась возможность полнее изложить историю мангазейского мореплавания.

Мангазейский морской ход Походы на реку Таз совершались обычно партиями состоятельных промышленников на морских судах — кочах, причем в отличие от кочей, которые ходили из Поморья на Новую Землю и Шпицберген, здесь были в употреблении суда небольших размеров, «малые кочи», удобные для перетаскивания через волоки Ямальского полуострова. Грузоподъемность их едва ли превышала 600—700 пудов. Переходы по морю совершались вдоль берега.

Морской ход начинался в устье Северной Двины или реки Кулой. Допрошенные в Мангазее перед самым запрещением морского хода, т. е. до 1619 года, 170 промышленников заявили, что «от Архангельского де города, из Холмогор и из Пинеги ходят они в Мангазею — на Кулойское устье (срезая полуостров Канин.— М. Б.) и на Канин Нос по Белому морю.— М. Б.) и мимо Колгуев остров и мимо Русской и Медынской завороты и Югорским Шаром мимо Местный остров и на Карскую (Байдарацкую губу.— М. Б.), в Мутную (Морды.— М. Б.) реку, через сухой волок на Зеленую (Се-Яга.— М. Б.) реку и в Обь (Обская губа.— М. Б.) да в Тазовское устье»². По словам тех же мореходов, при хорошей погоде кочи успевали покрыть расстояние от Архангельска до Байдарацкой губы в две недели, а «из Карской губы в Мутную реку, вверх по волоку в 5 дней». Перетаскивая суда через полтораверстный волок, мореходы направлялись по реке Се-Яга и дальше по морским губам в Мангазею. На плавание от реки Се-Яга до Мангазее уходило также две недели³.

Ермак и Мангазея. Сб. «Русское прошлое», т. III, II, 1923; С. В. Бахрушин. Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII веках, М., 1928, стр. 61—103; Его же. Мангазейская мирская община в XVII веке, «Северная Азия», 1929, № 1; Г. Д. Вербов. О древней Мангазее и расселении некоторых самоедских племен до XVII в. «Известия ВГО», т. 75, 1943.

¹ Эти копии составляют 545-й портфель Г. Ф. Миллера, хранящийся в ЦГАДА. В т. VIII РИБ опубликованы документы Сибирского приказа о постройке острога (заставы) в междуречье Мутной и Зеленой и о составлении чертежа сибирских земель. Эти документы были вновь изданы в сб. «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо-востоке Азии». Сост. Н. С. Орлова, М., 1951, док. № 6—8.

² РИБ, т. II, стр. 1062.

³ Там же, стр. 1051—1052.

Таким образом, все плавание от Северной Двины до низовий реки Таз занимало немного больше месяца, тогда как сухопутьем приходилось идти сюда иногда год. Неудивительно после этого, что среди поморов морской путь в Мангазею пользовался большей популярностью, чем сухопутно-речной.

Из речных северных путей, ведущих в Мангазею, было известно два: один шел от Устья Великого по Вычегде, Выми, Ухте, Ижме и Печоре (путь на Печору стал известен русским еще в XIII веке); другой путь начинался в Холмогорах, проходил по рекам Пинеге, Кулою, Мезени и ее притокам в Цильму (приток Печоры). Оба пути выходили на Печору, один из них шел вверх по Печоре и ее притоку, а затем волоком в реку Сось до отрогов Уральского хребта, где для зимовок в XVI веке был поставлен Роговой городок. От Рогового городка приходилось перебираться по узким ущельям на противоположный восточный склон хребта, к истокам другой реки Соби, откуда водный путь лежал на Березов и дальше в Мангазею¹. Другой более северный путь лежал по Печоре до ее притока реки Усы и по нему до отрогов Уральского хребта, затем рекой Харутой и оттуда в реку Синью, левый приток Оби.

К концу XVI века приток промышленных людей, шедших в Мангазею по этим сухопутно-речным трактам, значительно увеличился. В связи с этим по указу царя Федора Ивановича в 1595 году при впадении Соби в Обь для взимания пошлины был основан острог Носовой.

Судя по позднейшим данным, собранным на месте лейтенантом Дм. Овцыным (30-е годы XVIII века), славой торгового города на Оби (возможно, до построения Мангазеи) пользовался Надым², расположенный среди кочевьев ненцев, на полпути от Березова к Тазовской губе. Надым, как один из самых северных торговых пунктов Обско-Тазовского района, привлекал к себе внимание купцов выгодностью своего положения. О судьбе этого города, к сожалению, почти ничего неизвестно.

Необычным в Мангазейском морском ходе было, пожалуй, то, что мореплаватель встречал на нем множество всевозможных естественных препятствий. Мореход, решившийся идти по этому пути, должен был форсировать волоки, плыть по озерам и проливам, по бурным Обской и Тазовской губам, переходя от одного островка к другому, тогда как отправившись на Грумант или Новую Землю, он шел по морю, в родной для него стихии. Походы в Мангазею для поморов были заманчивым, но тяжелым делом.

Первый этап плаваний в Мангазею

Зафиксированные в документах второй половины XVI века походы русских поморов в Мангазею начались в обстановке нового подъема производительных сил и развития товарно-денежных отношений в русском государстве. Во многих местах крестьян с натурального оброка переводили на денежный, росла роль денег в феодальном хозяйстве. Усилившееся торговое общение между отдельными частями русского государства, развитие внутренней и внешней торговли, приходившееся как раз на это время, — яркий показатель переживавшегося в то время экономического подъема. Рост городов свидетельствовал о продолжавшемся процессе отделения ремесел от сельского хозяйства. Необычайно расширились ярмарки, среди которых ярмарка в Холопьем городке, кажется, была центральной.

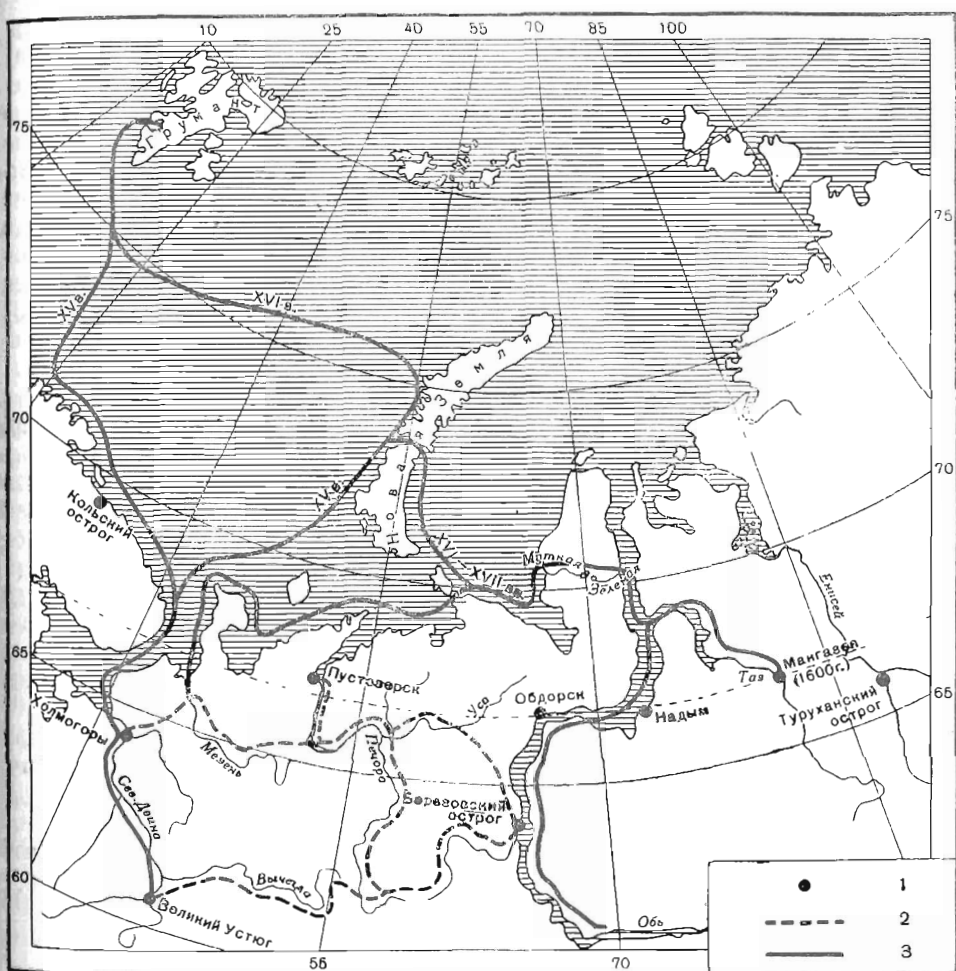
¹ Описание речных путей см. у С. В. Бахрушина «Очерки по истории колонизации Сибири», стр. 61 и др.

² ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 9, лл. 17—20.

Большие достижения имелись также во внешней торговле. С 50—60-х годов XVI века установились постоянные торговые сношения с Англией, Голландией и со странами Востока. Укрепление народного хозяйства позволило Ивану Грозному, опираясь на служилых людей, дворян, решительно расправиться с защитниками прежней феодальной автономии и нанести серьезное поражение сторонникам политического дробления страны, боярам. Все это привело к значительному усилению Русского централизованного государства. После взятия Казани и Астрахани и ликвидации постоянного очага татаро-монгольской опасности на всем своем протяжении была освобождена великая русская река Волга. Московское государство вплотную подошло к Сибири. Завязалась бойкая торговля со среднеазиатскими странами, в особенности торг мехами.

В этой обстановке походы в богатую пушшиной Мангазею приобрели особое значение.

Первые известия о промысловых экспедициях на Северный Урал и в Сибирь относятся к началу XVI века. Они совершались, по всей вероятности, не по морю, а по речным путям и горным тропам. В актовом



Пути продвижения русских на Шпицберген, Новую Землю и в Мангазею в XVI—XVII веках

1 — остроги и зимовья; 2 — сухопутные и речные пути через Урал; 3 — морские и полуморские пути

материале Антониево-Сийского монастыря имеется краткое упоминание «об югорском походе», предпринятом летом 1517 года состоятельными крестьянами монастыря Терентием и Григорием Цивилевыми совместно с Федором и Назаром Тимофеевыми¹. Поход, как видно из договоренности крестьян, намечался до вскрытия рек, в апреле.

Во второй половине XVI века начались и морские плаванья состоятельных поморских крестьян в Мангазею.

От конца века сохранилось известие о таком морском походе черносошных крестьян Двинского уезда Кузминых. В 1601 году Матрена Афанасьевна Кузмина подавала на имя царя Бориса Годунова «явку» (челобитную), в которой просила оказать помощь в ее бедственном положении. Она рассказала, что ее родные, отец и брат, в 1597 году задумали идти по морю в Мангазею и потратили на снаряжение все свои наличные средства. Очевидно, на обратном пути Кузмины попали в бурю и потерпели крушение («побило их море»)².

Отважными мореходами были поморы родом из Пинеги и Мезени — Иван Угрюмов и Федул Наумов, получившие хвалу от царя Бориса «за частые поезды в Мангазею»³. Выдающимся мореходом был также пинежанин Леонтий Иванов Шубин, по прозвищу Плехан, очевидно, состоятельный крестьянин-промышленник. Одно из его путешествий на реке Таз он описал сам. Летом 1601 года с группой товарищей в 35 человек, рассказал Плехан, вышли они на четырех кочах из устья Северной Двины «пособным морем с западу на восток, по левой стороне берегу, влево море, вправо земля, и шли до устья Печоры реки». Из-за встречных ветров и больших льдов они остановились в Пустозерске, откуда спутники Плехана по зимней дороге отправились через Урал; сам он остался в Пустозерске в ожидании новой навигации, с наступлением которой продолжал плавание. С ним шли москвитин Первый Тарутин, пустозерец Семен Исаков Серебряник, волочанин (житель волока Пинежского) Михаил Дурасов, пустозерец Архип Баженик, а также 40 других торговцев и промышленников⁴.

«Вышед на устье Печеры, — свидетельствует Плехан, — и пошли в Мангазею великим же морем-окияном, на урочище на Югорский шар; бежали парусом до Югорского Шара (около 275 километров. — М. Б.) два дни и две ночи, а шли на прямо большим морем, пересекая через губы морские». Будучи наблюдательным и пытливым человеком, Плехан примечал глубины и наиболее характерные явления. По его мнению, от устья Печоры до Югорского Шара морское дно очень неровное, «местами глубоко, а в иных местах мелко, в сажень, а в иных местах и суда вставают». Между тем в восточной части Баренцова моря глубины ровные и в среднем достигают 7—8 сажений. Из этого можно заключить, что Плехан, не рискуя оторваться от материка, шел близ берега, где, разумеется, морское дно крайне неровное.

Неровное дно («местами глубоко, а инде мелко») Плехан наблюдал и в проливе Югорский Шар. Все это лишний раз свидетельствует о том, что древние мореплаватели, совершая мангазейские походы, держались у самого берега.

От Югорского Шара кочи направились в Карскую (Байдарацкую) губу, а затем к реке Мутной, которая «пала в Нярзомское (Кар-

¹ ЛОИИ, ф. Антониево-Сийского монастыря, № 30, л. 1.

² Там же, ф. Акты до 1613 г., № П/1.

³ Акты исторические, т. II, стр. 27—28.

⁴ РИБ, т. II, стр. 1088 и др.

ское.— М. Б.) море с полуденной стороны. А река Мутная,— Плехан,— невелика, через мощно перебросить камнем, а река м. Затем, перетащив суда через волок на реку Зеленую, они направили в Тазовскую губу и прибыли в Мангазею к 1 октября.

Об острове Вайгач Плехан говорит, что этот остров каменный, леса на нем нет и «около его русские люди в Мангазею не ходят, потому что отошел далеко в море, да и льды великие стоят». Ямальский полуостров охарактеризован им как тундра: «на обе стороны место пустое... растет мелкий лес, в вышину четверть аршина, а зовут тот лес ярник». Научная ценность наблюдений Плехана невелика, но значение их надо видеть в том, что это были первые достоверные сведения о природе Карского моря и Ямальского полуострова.

В изменившейся в конце XVI века обстановке богатые пушные промыслы Мангазеи привлекли также внимание казны московского царского двора.

Оборонительные мероприятия русского государства на Обском и Енисейском Севере

таможенный контроль за торговлей поморов.

Конечно, подобное объяснение далеко не достаточно. Нельзя объяснить одними экономическими причинами посылку на Тобольский Север значительных контингентов войск, тем более в то тяжелое для Руси время, когда на страну надвигалась иностранная интервенция и вспыхнули антифеодальные крестьянские восстания, т. е. когда господствующий класс крайне нуждался в войсках. Несомненно, покорение ненцев можно было отложить до более спокойного времени. Между тем со стороны московских властей при продвижении на Сибирский Север наблюдались явная торопливость, необычная настойчивость и стремительность. Это убеждает в том, что строительство северо-сибирских острогов было связано не столько с экономическими причинами, сколько со стремлением обезопасить русские территории от возможного их захвата западноевропейскими торговыми компаниями. Заодно устанавливался таможенный контроль, а ненецкие племена подводились «под царскую высокую руку».

Еще в годы морских экспедиций к устью Оби Пита и Джеkmена, голландцев Ная, Тотгалеса и Баренца царь Федор Иванович распорядился основать в низовьях Оби два города: Березов (1593) и Обдорск (1594). Эти города были хорошо укреплены, в них содержался большой воинский гарнизон. Для закрепления за Москвой Тазовского района в 1597—1598 годах царь Федор Иванович направил в Мангазею Федора Дьякова¹. В 1598 году возник проект посылки на реку Таз военной экспедиции вымичей (жителей Выми) во главе с Василием Тарабукиным. Для нее в Верхотурье были построены морские суда — кочи². Очевидно, Дьяков и Тарабукин предприняли на реку Таз совместное путешествие.

В царствование Федора Ивановича для выяснения местоположения Обской губы и изыскания морского пути из Оби на Енисей неудачный поход на трех кочах совершил московский купец Лука³.

¹ См. Г. Ф. Миллер. История Сибири, т. I, стр. 309.

² ААН, ф. 21, оп. 4, № 2.

³ РИБ, т. II, стр. 1062.

В 1600 году для укрепления северных сибирских рубежей царский двор решил принять более действенные меры. Березовскому воеводе Биркину был отдан приказ о немедленной постройке в Березове нового, более мощного острога, о починке и переделке крепостных башен¹.

Постройка Мангазеи

В том же году из Москвы на Таз и Енисей с заданием построить город и крепость вышла большая военная экспедиция под руководством воевод князя Мирона Шаховского и Даниила Хрипунова.

Для поездки на реке Таз Шаховской и Хрипунов выстроили пять кочей и пять коломонок, которые, однако, разбило, как только воеводы подошли к устью реки Пур. Поэтому дальнейший путь они продолжали на оленях.

Так как центральные московские власти с постройкой мангазейской и енисейской крепостей торопились, то, еще не успев получить достоверных известий от Шаховского и Хрипунова, в марте 1601 года Москва снарядила новую экспедицию во главе с воеводами князем Василием Масальским и Савлуком Пушкиным. Новая экспедиция была оснащена всем необходимым; стрельцов и казаков отправлено «перед прежним вдвое». В Тобольске Масальскому и Пушкину были выданы скорострельная пищаль с 200 ядрами, три затинные пищали, 25 пудов пороху, 10 пудов свинца; по фунту свинца получил каждый казак. В Березове воеводы погрузили на суда еще одну скорострельную пищаль и три затинные, и к ним большое число ядер. Масальский и Пушкин должны были идти «однолично, наспех, днем и ночью, с великим бережением»². Для громадной по тому времени экспедиции Масальского и Пушкина было выстроено девять кочей, две морские лодки и два дощаника.

Воеводы совершили свое плавание благополучно.

Из опубликованных в «Русской исторической библиотеке» материалов экспедиции Шаховского и Хрипунова неясно, удалось ли им заложить город или эта честь принадлежит воеводам Масальскому и Пушкину, отправившимся в Мангазею годом позже. Однако челобитные, имеющиеся в делах Сибирского приказа, свидетельствуют о том, что Мангазею основали воеводы Шаховской и Хрипунов³. Да и из других источников следует, что Масальский и Пушкин лишь завершили постройку Мангазеи.

Небезинтересно отметить, что до постройки города на реке Таз существовало несколько поморских острожков, служивших промышленным людям и купцам местом торговли⁴.

Второй этап мангазейского мореплавания

Сооружением города и крепости Мангазеи завершилась первая очередь оборонительных мероприятий Русского централизованного государства на Сибирском Севере. Тем самым открывался новый этап в истории плаваний в Мангазею: с тех пор они стали совершаться в условиях строгого таможен-

¹ См. Г. Ф. Миллер. История Сибири, т. I, стр. 387.

² Там же, стр. 396.

³ В челобитной Сибирскому приказу казака Лазаря Аргунова (1655) имеется описание служб его отца Саввы Аргунова, где, между прочим, сказано, что последний был послан «из Березова... в Мангазею с князем Мироном Шаховским да Данилом Хрипуновым зимним путем на нартах; и самоедь их многих служилых людей побили и запас их отгромили и после того оне до Мангазеи шли, голод и всякую нужду терпели; и пришел в Мангазею самоедь и аманаты поймали и к шерсти их привели и город поставили (ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 762, л. 241).

⁴ РИБ, т. II, стр. 814.

ного контроля со стороны московских властей, что не могло не отразиться на темпах и размахе дальнейшего развития плаваний в Мангазею. Введение такого контроля было первым шагом на пути к окончательному запрещению морских походов из Поморья на Таз, что случилось через два десятилетия.

Город Мангазея в условиях Тобольского Севера был внушительной крепостью. Со всех сторон он был окружен острогом, внутри которого находились воеводский двор, съезжая изба, таможня, гостиный двор, торговая баня, лавка и церковь. Острог и угловые башни были деревянными. Угловых башен согласно «росписному списку города Мангазеи» имелось пять: Давыдовская, «што над Тазом рекою», Зубцовская, Ратиловская, Спасская и Успенская. За крепостной стеной располагался посад, основная жилая часть города, поделенного улицами на кварталы. За посадом находилось городское кладбище.

Осенью 1946 года старое мангазейское городище посетила археологическая экспедиция Арктического института под руководством В. Н. Чернецова, которая произвела на месте города предварительно разведку. Экспедиция подтвердила, что мангазейский острог располагался на высоком, удобном для обороны берегу. Западная часть острожка настолько близко подходила к береговому обрыву, что ныне она в результате подмыва рекой обвалилась.

На месте городища экспедиция обнаружила предметы, позволяющие судить, что город Мангазея, задуманный как военный форпост, вскоре превратился в ремесленный посадский центр. «Можно также полагать, — пишет В. Н. Чернецов, — что Мангазея жила не только привозным товаром. Обилие простой глиняной посуды, гвоздей, бронзо-литейных отхо-



Место, где стояло Мангазейское городище на реке Таз

Фотография В. Н. Чернецова (1946)



Остатки стены Мангазейского городища

Фотография В. Н. Чернецова (1946)

дов, железных поделок, сырой и дубленой кожи и т. д. свидетельствует о том, что в городе имелись ремесленники, работавшие на местный рынок». Ведущее место в городе занимала торговля. Венецианское стекло, китайский фарфор и нюрнбергская монета, найденные при раскопках, свидетельствуют о размахе торгового оборота Мангазеи.

В заключение своего отчета В. Н. Чернецов пишет: «Мангазея представляется нам городом с большим населением, развитым ремеслом и оживленной торговлей»¹.

Наблюдения В. Н. Чернецова подтверждают письменные источники XVII века. Например, по сведениям Н. Витсена, полученным из России, в первые десятилетия XVII века в городе насчитывалось до 500 жилых построек². Сюда ежегодно приезжала масса торгового и промышленного люда. «При прежних мангазейских воеводах,— писал в 1654 году таможенный голова И. Саблин,— приходили из Сибири в Мангазею морем многие торговые кочи с хлебными запасами и с русскими товары, в год кочей по 50 и больше, а торговых, государь, и промышленных людей зимовало в Мангазее человек по тысячи и больше, и в лавках, государь, сидели со всякими товары зимою и летом без съезду, и весною, государь, на Волоку всяким людям торг был большой»³. По показаниям самих торговцев и промышленников, в город и Мангазейский уезд их иногда прибывало «тысячи по две и по три и по пять и больше»⁴.

¹ Из предварительного отчета В. Н. Чернецова, хранящегося в фондах Арктического научно-исследовательского института.

² N. Witsen. Noord en Oost Tartarye. Amsterdam, 1705, p. 819.

³ С. В. Бахрушин. Мангазейская мирская община, стр. 52.

⁴ Там же, стр. 52.

Эти показания отнюдь не преувеличены. Мангазейский торг сохранил свой прежний размах даже тогда, когда, по общему мнению, значение города стало падать.

В Сибирском приказе сохранилось несколько таможенных книг, из записей в которых видно, что еще в 30-х годах XVII века в город прибывали тысячи людей. В 1630 году через Мангазею и Енисейский волок (через который переходили на Туруханск) прошло 2350 торговцев и промышленников, с которых городская таможня в виде пошлины собрала 27 047 рублей деньгами и 1984 сорока (79 360) соболей¹. С 1 сентября 1628 по 1 сентября 1629 года Мангазейская таможня зарегистрировала 1524 человека².

Многолюдность Мангазеи — характерная ее черта. Здесь всегда бурлил разбитной, смекалистый, предприимчивый торговый люд, готовый на далекие морские экспедиции, лишь бы они сулили ему хороший заработок.

Не случайно, что именно Мангазея оказалась организатором многих смелых походов на Север и Северо-Восток, на реку Лену.

Не успели первые стрелецкие отряды укрепиться в среднем течении реки Таз, как мангазейские воеводы наладили непрерывную связь с бассейном Енисея (по рекам и озерам, лежащим на этом пути).

Как и Обь, река Енисей была вожаделенной целью многих западноевропейских торговых экспедиций. Вот почему московские воеводы торопились как можно скорее обосноваться на Енисее, поближе к его устью. Сделать это было нетрудно. На Енисей поморы проникли задолго до постройки Мангазеи, и немало было людей, которые могли показать правительственным отрядам ведущую туда дорогу.

Первые сведения о Енисее и близлежащих районах содержались еще в «Сказании о человецех незнаемых в Восточной стороне» (конец XV века), где упоминалось о стране Баид, населенной самоедами³. Под страной Баид, по всей вероятности, автор «Сказания» разумел область кочевий ненецкого племени бай — основного племени Туруханского края⁴. Две речки, впадающие в Енисей с запада, под Туруханском, до сих пор сохранили название Баих.

Землепроходцы не раз совершали поездки на Енисей. Во всяком случае промысловое освоение этой крупнейшей реки Сибири началось значительно раньше, чем туда пришли стрелецкие войска. Например, в 1596 году на Усть-Сысольской Яме торговали «енисейскими соболями» прибывшие из Сибири промышленники⁵.

Распространившись по Енисею, мангазейские войска подчинили царю многочисленные племена селькупов, эвенков, ненцев и энцев, которых обложили данью.

Важнейшей целью походов московских воевод на Енисей являлась постройка там мощного острога. Указание на необходимость постройки Енисейского острога содержалось еще в наказе мангазейским воеводам Масальскому и Пушкину, причем 40 из 100 мангазейских стрельцов предполагалось держать на Енисее⁶.

Удалось ли первым мангазейским воеводам заложить на Енисее крепость — неизвестно. Однако в документах, относящихся примерно к

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 75, л. 127 об.

² Там же, кн. 19, лл. 54—330.

³ Древности, стр. 320.

⁴ См. Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, М.—Л., 1946. стр. 307.

⁵ Архив Географического общества СССР, разряд 14, оп. 1, № 32, л. 25. Книга о поездках по Сибирской дороге 7104 г.

⁶ См. Г. Ф. Миллер. История Сибири, т. I, стр. 397.

1607 году, упоминается Туруханский острог, который благодаря своему удобному положению на скрещении торговых путей превратился в крупное поселение.

По своему значению, размерам и военным укреплениям Туруханск ни в чем не уступал Мангазее. Когда в 1672 году Мангазея была заброшена, Туруханск стали именовать Новой Мангазеей.

Таким образом, к началу XVII века Русское централизованное государство на Тобольском и Енисейском Севере имело мощные по тому времени крепости с большими стрелецкими гарнизонами. В случае возникновения опасности эти крепости должны были служить серьезным препятствием на пути захватчиков. Недооценивать их силы не приходится. Достаточно напомнить, что в Поморье набеги шведов сдерживал один Соловецкий монастырь с его системой укреплений.

Новый период для Мангазейского морского хода начался в обстановке польско-шведской интервенции. Интервенты проникли не только в центральную Россию, но и на Север. Население Русского Поморья вынуждено было взяться за оружие. Нормальная хозяйственная жизнь Севера была нарушена.

Приходится пожалеть, что мангазейский архив за эти годы погиб (в пожаре 1643 года). О морских походах в Мангазею этого времени можно судить только по косвенным данным. Так, летом 1609 года в Мангазею пришла партия торговцев и промышленников во главе с холмогорцем Еремеем Савиным¹. В 1612 году из Мангазеи в Архангельск пришли мезенец Шестак Иванов и его сын Артемий. Об их плавании сохранились некоторые подробности. В частности, известно, что мезенцы оставались на острове Колгуеве, где подобрали вооружение с разбившегося иностранного корабля, пытавшегося, очевидно, пройти в Сибирь². На Таз Шестак Иванов плавал по морю. Неоднократно бывали в Мангазее и двинские жители — торговец Кондратий Курочкин и стрелец Кондратий Корела, показавшие, что «от Архангельского города в Мангазею по вся годы ходят кочами многие торговые и промышленные люди»³. О массовых морских плаваниях в Мангазею говорилось также в одной из царских грамот (до 1619 года): «ходят торговые люди от Архангельского города на Мангазею»⁴.

Запрещение Мангазейского хода.

Второй период мангазейского мореплавания длился недолго. Продолжавшиеся попытки западноевропейских торговых компаний проникнуть в Сибирь, укрепление их позиций на Европейском Севере вынудили царское правительство прибегнуть уже не к ограничению, как это было в 1600 году, а к полному запрету морского пути в Мангазею.

Если посмотреть на запрещение Мангазейского морского хода с точки зрения общегосударственных интересов, а не как на мероприятие локального характера, то совершенно отчетливо обнаруживается его связь с общей государственной политикой на Севере и в Сибири.

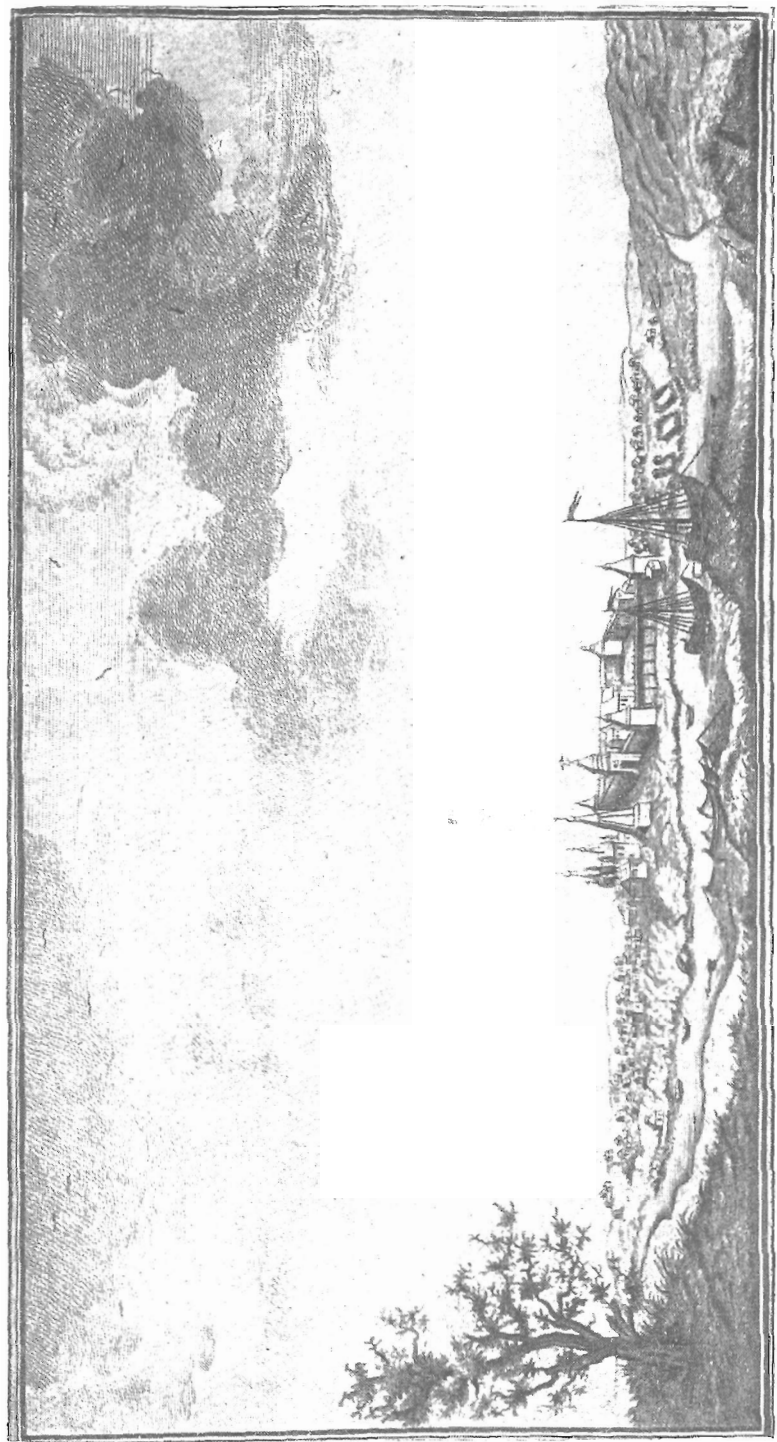
Запрещение морских плаваний на Таз вызвано было прежде всего необходимостью обороны — и не только Тобольского и Енисейского Севера, но и территории, расположенной между рекой Печорой и Ямалом. Об этом достаточно определенно говорится в упоминавшемся деле о запрещении Мангазейского хода. Еще до принятия этого важного решения

¹ РИБ, т. II, стр. 1054.

² Там же, стр. 1064.

³ Там же, стр. 1067.

⁴ Там же.



Вид города Новая Мангазея (Турханска) середины XVIII века
Из альбома Махаева «Виды сибирских городов»

царь Михаил Федорович обращал особое внимание тобольского воеводы на появление «немецких кораблей» в устье реки Кары и приказал тщательно расследовать этот факт.

Из позднейших распоряжений правительства видно, что запрещение Мангазейского хода предпринималось в интересах обороны всего Русского Севера. В грамоте приказа Казанского дворца, выданной тобольским воеводам М. М. Годунову и И. Ф. Волконскому (1622), повелевалось, чтобы они организовали наблюдение за попытками иностранных купцов проникнуть на Обь и Енисей по суше и морем. Наблюдение должно было вестись вдоль всего морского берега от поморских городов до Мангазеи включительно¹. Во всем Поморье запрещалось «разговаривать» о Мангазее с иностранцами². Указы о пресечении морских походов на Мангазею были направлены не только в Сибирь, но и в Архангельск и Пустозерск³.

Решение о защите восточных прибрежных районов Русского Поморья нельзя не поставить в связь с распоряжениями того же царя Михаила Федоровича о строгом запрещении иностранным кораблям входить в устья Мезени и Печоры. Это запрещение, о котором уже говорилось выше, подтверждалось пустозерским воеводам неоднократно. За иностранцами сохранялось право посещать лишь Архангельск, но их военные корабли не могли входить даже в устье Северной Двины.

Закрытие морского пути на Обь, точнее говоря, запрещение поморским купцам и их людям пользоваться северными морскими путями, а следовательно, переключение на более южные пути, диктовалось также тем, что как раз в начале 20-х годов XVII века Русское централизованное государство, покончив с иностранной интервенцией, возобновило прерванное ею продвижение на восток, вглубь Сибири. Это продвижение, как будет показано ниже, осуществлялось главным образом по более южным путям, чем Мангазейский морской ход, а именно от Тобольска на Енисей через Сургут, Нарым, Маковский острог и дальше по Тунгускам к реке Лене, первые сведения о которой приходится на начало 20-х годов.

Для эксплуатации этого грандиозного пути нужны были тысячи людей, которыми в условиях господства крепостных отношений казна не располагала. Попытки использовать на перевозках грузов (особенно хлебных) «работных людей» кончились неудачей. В силу невероятно тяжелых, по существу рабских условий работы «работные люди» бежали из Сибири на Обское устье и, что характерно, бежали по мангазейской дороге, минуя Тобольск. Побегι стали массовыми и долго продолжались после запрещения Мангазейского морского хода. Это серьезно беспокоило сибирские власти. В отписке Сибирскому приказу в 1630 году воевода Телятевский писал, что «посылаются служилые люди из Тобольска на заставы Обскую и Киртаскую человек по 90 и по 100 для беглецов, которые служилые люди и всякие люди бегают из Тобольского разряда (вначале эта территория, расположенная к востоку от Тобольска, подчинялась тобольскому воеводе. — М. Б.), да из городов, из Мангазеи и Сургута и Березова и Томского разряда, из острогов от хлебных запасов, которые проводят в Енисейский острог на Краснояр. И на тех заставах без ваших людей выйти нельзя, потому что беглецы бегают скопясь многие»⁴. По данным одного только Тобольска отсюда за год сбежало 116 человек.

¹ Сб. «Открытия русских землепроходцев и мореходов», стр. 54, Географгиз, 1951.

² Там же, стр. 55.

³ Там же, стр. 56.

⁴ ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, ст. 71, лл. 9—10.

Замышляя продвижение в бассейн реки Елены, царский двор хорошо понимал, что это окажется возможным лишь при переводе всего движения торгово-промышленного людя с северных путей на южные, тобольско-нарымские, ибо только торговцы и их люди, непосредственно не связанные крепостной зависимостью, были в состоянии наладить освоение «новых земель». Сделать это можно было запрещением Мангазейского морского хода и созданием льготных условий для желающих продвигаться на восток южными путями.

Характерно, что в новых городах, возникших на подступах к Енисею и на самом Енисее, в конце первого десятилетия XVII века царские власти разрешали полную свободу торговой и промысловой деятельности, тогда как в Мангазее вводились всевозможные ограничения.

Бесспорно также то, что прекращение доступа из Поморья в Сибирь по морскому пути отвечало корыстным интересам сибирских властей и прежде всего тобольского воеводы, для которого переключение больших масс торгово-промыслового людя на Тобольско-Верхотурскую дорогу сулило намного увеличить его доходы. Вот почему в вопросе о запрещении Мангазейского морского хода инициатива исходила от тобольского воеводы Ивана Куракина, настойчиво добивавшегося царского решения.

Характерно, что мангазейский воевода Биркин, поддержанный 170 торговцами Мангазеи, оказал Куракину серьезное сопротивление, в частности, он отказался признать достоверными сообщенные Куракиным в Москву сведения о появлении иностранных военных кораблей в Карском море¹. Очевидно, это вызвало некоторую задержку в принятии царского решения, и в 1618 году морской ход, запрещенный за два года до этого, вновь был разрешен. Затем Куракин, поддержанный сибирскими воеводами, используя свои связи при дворе, все же добился своего; в 1619 году морской путь в Мангазею был окончательно запрещен. Между реками Мутной и Зеленой было приказано построить заставу, в задачу которой входил не только контроль за запрещением пользоваться этим путем поморам, но и оборона Ямала от возможного нападения иностранцев.

Тревога за судьбу своих сибирских владений ясно звучит в следующих строках царского указа 1619 года тобольскому и мангазейскому воеводам: «А в том бы есте заказ учить крепкой промышленным людям и ясашным татарам, чтобы они немецких людей на Енисею и в Мангазею никак не пропускали, а с ними б не торговали и дорог бы им ни на которые места не указывали. А буде кто с немецкими людьми учнет торговать или дорогу начнет указывать, и тем людям от нас быть в великой опале»².

Объясняя цели организации военной заставы в междуречье Мутной и Зеленой, царский указ еще раз подчеркнул две основные причины, вызвавшие запрещение морского хода: заставу необходимо поставить, говорилось в указе, «для бережи немецких людей и для проезжих торговых людей»³. В документах 20-х и 30-х годов ударение делалось не столько на необходимость прекращения русской морской торговли, сколько на предотвращение любых попыток иностранцев пройти к Мангазее. Действительно, западноевропейские державы не прекращали попыток проникнуть в район Карского моря: в 1625 году два военных корабля, национальная принадлежность которых осталась неизвестной, проникли в Байдарацкую губу, подойдя к устью реки Мутной. Об этом сообщил

¹ РИБ, т. II, стр. 1062.

² Там же, стр. 234.

³ Там же, стр. 1076.

березовский казак Василий Пустоозерец. Он показал, что «во 133 (1625) году приезжали з Большого моря в Карскую губу в дву кораблях люди, и быв в Карской губе, от ехали в море»¹.

Итак, начавшееся на исходе XVI века продвижение московских войск к Мангазейской земле в целях обороны Тобольского Севера и установления там строгого таможенного контроля в 1619 году завершилось разрывом морских связей Поморья с Сибирью.

Однако на первых порах это запрещение не вызвало упадка Мангазеи; в городе попрежнему бурлила жизнь, улицы Мангазеи были полны приезжим торгово-промышленным людом.

Третий этап плаваний в Мангазею

В новых условиях походы в Мангазею совершались в полуморских условиях: либо от Березова, либо от Тобольска по Оби, Обской и Тазовской губами. В ор-

ганизации этих торгово-промысловых плаваний ничего не изменилось. Попрежнему они снаряжались состоятельными торговцами, попрежнему в Мангазею ходили на морских судах—кочах. Новым в этот третий и последний период было то, что в мангазейской торговле большую роль стали играть купцы центральных областей России, царские гости; это говорит о важном значении Мангазеи в становлении русского торгового капитала.

Сохранился перечень богатых гостей, купцов и их приказчиков, которые посещали Мангазею, пользуясь полуморской дорогой. В перечне 1640 года значилось, что в Мангазею вели торговлю четыре царских гостя, пять представителей других гостей и четыре крупных купца². Среди гостей отмечены такие торговые воротилы, как Надея Светешников, Осип Елезов, Петр Унбин, Кирилл Босов, Василий Гусельников, Исак Ревякин, Иоаким Усов и др. Царские гости, занимавшиеся мангазейской торговлей, получали от нее огромные прибыли.

Полуморское обско-тазовское судоходство до 1619 года поддерживалось главным образом казной. Из Тобольска и Березова в Мангазею казна посылала партии стрельцов и необходимое для нужд гарнизона продовольствие. Часто составлялись довольно большие караваны судов.

С 20-х годов вслед за запрещением морского пути стало налаживаться торгово-промысловое судоходство по Обской губе. Протяженность водного пути от Тобольска до Мангазеи составляет немногим больше 3000 километров. В то далекое время путешествие в Мангазею считалось предприятием, полным серьезных опасностей. Трудным был участок от Березова до устья Таза, особенно в осеннее время, до наступления морозов (октябрь—ноябрь), когда разыгрывались бури. Застигнутые штормом суда садились на мель, разбивались о подводные камни, иногда их уносило в море.

Первое известие о торговом плавании по Обско-Тазовскому пути относится к 1626 году, когда из Тобольска в Мангазею с таможенным головою Гребневым и туринским посадским человеком Василием Семеновым прошли «на кочах многие торговые люди с хлебными запасы»³.

Из Мангазеи на Обдорск, а оттуда через Северный Урал — на Русь летом 1628 года направились 136 торговцев и промышленников. На судах каравана находились Яков Третьяков Важенин, Андрей Иванов, Савва Иванов Заборец, мезенец Кирилл Иванов Ружников, ярославец

¹ РИБ, т. VIII, стр. 363.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 105, лл. 245—247.

³ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, л. 226.

Алексей Наумов, Матвей Щепеткин с Пинеги и др.¹ В следующем году тобольские кочи пришли в Мангазею 26 августа. На судах каравана находились мангазейские воеводы Г. Кокорев и А. Палицын. Об этом походе сохранились некоторые подробности. Под Черными горами суда настиг сильный ветер, вынудивший их остановиться на долгое время. Сойдя на берег, путешественники обнаружили могилу неизвестного морехода, на которой стоял старинный крест.

Среди участников плавания в Мангазею в 1629 году были крупные торговцы, в том числе Иван Артемьев Горохов, Спиридон Афанасьев Казанец, Степан Конищев, Андрей Калинин, Сафон Агафонов, Федор Фомин и Леонтий Плехан². Из Мангазеи в этом же году отправились два коча, а 70 торговцев и промышленников остались в городе. В общем же, по словам Ерофея Хабарова, здесь зимовало «всяких людей больше тысячи»³. В ноябре 1630 года из Тобольска в Мангазею прибыл большой караван судов, состоявший из 28 кочей, на которых находилось 345 человек.

То, что это плавание окончилось в ноябре, свидетельствует о чрезвычайно благоприятной теплой осени 1630 года. Впрочем, это был не единственный случай.

В Сибирском приказе хранится подробная «ропись» владельцев судов, на основании которой можно составить представление о некоторых сторонах этих грандиозных по своему времени массовых торгово-транспортных предприятий⁴.

Большая часть судов пришла с товарами самих судовладельцев, а на остальных за известную плату перевозились промышленники и их грузы.

Ведущие торговцы располагали сравнительно большим капиталом. Например, владелец коча, житель Волока Пинежского, Андрей Иванов Калинин, совершивший поход в Мангазею и в предыдущем году, привез хлеба и других товаров на 1086 рублей 6 алтын 4 деньги. Судовладелец купец Степан Максимов Конищев имел товаров на 1173 рубля; на судне купца Ивана Артемьева Горохова, плававшего в Мангазею летом 1629 года, находилось товаров на сумму в 1077 рублей, на коче Спиридона Казанца — на 1017 рублей. Купец Демид Григорьев Фешовин доставил хлеба и других товаров стоимостью 950 рублей, Дружина Щепоткин — 489 рублей, Семен Юрьев Коткин — 425 рублей и т. д.

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 20, лл. 297—299. Приехавшие в Мангазею торговцы оказались серьезными конкурентами казны в продаже хлеба. На базары Мангазеи и Туруханска они выбросили такое количество хлеба, что цены резко упали. По этой причине тобольский воевода просил Москву впредь не посылать на Таз хлеб, которого всегда достаточно на месте и который обходится казне дешевле привозного. В отписке воеводы указывалось, между прочим, что перевозка 5000 четвертей (четверть равнялась 4 пудам) требовала 10 самых больших кочей (по 2000 пудов на коч), на постройку и оснащение которых необходимо было затратить 1405 рублей. Торговцы ежегодно завозили на Мангазею тысячи пудов хлеба. В 1626 году туда прибыло столько хлеба, что даже после базара мангазейский воевода смог купить 4120 пудов. В 1627 году из Тобольска в Мангазею было отправлено 6300 четвертей муки (25 200 пудов). Следовательно, в том году в Мангазею ходило по крайней мере 12 кочей (если считать, что на каждом из них находилось по 2000 пудов груза). Слухи о наплыве в Мангазею хлебных торговцев подтвердил прибывший оттуда в Тобольск летом 1628 года приказчик гостя Надяе Светешникова холмогорец Киприан Андреев Фояков, который рассказал, что в «Мангазее хлеба много и стоит дешево». Доводы тобольского воеводы оказались столь убедительными, что царский двор в конце концов согласился с ними и отказался от казенной хлебной торговли.

² ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, № 55, л. 102 об.

³ Там же, л. 272—285.

⁴ Там же, ф. Сибирский приказ, кн. 26, лл. 67—113.

Средняя же стоимость товаров, привезенных рядовыми промышленниками, не превышала 24 рублей. Всего осенью 1630 года в Мангазею, по оценке таможи, пришло хлеба и других товаров на сумму 24 534 рубля (на деньги конца XIX века около 350 тысяч рублей). На некоторых судах, кроме груза, размещалось от 20 до 27 человек (экипаж и пассажиры).

Торговцы привозили в Мангазею самые ходовые среди местного населения лосевые и коровьи кожи, ножи, сети, порох, свинец, ружья, одежду, обувь, нитки, свечи, мед, хлеб, крупу, лыжи, рукавицы, сукна всех сортов, светлосиние бусы, колокольчики, ожерелья, котлы. Эти товары они меняли исключительно на пушнину — шкурки соболей, песцов и бобров.

Поставщиками пушного товара на мангазейский рынок были промышленные и служилые люди или купеческие покрученники. О размахе мангазейской пушной торговли говорят следующие данные: в 1630 году 2350 промышленников и «гулящих людей» предъявили таможе 1974 сорока 29 (78 989) соболей; в 1634 году 982 человека привезли с промыслов 1219 сороков (48 760) соболей¹; в 1635 году — 1310 сороков 20 (52 420) соболей²; в 1637 году в Туруханске было зарегистрировано 1159 сороков 20 (46 380) соболей³; во всем Мангазейском уезде — 2180 сороков 10 (87 210) соболей⁴. Приблизительно в таком же количестве пушной товар вывозился из Мангазеи и в более ранний период: в 1632 году — 1150 сороков 10 (46 010) соболей, в 1633 году — 1750 сороков 80 (70 080) соболей; в 1636 году — 1900 сороков (76 000) соболей⁵. Приведенные цифры достаточно убедительно говорят сами за себя.

Как раз в эти годы на фоне оживления мореплавания в Мангазее появились проекты сквозного морского прохода из Оби в Западную Европу. Авторами их являлись упомянутые воеводы — Андрей Палицын и Григорий Кокорев. Еще в апреле 1626 года приказ Казанского дворца направил тобольским воеводам А. А. Хованскому и М. А. Вельяминову грамоту о расспросе «знатцев» о «заповедной дороге» морем в Мангазею⁶.

Допросы велись и в Мангазее, но в своеобразной обстановке открытой вражды между воеводами и их подчиненными, причем каждый старался обвинить своего противника в намерении оставить Россию и бежать «через море» в Литву, минуя Архангельск, «по большому морю-окияну». Андрей Палицын, человек большого географического кругозора, автор первой «рописи» реки Лены, составленной им в 1630 году, в наговоре на своего врага — Григория Кокорева — сообщал царю, что Кокорев со своими советниками хочет «прониматца на большое окиян-море немецким краем» и что во время путешествия в Мангазею он даже пытался пройти по Обской губе, «Нарземскому морю и Карской губе, и большой окиянской проливе, да и не пропустили ево мели большие»⁷. В 1633 году он переслал в Москву «ропросные речи» попа Евстафия Арзамаса, подтверждавшего замысел Кокорева. Евстафий Арзамас рассказывал, что Кокорев направлял своих людей к устью Оби для отыскания выхода в

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 47, л. 213.

² Там же, ст. 51, л. 53.

³ Там же, л. 5.

⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, л. 64.

⁵ Там же, лл. 46—58.

⁶ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 16, лл. 1—4.

⁷ Там же, ф. Приказные дела старых лет, ст. 71, лл. 505—508.

море¹. В поисках пути из Обского устья в море принимали участие и промышленные люди Мангазеи².

В свою очередь Кокорев, желая очернить Палицына, в обращении к мангазейцам предупреждал их, чтобы они не позволяли воеводе ходить на Русь по запрещенному морскому пути. «А буде он, Андрюшка Палицын, — писал Г. Кокорев, — пойдет к Руси мимо Мангазейский город, и вам то знать, что, своровав ему, Андрюшке, таким воровством итти без государеву указу к Руси нельзя, чаёт, что пойдет он, Андрюшка, Обским устьем в Большое море, потому что наперед того черкашенин Олешка Шафран (ссылный поляк. — М. Б.) рассказывал мне многожды, что де Обским устьем пройти в Большое море и Большим морем в Литву и в немцы можно»³. Бесспорно, что за всеми этими доносами стояли воспоминания торгово-промышленных кругов Мангазеи, у которых никак не могла изгладиться память о Мангазейском морском ходе⁴. Так же понятно, что они помогали Кокореву «розыскивать» давно изведенные, но запрещенные пути из реки Обь в море и дальше в Европу. Для живой, деятельной среды поморов, хорошо знакомых с условиями плавания в арктических водах и, надо признать, не менее хорошо разбиравшихся в географии Севера, сам этот факт продолжавшихся поисков морских путей в Ледовитом океане знаменателен.

В 30-х годах, в воеводство А. Палицына и Г. Кокорева, Мангазейский ход находился еще в действии. По свидетельству тобольского казака Сухана Ермолина, во время его плавания в 1631 году из Мангазеи в Тобольск ему навстречу попало семь кочей торговых людей с хлебом и другими товарами. В Обском устье около островов, приблизительно 7 сентября ему повстречались казенные кочи, шедшие в Мангазею⁵.

В записанных Ермолиным кратких путевых наблюдениях отмечается, что ледостав на Оби в этом году произошел в конце октября (через две недели после Покрова Богородицы). От Мангазеи до Обдора суда Ермолина продвигались три с половиной недели, «потому что де их на море задержала погода», а от Обдорска до Тобольска — четыре с половиной недели, так как начались морозы. Всего в пути от Мангазеи Ермолин находился восемь недель, что и в то время считалось очень долгим сроком.

В таможенных документах имеется краткое известие о том, что летом 1632 года благополучное плавание в Мангазею совершили кочи купца Гурия Федотова. Записи — брата гостя Василия Записи, принимавшего участия в северо-восточных полярных походах; эти кочи «на Заворохине» оставили 64 четверти муки⁶.

В 1633 году в Тобольске для поездки на Таз составила крупная партия торговцев и промышленников. Во главе ее шли купцы Леонтий Толстухов, Незговор Марков, Лазарь Савин Устюжанин, Афанасий Скрипин Мезенец, Афанасий Ходутин, Иван Иванов Толстухов, Иван Федоров Шунгин, Иван Нижегородцев, Третьяк Москвитин. Государев коч вел Михаил Васильев Красиков. Всего в плавании на 20 кочах уча-

¹ ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, лл. 505—508.

² Там же, лл. 404—437.

³ Там же, л. 437.

⁴ Нельзя не удивляться тому, что ЦГАДА, опубликовав донос воеводы А. Ф. Палицына на Г. И. Кокорева (см. сб. документов «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII в.», стр. 76), не счел нужным одновременно для выяснения существа дела напечатать также донос Г. И. Кокорева на А. Ф. Палицына. Тем самым издатели сборника дали односторонний материал.

⁵ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 115, л. 179.

⁶ Там же.

ствовало 387 человек. Среди грузов было 14 224 пуда хлеба и других товаров на сумму 10 385 рублей¹.

В ноябре 1634 года в Мангазею прибыли два коча, принадлежавшие боярину и князю Юрию Сулешеву, с кормщиками крестьянами Наумом и Демидом Пахомовыми родом из Муром. Их товары таможня оценила в 1196 рублей 20 алтын 3 деньги². Кроме судов Сулешева, пришло шесть кочей торговцев: Фомы Михайлова, Харлампа Еремеева, Ивана Меркурьева, Заворохи Никитина, Первого Емельянова Огрызкова, Дружины Ларионова.

В 30-е годы на казенном коче в Мангазею отправился боярский сын Томил Петров. Его поход оказался неудачным: попав в шторм, судно погибло; погибли и хлебные запасы, которые Петров вез для мангазейского гарнизона³.

Повторное путешествие Томила Петрова летом 1638 года с доставкой хлеба в Мангазею окончилось благополучно⁴.

30 — 40-е годы XVII века были последними годами полуморских походов в древнюю Мангазею. В это время в связи с открытием новых рек, богатых пушным зверем, широкое развитие получило восточно-сибирское мореходство.

Торговые пути переместились к югу и на восток — на среднюю Лену, Илимский волок, Верхнюю Тунгуску, Енисейск и Верхотурье. Мангазея и даже Туруханск теперь оказывались в стороне от тех районов, которые стали привлекать к себе основное внимание массы торгово-промышленного людя Сибири.

Падение лесных промыслов, истощение запасов пушных зверей в районе Мангазеи предрешило ее судьбу; ее стали посещать реже, да и то на пути с Лены на запад.

О мангазейских походах, совершенных торговцами и промышленниками в 40-е годы, имеются лишь краткие сведения.

В 1640 году на Таз прибыли 64 человека и среди них неоднократно ходившие сюда торговцы: Степан Конищев, Илья Тарасов, Сергей Гаврилов Казанец, Остафий Степанов, Степан Евдокимов, Иван Владимиров, Иван Емельянов и др. Большинство мореходов было родом из Мезени, Пинеги и Выми⁵; в следующем году из Мангазеи на Обдорск и дальше через Урал прошел ленский казак Василий Фефилов с товарищами⁶; в октябре 1642 года, плывая в Обской губе, замерзли кочи торговых людей Михаила Иванова Шубина и др.⁷.

В 1643 году из Тобольска в Мангазею с «государевыми хлебными запасы» ходили сын боярский Федор Волков, казаки Василий Петров и Оксен Харитонов. Они шли на четырех кочах. Один из них принадлежал дьяку Григорию Теряеву, а другие — торговым и промышленным людям. Это путешествие окончилось печально. Суда отправились из Тобольска 13 июля, 1 августа они достигли Березова, а 15-го числа — устья Тазовской губы. Здесь пришлось стоять два дня из-за встречных ветров. Еще через два дня при повороте в Тазовскую губу их настиг шторм, разбивший три коча. Людям удалось спастись на карбасах, но часть продовольствия и товаров погибла.

Оставив 15 казаков для охраны остатков запасов, остальные 70 че-

¹ ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, ст. 71, л. 927.

² Там же, ф. Сибирский приказ, кн. 26, л. 495.

³ Там же, ст. 115, л. 249.

⁴ Там же, л. 355.

⁵ Там, же, л. 210.

⁶ Там же, лл. 118—188.

⁷ Там же.

ловек на коче Теряева отправились дальше. В Тазовской губе они снова попали в шторм, во время которого судно село на мель. В тяжелых условиях продолжали путешественники свой путь по суше. Из-за недостатка продовольствия многие из них не дошли до места; в тундре умерло 50 человек, в том числе дьяк Теряев и его две дочери. Достигли Мангазеи только 20 человек¹.

В период упадка торгово-промысловой жизни Мангазеи неблагоустроенным путем, ведущим к ней из Тобольска и Березова, постепенно перестали пользоваться.

В 1666 году по инициативе тобольских воевод был поднят вопрос о прекращении поставок в Мангазею хлеба и соли. Сведения, которые сообщили воеводы Сибирскому приказу, небезинтересны. Воеводы писали, что с давних пор они направляли на Таз с хлебом и солью по семи и больше кочей, часть которых погибала в пути. Так, свидетельствуют они, в 1663 году в губах было разбито пять кочей, а находившиеся на них 5260 пудов хлеба и 24 пуда соли погибли. Кроме того, посылаемые в Мангазею кочи обратно в Тобольск не возвращались, отчего казна несла большие издержки. Вместе с тем достаточно дешевого хлеба и соли имелося на Енисее в Туруханске, а отсюда вполне можно было снабжать этими продуктами военные гарнизоны. Этот хлеб уже доставлялся торговцами на каюках и дощаниках из Енисейска. Противопоставляя этот сравнительно благоприятный путь снабжения по Енисею невыгодному и опасному полуморскому пути в Мангазею, тобольские воеводы просили запретить его². Эта просьба, так же как и ранее в отношении Мангазейского морского хода, была удовлетворена.

На основании распоряжения Сибирского приказа тобольский воевода, он же известный русский картограф, составитель Сибирского чертежа, Петр Годунов отдал в 1667 году приказ о прекращении плаваний Обской и Тазовской губами: «Впредь,— писал он,— кочевому ходу не будет, а посылать через Енисейск».

Так Мангазейский ход, судьба которого была тесно связана с судьбами всего Обско-Тазовского и Ямалского районов, в обстановке полного упадка мангазейской торговли и промыслов прекратил свое существование.

Дальнейшая судьба города Мангазеи и походов в Карском море и по Оби

В 1672 году по приказу царя Алексея Михайловича город Мангазея был покинут, а его гарнизон переведен в Туруханск. Впоследствии на месте Мангазеи был срублен небольшой острог, упоминания о котором встречаются в документах 30-х годов XVIII века. Во время работ Обской экспедиции Д. Овцына один из ее отрядов нашел себе убежище в этом остроге. В XVIII веке здесь было ясное зимовье, в котором жило несколько десятков казаков, собиравших налог с ненецких племен. Старинный же путь на Мангазею был настолько прочно забыт, что Д. Овцын лишь с большим трудом разыскал среди местных жителей человека, который смог указать хотя бы приблизительное его направление.

Что же касается вопроса о морских походах на Обь к Ямалу в дальнейшем время, то об этом в литературе установился неверный взгляд. Большинство исследователей считает, что торгово-промысловые экспедиции в Карское море были прерваны на два с половиной столетия и что, следовательно, запрещение в 1619 году Мангазейского морского хода отрицательно сказалось на развитии полярного мореплавания вообще.

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 134, л. 96.

² Сб. «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов», стр. 86—89.

Но это не совсем так. Во-первых, как уже было указано, после запрещения Мангазейского морского хода полуморские плавания в Мангазею (из Тобольска и Березова) продолжались еще в течение 40 лет. Эти полуморские плавания, сами по себе составляющие заметное явление в истории древнерусского полярного судоходства, дали значительный толчок развитию восточно-сибирского полярного мореплавания. Во-вторых, и после запрещения Мангазейского морского хода плавания поморов на Грумант и Новую Землю успешно развивались в течение XVII и XVIII веков. В-третьих, неверно и то, что поморы забыли морской путь к Ямалу. Фактически забыт был не морской путь, а лишь участок сухопутно-речного пути по Ямалу по рекам Мутной и Зеленой.

Действие указа 1619 года само по себе также не могло быть длительным, тем более что через 30—40 лет, когда для Сибири прямая угроза со стороны западноевропейских купеческих компаний миновала, царский двор о нем больше и не вспоминал. Деятельные и предприимчивые поморы не могли долго мириться с существованием запрета ходить в Карское море. Известно, например, что в 1690 году к Шараповым Кошкам на моржовый промысел и для торговли с ненцами плывал кормщик Родион Иванов, а в 1730 году у острова Долгого погибло 70 пустозерских промышленников, пытавшихся совершить обратный морской поход от Оби к Соловецким островам¹. По сведениям содержания морских промыслов Поморья графа П. И. Шувалова, в конце XVII века через Карское море к устьям Оби и Таза ежегодно приходило от 30 до 40 кочей как с «промышленным заводом», так и мелкими товарами для обмена на меха среди ненцев. Этот путь, как сказали Шувалову поморы, назывался тогда «заворотом»².

В архиве Архангельского порта имеются сведения о частых плаваниях к Шараповым Кошкам и севернее их мезенца Алексея Откупщикова и многих других. Эти плавания относятся к последним десятилетиям XVII века³.

В 1704 году в связи с указом о поездках в Сибирь только по Верхотурской дороге морские плавания в Мангазею вновь были запрещены, однако и это запрещение продержалось сравнительно недолго. В 1753 году Сенат отменил запрещение 1704 года, и всему населению Поморья снова было позволено ходить на реки Обь и Таз. Инициатор сенатского постановления П. И. Шувалов добился разрешения на постройку вдоль этого пути торговых магазинов⁴.

О том, что сенатское постановление не осталось на бумаге, говорит обнаруженный сотрудником Арктического института Н. И. Башмуриной документ, сохранившийся в фондах краеведческого музея города Салехарда. Это — адресованная в Архангельск П. И. Шувалову просьба, составленная местным ненецким старшиной и датированная 31 декабря 1761 года. В ней говорится: «В прошлых годах его высокографское сиятельство упомянутой промысловой конторы в Карское море отпущены были суда ради звериных моржовых промыслов в реку Моржовку» (ныне Тиутей на западном берегу Ямала, севернее Шараповых Кошек). Автор документа сообщает, что он оказал мореходам посильную помощь, как то предписывалось царской грамотой, и что до сих пор хранит у себя их песцовые шкурки, ожидая прибытия из Архангельска других судов, принадлежащих той же конторе П. И. Шувалова. В частности, ему

¹ В. Ю. Визе. Ук. соч., стр. 49.

² ЦГАВМФ, ф. 212, д. 23, лл. 57—61.

³ Там же, ф. 330, д. 216, л. 44.

⁴ Там же, ф. 212, д. 23, лл. 78—80.

стало известно, что на Обь прибывает промысловое судно мезенца Ивана Мелехова¹.

Таким образом, запрещение морского пути с Северной Двины в Карское море оставалось в действии недолго и вскоре забылось, а затем и само правительство отменило его.

Причины упадка Мангазейского морского хода следует искать не в насильственных действиях царского двора, а в общем состоянии торговли и промыслов в районе Мангазеи, с одной стороны, и на востоке — в бассейне реки Лены — с другой.

¹ В 1763 году Иван Мелехов послал к берегам Новой Земли, а возможно, и в Карское море известного мезенского кормщика Хрисанфа Инкова, который задержался на промыслах до 1764 года. Этот случай лишний раз говорит о том, что в Карском море и у берегов Новой Земли Иван Мелехов промыслял систематически (см. ч. II, гл. 18).



ГЛАВА 7

РУССКИЕ НА ТАЙМЫРЕ

Первоначальное освоение сурового Таймырского края, походы русских людей к недоступным его хребтам, по быстрым рекам и вдоль неприступных, совершенно необитаемых берегов составляют яркую страницу в истории открытия и освоения Арктики. Проникновение торговых и промышленных людей в высокие широты Таймыра (76° с. ш.), развитие там торговли и промыслов указывают на исключительную силу и размах процесса втягивания Сибири в сферу влияния всероссийского рынка. В обороты русского торгового капитала Таймыр вошел довольно рано. Его богатые соболиные и песцовые промыслы привлекли сюда большую группу людей, главным образом поморских торговцев, получавших здесь баснословные барыши.

Первые русские на Таймыре

Первые промысловые ватажки вышли к устью Енисея и в Пясинскую тундру вслед за основанием Туруханского острога. По данным древнейшей ясачной книги Мангазеи, мангазейские служилые люди вышли к устью Енисея (в районах реки Хантайки, правого притока Нижнего Енисея, и реки Б. Хеты, впадающей в Енисейский залив) уже к 1607 году. Здесь были подчинены Москве жившие родовым строем энцы¹.

На реке Хантайке было поставлено Хантайское зимовье. Появились промышленники и на реке Токуй, соединяющей Енисейский бассейн с Хатангским через реку Курейку. Река Хатанга впервые упоминается в записях ясачной книги, относящихся к 1611 году².

¹ Ясачная книга Мангазеи открывается 1607 годом. Несмотря на то, что этот документ представляет несомненную ценность прежде всего для этнографа, он по сей день не издан. Сейчас ясачная книга Мангазеи хранится в ААН, ф. 21, оп. 4, № 21. Небезинтересно отметить, что названия наиболее крупным рекам и озерам, созвучные именам племен, были даны именно в то время. Например, русское зимовье в земле баев (в 150 километрах вверх по реке Турухану) получило название Байшенского; большое озеро, расположенное в центре кочевьев племени мундуки, — Мундуйское. Мундуйское озеро упомянуто в документе 1633 года (Н. Н. Оглоблин. Обзорные столбцов и книг Сибирского приказа (1592—1768), ч. 2, М., 1897, стр. 67).

² См. М. П. Алексеев. Сибирь в известиях западно-европейских писателей и путешественников, т. I, Иркутск, 1932, стр. 211.

По реке Хете мангазейцы проникли в Пясинскую тундру и, в частности, побывали на озере Тидириском, в кочевьях энецкого племени тидириссов. Позднее на географических картах это озеро стало известно под названием Пясинского. Впрочем, как сообщил нам этнограф Б. О. Долгих, местное население до сих пор называет его Тидириским.

Одновременно с продвижением на Пясину по речкам и волокам торговые люди Туруханска пытались пройти туда и по «студеному морю». Весной 1610 года компания двинских торговцев во главе с Кондратием Курочкиным и Осипом Шепуновым на судах, выстроенных под Туруханском, вышла к устью Енисея с целью пройти дальше на восток. Курочкину и Шепунову долго не удавалось пройти в море. «Устье Енисейское,— рассказывает Курочкин,— занесло из моря льдом, а лед давной, ни о которое поры не изводитца, в толщину сажень в тридцать и больше»¹, Курочкин первый указал на то, что из Архангельска есть морской путь к устью Енисея. Следует заметить, что более чем через столетие столь важный вывод подтвердили участники Великой северной экспедиции.

Документы рисуют Курочкина наблюдательным человеком, имеющим широкий географический кругозор. За время стоянки в Енисейском заливе он ознакомился не только с состоянием льдов, преградивших путь его судну, но также с самим заливом и рекой Енисеем. «А падет де Енисей в морскую губу, а губа морская то же Студеного (моря), которым ходят немцы из своих земель кораблями к Архангельску... А Енисей де глубок, кораблями по ней ходить мочно ж и река угодна,— боры и черный (лиственный) лес и пашенные места есть, и рыба в той реке всякая такова ж, что и в Волге и наши... промышленные люди по реке живут многие»².

На исходе пятой недели неожиданно подул сильный южный ветер, и лед, сковавший залив, понесло обратно в море. Путь был свободен. После двух суток непрерывного плавания на северо-восток кочи Курочкина и Шепунова вошли в реку Пясину. «А Пясина,— говорит Курочкин,— в море падет своим устьем».

Из известных нам морских походов на Пясину поход Курочкина и Шепунова является первым. Однако, по всей вероятности, кто-то из русских мореходов приходил морем на Пясину раньше Курочкина, так как в 1609 году в Москве была составлена карта Севера России и Сибири, на которой довольно верно нанесены устья Енисея, Пясины и берега Гыданского полуострова³. К этому же времени относится открытие Пясинских островов, сделанное в ходе морских промысловых плаваний на Таймыр.

К 20-м годам русские промышленники прочно обосновались на Пясине. По реке Б. Хете возникло несколько промысловых зимовий, а под 1626 годом упоминается даже пясинский Орлов городок⁴. К сожалению, о его местоположении точных данных не имеется.

В 1630 году на Пясину прибыла партия промышленников в составе 103 человек, которая рассчитывала приобрести «в зимовьях русских людей» собак и готовый корм для них. Население этих зимовий, повидимому, занималось рыбным промыслом на продажу, а сами зимовья служили опорными пунктами, откуда промышленники отправлялись в отдаленные районы северной части полуострова.

В мангазейской пушной казне таймырские промыслы в это время занимали видное место, что побудило мангазейского воеводу послать в 1630 году на Таймыр приказчика Ивана Патрикеева, который совме-

¹ РИБ, т. II, стр. 1015.

² Г. Ф. Миллер. История Сибири, т. I, стр. 232.

³ Историю составления карты см. М. П. Алексеев. Ук. соч., стр. 215—247.

⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, л. 20.

стно с торговцами и промышленниками построил первое зимовье на реке Хете, притоке реки Хатанги, известное из архивных источников как Пясинский городок. Строили этот городок упомянутые 103 промышленника и, как они сами об этом писали, «лес таскали своими силами, рубили избы своим инструментом»¹.

На Таймыре промышленники вступили в меновые отношения с коренным населением, а также занялись песцовым и соболиным промыслом.

Судя по таможенным документам, меновая торговля здесь достигала больших размеров. Например, прибывший на Пясино некий русский предприниматель Мелентий «всю самуюд задолжил. И за тем Мелентием не смеет самуюд для того долгу с государевым ясаком к зимовью ехать»². Особенно ходовым товаром здесь считались предметы украшения, одежда и масло.

Плавания промышленников по северным притокам Хатанги, которые близко подходят к истокам Верхней Таймыры, начались еще в 20-х годах XVII века. В 1626 году по притоку Хатанги реке Новой ходили промышленлять песца промышленники и казаки, собравшие с населения этого района первый ясак³. В 1629 году по реке Волочанке, близ устья которой находилось Хетское ясачное зимовье, плавал на промысел устюжанин Ерофей Павлов Хабаров с пятью покрученниками⁴.

К этому же периоду следует отнести первые русские поселения у устья Нижней Таймыры, где, по сведениям этнографа Б. О. Долгих, полученным от местного тавгийского населения, были найдены три древние русские избы и предметы, принадлежавшие, бесспорно, русским, в том числе люлька⁵.

Русская торгово- промысловая экспедиция к северным берегам Таймыра

Знакомство мангазейцев с северными районами Таймыра, постоянные связи их с тавгами выдвинули перед торгово-промышленным людом Мангазеи новую задачу — продвижение в восточные районы, богатые пушминой, о которых много рас-

сказывали тавги, прикочевавшие из района Оленека. На этой почве, видимо, возникла мысль о морском походе вокруг Таймыра. Это тем более вероятно, что устье Хатангского залива долгое время не было известно русским.

По этому труднейшему участку Северо-восточного прохода первой прошла группа отважных промышленников, имена которых, к сожалению, остались неизвестными. Можно полагать, что смелые мореплаватели достигли моря по Енисею, а затем прошли вдоль Таймырского берега на северо-восток и восток (ныне пролив Вилькицкого). Они проникли сюда значительно раньше, чем судно «Вега» экспедиции Норденшельда в 1878—1879 годов.

Остатки лагеря полярных мореходов XVII века были обнаружены в 1940 году советскими гидрографами на острове Фаддея и на берегу залива Симса, вдающегося в сушу в северо-восточной части Таймыра. Здесь были найдены многие предметы, принадлежавшие мореходам, остатки их жилища и человеческие кости. Судя по всему, отважные моряки умерли от голода, пытаясь выйти из необитаемых мест, куда попали после крушения судов. Среди остатков экспедиции найдена значительная де-

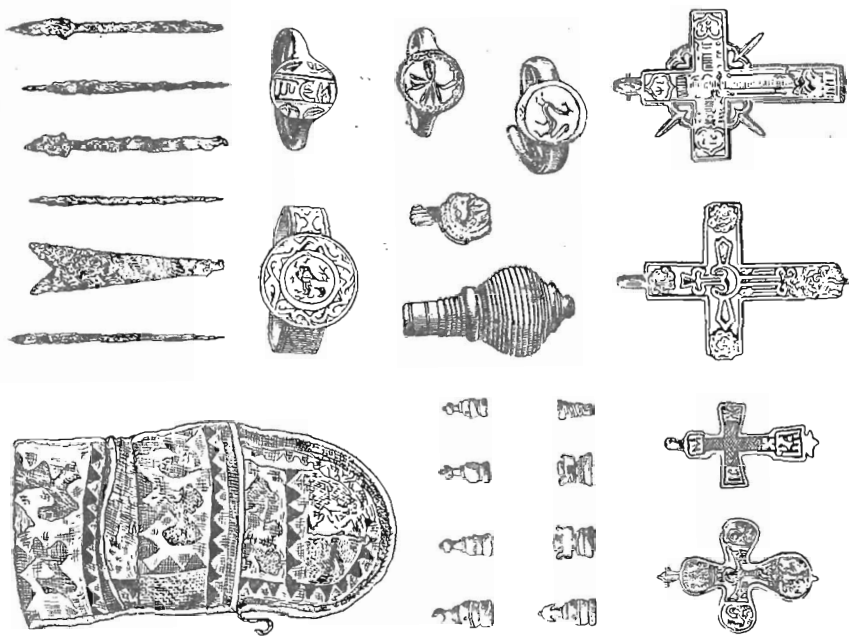
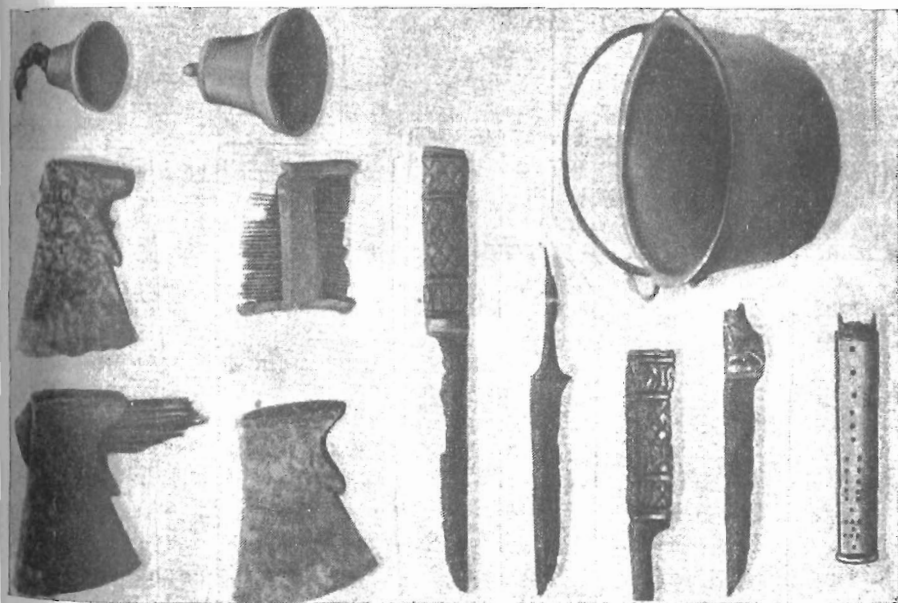
¹ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, № 166.

² ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, ст. 28, л. 50.

³ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, л. 20.

⁴ ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, ст. 28, л. 86.

⁵ См. Б. О. Долгих. Полуостров Таймыр и прилегающие к нему районы. «Северная Азия», 1929, № 3, стр. 67.



Предметы торгово-промысловой экспедиции XVII века, погибшей на северо-восточном берегу Таймыра

Из коллекции Музея Арктики (Ленинград)

нежная казна, монеты, чеканенные при Иване III, Иване Грозном и его преемниках. Монета наиболее позднего времени относится к царствованию Михаила Романова (1613 — 1646)¹. Среди предметов снаряжения обнаружены компасы и солнечные часы, что является неоспоримым свидетельством высокого уровня мореходной культуры русских полярных экспедиций XVII века.

Для торговли на востоке промышленники везли янтарь, светлосиние бусы, кольца, сыромятные ремни, колокольчики, зеркала и т. д. Среди мореходов находилась женщина, служившая, по всей вероятности, проводницей, как часто случалось в то время. Эта женщина могла быть тавгийкой, знавшей путь в Восточную Сибирь. Некоторые вещи экспедиции определенно говорят за то, что перед своим походом русские путешественники побывали в земле тавгов (тавгийского происхождения нагрудные украшения к женской одежде, кошелечек из шерстяной желтой ткани, украшенный треугольниками и орнаментированный оленьими рогами)².

В письменных источниках сохранилось упоминание об одном морском походе из Енисея вокруг Таймыра с целью достижения устья Лены, относящемся к 80-м годам XVII века. Н. Витсен, со слов Тобольского воеводы Головина, сообщает, что в 1686 году посадский человек Туруханска Иван Толстоухов на трех кочах отправился в морскую экспедицию, но пропал без вести³.

Уже после опубликования основных материалов экспедиции, остатки которой найдены в районе залива Симса и островов Фаддея, удалось отыскать следы похода кочей Ивана Толстоухова. По свидетельству Ф. А. Минина, его отряд в 1738 году обнаружил сооруженный Толстоуховым крест в память о своем пребывании в 7195 (1686/87) году в бухте Омудевой (зимовье Крестовое, правый берег Енисейского залива). Тот же Минин в 1740 году нашел зимовье Толстоухова севернее устья реки Пясины⁴. Таким образом, следы похода Ивана Толстоухова прослеживаются на большом расстоянии от Енисейского залива до района севернее Пясины и обрываются где-то на Таймыре. Возникает предположение, не был ли местом гибели одной из групп большой экспедиции Ивана Толстоухова район Залива Симса и островов Фаддея?

Таким образом, отважные русские люди еще в XVII веке вышли к северным районам Таймырского полуострова.

Довольно рано началось продвижение поморов-промышленников в восточную часть Таймыра, к Хатангскому заливу (со стороны реки Хатанги).

Плавания русских в низовьях реки Хатанги начались в конце 20-х годов XVII века⁵.

Продвижение к рекам Хатанге и Анабару

В Хатангский залив мангазейцы пришли в начале 30-х годов под руководством мангазейского стрельца Ивана Елфимова и промышленника Кириллова. Первоначально они достигли лишь устья реки Попигай (73°30' с. ш.). Но для предприимчивых людей этого было недостаточно. Вскоре другие отряды пробрались дальше на восток, в бассейн богатой пушниной реки Анабар.

¹ И. Г. Спасский датирует находку (по монетам) временем около 1619 года (Ред.).

² Реликвии полярных мореходов XVII века подробно описаны в сб. «Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века», Изд. Главсевморпути, 1951. Там же см. библиографию по находкам на о. Фаддея.

³ Witsep. Noord en Oost Tartarye, Amsterdam, 1705, p. 846.

⁴ Об этом см. М. И. Белов. Семен Дежнев, М., 1955, стр. 139.

⁵ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, л. 163. Хатангские пушные промыслы датируются серединой 20-х годов. В 1625 году мангазейские воеводы направили на реку Хатангу целовальника Григория Дыроватого.

Наплыв промышленников в этот новый район были настолько большим, что мангазейский воевода Ухтомский весной 1643 года поспешил направить на восток от Хатанги отряд стрелецкого десятника Василия Сычова, которому было приказано закрепить за царской властью «новые земли»¹. Отряд Сычова состоял из 10 стрельцов и нескольких промышленников. Весной 1643 года Сычов вышел на судах в низовья Енисея и обычным путем через волоки перебрался на Пясину, откуда тем же летом прибыл на Анабар. Неясно, шел ли Сычов на судах по Хатангскому заливу или этот район он миновал по суше. Во всяком случае из русских он первым побывал на Анабаре, где основал ясачное зимовье.

Большой интерес представляет поход на Анабар другого отряда под командой Якова Семенова, посланного в 1647 году на смену Сычову. Вышли они из Туруханска поздним летом и до осени едва успели прийти в Хету, где суда зазимовали. Весной следующего года мангазейцы ходили на озеро Ессей, а возвращаясь назад, «едва на Медвежьем Камне с голоду не померли». Хета вскрылась очень рано, благодаря чему рано можно было продолжать путь. «С Хеты,— писал Семенов в Мангазею,— пошли в 156 (1648) году, мая в 30 день, в судах и на Анабару пришли того же году июня в 8 день». Таким образом, Яков Семенов совершил первое известное нам морское путешествие из устья Хеты на Анабар, покрыв это расстояние в 9 дней. Однако честь открытия устья реки Анабар принадлежит не одному Семенову и его отряду. Несколько раньше его из верховьев реки к ее устью спустился отряд Василия Сычова, собиравшийся идти далее, в Мангазею. Сычов и Семенов прибыли в устье Анабара — один со стороны реки, другой — с моря почти одновременно.

Плавая по Хатангскому заливу и морю Лаптевых, торговцы и промышленники узнали об острове Бегичева, богатом «заморным зубом». В 1642 году оленекский приказчик Иван Ребров по приказу якутского воеводы должен был послать сюда отряд или партию казаков, на которых возлагались поиски острова и сбор сведений о том, «далече ли от Набары реки остров морской с заморным зубом и какой к нему ход»². Правда, через три года, когда, очевидно, желающих ехать туда оказалось больше чем достаточно, воевода, боясь перехода промышленного люда из Ленского разряда в Мангазейский уезд (что повлекло бы за собой падение якутских таможенных сборов), отдал тому же оленекскому приказчику категорический приказ, чтобы «тово смотреть и беречь накрепко и о том им служилым людям заказ учинить крепкой, всем торговым и промышленным, чтобы никто на море к острову, где сказывают заморный зуб, не ходили и дорогу туда б не прокладывали». По позднейшим данным Н. А. Бегичева, на берегу этого острова действительно встречались лежбища моржей³.

Что касается мангазейских промышленников, то на них запрет якутского воеводы не распространялся. Они могли посещать этот остров или во всяком случае видеть его, проходя на Анабар проливом Южным, отделяющим остров от материка, расстояние между которыми легко покрывалось двух-трехчасовым плаванием.

О том, что остров посещался с первых лет открытия морского пути на Анабар, свидетельствует сообщение Н. А. Бегичева об обнаруженных им развалинах древней промышленной избы и девяти балаганов⁴.

¹ ААН, 21, оп. 4, № 21, л. 221.

² ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 4 ст. 20, сст. 25.

³ См. П. М. Устинович. Остров Бегичева, его открытие и описание. Труды полярной комиссии Академии наук СССР, Л., 1932, вып. 11, стр. 12.

⁴ Архив Главсевморпути, ф. Комсверпуть, д. 4, 1920, л. 140.

В избе, расположенной на самом морском берегу, в одном из ее углов лежали шахматы, а под истлевшим полом — пять стрелецких секир. Находка в русском зимовье на Севере шахмат неувидительна. Шахматы были широко распространены на Руси. Известны, например, домогательства русской церкви перед двором Алексея Михайловича о запрещении простому народу «бесовской игры» в шахматы, так как, увлекаясь игрой, люди плохо посещали церковь. Шахматы найдены были на острове Фаддея и в заливе Симса.

Плавания из Туруханска на Анабар с 40-х годов совершались систематически в связи с развитием анабарских промыслов. О размерах этих промыслов можно судить по таможенным сборам. В виде десятинных пошлин в 1659 году таможня собрала с промышленников 32 соболя с хвостами и 58 соболей без хвостов, которые составляли десятую долю от 900 упромышленных соболей¹. В том же году на Анабар пришла большая партия мангазейских стрельцов и промышленников, а в 1658 году по Хатангскому заливу и морю Лаптевых к Анабару прибыл отряд служилых людей под командованием Ильи Степанова.

К концу XVII века морские походы на Анабар, очевидно, прекратились. Из-за отдаленности этого края промышленники все чаще стали задерживаться в нем, а со временем поселились там на постоянное жилище.

Потомков этих первых русских насельников, ставших коренными жителями Анабарского края, встретил во время своего путешествия на Таймыр лейтенант Василий Прончищев².

Анабарские промышленники, проложив путь к устью Анабара, тем самым сомкнули западно-сибирское мореплавание с северо-восточным. Это их несомненная заслуга. Но едва ли не самым главным результатом этой мангазейской северной ветви русских походов «встреч» солнцу явилось то, что уже в те далекие времена русские приступили к освоению Таймырского полуострова, а группе отважных русских мореходов удалось обогнуть самую северную его оконечность.

Следы далекого прошлого сохранились на Таймыре до сих пор. На реке Хете и поныне можно встретить поселенцев, предки которых пришли сюда в очень далекие времена и знали только русский язык. Теперь же это население Хеты, русское по своему происхождению, говорит исключительно по-якутски.

Во время Великой северной экспедиции русские промышленники Хеты принимали заметное участие в работах ее отрядов в районе Таймыра.

¹ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, л. 256 об.

² Записки гидрографического департамента, IX; 1851, стр. 292.



ОТКРЫТИЕ И ПРОМЫСЛОВОЕ ОСВОЕНИЕ БАССЕЙНА РЕКИ ЛЕНЫ

Поток людей, шедших в Западную Сибирь и ненадолго остановившихся в ее пределах, в 20-е годы XVII века вновь двинулся на восток к «славной» реке Лене.

События разворачивались с поразительной быстротой. На исходе первой половины XVII века русские торговцы и промышленники на Крайнем Северо-Востоке достигли преддверия Северной Америки, а на юго-востоке — границ Китая. За это короткое время была обследована и присоединена к Москве территория, превосходившая по своей площади всю Западную Европу. Присоединение этой территории, несомненно, являлось актом прогрессивным, укрепившим Русское централизованное государство и сблизившим малые народности Сибири с великим русским народом.

Существенным был вклад и в проблему арктического мореплавания. С открытием Лены и северо-восточных сибирских рек прежнее представление об ограниченной протяженности Северо-восточного морского прохода окончательно рассеялось и уступило место более точному представлению.

После достижения русскими отрядами на дальнем северо-востоке Чукотки и в районе Охотского моря — Тихого океана Северо-восточный морской проход мог мысленно представляться уже на всем его гигантском протяжении. Во время своего безудержного движения «встреч» солнцу русские мореходы не только открыли весь Северо-восточный морской проход, но и развили мореплавание на отдельных его участках.

Причины походов в Восточную Сибирь

Стремительное и мощное продвижение русских вглубь Сибири не было случайным. Оно определялось двумя факторами: во-первых, успехами восстановления

хозяйства после разгрома иностранной вооруженной интервенции и развитием в связи с этим всероссийского рынка, в обороты которого оказалась втянутой Сибирь, а во-вторых, — массовым переселением в Сибирь крестьян, стремившихся уйти от окончательного закрепощения.

Усиление крепостного права, нашедшего свое выражение в Соборном уложении 1649 года, происходило повсеместно, в том числе и в тех обла-

стях, которые непосредственно граничили с Сибирью. Не избежало общей участи и Поморье; его черносошное крестьянство, формально незакрепощенное, все больше теряло право свободного передвижения, прикреплялось к земле, переходило в ведение монастырей. Ответом на это были восстания крестьян в деревне и посадского населения — в городах.

Одновременно с обнищанием городских масс в посадах поморских городов возникла довольно влиятельная группа торговых людей, кормившихся за счет сибирских промыслов. На Лене в 40—60-х годах XVII века, по подсчетам И. И. Селиверстова, торговало 100—120 посадских людей Поморья¹.

По примеру торговых людей в Сибирь потянулись и состоятельные крестьяне с севера России. Об этом убедительно свидетельствуют переписные книги Устюга Великого, Вологды и других северных городов. В числе «сшедших в Сибирь» встречаются имена Коткиных, Новоселовых, Хабаровых и др.

Но еще больше было «беглых людей» — крепостных крестьян, ушедших без согласия общины, — людей, оказавшихся не в состоянии уплатить налоги. Дело в том, что за уход в Сибирь с крестьян северных областей взимали специальный налог. В конце XVI века, когда походы за Урал приобрели массовый характер, стал взиматься «сибирский налог», употреблявшийся сельской общиной, очевидно, на покрытие денежных претензий государевой казны. Так, в 1596 году в Усть-Сысольском уезде был собран «сибирский налог» со всех, «сшедших в Сибирь»².

Беднейшая часть крестьян, бежавшая в Сибирь от крепостной неволи, от непосильных поборов казны, оказалась в полной экономической зависимости от богатых крестьян, купцов и царских гостей.

Так или иначе прилив торгово-промышленного люда и беглого населения в старые сибирские районы повлек за собой повышение деловой активности и дал толчок к новым дальним походам, приведшим к великим географическим открытиям на востоке. Попутно шло развитие речных и морских сообщений.

Торгово-промышленный люд снаряжал экспедиции в «новые земли» на свой страх и риск. Освоение громадных пространств тайги, богатой соболем, проходило почти одновременно с присоединением их к русскому государству. В организации хозяйственной и политической жизни Восточной Сибири, как до этого и в Западной Сибири, большую роль играли сибирская администрация, государственные организации царизма, стремившиеся сразу же установить на новых землях феодальные порядки и включить новые земли в круг экономических и политических интересов русского государства.

В этой связи нельзя согласиться с точкой зрения крупного знатока истории Сибири С. В. Бахрушина, утверждавшего, что процесс открытия и освоения Восточной Сибири протекал стихийно и что основным вершителем исторических судеб здесь был торговый капитал, организатор военно-промысловых экспедиций³. Факты не подтверждают такого одностороннего взгляда. Продвижением вглубь Сибири руководило феодальное государство, посылавшее для охраны промыслов многочисленные казачьи отряды и ставившее по пути их продвижения от Енисея к Лене многочисленные укрепленные пункты: Енисейский, Илимский, Устькут-

¹ См. И. И. Селиверстов. Торговля и промыслы русских в Якутии в 40—60-х годах XVII века, Автореферат, Л., 1952.

² Архив Географического общества СССР, разряд 14, оп. 1, № 32.

³ См. С. В. Бахрушин. Очерки по истории колонизации Сибири в XVI—XVII вв., М., 1928; Военно-промышленные экспедиции торговых людей в Сибири XVII в. «Исторические записки», № 10, 1941.

ский, Верхолениский, Якутский остроги и десятки зимовий. Эти острожки и зимовья возникли затем на Алдане, Мае, Охоте, Яне, Индигирке, Алазее, Колыме, Анадыре. Некоторые из них затем превратились в города, которых до прихода русских Сибирь не знала.

Активная роль центральных государственных учреждений особенно наглядно видна в создании административного управления в Сибири: воеводств, воеводских и таможенных изб, а также в подборе и распределении переселившихся в Сибирь пашенных крестьян и служилых людей, состав которых непрерывно пополнялся за счет поморских черносошных крестьян, гулящего люда и посадского населения. Массовые наборы для переселения в Сибирь в 20—30-х годах были обычным явлением¹. Столь же значительна была роль центральной и сибирской администрации в организации подвоза в восточные районы продовольствия и снаряжения, развитии хлебопашества, местного речного и морского судостроения. Не следует, однако, идеализировать деятельность царской администрации в Сибири. Как уже отмечалось выше, главным и определяющим в ее деятельности было установление и поддержание феодальных порядков, колониального режима в Сибири, тяжких не только для сибирских народностей, но и для простых русских людей.

Необходимо особо подчеркнуть, что вопрос о продвижении к реке Лене сибирская воеводская администрация, направляемая Сибирским приказом, поставила раньше, чем торговые и промышленные люди. Грандиозный поход от Якутска к берегам Тихого и Ледовитого океанов был начат по инициативе служилых людей.

Еще в 1608 году мангазейский воевода Давыд Жеребцов направил к кочевавшим по Нижней Тунгуске буяшам отряд крещеного пустозерского ненца Игнатия Ханептека, который, как он сам пишет, собирал с этого племени ясак в течение 10 лет². В 1621 году один из стрелецких отрядов во главе с Супонькой Васильевым с помощью Игнатия Ханептека в районе Буканского зимовья (Нижняя Тунгуска) взял в плен трех аманатов буяшского племени. На допросе в Мангазее они сообщили, что кочевья их племени граничат с рекой Оленьей (Оленек?), которая впадает в «Лин большую реку». «А по той де большой по Лине реке, — рассказывали буяши, — живут многие люди и с ними буяши торгуют — соболи у них покупают на железо... а избы у них, как у русских людей и лошади есть же... платье носят таково же как и русские люди»³. Позднее выяснилось, что под этими людьми буяши имели в виду якутов, живших уже в то время оседло и умевших добывать железо. Река Лин — это Лена.

Первые достоверные сведения о Лене и якутах пришли в Западную Сибирь тогда, когда там стал исчезать соболь. Слухи эти взволновали промысловый люд, потянувшийся на восток. Местные сибирские и центральные московские власти решили возглавить это движение.

Первые походы на реку Лену

Летом 1622 года из Мангазеи на Енисей и затем по Нижней Тунгуске, а дальше на реки «Оленью» и «Лин» вышел отряд стрельцов и промышленников под командой пятидесятника Григория Семенова. В Туруханске отряд пополнился новыми партиями предприимчивого люда. «Вожем» в отряде опять пошел Игнатий Ханептек. Летом 1625 года Семенов достиг истоков Ниж-

¹ Например, в 1632 году для Сибири в Вологде, Тотьме, Устюге Великом и Сольвычегодске было набрано воеводами 500 «вольных гулящих людей» и 150 «жонок и девчо» пашенным крестьянам «на женитьбу», ААН, ф. 21, оп. 4, № 2, л. 154.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 12, лл. 336—340.

³ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, лл. 118—120.

ней Тунгуски, но, отказавшись от продолжения пути, вернулся в Туруханск. Ханептек же и промышленный человек Матвей Парфентьев с товарищами решили идти дальше — по восточным притокам Нижней Тунгуски в землю эвенкийского племени шилиягиров, кочевавшего по Нижней Тунгуске и Средней Лене. От истоков Нижней Тунгуски Матвей Парфентьев с товарищами шел «семь недель наг и голоден»¹. Если учесть, что верховье Нижней Тунгуски находится в двух днях ходьбы от Лены, то можно предположить, что отряд Парфентьева и Ханептека побывал и там. Во всяком случае он находился в непосредственной близости от Лены, в ее бассейне.

О том, что освоение этой великой реки началось еще в 20-х годах XVII века, свидетельствуют и другие факты. В 1624 году в среднем течении Лены пытались основать свои промыслы две партии мангазейских промышленников во главе с Иваном Зориным и Сидором Водянниковым. В 1628 году по Нижней Тунгуске на Среднюю Лену прошел отряд промышленников во главе с Владимиром Шишкой². В 20-х годах XVII века большой поход на Лену совершил промышленник Пянда (Пенда).

С каждым годом число людей, решившихся идти в далекие восточные земли, возрастало. Согласно официальным данным, ежегодно из Туруханска вверх по Нижней и Подкаменной Тунгускам на небольших речных судах — каюках уходило от 500 до 1000 человек. Так, в 1626 году на 72 каюках на промысел отправился 501 человек, в следующем году — 700 человек, весной 1630 года с Тунгусок в Туруханск прибыли 1111 человек, которые привезли 31 906 соболиных шкур³. В 1634 году сюда явилось с промыслов 683 человека, добычу которых составили 48 760 соболей⁴.

Одновременно с освоением дороги на Лену через Чечуйский волок и по Нижней Тунгуске мангазейские стрельцы, перейдя по горным тропам Оленекского хребта, вышли в долину реки Оленек, откуда в 1624 году доставили первый ясак, собранный с племени озянов (ачанов)⁵. Дорога на Оленек оказалась весьма трудной и позднее была заброшена.

Самый короткий путь на Лену с Нижней Тунгуски проходил через Вилуйский хребет и по реке Вилуй. Времени открытия этого пути мы не знаем, но в 1628 году по нему на Жиганск и Алдан «в якутскую Конную Орду» ходил мангазейский отряд Мартына Васильева⁶. Васильев доставил в Мангазею обстоятельные сведения о реке Лене и населявших ее бассейн народностях, весьма заинтересовавшие Казанский приказ, который на основании этих данных приступил к организации большой экспедиции — в составе 20 тобольских и 20 березовских казаков. Новую экспедицию на реку Лену готовила Мангазея. В разгар ее снаряжения Мартын Васильев был отстранен от руководства. Под командой нового начальника, сына боярского Воина Шахова экспедиция отправилась в путь только в 1633 году. Пройдя по Нижней Тунгуске на Вилуй, а оттуда на Лену, она прибыла туда слишком поздно. На три года раньше Шахова якутская земля была приведена в царское подданство енисейскими казаками. Тогда, не желая упустить добычу из своих рук, мангазейские ясачные сборщики затеяли с енисейцами со-

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 13, лл. 336—340.

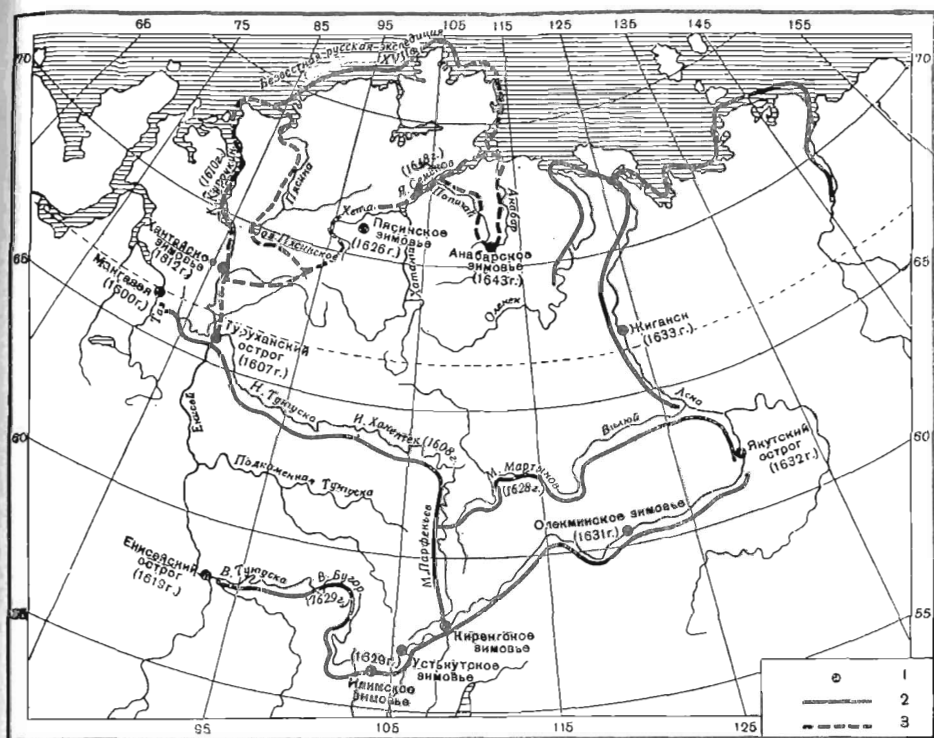
² См. М. И. Белов. Семен Дежнев, М., 1955, стр. 16—18.

³ См. С. В. Бахрушин. Мангазейская мирская община в XVII в., стр. 52—53.

⁴ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 75, л. 220.

⁵ ААН, ф. 21, оп. 4, № 21, л. 23.

⁶ Там же, лл., 59—60.



Гродвижение русских на Таймырский полуостров и реку Лену (10—30-е годы XVII века):

1 — остроги и зимовья; 2 — речные пути; 3 — речные и морские пути на Таймыре

ры, переросшие в вооруженные столкновения. В конце концов река Лена осталась за енисейским воеводой, а мангазейцы были вытеснены за Вилуйский хребет.

Наиболее мощное движение на Лену развернулось в южном направлении, с Енисея по Верхней Тунгуске.

Датой постройки Енисейского острога считается 1619 год, хотя есть основание полагать, что он возник раньше. Уже в 1621 году первый енисейский воевода Яков Хрипунов писал царю, что к его приезду старый острог погнил и повалился, поэтому он решил срубить новый, к которому «прибавил во все стороны... по 10 сажень и ров кругом велел копати и чостоколом кругом рву и по дну делати и поделки круг острогу двое велел поставить и острог накрепко укрепить и башни и на тех башнях роскаты поделал»¹.

Первоначально Енисейский острог посещался плохо. Сказывалась его отдаленность от основного в те годы торгово-промыслового Мангазейского района. Но затем благодаря принятым мерам положение удалось поправить.

В 1626 году енисейский воевода обратился в Туруханск к промышленным и «всяким гулящим людям» с призывом, чтобы они шли в Енисейский острог «надежно. А в Енисейском остроге продажных хлебных запасов больше двух тысяч чети и русских товаров много и хлебные за-

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 113, л. 350.

пасы и русские товары в Енисейском остроге дешево... А промыслять в Енисейском остроге соболей есть»¹.

С середины 20-х годов Енисейск стал играть все более заметную роль. В 1629 году Енисейская таможня зарегистрировала явку 477 лиц, упромышливших 40 040 соболей². В следующем году из Тобольска через Маковский острог на Енисейск торговые и промышленные люди отравились больше чем в 100 каюках и 7 дощаниках³.

И все же жизнь в Енисейске была дорогой и, самое главное, тяжелой. Простые люди, привыкшие не в пример феодальной знати к лютым морозам, голоду, и те жаловались, что нигде в Сибири они не встречали столь скверных условий, как в Енисейске. Трудности усугублялись почти полным отсутствием сколько-нибудь удобных речных и наземных путей. Об этих трудностях в одной из отписок в Москву енисейский воевода сообщал, что если идти от Сургута, мимо Маковского острога и Кетью, то «дороги конные из Маковского острогу подле Кети реки и Кецкий острог в век не бывало, место непроходимо, дороги конные учинить невозможно, а на нартах хлебных запасов от старого Кецкого городища и подавно добыть невозможно — место дальное. А ходу от Старого городища до Маковского острожку на нартах больше пять недель. А из Маковского острожку через волок до Енисейского острожку ходу нартами... недель... волок велик, около двухсот верст. А на волоку болота и грязи, и колодцы и заломы великие — и на себе этих запасов (хлебных. — М. Б.) не перетащить»⁴. Ездить на Енисейск можно было только летом, на небольших судах, по рекам, но и на этом пути было немало препятствий, особенно на реке Кети, где приходилось преодолевать многочисленные пороги.

Енисейский воевода должен был признать, что в Енисейске «много служб таких жестоких и нужных, что хуже Енисейска во всем твоём государстве Руской и сибирской вотчине нет; служат, государь, служилые люди зимою на нарте, на шлее, а летом беспрестанно на весле и на шесте. А ходят твои государевы служилые люди беспрестани по новым землицам и великую нужу, и бедность, и голод терпят, и души свои сквернят»⁵. В другой отписке тот же воевода писал: «Енисейский острог — место дальнее, украинное, дале того места во всей Сибири нет»⁶.

Однако, несмотря на все трудности, в результате активности торгово-промышленного и служилого люда в Енисейске к концу 20-х годов были собраны достоверные сведения о речных и конных путях на Лену и о местном населении, что указывает на проникновение каких-то русских отрядов в бассейн этой реки. В частности, еще летом 1629 года здесь было известно, что «Лена река впала свои устьем в море»⁷. Очевидно, в низовьях Лены побывал кто-то из енисейских людей еще до 1629 года.

Сведения о реке Лене были положены в основу «Росписи» земель, составленной в Енисейской воеводской канцелярии. В этой «Росписи» указаны два пути на Лену: конная дорога с восточного притока Ангары — Ожи (два дня конной езды) и «волок на Куту реку по левой стороне»⁸. О Кутском или Илимском волоке в «Росписи» сказано, что

¹ ААН, ф. 21, оп. 4, № 22, л. 15.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 19, лл. 919—929.

³ Там же, кн. 34, л. 5.

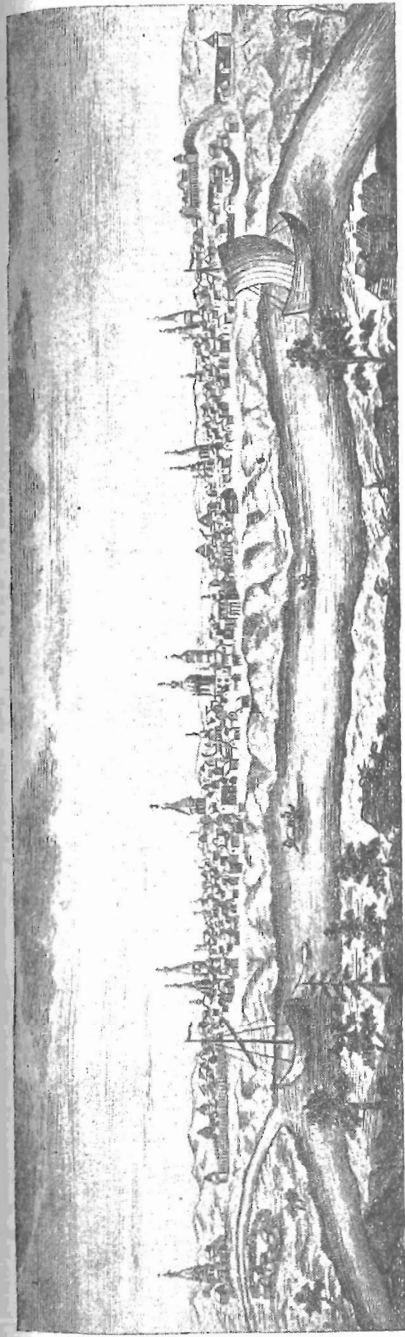
⁴ Там же, л. 554 об. В подлиннике — пропуски.

⁵ Там же, ст. 113, л. 111.

⁶ Там же, ст. 12, лл. 107—112.

⁷ Там же, лл. 491—499.

⁸ Там же, «Роспись» с некоторыми пропусками опубликовал Н. Н. Степанов. См. его статью «Заметки по исторической географии и этнографии Сибири в XVII в.». Изв. Всес. Геогр. об-ва, т. 81, вып. 3, 1949.



Вид города Енисейска в середине XVIII века



Вид города Иркутска в середине XVIII века
Рисунки из альбома Махаева «Виды сибирских городов»

переходят его с Илимом за четыре дня, а затем по реке Кут спускаются в Лену. В «Росписи» упомянуто также о том, что енисейские служилые люди поставили на Илеме зимовье «на местах пашенных и к селитьбе угодных». Иными словами, основание Илимского зимовья приходится на более раннее время (до лета 1629 года), чем считалось до сих пор¹.

Начиная с 1629 года, на Лену ежегодно стали отправляться енисейские служилые люди и промышленники, положившие начало освоению бассейна этой великой русской реки.

Первый отряд (1629) под командой Василия Бугра, переправившись через Илимский волок, достиг притока Лены реки Чаи, но дальше идти не решился. В 1630 году отряд атамана Ивана Галкина тоже ограничился посещением районов Куты, Купы и средней Лены. Дальше других вниз по течению Лены продвинулся енисейский казачий отряд сотника Петра Бекетова: он достиг земли якутов и на левом берегу Лены в 1632 году заложил Якутский острог.

После основания Якутского острога в 1633 году к низовьям реки Лены вышел отряд енисейских казаков во главе с казаками Посником Ивановым и Михаилом Стадухиным. Часть отряда побывала на Вилюе, другая — в земле долган, в низовьях Лены, где поставила новый острог, получивший известность под названием Жиганского, или просто Жиганска. В XVII веке Жиганск являлся на Лене самым крупным северным поселением русских. Вскоре он превратился в важный речной порт. В низовьях Лены казаки привели в русское подданство племена эвенков, кочевавших по правым притокам Лены.

В освоении Лены приняли участие не только енисейские, но и томские, красноярские и тобольские казаки и промышленники.

В 1635 году томский воевода направил на Лену отряд атамана Дмитрия Копылова, который обосновался на реке Алдан, где казаки построили Бутанское зимовье. На Вилюе действовал отряд тобольских и березовских казаков сына боярского Воина Шахова.

Промысловое освоение Лены с первых же лет развернулось стремительными темпами. По Лене и ее многочисленным притокам ежегодно ходили караваны речных судов.

Образование Якутского воеводства

Необычайно быстро увеличивался приток на Лену торговцев и промышленников. Если в 1634 году в Ленский (Якутский) острог с промыслов собралось всего 200 человек², то спустя 8 лет (летом 1642 года) туда прибыло уже 3000 человек, хотя многие промышленники, не поехав в Якутск, остались в зимовьях³.

О росте ленских промыслов говорит также увеличение таможенных сборов. В 1636 году енисейский воевода отослал в Москву 8886 ясачных и таможенных ленских соболей⁴. В следующие годы таможенные доходы выросли в 5—6 раз. В 1639 году на Лене было собрано и отправлено в Москву 23 969 соболей, 24 379 соболиных пупков (брюшко с мелкой и редкой шерстью), 398 соболиных хвостов, стоимостью в 28 331 рубль 20 алтын 2 деньги⁵. В том же году ленские таможи зарегистрировали

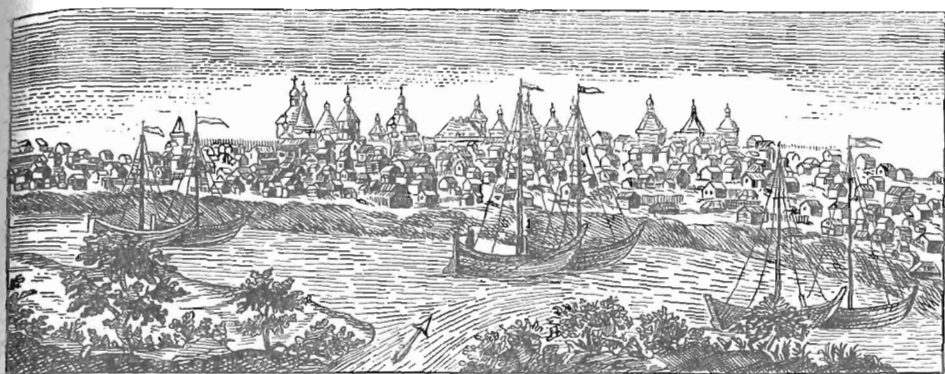
¹ См. Л. С. Берг. История географического ознакомления с Якутским краем, Сб. Якутия, Л., 1929, стр. 5. Л. С. Берг считал, что Илимское зимовье основано в 1630 году. К этому мнению присоединился В. Н. Шерстобов (Илимская пашня, том I. Иркутск, 1949, стр. 38).

² ААН, ф. 21, оп. 4, № 22, л. 175.

³ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 3 ст. 6, сст. 65 и др.

⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, № 22, л. 244.

⁵ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 5, сст. 18.



Вид города Якутска с юго-восточной стороны в середине XVIII века.
Из альбома Махаева «Виды сибирских городов»

88 830 упромышленных соболей, 86 400 пупков, 1660 соболиных хвостов и 150 красных лисиц¹. В 1640 году 550 промышленников только за летне-весенний период предъявили таможням 45 955 упромышленных соболей², а в 1643 году ленские целовальники взяли десятинную пошлину с 146 720 упромышленных соболей.

С 40-х годов по добыче пушнины Лена выдвинулась на первое место в Сибири.

Вошедшая в состав русского государства территория, тяготеющая к Лене и ее притокам, представляла собой огромную страну. Небольшой гарнизон Якутского острога, ежегодно сменявшийся путем присылки сюда казаков из Енисейска, не в состоянии был должным образом охранять интересы царской казны. В 1638 году на Лене было образовано новое сибирское воеводство с центром в Якутске. Из Москвы на Лену отправились царский воевода и 345 казаков.

Разъясняя необходимость образования нового воеводства, царь Михаил Федорович в наказе ленскому воеводе П. П. Головину писал, что «в сибирских городах и в острогах у ясачных людей угодья, где прежде всего добывали, стали за рускими людьми, что русских людей перед прежним в Сибири умножилось, а ныне ясачные угодья заняты пашнями и впредь в тех ближних сибирских городах государеву ясаку будет недобор... А та де великая река Лена угодна и пространна и людей в ней разных земель кочевых и сидящих и соболей много всякого зверя... и будет та Лена река другая Мангазея».

Отныне направляемые сибирскими воеводами на Лену отдельные казачьи отряды не вольны были собирать ясак по своему усмотрению. Сбор ясака с коренного населения сразу же взяло в свои руки Якутское воеводство.

Следует отметить, что, руководствуясь местными узко корыстными интересами «государевой ленской казны», якутские воеводы пошли на насильственный разрыв торговых и промышленных связей бассейна Лены с соседним Мангазейским уездом, запретили морские и речные походы с Лены на реку Анабар, Хатангу и, возможно, вокруг Таймыра. Условной разграничивающей областью стал район между течениями рек Оленек и Анабар.

Превращение Якутского воеводства в замкнутую область, слабо свя-

¹ ААН, ф. 21, оп. 4, № 30, л. 9.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 145, лл. 248—403.

занную с остальными частями Сибири, сказалось на всей последующей истории этого края, а также на известной обособленности восточно-сибирского мореплавания. Этому помогли и природные условия, затруднявшие связь между западными и восточными районами.

Отделив себя от остальной Сибири таможенными барьерами и запретив пользование морскими и речными путями с Лены на запад, якутские воеводы направляли торговые и промысловые караваны по сухопутно-речному пути, через Ленский волок на Енисейск и Тобольск.

Чтобы воспрепятствовать поездкам промышленников с Лены на реку Нижнюю Тунгуску через Вилюй и с Оленека на Анабар и озеро Ессей, на западной границе воеводства были учреждены заставы, опиравшиеся на гарнизоны ясачных зимовий. Целовальникам застав строжайше предписывалось смотреть за тем, чтобы «ни в которые сибирские и русские города торговых и промышленных людей не пропускати. И того беречь накрепко, чтобы торговые и промышленные люди с Колымы (Индигирки, Яны. — М. Б.) реки в Пясино и на Есей озеро и на Нижнюю Тунгуску никто не перешел». Верхневилуйский целовальник Лазарь Никитин, например, в 1652 году должен был «заказ учинить крепкой всем торговым и промышленным людям, по всем зимовьям, чтоб никто из них с Вилюя и с Лены на Нижнюю Тунгуску через Вилюйский хребет в Мангазейский уезд отнюдь не ходил»¹. Ослушников приказано было возвращать назад и под конвоем провожать до Якутска, где их имущество отбиралось в казну.

Подобные ограничения, повторявшиеся из наказа в наказ, говорят о том, что в первые годы существования Якутского воеводства его запрещения связи с Мангазеей систематически нарушались, а якутским властям приходилось вести из-за этого упорную борьбу с купцами и промышленниками. Последние пытались было протестовать против незаконных действий воевод, но затем, убедившись, что якутских воевод поддерживает Москва, от дальнейшей борьбы отказались.

В «наказных памятях» 60-х годов пункты о запрещении торгово-промышленному лицу ездить через Вилюй и Оленек на запад отсутствуют, видимо, за ненадобностью.

Так вновь, так же как при запрещении Мангазейского морского хода, в угоду воеводам и чиновникам были ущемлены торговые интересы, в результате чего был предан запустению Оленекско-Анабарский район. Во второй половине XVII века соболиные промыслы на Оленеке почти не велись, русское население оттуда ушло. Люди либо вернулись в Европейскую часть России, либо перебрались далее на северо-восток, где строились новые зимовья, остроги и бурно развивались промыслы морского зверя и соболя.

Русские промыслы на реке Лене

Лена привлекала русских не только пушными богатствами. Значительное развитие здесь получила добыча соли. В 1633 году Ерофей Хабаров организовал в устье реки Куты солеварню, вырабатывавшую за год сотни пудов соли. Солеварни возникли на притоках Вилюя, у Соленых озер. По справке якутского воеводы П. П. Головина, «около реки Куты имеется озеро соленое и, если там устроить црен (устройство для выварки соли. — М. Б.), то соли хватит на всю Сибирь». Кроме того, соль была обнаружена, не доезжая Ленского волока: «за днище — соляной рассол течет ис горы, ис камени, ключи в разных местах»². Под самым городом Якутском

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 5, ст. 3, сст. 104.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 12, л. 89.

рудознаты обнаружили железную руду, а на Оленеке — медную. В 1662 году, якутский воевода Иван Голенищев-Кутузов донес в Москву о результатах поисков меди на Оленеке. Он писал: «Есть той руды гора край реки и в большую де воду знатная имеется руда — вода поднимает. И в той де горе та руда лежит поясами»¹. На место находки из Якутска был послан отряд с заданием поставить зимовье «и руду плавить и плавленную привезть с собой через гору, а в зимовье оставить служилых людей до царского указа». Связи с обнаружением руд под Якутском и на Оленеке воевода просил царя о присылке рудознатцев.

По рекам Витиму, Олекме, на Ленском волоке русские стали заниматься хлебопашеством. Первые пашни на Лене появились сразу же по прибытии воевод, когда для выявления пахотных земель и описания «угожих мест» с Ленского волока вверх по Лене были посланы пятидесятник Василий Витезев и казак Курбат Иванов, составившие первую «роспись» ленских территорий с указанием местонахождения поселений².

Одним из первых ленских крестьян стал Ерофей Хабаров, о котором П. П. Головин писал: «Бил челом промышленный человек Ярофейко Павлов Хабаров... чтоб ему... на Лене на усть Киринги дать под пашню земли на льготу». Другой промышленный человек Пантелеймон Яковлев Устюжанин также ходатайствовал о выдаче ему «земли на Тунгуском (Чечуйском. — М. Б.) волоку, где проходят с Лены на Турухан»³.

Приведенные примеры достаточно убедительно показывают, что, едва осев на Лене, русские приступили к освоению естественных богатств края, что не могло не сказаться на подъеме производительных сил и условиях жизни обитавшего здесь русского и аборигенного населения.

Освоение русскими крупнейшей сибирской реки Лены имело, таким образом, огромное прогрессивное значение. Темп жизни в этих дотоле мало обжитых землях с приходом русских значительно усилился. Аборигенное население: на севере долганы и якуты, на юге эвенки и буряты, втягивалось в промыслы, торговые обороты и ремесла, в хлебопашество и судостроение. На разложение родового строя ленских племен особенно большое влияние оказала торговля, ранее существовавшая здесь только в виде натурального обмена. И. И. Селиверстов⁴, специально изучавший вопрос о торговле русских в Якутии, документально установил, что экономические связи между отдельными племенами с приходом русских заметно расширились. Большую роль в усилении этих связей сыграло появление денег, которых раньше на Лене не знали. Включение ленских земель в обороты всероссийского рынка — факт громадного экономического и политического значения, ставший решающим для организации восточно-сибирского полярного мореплавания.

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 174, л. 101.

² ДАИ, т. II, № 89; ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 13, л. 72.

³ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 113, лл. 87—88. Специально илимскому хлебопашеству посвящен большой труд Шерстобоева «Илимская пашня», Иркутск, 1943.

⁴ См. И. И. Селиверстов. Торговля и промыслы русских в Якутии в 40—60-е годы XVII в., стр. 15.





ГЛАВА 9

ПЕРВЫЕ МОРСКИЕ И СУХОПУТНЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНУЮ СИБИРЬ. ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЕ ПОЛЯРНЫЕ МОРЕХОДЫ

В XVI — XVII веках, не говоря уже о более раннем времени, ни одна из стран Европы, за исключением России, не имела своего полярного флота и развитого арктического мореходства. Русский народ выступил начинателем специального арктического торгово-промыслового судоходства.

Яркой страницей в истории арктического мореплавания, морской культуры нашей страны являются походы русских на крайний северо-восток Сибири в XVII веке.

Простые русские люди — устюжане, вологжане, каргопольцы, пинежане, мезенцы, пустозерцы — принесли на Северо-Восток свой многовековой морской опыт, незаурядную для своего времени морскую технику, традиции судостроения и судовождения, опыт и сноровку в борьбе со льдами. Их бесспорной заслугой является то, что они совершили открытие азиатских берегов на огромном протяжении от Лены до Камчатки, исследовали устья северо-восточных и восточных сибирских рек, составили описания и положили на карту бескрайные просторы тайги и тундры, развили морской и пушной промыслы, обогатили человечество конкретными знаниями природы полярных областей, словом совершили выдающийся научный подвиг.

Полной лишений и героизма была жизнь полярных мореходов при плаваниях их на крайнем северо-востоке Сибири. Документы того времени, к сожалению, скупы в описании бытовых сторон жизни торгово-промышленного и служилого люда. Изредка встречающиеся в них бытовые подробности обычно носят случайный характер. Но и по ним можно составить довольно ясную картину жизни этих храбрых людей.

Северо-восточные полярные мореходы — торговые, служилые и промышленные люди Якутского воеводства — были выходцами из России, главным образом поморскими посадскими людьми и черносошными крестьянами. Значительная часть их пришла из Холмогор, Мезени и

Устюга Великого. Изучение таможенных документов показывает, что на крайний северо-восток охотнее всего шли поморы; природные условия далекого сибирского края были для них более привычными. Приходившие в Сибирь москвичи, ярославцы, костромичи и пр. держались Алдана, Майского и Витимского направлений. Конечно, нередко на Колыму и Анадырь проникали посадские люди из Костромы или Москвы, но они не составляли здесь большинства.

Состав северо-восточных мореходов XVII—XVIII веков по социальному положению представляется очень пестрым.

В среде служилых людей выделялись атаманы, сотники, пятидесятники, десятники, казачья старшина, руководившая экспедициями на «заморские реки». В Якутске, как это видно из переписей, старшина располагала своими домами и большими хозяйствами. Некоторые зажиточные казаки имели по 10—15 коров. В доме такого казака жили рабочие люди, обнищавшие, престарелые или увечные казаки, которые обслуживали богача, ухаживали за скотом, возили дрова, на заливных лугах под Якутском косили сено. На прокормление семей старшине хватало государева жалованья. Атаман или сын боярский сверх относительно большого денежного жалованья ежегодно получал от казны до 46 пудов хлеба, 25 пудов овса, столько же крупы, 10 пудов соли.

Совсем по-иному жила казачья голытьба. Ютилась она либо в домах своих непосредственных начальников, а чаще всего (по 10—15 лет) — на «сторонних» реках. Питались эти казаки рыбой и изредка олениной. Снаряжение на дальнюю службу стоило казакам необычайно дорого. Как правило, в таких случаях казаки шли к ростовщику, добывали под кабальные обязательства ссуду, чтобы купить себе необходимые вещи: шубы (носили от холода одновременно по три шубы), рукавицы («вареги-дружки», рукавицы вязаные, подбитые мехом и др.), шапки (суконные, подбитые соболем), нижнее платье (рубахи и штаны), котлы варочные, кожи, лыжи, одеяла овчинные, постели оленьи, огнестрельное оружие и коней. В переписях вещей, оставшихся после смерти казаков и промышленников, встречаются также книги светского и духовного содержания. Эта казачья голытьба несла на своих плечах всю тяжесть «государевой службы».

Доведенные до отчаяния вымогательствами и своим бесправным положением рядовые казаки не раз устраивали волнения, присоединяя к себе массу подневольного промышленного люда. Примером этого могут служить события, разыгравшиеся в Якутске летом 1647 года, когда казаки во главе с *Василием Бугром* поднялись против воеводы *Василия Пушкина*, причем к ним присоединилось много рабочих и промышленных людей.

Большую группу северо-восточных мореходов составляли торговые и промышленные люди. Существенного различия между торговцем и промышленником не было. Торговец часто выступал как промышленник, и, наоборот, промышленник становился торговцем, так как промыслы и охота на пушного зверя неизбежно сочетались с торговлей.

В среде торгово-промышленных людей также выделялась хотя и немногочисленная, но властная и богатая прослойка купцов. В Восточной Сибири купцами чаще всего были приказчики «царских гостей»: *Светешникова*, *Усовых*, *Гусельникова*, *Задорина*, *Ревякина* — торговых воротил на Руси. Они вели бойкую торговлю товарами первой необходимости, промысловым и судовым снаряжением. Располагая тысячным состоянием, такие купцы снаряжали крупные и хорошо оснащенные экспедиции в «новые земли». Основную же массу торгово-промышленных людей составляли беглые крестьяне, «гулящие» люди, которые в доку-

ментах носят название покрученников — людей, нанимавшихся к богатым купцам на договорных началах.

Покрученники тоже были неоднородны по составу. Среди них имелись покрученники-своеужинники, т. е. промышленники, присоединявшиеся к той или иной экспедиции, но приобретавшие снаряжение и орудия охоты на свои средства. Капитал своеужинника достигал примерно 60 руб. лей, что по тому времени считалось крупной суммой. Но главную массу покрученников составляли неимущие, подневольные люди. Их можно было встретить на судовой и плотничной работе, на охоте в тайге, среди тех, кто бороздил бескрайние просторы арктических морей. Жестоко эксплуатируя покрученников, купцы составляли крупные капиталы. То, что тратилось ими на снаряжение промысловых партий, на одежду и пищу покрученников, на покупку безделушек для обмена на соборей, не могло ни в какое сравнение идти с получаемыми барышами.

В развитии мореплавания на Северо-Востоке и в успешном ходе географических открытий большую роль играло местное якутское, эвенкийское и юкагирское население. При его активном участии были совершены наиболее важные экспедиции. Местное население давало русским отличных «вожей», проводников в «новые земли». Эти храбрые и мужественные люди, отличные охотники, в большинстве оставшиеся безвестными, внесли в развитие полярного мореплавания немалый вклад. В качестве проводников русских экспедиций были женщины из местного, аборигенного населения.

С приходом русских на северо-восток Сибири изменился весь уклад жизни местного юкагирского и эвенкийского населения. Им пришлось усилить охоту на пушного зверя для уплаты ясака. Вместе с тем, они впервые увидели массу товаров, которые постепенно стали внедряться в их быт, познакомились с деньгами, хлебом, которого раньше не знали. Встречаясь на «ярмарках» с русскими торговцами и промышленниками, юкагиры и эвенки втягивались в торговлю, что не могло не способствовать разложению их общественного строя, укреплению новых, более прогрессивных форм хозяйства. С приходом русских родовой строй этих народностей стал разрушаться.

Сближение местных народностей с русскими проходило по различным направлениям, и, в частности, по линии кровнородственных семейных связей. Женщины якутов, юкагиров и эвенков охотно вступали в брак с русскими.

Характер восточно-сибирского мореплавания

Вопрос о характере полярного северо-восточного мореплавания представляет темный вопрос, который представляет большой интерес, что о нем еще нет единого мнения в специальной литературе.

Мореплавание на Северо-Востоке в принципе ничем не отличалось от мангазейского или поморского. По своему характеру оно было торгово-промысловым, а вместе с тем массовым.

Говоря о массовом арктическом мореплавании XVII века, будь то Мангазейский морской ход или северо-восточное мореходство, нельзя, однако, представить дело так, что оно осуществлялось народом, было народным. Такое представление неверно. Это мореплавание, как и освоение Сибири, проходило при живейшем участии народных масс, но в интересах кучки купцов и помещиков, втянувшихся в сибирские торги и промыслы. Арктическое мореплавание служило интересам феодального государства, его купеческой и помещичьей верхушки. Возникло оно в связи с необходимостью обеспечить доставку продовольствия на «заморские реки», вывоз оттуда пушнины, а также торговлю с местным русским и нерусским населением. Видное участие в морских экспедициях

принимала казна, заинтересованная в поддержании постоянных связей с казачьими гарнизонами зимовий и острогов Яны, Индигирки, Алазеи, Колымы, Анадыря.

Отличительной особенностью морских торгово-промысловых экспедиций на Северо-Востоке является то, что они тесно смыкались с правительственными экспедициями. В свою очередь поездки казачьих отрядов проходили при непосредственном, живом участии торгово-промышленного люда и чаще всего на его деньги. Казачьи походы, в которых не участвовали торговцы, хотя и бывали, но они не характерны для Северо-Востока. То, что в архивах сохранились главным образом отписки казачков, а данные о поездках торговцев и промышленников обычно разрознены и случайны, не должно приводить к неправильным выводам. Такое положение объясняется единственно тем, что торговцы и промышленники не должны были отчитываться перед казной; они предпринимали путешествия на свои деньги, на свой страх и риск и только в крайних случаях писали царю (обычно по какому-нибудь частному случаю). Казак же, наоборот, во всем зависел от казны, воеводы и поэтому обязан был доносить о ходе и результатах своего похода.

Обычно торгово-промысловые экспедиции организовывались на основе специальных торгово-кредитных соглашений. В качестве примера можно привести экспедицию во главе с Тимофеем Никитиным Казанцем, приказчиком купца Михаила Кондакова, организованную на «заморские реки» летом 1648 года. Средства, необходимые для экспедиции и покупки материалов, инициатор ее, Тимофей Никитин, занял у купца Кондакова, выдав ему «запись» следующего содержания: «Взял у него Михаила хлебного запаса и русского товару и промышленного заводу на 536 рублей, 10 алтын, 4 деньги, а к тому его животу прибавил своего русского товару на 90 рублей, 31 алтын, 4 деньги. И с тем животом мне, Тимофею, в нынешнем 156 году итти из Якутского острогу морем на Индигирку и на Ковыму и в иные сторонние реки, промышлять и торговать тем животом на Индигирке, на Ковыме реке пока мест бог благоволит. И в промыслу и в торгу один как бог не оставит. А, будучи мне, Тимофею, за тем животом, промышляючи и торгуючи, никаким воровством не воровать, зернью не играть... и в том животе и в торгу и в промыслу хитрости не учинить». По возвращении из похода Никитин обязан был вернуть купцу Кондакову занятые у него деньги и по вычете своих денег поделить прибыль на три части, две из которых передать купцу.

«А буде тот пожиток, — читаем в заемной кабале, — судом божьим по грехом на море потонет или погорит или божею волею в торгу или в промыслу незадача, и ему, Михайлу, на мне, Тимофее, того живота своего не спрашивать»¹. На полученный кредит Тимофей Никитин приобрел судно, нанял покрученников и вышел в море.

Подобным же образом чаще всего снаряжались и другие торгово-промысловые экспедиции².

Присоединение ленских земель к Русскому централизованному государству дало мощный толчок к организации экспедиций «в новые земли». Эти экспедиции шли по двум направлениям: одни направлялись к берегам Северного Ледовитого океана, другие — на побе-

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 6. ст. 36, сст. 2.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 127, л. 134; о характере торгово-промысловых экспедиций XVII века см. специальную статью С. В. Бахрушина «Военно-промышленные экспедиции в Сибири в XVII в.» «Исторические записки», № 10. стр. 167—179.

режье Охотского моря. В том и другом направлении были совершенны открытия громадной важности.

Первые морские и сухопутные походы на Северо-Востоке

Первый морской поход из устья реки Лены был совершен летом 1633 года. Во главе отряда, состоявшего из торгово-промышленного люда, енисейских и тобольских казаков, стоял енисейский пятидесятник Илья Перфирьев. Спустившись к дельте Лены, отряд Перфирьева разделился на две части, одна из которых во главе с тобольским казаком Иваном Ребровым по левой протоке дельты прошла в Оленекский залив и затем на реку Оленек. Это событие следует отнести вернее всего к 1634 году, так как около 21 июня 1634 года от Ивана Реброва в Якутск уже пришла первая собранная на Оленеке ясачная казна¹.

Иван Ребров был первым из русских, побывавших в устье реки Оленек.

Другая часть отряда Перфирьева прошла по правой протоке дельты Лены и, выйдя на море, достигла реки Яны. Время прихода Перфирьева на Яну неизвестно, но в его янских ясачных книгах начальная запись датирована 9 октября 1635 года. Из этого же документа видно, что отряд долго оставался в устье реки и только к осени поднялся к ее верховьям — «к якутским юртам»². Согласно той же книге, в устье Яны около 18 февраля 1637 года прибыл Иван Ребров, совершивший таким образом первое путешествие с Оленека на Яну. До 19 июня 1638 года Ребров служил в отряде Перфирьева в качестве рядового³. Когда Перфирьев отправился в обратный путь, Реброву было разрешено продолжать плавание на восток.

После непродолжительного удачного похода Ребров остановился в устье неизвестной реки, как потом выяснилось — Индигирки, в низовьях которой русские поставили ясачное зимовье с острожком, положив тем самым начало освоению и заселению Индигирского края. Зимовье стояло на земле юкагирского племени князца Уянды, поэтому русские стали называть его Уядинским. На Лену Ребров вернулся летом 1641 года.

Таким образом, первая же русская северо-восточная экспедиция (в ее состав входило свыше 100 торговцев и промышленников), выйдя из устья Лены, в течение непродолжительного времени обнаружила устья трех крупных сибирских рек: Оленека, Яны и Индигирки. Пройдя проливом, отделяющим сибирские острова от материка (пролив Дмитрия Лаптева), эта экспедиция открыла морской путь к западу и востоку от дельты Лены. Еще до возвращения Перфирьева и Реброва вести о богатствах новых «заморских» рек всколыхнули массы народа.

В 1636 году енисейский воевода снарядил большую казачью экспедицию под командой десятника Елисея Юрьева Бузы, поручив ему открытие земель, расположенных восточнее устья реки Лены, в частности реки Ламы. Летом 1637 года Буза прибыл из Якутска в низовье Лены и по Оленекской протоке осенью прошел на реку Оленек, где застал казаков из отряда Реброва и ленского целовальника Голого⁴. На Оленеке Буза выстроил зимовье, а затем вернулся в Жиганск. Новый поход Буза предпринял летом следующего года. Участник этого плавания казак Друган Прокофьев рассказывает в своей челобитной: «Пошли они из

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 6 (1634). См. об этом подробнее М. И. Белов. Семен Дежнев, М., 1955.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 127, л. 127-а.

³ Там же, лл. 134—138.

⁴ ДАИ, т. II, № 86.

Якутского острогу вниз Леною рекою и вышел в море, и шли по морю, до усть Омолоевой реки и тут де их замороз взял, не дошед Янского устья». Боясь зимней голодовки, путешественники решили продвигаться к Яне по суше. «И шли, — писал Друган, — через Камень (хребет Кулар. — М. Б.) до Янской вершины (Верхоянский хребет. — М. Б.) восемь недель и пришли наверх Яны, в якуты»¹. Весной 1639 года Буза спустился по реке Яне и через реку Чондон вышел в море. Летом 1641 года он пытался вернуться морским путем на Лену, в Якутск, но из-за ветров вынужден был остановиться в дельте Лены и прибыл в Якутск лишь летом следующего года.

Экспедиция Бузы ознаменовалась рядом открытий. Е. Буза установил, что «позади» Лены никакой реки Ламы, как это ошибочно до него считалось, нет². Но, повидимому, в данном случае имела место путаница, в результате которой переплелись рассказы о близлежащем море (Охотском) и больших реках Северо-Востока. В 30-е годы русские получили сведения о большой восточной реке Ламе, якобы берущей начало в Китае и протекающей с юга на север параллельно реке Лене; согласно этим сведениям река Лама впадала в Ледовитый океан. Похоронив один миф, Е. Ю. Буза принес другие, мало проверенные сведения о реках Северо-Востока, в частности о существовании богатой серебром реки Нероги, якобы отстоящей от Яны в расстоянии двух недель езды. Это сообщение внушало тем большее доверие, что его подтвердили прибывшие с Е. Бузой юкагирские князцы. «Есть де река Нерога, — показывали они, — поменьше Лены реки, своим устьем в море пала, рыба и лесна, и рыбы в ней много и на той реке серебро есть»³. О населении реки Нероги князцы сказали: «Люди де на Нероги черны, а платья же на них лосинное с головы до ног, а серебро идет из горы».

Вести о серебряной руде серьезно заинтересовали якутского воеводу П. П. Головина, который приказал янским и индигирским казакам направить туда лучшие силы для обнаружения как самой реки, так и серебра, пообещав казакам за это открытие такое крупное государево жалованье, «чего у вас, — писал он, — и на разуме нет»⁴.

Новые сведения о землях, богатых драгоценными металлами и пушминой, вызвали организацию новых походов на Северо-Восток.

Летом 1641 года на реку Индигирку морским путем пытались пройти отряд казачьего пятидесятника Федора Чюрки и две группы промышленников во главе с Вижемцевым и Яковом Тверяковым. Судно Чюрки потерпело крушение между Яной и Святым Носом. Место крушения коча Чюрки в XVII веке мореходы называли «Чюркиным розбоем», а близлежащий мыс — мысом Чюркина, как он называется и сейчас (мыс Чуркина). Коч Чюркина, видимо, выбросило на обширную отмель, прилегающую к мысу. Вижемцев же и Тверяков продвинулись немного дальше, но в конце концов тоже потерпели крушение (их выбросило «двema судами на кошку»)⁵. Дальнейшие их попытки продвинуться к Индигирке (по суше) кончились трагически: все 12 человек погибли.

Почти одновременно с открытием морского пути на Индигирку русские проложили к ней сухопутный тракт. Осенью 1636 года из Якутска через Алдан в Верхоянские горы отправился отряд казаков и промышленников во главе с Посником Ивановым Губарем. Благополучно миновав горные хребты, этот отряд остановился в кочевье янских якутов,

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 43, лл. 63—64.

² Лама — по-эвенски море.

³ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 43, лл. 63—64.

⁴ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 4, ст. 20, сст. 42—47.

⁵ Там же, ст. 14, сст. 6—8.

которые, враждующая с местными юкагирами, охотно приняли русское подданство, так как надеялись на помощь казаков. Якуты показали Поснику Иванову дорогу на Индигирку по притоку Яны — реке Индучей и затем по реке Тавстах. В среднем течении Индигирки казаки поставили ясачное зимовье, впоследствии получившее название Среднеиндигирского¹.

В течение почти всего XVII века путь на Индигирку, проложенный Посником Ивановым, являлся единственным сухопутным трактом, связывающим Якутск с Северо-Востоком. В 1641 году по нему прошел казачий отряд Дмитрия Зыряна. Осенью того же года служилые люди проложили новый конный тракт к истокам Индигирки от Алдана через Оймяконское плоскогорье, но он оказался крайне трудным, и долгое время им никто не пользовался. Для связи Якутска с Охотском этот тракт был вновь проложен только в XVIII веке.

Выход русских отрядов к Тихому океану

Честь открытия пути к Охотскому морскому побережью принадлежит двум отрядам — под командованием Ивана Москвитина и Михаила Стадухина.

Еще осенью 1641 года отряд Стадухина и Дежнева перешел с Алдана на реку Оймякон. Посланный Стадухиным на разведку казак Андрей Горелой с товарищами в долине реки Куйдусун (истоки реки Охоты) достиг реки Охоты и немного не дошел до моря². Таким образом, почти одновременно с походами на Северо-Восток русские отряды прибыли к берегам Тихого океана.

В том же году через реки Маю и Улью на Охоту прибыл отряд томских и красноярских казаков Ивана Юрьева Москвитина. Москвитин первым из русских вышел на берега Тихого океана. Своим походом Москвитин завершил движение русских «встреч солнца», начатое Ермаком. Кроме того, Москвитин побывал на реке Ураке и, пройдя вдоль морского берега, обнаружил Шантарские острова, на которых, по словам участников его похода, жили «тунгусы голяки сидячие». С реки Уда русские продвинулись еще южнее — до устья Амура, усмотренного ими «через кошку» (отмель). Отсутствие продовольствия заставило отважных путешественников возвратиться назад.

Красочные рассказы Ивана Москвитина о богатствах Амура внушали доверие. В 1643 году из Якутска на Амур была направлена большая экспедиция под начальством Василия Пояркова. По Алдану и Учур, затем Гоному, далее через Становой хребет и по реке Зее Поярков прошел на Амур, откуда через три года привез в Якутск огромную соболиную казну. Характерно, что обратно Поярков шел по морю, по пути, который проложил Иван Москвитин. А еще спустя несколько лет, в 1650—1653 годах, экспедиция под руководством знаменитого «оптовщика» Ерофея Хабарова присоединила к Руси все Приамурье.

Походы Москвитина, Пояркова и Хабарова ознаменовались закреплением побережья Тихого океана за Россией, что имело громадное зна-

¹ Известны три похода Посника Иванова на Яну и Индигирку: в 1636—1637, 1638—1639 и 1640—1641 годах. В первом его походе принял участие наряду с другими якутскими казаками казак Селиван Харитонов, служивший затем в отряде Дмитрия Зыряна, совершившего первый переход от устья реки Индигирки к устьям рек Алазен и Колымы. О своих (и только о себе лично) походах с Посником Ивановым С. Харитонов говорит в челобитной, которую обнаружил в делах Сибирского приказа С. В. Бахрушин. На основании сообщения С. Харитонова, С. В. Бахрушин ошибочно приписал этому казаку не только честь первого посещения рек Яны и Индигирки сухопутьем, но и морской поход на реку Колыму. (Сб. «Якутия в XVII веке», под ред. С. В. Бахрушина и С. А. Токарева, Якутск, 1953. Разбор мнения С. В. Бахрушина см. М. И. Белов. Семен Дежнев, М., 1955).

² ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 66, лл. 4, 5.

чение. Нельзя забывать, что к Тихому океану русские вышли почти на столетие раньше, чем завоевали выход к берегам Балтийского моря.

Вместе с тем это событие заняло видное место и в истории Северо-восточного морского прохода. В приморские районы Дальнего Востока русские люди вышли раньше, чем была достигнута северо-восточная оконечность Азии и доказана возможность плавания из одного океана в другой. Новые открытия ускорили поиски морских путей от устья реки Лены в Ламское (Охотское) море. После отмеченных событий поиски морского пути к Востоку от Лены, проходившие до этого стихийно, приобрели определенную целенаправленность и поразительную стремительность. Отыскание морских путей шло в нарастающем темпе. Всех манили богатства «теплого» моря.

В истории Северного морского пути этот шестилетний период, начавшийся с организации первых экспедиций на восток от устья реки Индигирки и завершившийся выходом русских отрядов в непосредственной близости к американскому континенту, к проливу, ведущему в Тихий океан, является одним из самых ярких.

Начало освоения морского пути от Лены на Колыму

Новый этап морских походов по «Студеному» морю начался в 1642 году. Главными его действующими лицами были казаки и промышленники отрядов Зыряна и Стадухина.

Группа служилых и промышленных людей из Нижнего Индигирского зимовья во главе с Дмитрием Зыряном, по прозвищу Ярило, ушла в море на поиски новых земель весной 1642 года. До Зыряна восточнее Индигирки никто не ходил. Сохранилось краткое известие одного из участников этого похода казака Чюкичева: «И они, служилые люди и с ними Митька Ярилков (Зырян.— М. Б.) пятнатцать человек, сделав на той на Индигирки реки два коча, и пошли на тех кочах вниз тою Индигиркою рекою до моря, шли две недели. И с устья Индигирки реки к востоку бежали по тому морю парусом до усть Алазеи реки, вверх парусом и собою, до юкагирского князца Ноочичан полтретья дни... Шли они... по Алазей реке в кочах шесть ден и дошли до лесу. И у того лесу де зимовье поставили»¹. Таким образом, первое плавание на восток от Индигирки увенчалось открытием реки Алазеи.

Почти следом за Зыряном на Алазею прибыл отряд Михаила Стадухина и Семена Дежнева, который той же весной 1642 года покинул Оймякон и, построив судно в верховьях Индигирки, спустился на нем к низовьям реки, а затем повторил путь Зыряна. Объединив свои силы, Зырян, Стадухин и Дежнев летом 1643 года вышли в море и, по словам участника этого плавания Ивана Беляны, «морем шли две недели и, пришед... на Ковыму реку, по Ковыме шли вверх двенадцать ден»². В том месте, где затем в XIX веке находился населенный пункт Стадухино, казаки поставили ясачное зимовье, перенесенное через год на место, где стоял впоследствии Нижнеколымский острог.

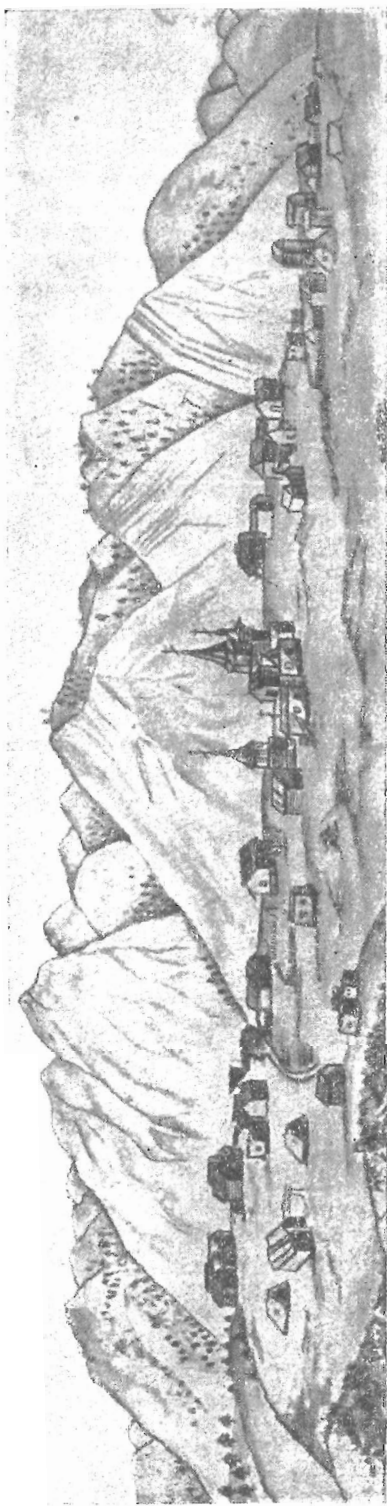
Путь, проделанный Зыряном, Стадухиным и Дежневым, вскоре стал оживленной морской дорогой.

Летом 1643 года казаки Федор Чюкичев, Третьяк Алексеев, Иван Родионов Ерастов и др. совершили поход от устья реки Алазеи на Лену. Из-за ветров и позднего времени мореходы вынуждены были зазимовать в Жиганске³.

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 66, лл. 5—6.

² Там же, ф. Сибирский приказ, ст. 360, лл. 153—156.

³ Там же, ф. Якутская приказная изба, ст. 66, л. 7.



Вид на город Зашиверск со стороны Индигирки



школьмского острога в последней четверти XVIII века.
из (1786—1792). Архив Морского картографического института (Ленинград)

В том же году с Индигирки в Жиганск прибыли торговые люди во главе с Иваном Корепановым и Иваном Ожегой, а в следующее лето с Лены на Индигирку прошли на кочах торговые люди — Богдан Евдокимов Зырян и Елифан Иванов Волюнкин¹. Глухой осенью 1645 года на коче купца Афанасия Андреева Вороны с Колымы в Жиганск явился Михаил Стадухин. Так был проложен морской путь между Леной и Колымой.

Ежегодные массовые морские походы торгово-промышленного люда из Якутска на Колыму и обратно начались с 1645 года. Первый такой поход совершил отряд торговцев и промышленников, среди которых старшим считался Петр Новоселов. Летом того же года здесь на двух судах плавал неоднократно ходивший в Мангазею мореход и торговый человек Михаил Стахеев — племянник гостя Василия Гусельникова, двоюродный брат Михаила Стадухина². Вторую поездку с Колымы на Лену летом 1647 года совершили упоминавшиеся Петр Новоселов, мангазейские мореходы Кирилл и Молчан Ружниковы, родом из Мезени, а также Иван Гаврилов Белый Вычугжаний, Мартын Никитин и др. Всего с ними пришло пять кочей, доставивших 6985 упромышленных колымских соболей, оцененных в 8979 рублей³.

Мореходы пришли на Лену поздно. Объясняя якутскому воеводе поддержку, Новоселов писал: «А пришли мы в Жиганы, на Красный песок потому позно, что Омолоеву (Буорхая. — М. Б.) губу бежали к Ленскому устью, в тумане разнесло кочи. И мы первым кочем в Ленском устье другою коча с государевою казною (Новоселов до этого служил колымским целовальником. — М. Б.) дожидались долгое время. Люди бесхлебные, замерли голодом. Рыбы на устье Лены не могли добыть, потому что ветры крушны были. И потому мы опоздали в Якутцкой острог»⁴.

Во время плавания в устье Лены Новоселов повстречал торговцев, направлявшихся на Колыму, а также два коча служилых людей — новых колымских приказчиков Василия Власьева и Михаила Стадухина. Спустя некоторое время (15 августа) Новоселов встретил еще два судна, шедшие во главе с Кузьмой Лошаковым на реку Яну. Лошаков достиг Устьянска благополучно. Кочи Стадухина и Власьева едва дошли до «Чюркина розбоя». Здесь их задержали сильные ветры, а затем начались холода, принудившие мореходов повернуть назад, на Яну, куда кочи прибыли 13 сентября вместе с торговыми судами.

Открытие северо-восточных рек — Яны, Индигирки, Алазеи и особенно Колымы надолго определило дальнейшее направление торгово-промысловых походов. На вновь открытые реки в надежде на прибыльные торги и промыслы ринулись многие сотни смелых и предприимчивых людей.

В 1645 году якутская таможня выдала 51 проезжую грамоту на право морских плаваний на северо-восток и провоз товаров (среди них было 6526 пудов хлеба), оцененных таможней в 16 067 рублей⁵. В июне—июле 1647 года таможня выдала 404 разрешения на проезд «вниз по

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 56, л. 14.

² Там же, ст. 43, лл. 69—70.

³ Прибывшие с этим караваном купцы на следующий год намеревались ехать в Европейскую Россию, причем Новоселов обязался посетить Соловецкий монастырь, чтобы вручить его игумену соборную казну, собранную «по обету». Повидимому, Новоселов выполнил свое обещание, совершив за 2 года путешествие с Колымы до Белого моря, частью морем, частью по сухопутью, общей протяженностью около 10 000 километров.

⁴ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 43, лл. 69—70.

⁵ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 7, ст. 5, 168 проезжих грамот вниз по Лене.

Лене и морем на Индигирку и Колыму для торгу и промыслу»¹. Летом того же года якутский воевода Василий Пушкин писал в Москву, что прибывшие в Якутский острог торговцы и промышленники «в новые места на промыслы пошли». Обращает на себя внимание то, что большинство отпущенных в эти плавания являлись представителями крупных московских «гостей» Семена Задорина, Ревякина, Василия Федотова Гусельникова, Босова, Даниила Панкратьева, Александра Баева, думного дьяка Федора Лихачева, боярина Романова, а также Антониево-Сийского монастыря. Эти же «гости» и купцы финансировали и мангазейское мореплавание. Торговцы везли с собой самые разнообразные товары: сермяжные и закупленные в Архангельске английские сукна, холщевое полотно, неводные сети, нити, веревки, лосиные комысы (подкладки под лыжи), рукавицы, цветные кожи, обувь, свечи, овчины, ярославские рубашки, топоры, ножи, иглы, одеяла, котлы, ситец, олово, свинец, порох, оружие, одекуй (светлосиние бусы) бисер и т. п.²

С первых же лет Колыма превратилась в значительный торгово-промысловый центр Сибири. О численности пришлого промыслового колымского населения говорят следующие данные: в 1647 году на Колыме таможней было зарегистрировано 396 человек; в 1648 году взято пошлины с 16 930 упромышленных соболей³; в 1650 году — с 8900 соболей (в связи с отъездом большой партии промышленников на Анадырь); в 1653 году — с 11 530 соболей⁴; в 1655 году — с 17 600 соболей⁵; в 1656 году — с 12 832 соболей; в 1675 году — с 16 210 соболей⁶.

Первая колымская «ярманга» состоялась в 1647 году. В дальнейшем такие ярмарки устраивались регулярно, обычно в августе—сентябре, когда звероловы возвращались в зимовье, а из Якутска приходили новые партии купцов. На ярмарках продавали и покупали суда, лес, меха, кожи, хлеб, соль, сукна, холст и т. п. Надзирал за торгом целовальник, облагавший проданные товары порублевой пошлиной и скреплявший своей подписью торговые сделки. Он же выдавал проезжие грамоты. О размахе оборотов колымских ярмарок можно судить по тому, что ежегодные денежные сборы таможи достигали иногда 200 рублей.

Несмотря на трудности и опасности пути в Колыму, торговля на ней процветала и была необычайно выгодной. В течение второй половины XVII века цена пуда хлеба, стоившего в Якутске 3—4 алтына, на Нижнеколымской ярмарке колебалась между 5—8 рублями, а в некоторые годы достигала даже 10 рублей. Неудивительно, что от такой торговли купцы получали огромные барыши.

Развитие торговых операций на Колыме тесно связано с началом освоения в 30—40-е годы XVII века одного из самых трудных участков арктического мореплавания.

Трудности каботажного морского сообщения между Леной и Колымой хорошо известны. Позднее — в XVIII и XIX веках попытки освоить

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 9, ст. 9.

² Купец Михаил Стахеев Гусельников, отправляясь на Индигирку с 15 наемниками, вез с собой 60 чарков (вид обуви), 30 аршин холста хряща, 400 сажень неводных сетей, 3 пуда неводного прядена для пушальниц (пушальница — род ловушки на соболя, в виде мышеловки), 7 дубленых кож, 40 аршин белого сукна, косяк мыла (так в документе), 10 фунтов пороха, 2 фунта перца, 100 сыромятных ремней, 6 десятков писчей бумаги, 2 шубы, 400 медных пуговиц, 16 ножей, 2 пуда воска, 2 пуда одекуя, 200 сажень неводных сетей, 12 пудов варовых судовых снастей, 500 аршин холста, 100 аршин хлопчатобумажной ткани, 50 топоров средних, 4 пицали и 450 пудов хлеба (ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 5, ст. 23).

³ ААН, ф. 21, оп. 4, № 30, лл. 70—71.

⁴ Там же, № 31, лл. 70—71.

⁵ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 14, ст. 7. Счетный список Якутского острога.

⁶ ААН, ф. 21, оп. 4, № 31, л. 291.



Старинная деревянная казацкая церковь в Зашиверске
Фотография Н. Михеля (1929)

этот путь не увенчались успехом. Первый пароход на участке Колыма—Лена прошел лишь в 1926 году, но и после этого долгое время не удалось наладить на этом участке регулярное морское сообщение.

В XVII веке положение было иным. Успеху морских походов благоприятствовали особенности гидрологического и ледового режима северо-восточных морей. Моря Лаптевых и Восточно-Сибирское лежат на материковой отмели и отличаются небольшими глубинами. Прибрежные районы этих морей изобилуют отмелями, на которых обычно задерживается пловучий морской лед. При небольшой осадке полярных судов XVII века (1,5—2 м) мелководье создавало определенные удобства, так как между льдами, осевшими на мелях, и материком оставалось значительное пространство свободной воды, которым и пользовались мореходы. При отжимных ветрах обстановка складывалась еще более благоприятно. Но главными причинами подъема мореплавания на Северо-Востоке были факторы экономические. Этот подъем был обусловлен всем ходом освоения Сибири и тесно связан с развитием там промыслов и торговли.

Первые географические сведения о северо-востоке Азии

Походы по «Студеному морю» обогатили якутских казаков и промышленников новыми впечатлениями, расширили их кругозор. Плавая у берегов неизвестных земель, они стали все чаще задумываться

над общими вопросами землеведения.

Географические представления землепроходцев были наивными, но вместе с тем подчас исключительно оригинальными. Так, вернувшись с Колымы на Лену, Михаил Стадухин сообщил о существовании против устья Индигирки и Колымы большого острова — «гораздо тот остро́в в виду, и горы снежны, и падины и ручьи знатны... А тот остров, — говорил Стадухин, — Камень, в море пояс. Они (казаки. — М. Б.) и промышленные люди смечают — все то один идет, что ходят ис Поморья, с Мезени на Новую Землю, и против Енисейского и Тазовского и Лен-

ского устья тот Камень, тож все одна, что называют Новою Землею»¹. Таким образом, Стадухин предполагал, что Новая Земля простирается в океане мощным горным массивом, протягиваясь на тысячи верст.

По убеждению русских мореходов XVII века, Новая Земля в северной своей части была шире, чем в южной, причем, охватывая весь центральный арктический бассейн, она соединялась с Америкой. Вот почему острова, открытые русскими во время их движения вдоль кромки берегов Ледовитого океана, казались им ответвлениями (полуостровами) большой Новой Земли, а на Северо-Востоке, как это случилось с С. И. Дежневым, принимались даже за Америку. Один из русских книжников XVII века выразил это общераспространенное мнение о Новой Земле следующими словами: «Однако ж как то Ледяное море, яко и Новую Землю, никто не может проведати: проливы ли есть или море и Новая Земля остров ли есть или твердая земля, соединена с Америкой, се есть с Новым Светом. Многие землеписатели чают, что Новая Земля соединяется с Северною Америкую»².

Интерес к географическим открытиям в эти годы вырос необычайно. Колымские промышленники, например, долгое время старались выяснить, что представляют собой земли на далеком Северо-Востоке. Еще до походов туда мореплаватели узнали от юкагиров, что за горным хребтом, расположенным к востоку от истоков Анюя, течет река Анадырь. В 1647 году нижнеколымский приказчик казак Второй Гаврилов писал в Якутск об Анадыре как о большой сибирской реке и районе, населенном многочисленными племенами и богатом пушным зверем. Со слов тех же юкагиров промышленники утверждали, что против устья реки Анадырь находится большой морской остров — Новая Земля³. Согласно картам XVII и особенно начала XVIII веков, под Новой Землей на Крайнем Северо-Востоке русские подразумевали Аляску, ошибочно принимавшуюся за остров и, по представлениям людей той эпохи, соединенную с собственно Новой Землей. На «Чертеже вновь Камчадальской земли» С. У. Ремезова (1701) против Чукотского полуострова расположена цепь островов под общим названием «Новая Земля»⁴, что несомненно является изображением Аляски. На «Чертеже вновь Камчадальской земли и моря» (1714) Аляска представлена в виде полуострова недалеко от Анадырского носа и опять названа «Новой Землей»⁵. В начале XVIII века это мнение целиком разделяли наиболее опытные якутские казаки, ходившие по Ледовитому и Тихому океанам и утверждавшие, что эта «Новая Земля» настолько обширна, что огибает Чукотку и смыкается одним своим краем с Камчаткой⁶.

Таким образом, еще до похода русских к Аляске она представлялась уже большим островом — частью «Каменного пояса», Новой Землей.

В те же годы на Колыме был широко распространен слух о реке Ковыче или Погыче. На чертеже Сибири Андрея Виниуса река Ковыча (Погыча) показана восточнее Колымы, в районе Чаунской губы и, по всей вероятности, означает реку Чаун. Что касается названия «Погыча», то происхождение его неясно. Некоторые исследователи указывают на то, что северный и самый крупный приток Малого Анюя поныне называется

¹ ДАИ, т. III, № 24.

² Чтения в обществе истории, кн. 4 (167), 1893, стр. 13—14.

³ ААН, ф. 21, оп. 4, № 31, л. 138.

⁴ А. И. Андреев. Очерки по источниковедению Сибири XVII в., Л., 1939, стр. 80.

⁵ А. В. Ефимов. Из истории русских географических открытий в Тихом океане, М., 1950, стр. 98.

⁶ Памятники сибирской истории XVIII в., т. II, стр. 504.

Погынден. Это название могло быть искажено при передаче на русский язык и по ошибке перенесено на реку Чаун, тем более что истоки Погынден и Чауна близко подходят друг к другу. Однако в документах русских мореходов мы встречаемся и с другим применением названия «Погыча». Так, Михаил Стадухин в отписке якутскому воеводе В. Пушкину писал, что он ехал на реку Анадырь или Погычу¹. Точно так же и якутский воевода Франсбеков в 1650 году писал, что он направил на реку Анадырь или Погычу партию казаков². Нам представляется все же более обоснованным считать, что Погыча-Ковыча не что иное, как Чаун. Еще до прихода на Чаун русские узнали от юкагиров приблизительное расстояние от Колымы до Чауна. Должно быть, на этом основании Михаил Стадухин утверждал, что от устья Колымы до Погычи всего трое суток «морского побегу»³. Это сообщение вызвало желание пройти на реку Погычу (Погынден—Чаун).

Летом 1646 года партия колымских промышленников во главе с Исаем Игнатьевым Мезенцем и Семеном Алексеевым Пустозерцем «ходили на море гуляти в коче вперед и бежали де по большому морю, по залду, подле Камень двои сутки парусом и доходили до губы, а в губе нашли людей, а называются чухчами»⁴. Так, к востоку от устья Колымы русские открыли Чаунскую губу. Надо полагать, что в отписку колымского приказчика Второго Гаврилова, которая является поныне единственным описанием этого путешествия, вошла только часть показаний вернувшегося тем же летом на Колыму Исаия Игнатьева. Был, повидимому, еще какой-то другой документ, не дошедший до нас, в котором сообщение Игнатьева о Чаунском районе излагалось более полно. Во всяком случае на упомянутом выше русском чертеже Виниуса вблизи от реки Ковычи (Чаун—Погынден) показана еще и другая река — Раун, современная река Раучан (Б. Бараниха). Сведения о ней, несомненно, доставил Исай Игнатьев.

В первые же годы пребывания русских на Колыме были собраны сведения о более южных районах, в частности о реках, впадающих в Охотское море. Со слов приказчиков Колымы якутский воевода В. Пушкин доносил Сибирскому приказу, что «есть де за Охотою рекою иные многие реки большие: река Инна, пала своим устьем в море, а вершиною де, государь, та река прилегла против реки Колымы. Ис той Инны реки и Колымы с вершины на вершину тех рек иноземцы переходят... а за тою рекою Той. И те реки лежат на ровном месте... вершинами те реки лежат под сивер (север. — М. Б.), а устьем де, где в море пали, лежат под летний ветер (на юг. — М. Б.), в другое теплое море (Тихий океан. — М. Б.), в которое впали Зия и Шилка (Амур. — М. Б.) и Улья реки, в Даурскую сторону»⁵. Из этого документа достаточно ясно устанавливается, что ко времени путешествий вокруг Чукотского полуострова у русских сложились совершенно правильные географические представления об этих краях.

Казаки доставляли в Якутск разнообразные сведения об условиях плавания и природных особенностях открытых ими районов. Так, Андрей Горелый и Федор Чюкичев, сообщая о возможности плавания по морскому

¹ ААН, ф. 21, оп. 4, № 30, л. 303 об.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 360, л. 435.

³ ДАИ, т. III, № 24.

⁴ Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах (РМ). Л.—М., 1952, стр. 110.

⁵ ААН, ф. 21, оп. 21, № 30, лл. 302 об., 303. Одну из самых первых карт Даурии составил полковник А. И. Бейтон (см. стр. 160). В числе нескольких царских чиновников он был направлен в Даурию в связи с урегулированием русско-китайских отношений.



1690 год. Карта р. Амура даурского полковника А. И. Бейтона

Из сборника „Image Mundi“ т. I. Берлин, 1945. В верхнем левом углу надпись: «Свидетельство даурского полковника Афанасия Иванова сына Байдона»

пути между устьями Лены и Колымы, вместе с тем указывали, что покрыть это расстояние за одно лето можно только при следующих условиях: во-первых, при раннем выходе из Якутска (сразу по вскрытии Лены); во-вторых, при наличии легкого небольшого судна (коч длиной не больше 6 сажен). «А Алазея и Колыма, — отмечали мореходы, — не в той стороне, где были томские служилые люди Нехорошко Колобов с товарищи»¹.

О реке Алазее казаки Томило Ильин и Третьяк Алексеев показали: «А от Ковымы де та река Алазейка далече... а с Индигиркою рекою Алазейка река пала в одну морскую губу, а от того Индигирского устья до Алазейки реки устья ж в виду. Всего промеж тех рек морскою губою в половину днища (дня. — М. Б.)... Алазейка река луковата, а поперег ее в уском месте в лучной перестрел». Петр Новоселов и Кирилл Ружников заявили, что, если итти на Алазею от Олюбинского (севернее Нижнеиндигирского) зимовья через хребет, то на это потребуется две недели хода на нартах, а налегке — четыре дня. «А устья обеих рек (Индигирки и Алазеи. — М. Б.), — показали мореходы, — пали в одну морскую губу, оба устья в виду. Всего они, идучи ныне в Якутский острог, на парусе от Алазейского устья до Индигирского, перешли в пять часов. А Ковыма река от Алазейской реки удалела... а от Индигирского устья бежать до Ковымского устья парусным погодьем трое суток»².

Все эти сведения представляли собой первые достоверные данные по лоции морей и рек Северо-Востока.

¹ РМ, стр. 58—59.

² ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 66, л. 111.



ГЛАВА 10

МОРСКОЙ ПОХОД С. И. ДЕЖНЕВА ВДОЛЬ БЕРЕГОВ ЧУКОТСКОГО ПОЛУОСТРОВА И ЕГО ИСТОРИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ

Одним из важных звеньев великих русских географических открытий явился морской поход С. И. Дежнева вдоль берегов Чукотского полуострова. Это был обычный массовый поход в «новые земли», которые совершали торгово-промышленные и служилые люди, имея задачей расширение территории Русского централизованного государства и подведение под «высокую царскую руку новых неясных народов». Глазными организаторами похода С. И. Дежнева были торговые воротилы России — царские гости Усов и Гусельников.

Первая, можно сказать, заявка на поход к реке Погыче-Анадырь была сделана летом 1646 года казаком Иваном Ерастовым якутскому воеводе В. Пушкину сразу же, как стало известно о результатах похода И. Москвитина и В. Пояркова к реке Амур. Воеводская канцелярия готовила для этого плаванья кочи и снабдила их компасами. Однако экспедиция Ерастова не состоялась.

Как раз ко времени подготовки похода Ерастова на реку Анадырь определились основные географические представления о крайнем Северо-Востоке.

Во время пребывания на Оймеконе казаки собрали сведения о том, что за горным кряжем находится река Охота, несущая свои воды в Восточный океан. Через год, идя в противоположную от Охоты сторону, вниз по реке Индигирке, они достигли «Студеного моря», и, придя на Колыму, узнали от колымских юкагиров, что истоки Колымы расположены на «Камне» (хребте) и находятся поблизости от верховьев рек Охоты, Тауя и Ини. Создавалось впечатление, что «Камень», по которому служилые люди шли на Оймекон, и тот, о котором рассказывали колымские жители, — один и тот же, что он на протяжении сотен верст простирается с запада на восток и служит водоразделом рек, впадающих в Восточный и Ледовитый океаны. Вокруг этого горного массива, омываемого водами двух океанов, на некотором отдалении от материка залегала

«Новая Земля». Естественно возникало стремление выяснить, где же находится этот гигантский «Камень» и не соединен ли он с «Новой Землей»; иными словами, соединена ли Азия своей северо-восточной частью с Америкой или между ними имеется морской проход из Ледовитого океана в Тихий. Эта великая задача решалась не вдруг.

Первый поход С. И. Дежнева на реку Анадырь

О своем желании отправиться на поиски реки Анадырь летом 1647 года заявили 50 нижеколымских промышленников.

Путь к этой реке из Нижнеколымска мыслился тогда только по морю. К этой партии промышленников присоединился богатый торговец Федот Алексеев Холмогорец¹, приказчик гостя Алексея Усова. До описываемых событий он находился на реке Оленеке, где вместе с другими промышленниками занимался охотой на соболя. Продолжению промысла помешали оленекские эвенки, которые, подняв восстание, вытеснили русских промышленников. Потеряв свой «промышленный завод», Алексеев переехал на Колыму и, повидимому, надеясь вернуть потерянное, принял самое активное участие в организации экспедиции на Анадырь. Алексеев бил челом приказчику Нижнеколымска об отпуске в поход служилого человека в качестве руководителя отряда, на что получил согласие. Таким образом, казной была поддержана частная инициатива, а экспедиция, предпринимавшаяся первоначально на средства промышленников, превращена в правительственную. Перед ней ставилась задача — открыть морской путь из Колымы к реке Анадырь, из «Студеного» в «Теплое море». Возглавить этот поход, которому суждено было стать одной из ярких страниц русских географических открытий XVII века, взялся Семен Иванович Дежнев, служивший в Нижнеколымске.

Родиной С. И. Дежнева, очевидно, была деревня Осиновская Волоко-Пинежской волости Двинского уезда, где в начале XVIII века Дежневы имели свою землю². Крестьянская семья Дежневых не принадлежала к числу зажиточных. Исправной службой на реке Лене, куда С. И. Дежнев прибыл еще летом 1638 года из Енисейска, он обратил на себя внимание якутских властей. В 1641 году Дежнева посылали на Амгу и Татту (притоки Алдана) примирять враждовавшие якутские роды. В том же году он сопровождал ясачную соболиную казну из Верхоянска в Якутск. На Колыме Дежнев отличился храбростью. Есть основания считать, что перед походом на Анадырь он располагал средствами и, следовательно, участвовал материально в оснащении экспедиции³. Позднее он упоминал, что «от морского розбою (гибели судов. — М. Б.) обнищал и обдолжал великими долги».

Дежнев получил наказную память, дававшую ему право быть в «новых землях» представителем Москвы. Помощником Дежнева (целовальником) в этом походе был торговец Федот Алексеев.

Летом 1647 года путешественники покинули Нижнеколымск на четырех кочах. Трудно сказать, где именно лед преградил им путь, но все они единогласно указывают на встреченные тяжелые льды, вынудившие их вернуться. Отметим, кстати, что тем же летом и тем же путем пы-

¹ В некоторых работах (Бахрушин, Визе) этот выдающийся соратник С. И. Дежнева назван Поповым, повидимому, на основании отписки купцов Усовых, в которой Федот Алексеев действительно назван Поповым. Что касается самого Ф. Алексеева, то он сам всюду называет себя Федотом Алексеевым Холмогорцем. Точно так же его называют С. И. Дежнев и документы Якутской приказной избы. Возможно, что Попов — это какое-то второе прозвище, известное только купцам Усовым.

² ЛОИИ, ф. Дела Архангельской губернской канцелярии, оп. 3, № 1, л. 38 об.

³ М. И. Белов. Семен Дежнев, М., 1955, стр. 70.

тался пройти на Анадырь, колымский казак Иван Баранов, но, как он пишет, «грех ради моих море меня, холопа твоего, не пропустил был в тое поры на море лед непроходимой»¹. Возможно, что И. Баранов ходил вместе с С. И. Дежневым.

Второй поход С. И. Дежнева на реку Анадырь

В следующем году к отряду Дежнева присоединились приказчики купцов Герасимовых Афанасий Андреев Воронин и Бессон Астафьев, прибывшие на Колыму с Лены.

Сохранилась «роспись» товаров, поданная ими в Якутскую таможену 27 июня 1647 года. Торговцы просили разрешения на поезде «из Якутского острогу вниз по Лене и морем на Индигирку реку и на Колыму и в иные сторонние реки на соболиный промысел и для торгу». С ними ехали восемь покрученников, влившихся затем в отряд Дежнева Елфим Меркурьев, Фома Семенов Пермьяк, Иван Семенов Зырян и др. Товары Вороны и Астафьева Якутская таможня оценила в крупную к тому времени сумму — 1073 рубля. Купцы взяли с собой 200 пудов мук, 10 мотов неводного прядена, 71 чарку, 72 ярославские вязаные и строганные рубашки, 6 пицалей, 3 гладкие винтовки, 52 топора, 200 аршин холста, 200 кафтанов бараньих, 5 пудов свеч, 6 пешень, 450 сажень неводных сетей, парус в 480 аршин холста и т. д. Примечательным является то, что путешественники захватили с собой «13 маток в костях», т. е. 13 компасов в костяной оправе.

Всего с Дежневым в поход 1648 года на шести кочах отправило 60 человек. В последний момент к ним присоединилось седьмое судно «беглых ленских» казаков во главе с Герасимом Анкудиновым. Прислышав о богатствах Колымы, Анкудинов еще за несколько лет до описываемых событий бежал из Нижнеянского зимовья. Принять Анкудинова в свой отряд нижеколымский приказчик отказался. Тогда Анкудинов пытаясь перебить инициативу Дежнева, подал на имя царя челобитную, пообещав в ней привезти в казну соболей намного больше, чем Дежнев. Поведение Анкудинова, намеревавшегося привлечь торговцев на свою сторону силой, не внушало к нему доверия; нижеколымский приказчик решительно стал на сторону Дежнева. Однако Анкудинов не оставил и решения отправиться на Анадырь. Самостоятельно присоединившись к дежневскому отряду, он на своем судне прошел с ним часть пути, но самого Северо-восточного мыса (ныне мыс Дежнева) потерпел крушение. Свой дальнейший путь вместе с 30 своими спутниками он продолжал на кочах Алексева.

Отряд Дежнева покинул Нижнеколымск 20 июня 1648 года. В первые дни этого исторического плаванья вокруг Чукотского полуострова стояла хорошая погода. Подгоняемые ветром кочи уходили все дальше на восток. Скоро они прошли Шелагский мыс, где за два года до этого побывали промышленники во главе с Исаем Игнатьевым Мезенцем. Дежневцев, очевидно, не привлекли угрюмые, суровые берега Шелагского района. Они спешили дальше. Вскоре суда были застигнуты бурей. Раньше чем удалось укрыться от ветра, найдя безопасную бухту, два коча погибли: пробоины и затонули. Большинство спасшихся были убиты чучками. Только немногим удалось бежать в горы. О дальнейшей судьбе их ничего неизвестно. По всей вероятности, не дойдя до Колымы, они погибли от голода.

Остальные кочи, переждав бурю, продолжали идти на восток вдоль берега. Около 1 сентября пять судов подошли к Северо-Восточному мысу

¹ ААН, ф. 21, оп. 4, № 30, док. 147.

² ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 6/№ на 32 листах (1646 г.), л. 13.

е носящему имя Дежнева. Так была открыта крайняя восточная точка азиатского материка, в 80 километрах от которой лежит американский континент. Известно, что против этого мыса Дежнев разглядел острова (Диомиды), на которых жили «зубатые чукчи», т. е. эскимосы (качестве украшения эскимосы продевали блестящие пластинки из жевой кости в щеку у угла рта).

Дежнев отчетливо представлял географическое положение Северо-восточного мыса. Об этом свидетельствует челобитная Дежнева царю Алексею Михайловичу, в которой он писал, что этот мыс лежит «промеж вер на полуношник» (между севером и северо-востоком) и делит океан на «Студеное море», остающееся к северу от этого мыса, и Восточное море, уходящее к югу¹. По другому (современному Дежневу) описанию Северо-Восточного мыса выходило, что если человек зайдет на этот мыс, «он оба моря видит — Ленское и Амурское»².

У Северо-Восточного мыса кочи Дежнева вновь настигла буря. После продолжительной остановки они направились дальше на юг — вдоль восточного берега Чукотского полуострова, причудливо изрезанного бухтами. Все чаще стали встречаться поселения эскимосов и чукчей. У мыса, лежащего против острова Св. Лаврентия, Дежнев приставал к берегу. Погода не благоприятствовала плаванию. То и дело задувал сильный ветер, переходящий в шторм. Вскоре суда разнесло в разные стороны, Дежнев потерял из вида товарищей. Как потом выяснилось, Герасим Андудин и Федот Алексеев с товарищами пристали к берегу Камчатки, где прожили долгое время. Как свидетельствуют документы XVIII века, честь Федота Алексеева одна из рек Камчатки названа Федотовкой³.

Коч Дежнева закончил свое плавание на южном берегу Анадырского залива у мыса Олюторского, откуда русские предприняли труднейший переход на реку Анадырь. К устью этой реки они пришли глухой осенью. Из 90 человек, покинувших Нижнеколымск, на Анадырь вместе с Дежневым прибыло только 24 человека, да и то 9 из них в первые же месяцы пребывания в новой стране погибли. Такова была цена подвига, который совершили русские люди во имя поисков морского пути с Колымы на Анадырь.

С остатками отряда в 1649 году Дежнев добрался до среднего течения Анадыря, где выстроил зимовье, ставшее опорным пунктом в освоении огромной территории. Позднее в устье Анадыря Дежнев обнаружил крупное лежбище моржей. Моржовую кость, добытую Дежневым за 8 лет, казна оценила в 17 840 рублей⁴. В эти годы от Колымы до Анадыря через Анюйский хребт был проложен сухопутный тракт, ставший основной магистралью Колымско-Анадырского края. Развитие на Анадыре моржовых и других промыслов, вызывавшее приток сюда русских, привело в дальнейшем к новым географическим открытиям.

Дежнев прожил на Анадыре 10 лет. В 1659 году по сухопутью он перешел на Колыму, откуда морским путем прибыл на Лену. Это плавание проходило в сложной ледовой обстановке. У Святого Носа дрейфующие льды затерли коч Дежнева и выжали его на прибрежное мелководье. Только благодаря опыту и недюжинному мужеству своего предводителя отряд все же осенью добрался до Жиганска. Летом следующего

¹ ДАИ, т. IV, № 7.

² Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, М.—Л., 1946, стр. 40.

³ Об этом см. И. И. Огрызко. Открытие Курильских островов. Ученые записки ЛГУ, серия факультета народов Севера, вып. 2, Л., 1953, стр. 162—172.

⁴ М. И. Белов. Семен Дежнев, стр. 110; о сборе «кости моржевого зуба» на реке Анадыре при С. И. Дежневе и его преемниках см. сб. «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо-востоке Азии», сост. Н. С. Орловой, под ред. А. В. Ефимова, М., 1951, стр. 349—411.

года Дежнев отправился по делам службы в Москву, где его открытия не только были хорошо известны, но получили должную оценку¹.

Значение плавания

С. И. Дежнева

Имя Дежнева по праву может стоять рядом с именами великих мореплавателей — Колумба и Магеллана. Если Колумб открыл Новый Свет, а Магеллан обогнул

его с юга, то Дежнев доказал, что Новый Свет не соединяется с Азией и представляет собой самостоятельный континент.

Поход Дежнева завершил открытие русскими всего побережья Северного Ледовитого океана и северо-западных берегов Тихого океана — от Архангельска до Камчатки. Тем самым было доказано существование Северо-восточного морского прохода, соединяющего два океана: Атлантический и Тихий. После похода Дежнева на русских картах Северного Ледовитого океана стал отчетливо обозначаться проход в Тихий океан.

На «Чертеже Сибирской Земли», составленном в 1668 году по указу царя Алексея Михайловича и по распоряжению тобольского воеводы Петра Годунова², морской путь от Архангельска до Камчатки не имеет преград. Полное картографическое изображение результатов похода Дежнева можно найти на чертеже Сибири 1684—1685 годов³. Достижения русской картографии стали известны в Западной Европе. Так, на карте Сибири, подаренной Петру I Н. Витсенем, ясно обозначен свободный морской путь из Европы в Китай по Ледовитому океану.

Плавание Дежнева имело огромное значение для развития мореплавания вдоль берегов Чукотского полуострова. Летом 1660 года большая промысловая экспедиция прошла вдоль восточного берега Чукотки к северной ее части. Ее совершили промышленники Анадыря, в том числе и некоторые участники дежневского похода⁴. Возглавлял это плавание сын боярский Курбат Иванов, принявший у Дежнева Анадырский острог. Ему принадлежит честь открытия залива Креста, бухты Провидения и первое описание естественных богатств этого района. Как показывает отписка Курбата Иванова якутскому воеводе М. С. Лодыженскому, этот поход был вызван сообщением товарищей Дежнева, а возможно, и его самого, о том, что далеко в море, если идти с Анадыря в «русскую сторону», имеется большое лежбище моржей, подобное тому, которое в 1652 году обнаружил Дежнев в устье Анадыря. Об этом, в частности, сообщила чукчанка, жена Фомы Семенова Пермьяка, участника похода Дежнева, взятая в плен чукчами во время боя, в котором получил ранение Федот Алексеев.

Якутский воевода еще летом 1657 года выдал «наказную память» Курбату Иванову и его двум сыновьям для поездки на Анадырь вместе с казаком Данилом Филипповым и служилым охотим человеком Юрием Селиверстовым. В «наказной памяти» подчеркивалось, что за открытие новых моржовых лежбищ, царь пожалует промышленников освобождением от уплаты десятинной пошлины и гарантирует им ряд других при-

¹ За свои многолетние службы Дежнев получил царское жалованье и был произведен в казаки атаманы. Вернувшись в Якутию, он служил на реках Оленек, Вилюй и Яна. Летом 1670 года его снова направили в Москву. Из второй поездки в столицу Дежнев не вернулся. Он умер в Москве в начале 1673 года.

Из новых работ о С. И. Дежневе см. А. В. Ефимов. Из истории великих географических открытий, М., 1950, стр. 49—71; В. А. Перевалов. Семен Иванович Дежнев, Сб. «Русские мореплаватели», М., 1953, стр. 21—32; М. И. Белов. «Семен Дежнев», 2-е изд., М., 1955.

² А. С. Багров. Карты азиатской России, II, 1914, стр. 11.

³ Об этом см. М. И. Белов. Семен Дежнев, М., 1955, стр. 119—121.

⁴ М. И. Белов. Историческое плавание С. Дежнева, «Известия ВГО», 1949, № 4.

вилегий¹. Прибыв в Анадырь весной 1660 года, Иванов собрал в поход 22 анадырских промышленника и с ними вышел в море на одном коче.

Плавание проходило в неблагоприятных условиях. Не раз коч останавливался в ожидании попутного ветра. На восьмой день его прижало к берегу и сильно повредило. С большим трудом путешественникам удалось вытащить судно на берег и починить. «А лесу никакого стоячего и плавнику нет», — замечал Курбат Иванов. Оставшись без продовольствия, так как все запасы погибли во время бури, промышленники питались «земляною губою» (грибами) и «черными ягодами» (шикшей). Иногда им удавалось раздобыть у чукчей гусиное или оленье мясо.

На 18-й день плавания мореходы вошли в «Большую губу». На старинных чертежах северо-востока Сибири эта «Большая губа» показана в 200 километрах от Анадырского лимана. Своими очертаниями она напоминает современный залив Креста. «Большая губа» изображена на чертеже С. У. Ремезова² и на карте якутского дворянина Ивана Львова³. Из русских источников она попала в европейскую картографию. Так, на карте «Ламского и Пенжинского морей» в атласе Иогана Гоманна показана глубоко врезающаяся в полуостров бухта «grosse Mundung»⁴. Повидимому, эта бухта нанесена либо по отписке Курбата Иванова, либо по какому-то другому источнику, имеющему отношение к его походу. Этим источником могла быть карта похода Курбата Иванова, о которой имеются сведения в документах Якутской приказной избы: осенью 1666 года, когда пятидесятник Григорий Татаринов, совершивший плавание с Колымы на Лену, не смог по вскрытии Лены доставить из Жиганска в Якутск «костяную казну», ему было приказано лично привезти ясные таможенные книги и другие дела, в числе которых находился «Анадырский чертеж»; такой чертеж мог быть составлен незадолго до этого Курбатом Ивановым. В 1666 году «чертеж» попал в Якутск. Нет сомнения, что он был переслан в Москву.

Из «Большой губы» отряд Курбата Иванова отправился дальше и 30 августа вошел в другую губу, должно быть, в бухту Провидения. По словам Курбата Иванова, жившие здесь чукчи оказали отряду ожесточенное сопротивление. Несмотря на трудности путешествия, русские не оставили мысли достичь «Новой Корги». Они убедили «чукотского мужика» служить им проводником. «Тот мужик, — пишет Курбат Иванов, — на коргу нас привел после госпожина дни (по старому стилю — после 8 сентября. — М. Б.), про которую сказывала девка чукчанка промышленного человека Фомы Семенова.» На корге, по описанию Курбата Иванова, стояли «чукочи лабазы» и «зимние юрты». Эта коса также обозначена на старых чертежах Анадырского моря. На чертеже Семена Ремезова она носит название «Чукочья Корга» и соответствует современному мысу Чукотскому. По современным свидетельствам местных жителей, этот район действительно в прошлом славился крупным лежбищем моржей. Кстати, на самом мысе Чукотском поныне сохранилось старинное эскимосское поселение⁵.

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 14, ст. 10, сст. 28—36. Характерно следующее место наказа: «А до тех пор, покамест они, Курбат с детьми, Юшком (Селиверстовым. — М. Б.) и Данилком (Филипповым. — М. Б.), на Анадыре реке побудут, на Анадырской корге или где похотят на иных коргах, промышленать кость беспенно, без государевой десятой пошлины».

² А. И. Андреев. Очерки по источниковедению Сибири XVII в., стр. 80.

³ А. В. Ефимов. Из истории русских экспедиций на Тихом океане, М., 1948, стр. 98.

⁴ Там же, стр. 100.

⁵ Следует иметь в виду, что во времена Дежнева и Иванова русские плохо отличали чукчей от эскимосов и последних также называли «чукчами».

В районе мыса Чукотского («Чукочьей корги») отряд Курбата Иванова оставался недолго, так как моржи в эти годы перестали выходить на коргу и там остались только груды мертвых моржей, «а кости отнюдь нет». Это имело решающее значение для дальнейшего промыслового освоения района.

Не обнаружив моржового лежбища, отряд Курбата Иванова 18 сентября вышел в обратный путь. Вновь ему пришлось пересекать Анадырский залив. После трехдневного плавания недалеко от западного берега Анадырского залива судно попало в страшную бурю. Мореходы выбросили за борт все запасы, «и живота своего отчаялись, — признается Иванов, — чаяли себе смерть». Кое-как им удалось укрыться под берегом. При попутном ветре они шли до Анадырского лимана в течение 7 суток. Это случилось за 6 дней до покрова богородицы, т. е. 1 октября.

Таким образом, это выдающееся полярное плавание вдоль берегов Чукотского полуострова продолжалось все лето.

По примеру Дежнева тем же путем в конце 60-х годов пыталась пройти экспедиция колымских промышленников во главе с Тарасом Васильевым Стадухиным. В колымских документах имя Тараса Стадухина, брата Михайла Стадухина, упоминается неоднократно. В 1657 году Тарас Стадухин вместе с другими колымскими промышленниками подавал челобитную об освобождении от уплаты военного налога¹; его имя встречается в перечне лиц, промышлявших на Колыме в 1659 году²; в том же году Тарас Стадухин привлекался колымскими властями к делу «об остатках Сергея Аничкова сына Девятого»³; в 1662 году Тарас Стадухин был на Колыме, так как оказался причастным к делу о винокурении⁴. Дальнейшие сведения о Т. Стадухине теряются. Вновь он указывается в колымских делах под 1677 годом в связи с участием в ограблении на «Оливиене озере» промышленника Петра Дмитриева⁵.

Единственный источник на походе Тараса Стадухина вокруг Чукотского полуострова — это материалы допроса якутских казаков в 1710 году⁶. В них сказано, что такой поход состоялся в воеводство Ивана Бартинского (был на воеводстве с 17 августа 1666 по 1670 год). Повидимому, поход Тараса Стадухина следует отнести к 1667—1668 годам.

Тарас Стадухин лично знал Дежнева и был в курсе его открытий. Толчком для смелого предприятия Тараса Стадухина несомненно послужил поход Дежнева.

Тарас Стадухин прошел на 6 кочах до самого Северо-Восточного мыса, но из-за тяжелых ледовых условий вынужден был бросить суда и продолжать дальше путь пешком. Где-то на южном берегу Чукотского полуострова он построил лодки и на них добрался до Анадырского залива.

Своим выдающимся подвигом С. И. Дежнев способствовал развитию арктического мореплавания на крайнем Северо-Востоке Азии, соединению его к русскому государству.

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 271, л. 20.

² ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 8, ст. 1, сст. 16.

³ Там же, к. 8, ст. 10, сст. 23—24.

⁴ Там же, к. 22, ст. 6, сст. 3.

⁵ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 39.

⁶ Памятники Сибирской истории, т. II, стр. 500—504.





ГЛАВА II

ВОСТОЧНОСИБИРСКОЕ ПОЛЯРНОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XVII ВЕКА

До недавнего времени географическая и историческая литература располагала весьма недостаточными сведениями о размахе восточносибирского мореплавания в XVII веке. Высказывалось мнение, что вообще на Северо-Востоке массового мореплавания не было, что здесь совершались лишь эпизодические походы, кончавшиеся чаще всего гибелью судов. Такое ошибочное мнение возникло еще в 40-х годах XVIII века; в частности, лейтенант Дм. Лаптев утверждал, что морские походы на Северо-Востоке не достигали намеченной цели, а казаки и промышленники продолжали свои путешествия по суше¹. Это высказывание Дм. Лаптева недавно повторил проф. В. Ю. Визе².

Изучение документов архива Якутской приказной избы не подтверждает подобных выводов. Оно, наоборот, показывает, что на северо-востоке Сибири вслед за открытием районов, богатых пушным зверем, и созданием там ряда поселений установилось массовое мореплавание, имевшее целью подвоз продовольствия, товаров и боеприпасов, а также вывоз пушнины и моржовых клыков.

Восточносибирское мореплавание вырисовывается как одно из крупных событий морского прошлого нашей страны. В истории мореплавания оно должно стать в один ряд с героическими походами поморов на Грумант, Новую Землю и в Мангазею.

Интересно рассмотреть вопрос, почему же, несмотря на кажущуюся большую безопасность сухопутных сообщений на Северо-Востоке, все же им предпочитали морской путь. Нельзя согласиться с В. Ю. Визе, по мнению которого якутские казаки и промышленники якобы не были профессионалами-моряками и знакомство их с морем было вынужденным³. Документы убедительно подтверждают, что на западе и востоке Арктики морской путь осваивали одни и те же люди, главным образом выходцы с Севера, из Поморья. Так же как и на западе, перед отправле-

¹ См. об этом гл. 17 настоящей работы.

² В. Ю. Визе. Русские полярные мореходы, М., 1948, стр. 4—5.

³ Там же, стр. 5.

нием в море они объединялись в большие партии под руководством профессионалов-мореходов, водили свои суда по компасу (матке), пользовались лотом.

Решающим моментом в выборе средств транспортной связи на северо-востоке Сибири как раз и явилось то обстоятельство, что пришельцы были опытные в судостроении и судовождении. Они принесли на Северо-Восток свой большой мореходный опыт.

Значение восточносибирского мореплавания огромно. Ставшие постоянными и привычными для простого люда морские сообщения содействовали интенсивному развитию промыслов. Несомненно, что темпы освоения Восточной Сибири были бы иными, если бы героическими усилиями русских людей не были установлены связи с отдаленными и трудно доступными районами по арктическим морям. Это привело бы к ослаблению России в бассейне Тихого океана, неизмеримо затянуло бы обследование и первоначальное освоение Северо-Востока.

Развитое мореплавание позволило сравнительно быстро поставить на службу феодальной экономике природные богатства края (пушнину и моржовую кость). Вместе с тем русские ознакомили аборигенное население с довольно высокой морской культурой, с судостроением и зачатками морской навигации. Это отразилось даже на ленских наскальных изображениях. Среди вырезанных эвенками на отвесных ленских скалах изображений, как установил исследователь этих «писаниц» А. П. Окладников, имеются изображения русских речных и, возможно, морских судов. Юкагиры и коряки от русских узнали название ветров и румбов. Якуты и эвенки привлекались к работе на ленских судостроительных верфях. Участие коренного населения в строительстве морских судов позволило ему ознакомиться с высокой техникой русского поллярного судостроения. Вместе с русскими мореходами якуты, эвенки и юкагиры участвовали в организации и осуществлении морских экспедиций.

Вступая в единоборство со льдами, восточносибирские мореходы бесстрашно «прорубались» и «просекались» через них. В местах облюбованных стоянок они расставляли приметные вехи, служившие своеобразными ориентирами-маяками.

Караванная морская торговля на Северо-Востоке.

Преобладающей на Северо-Востоке формой мореплавания были караваны, насчитывавшие в своем составе от пяти до десяти судов. Не являясь какими-то строго организованными соединениями, они возникали стихийно. Однако в каждом таком караване имелась определенная группа либо один человек, считавшийся старшим, главным вожаком. Иногда шедшая на судах каравана партия состояла из 300—400 человек, и само собой разумеется, что в такой партии необходим был опытный руководитель, которого бы все уважали и которому подчинялись.

Плавание первого крупного морского каравана на Северо-Востоке приходится на лето 1650 года. Еще летом 1649 года якутский воевода отправил на «заморские реки» партии казаков под командой Тимофея Булдакова, Фомы Кондратьева, Пантелея Мокрошубова и Андрея Горелого¹. До наступления морозов они едва успели дойти до Жиганска. По вскрытии реки казаки тронулись в путь, но, встретив в устье Лены сильные ветры, вынуждены были остановиться в ожидании лучшей погоды. Не повезло им на море. В Омлоевой губе суда попали в непроходимый

¹ ДАН, т. III, № 75, 76, 78, 79; «Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах», стр. 185—187, 195—196.

сплоченный лед, с которым дрейфовали восемь дней и в результате оказались на старом месте, у островов в дельте Лены. Выйти на чистую воду удалось, применив топоры и пешни («просекались два дни»). После этого поход возобновился. Но в Омолоевой губе мореходов снова затерло льдами. «Из того льду, — пишет Булдаков, — выдалбливались и просекались назад день, потому что лед вперед не пропустил». Мореходы еще раз возвратились на Лену, где встретили торговых и промышленных людей, шедших на восьми кочах в Колыму. Возглавляли этот караван крупные ленские торговцы Никита Ворыпаев и Василий Курочкин.

Пустившись в плавание в третий раз, Булдаков и его спутники достигли Омолоевой губы «с великой нужею промеж льды». По всей вероятности, около мыса Буорхая они снова встретили сплошной лед. Предполагая, что свободное море находится недалеко, мореходы стали «прорубаться» сквозь лед. Сразу же за мысом Булдаков повстречал четыре коча, плывших из Индигирки и Колымы. На них были торговые люди и казаки¹. Эти четыре коча благополучно пришли в Жиганск.

Дальнейшее плавание Булдакова было столь же неудачным. Его суда на пути к Святому Носу то и дело попадали в лед; приходилось лавировать среди ледяных глыб, грозивших раздавить суда. Только за Святым Носом кочи выбрались на частую воду. При попутном ветре за один день они прошли около 250 километров и 29 августа достигли устья реки Хромы. На следующий день начались морозы, море покрылось молодым льдом. Где-то уже за Хромой четыре коча, в том числе и судно Булдакова, вмерзли в лед и были унесены в море. «И несло нас со льдом в море, — рассказывает Булдаков, — пятаery сутки. И на море ветры утихли и лед на море остановился, и море стало и замерзло одной ночью». Как только окреп лед, мореходы решили пройти к берегу. На нартах, побросав товары и суда, они вышли к устью реки Индигирки. По дороге встретили судно казака Андрея Горелого, также вмерзшее в лед. Через торосы мореходы перебирались, скрепив себя веревками. Говоря об этом походе, Булдаков замечает: «А преж сего такого гнева божья не бывало и не слышали, кто тем путем морским бывал, в таком заносе»².

В следующем, 1651 году для плавания на Колыму составилcя новый караван из пяти судов. Его сформировала партия торговцев и промышленников, приказчиков гостей Гусельниковых и Шориных в составе Семена Иванова, Семена Бушковского, Юрия и Афанасия Григорьевых, Шаньги и служилых людей: Юрия Селиверстова, Гаврилы Алексева и др.

Донося о ходе плавания, Юрий Селиверстов писал: «Послан яз, Юшко, на государеву службу из Якутского острогу по Лене реке на низ и по морю на Андару, и на иные реки. И яз, Юшко, по Лене плыл и по морю шел... А шел по морю и Янское устье прошел, а до Святого Носу не дошел немного, стоял за ветром — ветры были противны, и стоял десять дней. На море мерзнуть стало и лед привалило о землю, проходу нет, а снегу пало много, И яз, Юшко, ... отошел назад до Семенова дни, за два дни, отшел до Яны, а зимовал в Юкагирском (Устьянском. — М. Б.) зимовье, в ясачном Нижнем». Во время плавания, как сообщал Селиверстов, кочи попали в бурю; чтобы освободиться от лишнего

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 102, лл. 40—42, 46—48.

² Тимофей Булдаков умер в Якутске в 1669 году, прослужив на Лене и других реках более 20 лет. В 1665 году его послали на реку Анадырь. Но уже от Жиганска он вынужден был вернуться из-за «огневой» болезни (гангрена в результате обморожения). В 1669 году на его место Якутская приказная изба «поверстала» в казачью службу его сына Михаила (ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 17, ст. 22, сст. 3; ЦГАДА, ф. Якутская изба, ст. 262, л. 167).

груза, пришлось выбросить за борт половину товаров. Судно же Шангы, не доходя Янской косы, пропало из вида и позднее в условленное место не пришло¹. Караван достиг Нижнеколымска только следующим летом².

Плавания караванами продолжались и в следующие годы. В 1652 году от Якутска до устья Алазеи ходили торговые, промышленные и служилые люди во главе с пятидесятником Иваном Ребровым и Василием Клеуновым³. В 1653 году на Колыму, Алазею и Индигирку отправился новый караван кочей во главе с пятидесятником Алексеем Оленем и Иваном Овчинниковым, с которым шли торговцы: Максим Иванов Бушковский, Любим Казанец, Василий Горбов, Ждан Власов и др. Дальше реки Омолой судам этого каравана пройти не удалось⁴. Одновременно с Алексеем Оленем с Колымы на Яну прибыл отряд Тимофея Булдакова, который о своей задержке писал: «И морем идучи, ветры были встрешные и прижимные большие, море чисто, не ледено, зыбь большая — не можно никак отстоятца. Коч весь розбило и шеймы прирвало и якори приломало — 4 якоря. И на кошку, на берег в пяти местах збило. И с берегу с великою нужею сымались долгое время и ход опоздало. Все лето на море мучилися и голод терпели, ели постели оленьи и ровдуги, и дошли в осень поздно, уже на море губы стали, до Янского устья, сентября в 14 день»⁵. Следующим летом Булдаков на коче, высланном ему на встречу, прибыл в Якутск.

Караванное сообщение на Северо-Востоке поддерживалось до середины 80-х годов XVII века. Наиболее значительными по количеству участников были следующие походы: летом 1654 года — во главе с пятидесятником Василием Бурлаком с Индигирки в Жиганск; тем же летом — с Колымы на Лену торговцев и служилых людей под командой Ивана Реброва⁶; летом 1656 года — с Колымы же на Лену промышленников и казаков Данилы Вятки и Юрия Селиверстова; летом 1659 года тем же маршрутом отряда торговцев во главе с Иваном Дорофеевым, Федором Лаптевым, казаками Иваном Кожиным и Гаврилой Алексеевым. Во время последнего плавания мореходы оказали помощь затертому среди льдов судну пятидесятника Герасима Цыпандина, пытавшегося пройти из Индигирки в Якутск. Один из участников похода промышленник Яков Яковлев рассказывает, что Кожин и Дорофеев, «видя оне нашу погибель, против нас ко льду пристали и... к себе на коч взяли. И милостью божиею от того Святого Носу через море до Лены реки переехали дал бог здорово»⁷. Выдающийся поход с Колымы на Лену летом 1660 года совершили торговые люди Андрей Юрьев Косицын, Прокопий Аминев Москвитин, Емельян Яковлев, Никифор Ворыпаев, Второй Катаев, Никита Ворыпаев и служилые люди Дружина Чистяков и Григорий Горбун⁸. Летом 1663 года с Лены на Яну прибыли кочи торговых людей Ивана Абрамова, Григория Никитина Ворыпаева, Ивана Бурцовского, Андрея Шубина Ощепкова, Семена Протопопова и Луки Новоселова⁹. Осенью 1667 года в Жиганск пришел караван судов во главе с Никифором Бобровским и Григорием Варфаломеевым. В 1669 году с Лены на Колыму совершила поход большая группа торговцев во главе с Андреем Воры-

¹ РМ, стр. 214—215.

² Там же, стр. 224—230, 333.

³ Там же, стр. 234, 333.

⁴ Там же, стр. 333.

⁵ Там же, стр. 238.

⁶ Там же, стр. 333.

⁷ Там же, стр. 267, 334.

⁸ Там же, стр. 335.

⁹ Там же, стр. 336.

паевым и Федором Оглоблиным¹, покрывшая расстояние в 3000 километров за пять недель².

Один из последних караванных походов состоялся летом 1683 года. Его совершили из устья реки Колымы в Жиганск торговцы Кондратий Климатов, Иван Белокрыл и Фома Семенов³.

Выдающиеся восточно-сибирские мореходы

Среди многочисленных восточносибирских мореходов было немало замечательных людей. Своим героическим трудом они внесли существенный вклад в освоение и изучение Арктики.

Опытным моряком был казак Иван Ребров. Выше уже упоминались его службы на реках Оленеке, Яне, Индигирке в 1633—1641 годах, а также его вторичная поездка на Оленек, где он пробыл до 1647 года. В 1652 году Ребров получил назначение на должность приказчика реки Колымы, которая до этого замещалась только лицами дворянского происхождения. С устья Лены Ребров отправился поздно, но все же успел прибыть на Алазею до замерзания моря. «Не хотя,— писал Ребров,— государевой службы поставить, из-за морозу вверх по Алазее пошли на нартах октября з десятого дни от государева коча, на котором коче посланы мы из Якутского острогу. А государева казна, которая с нами послана на Колыму реку, и та всякая государства казна и коч государев со всею судовою снастью на Алазее край лесов оставлен. А у государевой казны и у коча для береже и при проводке на Колыму реку водяным путем оставлены служилые люди»⁴.

В литературе об этом походе Ивана Реброва сложилось неверное представление. Так, проф. В. Ю. Визе пишет, что Иван Ребров был послан в 1652 году для разведывания земель к северу от устья Яны⁵. Как мы видели выше, Ребров не имел такой задачи и меньше всего считал себя обязанным «разведывать земли к северу от устья Яны». Это недоумение вызвано, повидимому, тем, что в «наказной памяти» Реброва, как очередного приказчика на Колыме, так же как и в других «наказных памятях», выдававшихся до него, содержалось указание, чтобы приказчик «разведывал тот остров, что в море против Колымы реки, Новая Земля»⁶. Эти слова «памяти» не следует рассматривать как специальное задание Реброву. Они являются традиционным повторением текста предыдущих колымских «наказных памятей», что было в духе канцелярских обычаев XVII века. В основе этих «памятей» лежала известная «скаска» Михаила Стадухина об островах, расположенных против устьев северо-восточных рек⁷. «Скаска» была включена в состав первой «наказной памяти» колымскому приказчику сыну боярскому Василию Власьеву и с тех пор неизменно повторялась в аналогичных документах. Так, 25 июля 1656 года Якутская приказная изба выдала «наказную память» колымскому приказчику пятидесятнику Ивану Кожину, которому, как и Реброву, предписывалось «проводывать и самому промышленных людей распросить про тот остров, что в море против Ковымы реки. Новая Земля, есть ли на том острове морской зверь моржовый побивают ли? И будет есть морж побивают, и ему, Ивашку, посылать к тем иноземцам, к чукчам, и их призывать под государеву царскую высокую руку, и, уговоря

¹ РМ, стр. 337.

² ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 6/№ (1670) на 280 листах, л. 13.

³ РМ, стр. 339.

⁴ Там же, стр. 224—229.

⁵ В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 261.

⁶ ДАИ, т. III, № 98.

⁷ Там же, № 24; «скаска» М. Стадухина по подлиннику опубликована Н. С. Орловой в ОРЗИМ, стр. 221; Наказную память В. Власьеву см. там же, стр. 233.

у них аманатов добрых лучших людей сколько человек пригоже, брать и велеть им государев ясак платить тем моржовым зубом»¹.

В своих отписках на Лену Иван Ребров нигде ни словом не упоминает о поездке на острова и вообще считает, что был направлен «вниз по Лене на Ковыму для государева ясачного и десятинного збору и для государевых всяких расправных дел»².

Ребров пробыл на Колыме до 1654 года, когда совершил обратное плавание к Жиганску. Дальнейшие службы Реброва мало приметны. Он неоднократно назначался приказчиком рек Олекмы, Вилюя и Витима. Умер он в 1665 году в Якутске. Незадолго до смерти Ребров породнился с семьей морехода Пермякова.

Выдающимся восточносибирским мореходом был казак, а затем сын боярский Иван Родионов Ерастов (Велкой). Свой первый поход он совершил с отрядом Посника Иванова на Индигирку (1636 — 1640), где оставался до лета 1642 года, когда вместе с Дмитрием Зыряном плавал на Алазею, а затем обратно в Нижнее Индигирское зимовье; оттуда в 1643 году он прибыл в Якутск. С той поры Ерастов связал свою судьбу с полярным морем. Летом 1644 года он снова был на Индигирке, куда дошел на коче приказчика Константина Стефанова Дуная. С Индигирки Ерастов перебрался по суше на Алазею, сменив там казака Ивана Беляну³. Только через шесть лет на Алазею прибыл новый приказной человек — Пантелей Мокрошубов, и Ерастов смог вернуться обратно.

Из больших морских походов Ерастова, сделанных в последующее время, известны два: летом 1659 года — с Лены на Колыму и через два года, как упоминалось, вместе с Семеном Дежневым — с Колымы в Жиганск. В 1662 году Ерастов был направлен во главе большого казачьего отряда, сопровождавшего в Москву соболиную и «костяную» казну. По возвращении он служил приказчиком на Олекме и Чечуйском волоке. В 1669 году Ерастов получил задание пройти на Яну, но это плавание было неудачным. Его судно село на мель. Экипаж спасся и глухой осенью прибыл на Оленек. Недовольный таким оборотом дела, якутский воевода приказал вернуть Ерастова, а на Яну послал нового человека⁴. Сведений о дальнейшей судьбе этого отважного казака найти не удалось.

Как смелый мореход прославился Михаил Стадухин, прибывший на Северо-Восток еще в 30-е годы XVII века с первыми партиями енисейских казаков. Стадухины были родом из Пинеги и находились в родственных связях с крупными купцами Гусельниковыми. Михаил Стадухин был племянником гостя Василия Федотова Гусельникова. Кроме Михаила, на Лене жили его родные братья Тарас и Герасим, а также сын Яков⁵, занимавшийся лесным промыслом и торговлей.

По своему материальному положению Михаил Стадухин был близок к казачьей верхушке, связанной с купеческими домами, и через них — с царским двором. Михаил Стадухин был высокомерным, надменным человеком, но вместе с тем неплохим организатором; благодаря его инициативе и настойчивости состоялось много выдающихся экспедиций.

¹ ЛОИИ, Якутские акты, к. 5, ст. 38, сст. 70.

² Следует попутно заметить, что «наказы» о поисках островов «Новой Земли» отдавались также оленекскому, индигирскому, алазейскому и анадырскому приказчикам. В отрывке «наказной памяти» алазейскому приказчику Герасиму Цыпандину, помеченной 12 июля 1661 года, сказано: «А будучи ему, Герасиму, на Алазейке реке, в зимовье... дела делати... и на Новой Земли моржовым зубом против сей наказанной памяти, что выше сего написано, промышляти» (ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 18, ст. 5, сст. 11).

³ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 102, лл. 2—7.

⁴ Там же, ст. 6/№ (1670 г.) на 280 л., л. 131.

⁵ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 9, ст. 9.

Первый поход Стадухина относится еще к 1633 году, когда он с Посником Ивановым ездил на Вилую. Осенью 1641 года, как уже отмечалось, он вместе с Дежневым ходил на Оймекон, а оттуда в 1641 — 1643 годах — на Индигирку, Алазею и Колыму. Летом 1645 года он совершил один из первых морских походов с Колымы на Лену. В 1647 году якутский воевода В. Н. Пушкин назначил Стадухина приказчиком еще не открытой реки Погычи, которая, как утверждал сам Стадухин, была не чем иным, как рекой Анадырь. До наступления морозов его судно вместе с другими успело пройти до «Чюркина розбоя», но затем возвратилось на Яну, где путешественники зазимовали. Плавание проходило в трудных условиях. Находясь в пути, Стадухин писал в Якутск, что на море были «страшные ветры».

Зимой Стадухин перешел с Яны в Нижнее Индигирское зимовье, откуда, построив коч, с частью своего отряда прибыл на Колыму. Это было во всяком случае позднее 20 июня 1648 года, так как Стадухин уже не застал там С. И. Дежнева. Обождая оставшуюся часть лета и всю зиму и не имея никаких вестей о судьбе экспедиции С. И. Дежнева, Стадухин решил сам попытаться достичь морем реки Анадырь (Погычи). Он рассказывал об этом походе так: «В прошлом 157 (1649) году ходил я, Михалко, с Ковыми реки на Погычу, в кочах, морем, и от Ковымы реки бежали семеры сутки, паруса не отпускаючи. А реки не дошел и поймал языков: живут возле моря, на берегу — иноземцев коряцких людей. И в распросе и с пытки сказали, что де реки мы близко не знаем, потому что возле моря лежит Камень утес — конца камню не знают»¹. Ввиду того, что продовольствие у Стадухина кончалось, он не рискнул идти дальше и вернулся обратно.

Осенью 1649 года на Малом Анюе колымские казаки захватили в плен юкагиров, которые рассказали русским о возможности пройти на Анадырь по суше. В Нижнеколымске немедленно составила партия торгово-промышленного люда, во главе которой стал товарищ Дежнева казак Семен Мотора. Поборов упорное сопротивление Михаила Стадухина, утверждавшего, что кроме него никто не имеет права идти на реку Анадырь, Семен Мотора двинулся в путь. Стадухин также «прибрал» значительный отряд и вышел в том же направлении.

Оба эти отряда дошли по суше до Анадыря. Но С. И. Дежнев опередил Мотору и Стадухина почти на год. Построив в среднем течении Анадыря зимовье и подчинив себе тамошнее население, Дежнев фактически стал приказчиком Анадыря и не собирался кому-либо уступать свою должность. Весной 1651 года Стадухин с группой своих единомышленников вынужден был покинуть Анадырь; он ушел на юг, на реку Пенжину.

Этот первый сухопутный переход русских с севера к Охотскому морю протекал в труднейших условиях. 5 апреля казаки вышли на реку Оклан, к коряцким острожкам. Воинственное и сравнительно многочисленное племя коряков, расселившееся на Олюторском полуострове, а также в северной части Камчатки, по реке Пенжине и побережью Охотского моря, встретило русских враждебно. К концу лета 1653 года Стадухин появился в устье реки Тауй. В сентябре казаки построили здесь острожек и занялись промыслом. «А как мы пошли — писал Стадухин в Якутск, — с Анадыря морем, видели нужи и бедности, от иноземного убойства ранного приняли»². Шесть лет о Стадухине ничего не было слышно,

¹ РМ, стр. 116—117.

² ДАИ, т. IV, № 47; в литературе есть мнение о том, что М. Стадухин прошел от реки Анадырь по морю вокруг Камчатки. Однако это мнение после опубликования материалов о походе М. Стадухина не подтвердилось. Документы о походе М. Стаду-

многие считали его погибшим, однако летом 1657 года он вновь появился в Охотске.

За 10 лет почти непрерывных походов стадухинский отряд обошел всю северо-восточную Сибирь, преодолев по суше и морю расстояние, превышающее 10 000 верст. Стадухин открыл реки Пенжину и Гижигу, острова Пенжинского залива, побывал на подступах к Камчатке. Равного этому походу в то время не было. В 1663 году Стадухин доставил в Москву известия о реке Камчатке, которая впервые появилась на «чертеже» тобольского воеводы Петра Годунова (1668) ¹.

За открытия на Северо-Востоке царь Алексей Михайлович произвел Стадухина в казаuchy атаманы. Вернувшись в Якутск, он служил в Олекминском острожке, а затем в 1664—1665 годах на реке Алазее. В 1665 году Стадухин получил назначение на Колыму, но в пути через «Ламутские вершины» отряд попал в засаду и погиб.

Выдающимся северо-восточным сибирским мореходом был казак Андрей Иванов Горелый. О его переходе с Оймекона на Охоту и плавании с Индигирки в Якутск уже упоминалось. Вторичное путешествие по полярному морю он совершил как вновь назначенный индигирский приказчик летом 1646 года. Судно, сильно пострадавшее от льдов, прибыло в Уядинское зимовье глухой осенью ². Третий раз Горелый лустился в морской поход летом 1650 года, когда ему вновь было приказано сменить индигирского приказчика. Льды помешали Горелому своевременно дойти до места назначения: недалеко от устья реки Хромы коч вмерз во льды. Отсюда вместе со своими товарищами Горелый пошел на Индигирку: «Шли морем и против Хромы реки взял замороз в голомени (открытом море. — М. Б.) и оттуда два дни нартного хода до земли» ³. Следовательно, можно заключить, что судно Горелого вмерзло в лед на параллели Ляховских островов. Остается только догадываться, каким образом оно оказалось в этих широтах. Не шел ли Горелый проливом Санникова, встретив перед этим льды в проливе Дм. Лаптева?

Еще одно путешествие из Якутска на Индигирку Горелый совершил летом 1662 года; правда, по морю он шел только до реки Омоллой, а отсюда продолжал свой путь на нартах ⁴. В Якутск он возвращался морским путем.

Неоднократно по «Студеному морю» ходил казак пятидесятник Василий Бурлак. В 1652 году он совершил поход из Якутска на Индигирку. Из дельты реки Лены Бурлак вышел 17 августа, а к устью Индигирки прибыл 7 сентября. «И судом божим, — писал Бурлак, — взяло нас горнею относительно погодою и отнесло со льдом в море и носило в море семеры сутки в великих льдах». А затем «подхватила тишина с моря и прибетовались (подтянулись. — М. Б.) с великою нужею к земле, во льду. А до материка не допустило версты четыре, потому что великие лайды (низменная прибрежная полоса земли. — М. Б.) от земли залегли и льды. Да тут государев коч и замерз». Сняв судовые снасти и парус, мореходы 8 ноября прибыли на нартах к Уядинскому зимовью ⁵.

хина см. РМ, стр. 261—264; ОРЗИМ, стр. 265—275. О плавании М. Стадухина вокруг Камчатки см. И. И. О г р ы з к о. Экспедиция Семена Дежнева и открытие Камчатки. «Вестник Ленинградского университета», 1948, № 12; А. В. Е ф и м о в. Из истории великих русских географических открытий, стр. 65.

¹ Стадухин проезжал через Тобольск как раз в то время, когда там воеводством вала Петр Годунов.

² ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 56, л. 58; ст. 102, лл. 28—29.

³ ДАИ, т. III, № 75.

⁴ РМ, стр. 336, 347.

⁵ Там же, стр. 221—223.

Летом следующего года Бурлак снова вышел в море. В отписке жиганского приказчика о Бурлаке сказано: «Из-за моря с Индигирки на коче пришли служилые люди, Василий Бурлак с товарищи, з государевой казной и с ним промышленные люди человек тридцать»¹. Третий раз в морское путешествие Бурлак отправился летом 1658 года, когда он достиг Зашиверского (Индигирского) зимовья, которое сам поставил в 1653 году. Встретившиеся на пути льды принудили его отвести судно в Омолоеву губу и оттуда продолжать путь на собаках. В 1665 году Бурлак ходил морем на реку Блудную (Омолой). В 1670 году обратный путь с Колымы в Якутск он совершил по морю вместе с нижнеколымским приказчиком Петром Аксентьевым, казаком Михаилом Колесовым и торговцем Иваном Петровым Лупандиным². В 1672 году Бурлак снова поехал на реки Омолой и Пенжину «для прииску ...новых землиц»³, но сведений об этой поездке не сохранилось.

Одним из первых северо-восточных мореходов был казак Федор Чюкичев. Вместе с Дмитрием Зыряном он плавал на Алазею в 1642 году, а оттуда летом 1644 года в Жиганск. Не позже чем в 1646 году он был направлен приказчиком в Алазейское зимовье. 20 июня следующего года Чюкичев купил на Индигирке, как он сам об этом пишет, судно и на нем дошел до места назначения. Алазейское зимовье Чюкичев построил близ речки Рассошки, немногим выше старого острожка⁴, а в 1650 году прошел морем на реку Лену. В третий раз приказчиком на Алазее он был в 1659—1660 годах, а затем перебрался на реку Омолон, где погиб во время восстания юкагиров⁵.

Выдающимся мореходом являлся промышленник, а затем служилый человек Юрий Селиверстов. Это был склочный, завистливый человек, подхалим и угодник; в среде мореходов, спаянных товариществом и дружбой, его не любили и даже презирали. И все же резко отрицательные черты Ю. Селиверстова не могут умалить его заслуг в деле развития поморного мореходства. Он накопил большой мореходный опыт, отличался настойчивостью и храбростью. На реку Лену Селиверстов пришел еще до постройки первого Якутского острога и некоторое время служил тут целовальником. Когда торгово-промышленный люд двинулся на Северо-Восток, ушел на Колыму и Селиверстов. Питая неприязнь к С. И. Дежневу, Селиверстов в отряд к нему не пошел. Через 6 дней после отъезда С. И. Дежнева он выправил в Нижнеколымске проезжую грамоту для поездки в Якутск и провоза с собой 95 соболей⁶. С приходом Стадухина Селиверстов свои первоначальные намерения изменил и задержался на Северо-Востоке еще на год. Благодаря своей угодливости он вошел в доверие к Стадухину и собирался пройти на восток, к реке Анадырь, вместе с ним.

Летом 1650 года на коче торгового человека Алексея Едомского Селиверстов прибыл в Жиганск, а затем в Якутск, где рассказал воеводе Д. А. Франсбекову много интересного о виденном и слышанном. Он утверждал, что кроме реки Анадырь, имеется еще река Чондон, лежащая к югу от нее⁷. Эти сведения могли быть получены им непосредственно от колымских промышленников, которые во главе с Иваном Барановым, братом Селиверстова, организовали туда поход уже в

¹ РМ, стр. 334.

² Там же, стр. 293.

³ Там же.

⁴ Там же, стр. 221.

⁵ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 366, л. 265.

⁶ Там же, ст. 65, л. 52.

⁷ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 30, № 169.

1651 году. Отряд Баранова по реке Быстрой прошел на Чондон и далее через горные проходы Гыданского хребта до реки Гижиги¹. Дорога на Чондон считалась открытой, и летом 1652 года Якутская таможня выдавала туда проезжие грамоты².

Заинтересовавшись рассказом Селиверстова, воевода Д. А. Франсбеков решил послать на новые реки большую военную экспедицию во главе с Юрием Селиверстовым, которому были предоставлены кредит и морское судно.

После зимовки в Устьянске летом 1653 года Селиверстов по морю достиг Колымы, но следовать дальше на Анадырь вокруг Чукотского полуострова не решился. Поздней осенью он перешел Анюйский хребет и 23 апреля явился к зимовью Дежнева, которого отказался признать приказчиком. Все же Селиверстов был вынужден работать вместе с Дежневым. Летом 1654 года они ходили на «морскую коргу» за моржовыми клыками. С. И. Дежнев предоставил Селиверстову два новых коча с карбасами, единственно с той целью, чтобы, как он сам выразился, «государева служба без судов и без снасти в год не застоялась и путем бы не испоздать к морскому промыслу».

В 1655 году во время весеннего половодья Анадырское зимовье подмыло водой, было снесено 6 изб и 20 амбаров, в том числе амбар Юрия Селиверстова, в котором хранилось 8 пудов казенной и 40 пудов его собственной моржовой кости. Это так расстроило Селиверстова, что он остался в зимовье, а на промысел моржей послал двоих покрученников под командой Павла Кокоулина Заварзы. Промысел выдался удачный; доверху нагрузив суда добычей, казаки уже собирались возвращаться на Анадырь, когда налетел ветер, унесший коч Заварзы с 14 промышленниками в море. Об их судьбе ничего неизвестно. Возможно, что они оказались выброшенными на противоположный берег, на Аляску.

Как бы там ни было, половодье и гибель судна нанесли Селиверстову большой урон, и он стал собираться в обратный путь. Перейдя через Анюйский хребет, он добрался осенью 1655 года до Колымы, а следующим летом с очередным караваном прибыл в Жиганск. Опередив своих спутников, Селиверстов явился в Якутск, где дал ложные показания о том, что в Нижнеколымске он якобы выдал им 15 пудов моржовых клыков для доставки на Лену³. Через год на очной ставке он вынужден был признаться во лжи, на которую пошел, «убоясь государева большого долгу» (Селиверстов обещал расплатиться за деньги, полученные на снаряжение экспедиции, моржовой костью). На этот раз Селиверстов получил по заслугам. 68 пудов моржовых клыков стоимостью в 2281 рубль были отобраны у него в казну, а сам он отправлен на Анадырь «изыскивать» остальные 1396 рублей 6 алтын и 6 деньг, которые, как он заявил, выдал в заем промышленникам. По всей вероятности, Селиверстов участвовал в упомянутом выше походе Курбата Иванова на «Новую коргу» к Чукотскому Носу летом 1657 года.

О дальнейшей деятельности Селиверстова имеется лишь краткая записка, что летом 1666 года он приезжал с Анадыря на Колыму. Более поздних сведений о нем нет.

Из служивших людей своей удалей и смелостью на Северо-Востоке прославились мореходы Алексей Яковлев Олень, Герасим Цыпандин, Фома Кондратьев, Третьяк Алексеев, Иван Перфильев, Петр Аксентьев. Дружина Чистяков, Григорий Горбун, Григорий Татаринов, Иван Михайлов Хворый, Семен Сорокоумов, Родион Кобелев и многие другие.

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 13, ст. 10, сст. 1.

² М. И. Белов. Семен Дежнев, стр. 96.

³ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 14, сст. 10.

В среде торгово-промышленного люда особенно отличались братья Катаевы, Петр и Артемий Новоселовы, Андрей, Никита и Григорий Ворыпаевы, Федор Лаптев, Семен Шубин, Степан и Яков Вятки, Матвей, Иван и Кирила Коткины, Любим Казанец, в свое время неоднократно ходивший в Мангазею помор Иван Корепанов, Иван Ожега (его имя носит приток Колымы), Третьяк, Заборец, Кирилл и Молчан Ружниковы, Елифан Волынкин, Иван Дорофеев, Иван Синицын, Василий Петров Курочкин, Иван Широкий и десятки и сотни других отважных людей.

Первые походы на морские острова

Во время походов на Колыму во второй половине XVII века ленские мореходы открыли Медвежий острова. Произошло это при следующих обстоятельствах.

В 1655 году из Лены на Колыму вышел большой караван судов, на которых среди других находился торговый человек Яков Васильев Вятка¹. В 1710 году, со слов Якова Вятки, к тому времени умершего, якутский казак Никифор Малгин рассказывал, что караван состоял из девяти кочей, из которых три, не доходя до Колымы, отнесло к северу, очевидно, к острову Крестовскому. Спустив на воду карбас, мореходы обследовали найденный остров, на берегах которого обнаружили следы «какого-то скота и зверя, а людей не видели»².

Вторично Медвежий острова посетил сам Никифор Малгин. Это было в воеводство князя Ивана Петровича Барятинского во время похода с Лены на Колыму совместно с колымским торговцем Андреем Ворыпаевым и Родионом Михайловым. Во главе похода стоял пятидесятник Петр Аксентьев.

Поход этот из устья Лены до Нижнеколымска был предпринят летом 1669 года. Плавание продолжалось пять недель³. Малгин рассказал: «отнесло де их от Святого Носу в голомени, в море, потому, что де после земли нанесло льду; и кочевщик де Родион Михайлов указывал торговым людям и ему, Никифору, не дошед до Ковымского устья, в море значится остров. И он де, Никифор, с товарищами тот остров видели»⁴.

Плавания на Медвежий острова продолжались и в следующем столетии. Во время плавания с Лены на Колыму в XVII веке русские мореходы обнаружили и Новосибирские острова. Они открыли остров Столбовой и, бесспорно, следуя проливом Дмитрия Лаптева, заметили Ляховские острова. О плавании к острову Столбовому имеются два несколько противоречивых источника.

Первый — это составленный С. У. Ремезовым (1698) «Чертеж всех сибирских градов и земель», на котором против устья реки Лены показан остров, с надписью: «во 198 (1690 — 1691) году проведен». Второй — сообщение Н. Витсена об открытии большого острова, лежащего против Святого Носа, в 2,5 дня пути к северо-востоку от устья Лены, совершенном князем Максимилианом Мухоплетенусом в 1698 году⁵. Как справедливо замечает В. Ю. Визе, ссылающийся на неопубликованные данные С. В. Бахрушина, князь Максимилиан Мухоплетенус — не кто иной, как якутский казак, а затем боярский сын Максим Мухоплев⁶. Максим Мухоплев (был еще пятидесятник Тит Мухоплев, служивший на Алазее в 1684 году) происходил из казачьей семьи. В 50-е годы XVII века он был сослан на Лену.

¹ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 271, л. 20.

² Памятники Сибирской истории, кн. II, стр. 500.

³ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 23, ст. 12.

⁴ Памятники Сибирской истории, кн. II, стр. 500.

⁵ N. Witsen. Noord en Oost Tartarye, 1705, p. 607

⁶ Летопись Севера, 1, М., 1949, стр. 80—81.

В делах Якутской приказной избы среди «распросов» казаков имеется запись о приезде с Колымы 22 июня 201 (1693) года приказчика Максима Мухоплева с ясачною казною¹, рассказавшего о том, что в 1692 году на Колыме, в Нижнем зимовье от эпидемии умерло ясачных юкагиров 200, в Среднем — 100 человек, «а жены и дети — человек 700».

Открытие нового острова могло произойти во время поездки Максима Мухоплева на Колыму, где он служил приказчиком как раз в годы эпидемии — с 1690 по 1692 год. Это вполне согласуется с датой, указанной на «чертеже» С. У. Ремезова. Повидимому, Ремезов располагал более проверенными данными, чем Витсен.

В делах Сибирского приказа имеется краткая запись о приезде Максима Мухоплева в начале 1700 года в Москву с государевой ясачной казной и о производстве его в дворянское звание за «верные» службы на Лене². На поездку от Якутска до Москвы в те времена тратилось минимум 2 года, следовательно, Максим Мухоплев должен был отправиться в путь в 1698 году, а возможно, и осенью 1697 года. Во всяком случае открытие острова при этих условиях могло произойти не позже 1697 года. Во время пребывания в Москве Максим Мухоплев, видимо, о своем открытии рассказал одному из «доверенных» лиц Витсена. Кстати говоря, на стр. 607 упомянутого труда Витсена (1705) наряду с сообщением об открытии Мухоплевым неизвестного острова рассказывается и о моровом поветрии на Колыме; повидимому, сведения об открытии острова и моровом поветрии Витсен (через своих агентов) получил в одно и то же время и, добавив мы, от одного и того же лица — от самого Максима Мухоплева. Сам текст сообщения Витсена немногословен: «По их сообщениям (Мухоплева и бывших с ним казаков.— М. Б.), этот остров пустынен, не имеет ни растительности, ни людей».

Примечательно, что Витсен (Мухоплев) определял положение острова относительно морского пути из устья Лены в направлении к Святому Носу, а не наоборот; это указывает на то, что остров был открыт при плавании с Лены на Колыму, а не в обратном направлении, т. е. летом 1690, а не 1692 года.

По убедительному предположению профессора Визе, остров, обнаруженный Максимом Мухоплевым, является островом Столбовым.

Причины упадка восточносибирского мореплавания

Восточносибирское мореплавание, развивавшееся в течение полувека, на исходе 80-х годов XVII века заглохло.

Основной причиной упадка восточносибирского мореплавания является сокращение торгово-промысловой деятельности на Северо-Востоке. От «Студеного моря» промышленники стали постепенно уходить к югу — на реки Пенжину, Гижигу, Тауй, Охоту, Улью, на полуостров Камчатку. Поиски новых источников обогащения в 70—80-е годы начались не случайно. На островах Пенжинского залива, в водах Охотского моря промышленники били морского зверя и добывали жемчуг, в горах южных хребтов искали серебряную, медную и оловянную руды, серу и селитру³. Центры торговой деятельности стали перемещаться с Севера в степь, поближе к китайской границе.

В Якутскую приказную избу сыпались жалобы приказчиков с Яны, Индигирки, Алазеи, Колымы на отсутствие людей и «беспромыслицу».

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 45, сст. 13.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 1344, л. 381.

³ Сб. Колониальная политика русского царизма в Якутии XVII в. М., 1936, стр. 147—149. Здесь опубликовано несколько документов, относящихся к данному вопросу.

Колымский целовальник Никифор Бобровский еще в 1676 году писал якутскому воеводе, что «на коче морем многие торговые и промышленные люди лучшие вышли. И в 183 (1675) году через Камень и морем на коче и в нынешнем 184 (1676) году через Камень и последние торговые и промышленные люди многие в Якутской острог вышли»¹. Говоря о людях, оставшихся на Колыме, Бобровский пояснял: «И те великими долги обдолжали и обнищали и в Якутской острог выйти им нечем. И река Колыма стала пуста и на соболиные промыслы за скудостью не ходят». За 1683 год тот же Бобровский смог собрать на Колыме только 16 таможенных соболей — в сотни раз меньше, чем собиралось в первые годы².

Запустение «заморских рек» сказалось на торгово-промысловой жизни Якутска. Теперь бывали годы, когда рынок Якутска совершенно не посещался приезжавшими с промыслов торговцами. Первый такой случай относится к 1666 году. Ленский таможенный голова Никита Силуянов сообщал: «В таможене перед прошлым 173 (1664/65) годом соболиного десятинного збора умалилось — недобору 4 сорока 35 соболей с хвосты, 10 сороков пупков собольных, 4 хвоста собольных потому, что в прошлом 173 году и в нынешнем в 174 году в отпуске на соболиные промыслы из Якутского острогу торговых и промышленных людей ни единого человека не было. И в нынешнем в 174 году с соболиных промыслов торговых и промышленных людей в приезде в Якутской острог никого не было»³.

Якутский воевода Иван Приклонский писал в 1682 году царю Федору Алексеевичу, что в Якутском остроге совсем мало людей, некого посылать на дальние реки; старые казаки состарились, а молодые не выросли. Воевода вспоминал прошлое время, когда «отпускали ис таможенной избы за море, на Индигирку и на Алазейку и на Колыму реки многих промышленных людей для соболиных промыслов». «А ныне, — свидетельствует воевода, — с тех з дальних заморских рек многие промышленные люди вышли в Якутской острог, и в Илимской, и в Киренской уезды до нашего приезде, потому что, государь, на тех реках соболиные промыслы стали худы»⁴.

Упадок торговли и промыслов иллюстрируется также падением денежных таможенных сборов по Якутскому уезду. Если в 1662 году этот сбор выразился в 1396 рублей 1 алтын 2 деньги⁵, то в 1701 году он составил всего 343 рубля 10 алтын 2 деньги. Объясняя снижение сборов по Якутску, таможенный голова Андрей Жданов доносил в Москву. «В 1701 году в Якутском городе торговые и промышленные люди... обороты на 1701 год платили в верховых (южносибирских. — М. Б.) городах и в уездах»⁶.

В 1685 году по требованию якутского воеводы была составлена полная роспись всех, кто торговал и промышлял в Якутске. Таких оказалось немного — 47 человек: 4 приказчика московских гостей Астафия Филатова, Семена Лузина, Гаврилы Никитина и Ивана Ушакова, 19 торговцев и 24 промышленника⁷. С этого года и до конца века в торговой жизни Якутска мало что изменилось.

Судя по сообщению приказных людей, назначенных идти из Якутска морем на реки Индигирку и Колыму, с 80-х годов XVII века наблюдалась повышенная ледовитость в морях, примыкающих к устью реки

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 29, ст. 3, сст. 60.

² Там же, к. 36, ст. 10, сст. 8.

³ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 631, л. 162.

⁴ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 36, ст. 15, сст. 5.

⁵ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 6/№ (1662 г.), л. 96.

⁶ Там же, ф. Сибирский приказ, кн. 1344, л. 37 об.

⁷ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 36, ст. 1.

Лены. Лды блокировали сибирские берега. Суда останавливались сразу по выходе из Ленского устья. Однако было бы неверным считать причиной упадка морских сообщений такую повышенную ледовитость или же принять высказываемую в литературе мысль об усилившемся якобы в тот же период обмелении морей Лаптевых и Восточно-Сибирского¹. Конечно, обмеление и большая ледовитость могли затруднить морские плаванья, но для мелкосидящих кочей эти обстоятельства никак не могли быть решающими.

Несомненно, что сами утверждения о повышенной ледовитости и обмелении возникли в связи с наметившимся упадком мореплавания, вызванным экономическими причинами.

Упадок как сухопутных, так и морских и речных сообщений, определившийся на Северо-Востоке с 80-х годов XVII века, был связан прежде всего с изменением направления торговых путей, сокращением северных промыслов и новыми географическими открытиями в районах, расположенных южнее арктической области.

Продвижение русских к северной части Тихого океана

В районах, прилегающих к северной части Тихого океана, наблюдалась совсем иная картина. Здесь только начиналась широкая промысловая деятельность и налаживалась бойкая торговля, которая неизбежно в скором времени должна была выдвинуть вопрос о более широком использовании водных, в том числе и морских путей. Еще в грамоте Петра I (от 21 декабря 1698 года) на имя якутского воеводы Дорофея Траурнихта отмечается усиление торговли Сибири с Китаем. Грамота указывала, что «в сибирских городах перед прежними торговых людей с товарами умножилось» и что «китайские торги почали быть многие»². Действительно, по данным того же якутского воеводы, в 1700—1707 годах из Якутска вверх по Лене, на Киренгу, в Иркутск, а оттуда по озеру Байкал ходили «многие торговые люди»³.

Значительное оживление наблюдалось также в Анадырском районе и на подступах к Камчатке.

Соборение с Анадырем попрежнему осуществлялось через Колыму и Анюйский хребет. Но теперь на Колыму ездили исключительно по суше. Особое значение приобрели конный и оленный транспорт. По приказу якутского воеводы по тракту, идущему от Якутска до Колымы, в 80-е годы были установлены станции, которые обслуживались лошадьми и оленями местного населения. Государева конная «гоньба» вменялась в обязанность якутам⁴. Русское промысловое население «заморских рек» постепенно теряло связи с Якутском. Русские обзаводились семьями, вступали в брак с коренными жителями. В ряде случаев они создавали небольшие колонии типа индигирского Русского Устья, которые были как бы островками среди юкагирских племен. Передвижение этих людей на сколько-нибудь значительное расстояние становится редким явлением.

Инициатива в осуществлении экспедиций для открытия новых земель теперь перешла в руки воевод и правительства. С конца XVII века центральные власти стали особенно поощрять казачьи походы в новые, необжитые земли. Царская грамота, выданная на имя Дорофея Траурнихта 25 января 1700 года, намечает широкую программу таких походов. В грамоте казачьему гарнизону Якутска предписывалось «приложить

¹ См. Д. Б. Карелин. Море Лаптевых, М.—Л., 1947, стр. 84.

² ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 47, ст. 6/№.

³ Там же, к. 48, ст. 23.

⁴ Там же, к. 36, ст. 5, сст. 21.

свое тщание о сыске иных народов богатых, которые отложились (отстоят.— М. Б.) от берегов рек, которые в океан Восточный (Тихий.— М. Б.) впали, на островах живут (Курильских и Алеутских.— М. Б.). И, проведывая про них, к ним посылать людей добрых и умных с ласкою, чтоб с ними учинить дружбу и торговые промыслы; а про те народы всякие ведомости чинить, какие у них товары и богатства и что из сих стран из Сибири годно, и проведывать про их правление и силу, и оружие, и обычаи, и всякие их поступки, и под чьей они властью». Кроме всего прочего, царь приказывал Траурнихту заботиться о розыске серебряных и медных руд, «буде в горах сыщется»¹.

Во исполнение этой и других таких же инструкций на Анадыре раньше, чем в других районах Северо-Востока, начался новый период походов, приведший к великим географическим открытиям на Тихом и Ледовитом океанах. Была открыта и освоена Камчатка, ставшая опорной базой для дальнейших экспедиций, снаряжавшихся на Северо-Востоке, в том числе и для поисков Северо-восточного морского прохода.

Еще летом 1688 года анадырский приказчик Василий Федоров Кузнецов плывал «к морю на коргу на трех кочах». С ним было 52 казака и промышленника. «А с корги,— писал новый приказчик Антон Сидоров,— пошел (Кузнецов.— М. Б.) двумя кочами по морю в Коряцкую сторону (на Слюторский полуостров.— М. Б.), а с собой взял Василий казаков 12 человек, да промышленных 18 человек... а он, Василий, с моря в нынешнем 197 (1688) году декабря по 29 число в Анадырской не бывал и ведомости про него нет»². Как затем выяснилось, суда Кузнецова в бурю были разбиты, а экипаж попал в плен к чукчам. В следующем году Григорий Томский ходил «на морских коряков» в отместку за то, что те «побили Кузнецова»³.

В год плаванья Кузнецова в Анадырь прибыл отряд казака Ивана Анкудинова, ранее посланного в «коряцкую землю» для «разговоров и призыву под царскую самодержавную высокую руку в вечное холопство и ясный платеж»⁴.

Ценные материалы о направлении этих анадырских военно-промышленных экспедиций дает следственное дело по раскрытому летом 1690 года в Якутске заговору против воеводы Петра Зиновьева. Из этого дела выясняется, что в случае успеха своего замысла, заговорщики хотели бежать «на заморские реки, за Нос (Чукотский полуостров.— М. Б.) и на Камчатку реки»⁵. Среди заговорщиков были десятник Иван Голыгин, казак Иван Селенга, промышленный человек Афанасий Балушкин и др.

Из документов видно, что казаки бывали на Камчатке или по крайней мере надеялись найти туда дорогу с Анадыря еще до 1690 года.

Имя десятника Ивана Осипова Голыгина в документах Якутской приказной избы упоминается довольно часто. В начале 80-х годов он был приказчиком на Пенжине, а летом 1683 года в связи с назначением приказчиком на Колыму прибыл в Анадырь, где передал анадырскому приказному человеку Елисею Осипову некоторое имущество, оказавшееся лишним для дальнейшего путешествия. Обращает на себя внимание то, что среди переданных предметов значатся судовые инструменты и снасти: «два напарья больших», два сверла, долото, два багра и т. п.⁶. В Якутске за Голыгиным в 1683 году числились «коч да карбас морской,

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 47, ст. 6/№.

² ААН, ф. 21, оп. 4, № 32, лл. 151 об.— 154; ДАИ, т. V, № 205;

³ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 43, ст. 18.

⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, № 32, л. 154 об.

⁵ Там же, лл. 293—294.

⁶ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 35, ст. 8, сст. 56.

да лодка набойница, да кочевых всяких припасов: два дрога новых, мерою в них 33 сажени, да ног и возжей 118 сажений, подчал мерою 75 сажений, тобольской присылки шеймы 92 сажени, кочевой причалки 15 сажений, да якорь весом 4 пуда 10 гривенок». Поездка Голыгина была столь важна, что «о том писано к великому государю, к Москве»¹.

Сведения об этой поездке имеются также в опубликованных документах. В 1710 году (т. е. спустя 25 лет) якутские казаки, допрошенные об островах Тихого и Ледовитого океанов, показали, что Иван Голыгин давно бывал на Камчатке на реке Караге и Карагинском острове, население которого тогда отказалось уплатить ясак московскому царю². Отряд Ивана Голыгина был невелик («сам третий»), поэтому он вынужден был уйти с острова. Действительно, летом 1683 года Голыгин прибыл в Пенжину с отрядом, в который входили казаки Сидор Григорьев, Павел Ларев и Степан Иванов³. Однако приведенных доказательств недостаточно, чтобы утверждать, что Иван Осипов Голыгин одним из первых побывал на Камчатке и посетил крупный остров Берингова моря — Карагинский. Во всяком случае летом 1690 года он вместе со своими единомышленниками собирался бежать «за нос, на Камчатку», дорогу к которой он, возможно, открыл еще раньше.

Второй соучастник заговора против воеводы — торговый человек Афанасий Балушкин — тоже долго находился на Анадыре и, как можно установить по косвенным данным, принимал участие в морских и сухопутных походах на Олютор и, возможно, на Камчатку. В 1683 году он был допрошен в Анадыре: не знает ли в Анадырском крае месторождений серебряных, медных, оловянных и даже золотых руд⁴. Допрос был учинен в связи с приказом якутского воеводы об организации на Анадыре поисков благородных металлов. Получив этот приказ, анадырский приказчик Елисей Осипов снарядил экспедицию к устью реки и в море под командой казака Антипа Сидорова. Экспедиция никаких ценных месторождений не обнаружила. Тогда Елисей Осипов и допросил промышленников реки Анадыря. На этом допросе Афанасий Балушкин показал, что в районах, прилегающих к Анадырю, он не знает никаких руд, хотя живет в этих краях давно.

Третий участник заговора — казак (а не промышленник) Иван Селенга — в год прибытия Ивана Голыгина с Пенжины был послан из Анадыря в Якутск по делам службы⁵.

Таким образом, анадырские служилые и промышленные люди, в том числе и «заговорщики» против воеводы Зиновьева, в 80-х годах проникли в некоторые районы Камчатки и неоднократно бывали на Олюторском полуострове — в «Коряцкой земле».

В 1686—1688 годах племянник десятника Ивана Голыгина Иван Васильев Голыгин ходил в «Коряцкую землю» с 13 казаками и промышленниками в сопровождении юкагиров. В 1691 и 1693 годах Иван Голыгин и Лука Морозко предприняли еще два похода в «Коряцкую землю»⁶.

Наступление на Камчатку велось не только из Анадыря, но и с двух других направлений — из Охотска и с Колымы.

Об этом говорит ряд фактов. В 1688 году из Охотска на реку Яму,

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 35, ст. 8.

² Памятники сибирской истории XVIII в., кн. II, стр. 502—504.

³ ЛОИИ, Якутские акты, к. 35, ст. 8, сст. 56 и др.

⁴ Там же, сст. 66.

⁵ Там же.

⁶ Там же, к. 45, ст. 13.

в сторону Камчатки (100 километров к северу от Охотска) был отпущен казак Фрол Кондратьев, который привел в подданство некоторые ямские племена; в 1692 году вдоль берега от Охотска «до устья Северной и до Ковымских вершин» с 70 служилыми людьми ходил казак Мартын Жегарев¹. В том же году казачий отряд под командой Ивана Антипина Соловья при поддержке тауйских и ямских племен плавал по морю в «Коряцкую землю». «Шли они,— рассказывает Антипин,— до Коряцкой земли водой, морем окияном в ботах восемь недель и в Коряцкой земле, на Яме реке нашли коряцких иноземцев 60 человек», которых привели в русское подданство. На Яме казаки поставили зимовье².

Навстречу охотским двигались колымские казаки, еще в 60-х годах проникшие в район Пенжинского залива. Заслуживают особого внимания походы в «Коряцкую землю» ленского пятидесятника Дмитрия Потапова. Как видно из «ценовой росписи» 1695 года, он привез соборей «с Ковымы реки, из новых коряцких землиц збору своего, что збирал в Коряцкой земле вновь с коряцких иноземцев»³. В 1696 году по следам Потапова в «Коряцкую землю» пытался проникнуть отряд казака Андрея Прохорова, уничтоженный восставшими племенами⁴. Потапов, как он сам рассказывает, побывал на «Тобоне и Кылеге реках», где поставил первое русское зимовье⁵.

По данным С. У. Ремезова, Д. Потапов привез в Якутск сведения о Камчатке⁶.

Открытие Камчатки и присоединение ее к России

В 1695 году анадырский приказчик Михаил Многогрешный направил в очередной поход на «Коряцкую землю» отряд во главе с казаком Лукой Морозкой и Иваном Голыгиным. Сам Многогрешный об этом писал так: «В прошлом во 204 (1695/96) году, будучи в Анадырском остроге на приказе, послал казака Лучку Морозку с служивыми людьми для призыву неясных коряк... к оленным опутцким корякам» (река Опука берет начало на Олюторском хребте и несет свои воды в одноименный залив). Морозко и Голыгин прошли дальше, чем им предписывалось; они побывали в районе реки Камчатки. На реке Опуке они построили первое ясачное зимовье, оставив в нем для охраны аманатов двух казаков и толмача Никиту Ворушаева⁷.

Однако все эти экспедиции не решили главного — Камчатка не была подчинена России. Это дело довел до конца ленский пятидесятник Владимир Атласов, организовавший большую экспедицию на Камчатку в 1696 году. Путь Атласова к полуострову лежал через бассейн реки Пенжины, куда он пришел до наступления осени и где овладел тремя коряцкими острожками⁸. По реке отряд Атласова спустился до Пенжинского острожка. «А с того острожка пошел я, Волотька, с казаками,— писал пятидесятник,— февраля в первый день (1697 г.— М. Б.) в Олюторскую землю и на Камчатку реку»⁹.

Сообщение С. Крашенинникова о том, что в отряде Атласова участвовал Лука Морозко¹⁰, неточно. Лука Морозко в это время был в Ана-

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 45, ст. 5.

² Там же, к. 46, ст. 5.

³ Там же, ст. 17.

⁴ Там же, к. 47, ст. 3.

⁵ ААН, ф. 21, оп. 4, № 32, л. 329.

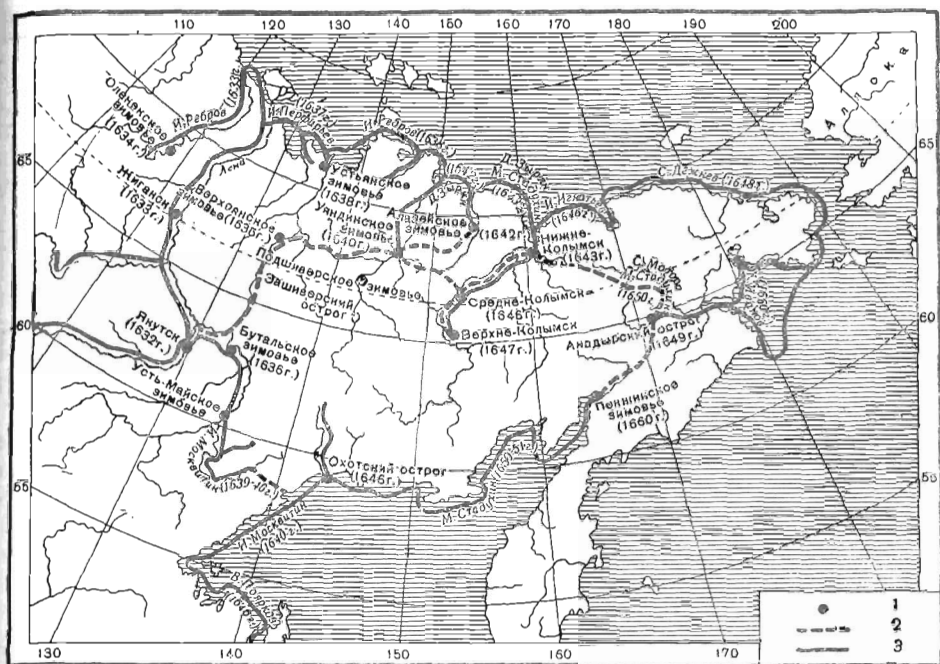
⁶ Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 78.

⁷ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 47, ст. 2.

⁸ ААН, ф. 21, оп. 4, № 31, л. 324 об.

⁹ С. П. Крашенинников. Описание земли Камчатки, М.—Л., 1949, стр. 475.

¹⁰ Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 63.



Продвижение русских на северо-востоке Азии. Основные речные, морские и сухопутные пути в XVII веке:

1 — остроги и зимовья; 2 — сухопутные пути; 3 — морские и речные пути

дыре, где после ухода Атласова оставался приказчиком острожка¹. В походе Атласова могли принимать участие оставленные на Камчатке Лукой Морозкой казаки и толмач Никита Ворыпаев, а не сам Морозко.

Атласов не только открыл, но и обследовал реку Камчатку, а также составил подробное описание природы, населения и достопримечательностей полуострова. С частью своего отряда Атласов ходил в южную часть Камчатки и одним из первых побывал среди курилов.

Походами на Камчатку вглубь Чукотского полуострова и на острова «Студеного моря» завершился богатый географическими открытиями XVII век.

Русские мореходы XVII века открыли и обследовали береговую полосу от Енисея до нынешнего мыса Дежнева и далее до Камчатки, впервые установили истинную протяженность Северо-восточного морского прохода, выявили наиболее важные и трудные в ледовом отношении участки, обследовали бассейны рек, впадающих в Северный Ледовитый океан. Особенно большое значение имел опыт ежегодных плаваний в Обской и Тазовской губах, а также среди льдов Баренцова, Карского и северо-восточных морей. Этот опыт ледовых плаваний, использованный последующими поколениями русских мореходов, в частности участниками Великой Северной экспедиции, явился ценным вкладом в освоение Арктики.

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 47, ст. 6/№.





ГЛАВА 12

ПОЛЯРНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ В XV—XVII ВЕКАХ

В исследованиях, посвященных истории русского флота, почти не освещается развитие древнего полярного судостроения, если не считать нескольких разрозненных и чаще всего поверхностных замечаний, имеющих в общих трудах по военно-морской истории¹. Немного выполнено и специальных исследований на данную тему².

Между тем изучение архивных материалов позволяет с несомненностью утверждать, что в XVI—XVII веках на Севере и в Сибири Московская Русь создала большой морской торговно-промысловый флот, который стал предтечей петровского флота. Россия была единственной страной, создавшей в то же время и специализированный полярный флот.

Впоследствии, при создании военного флота, Петр I широко использовал богатую морскую практику и опыт Поморья. Начиная с 1710 года, на протяжении почти всего XVIII века на Архангельских и Холмогорских верфях (Соломбала и Вавчуга) руками судовых плотников-поморов строились флотилии военных кораблей для пополнения Балтийского флота (вновь построенные корабли перегонялись из Архангельска в Кронштадт вокруг Скандинавии). Корабелами являлись потомки старинных судовых мастеров, научившихся строить морские суда еще в XVI—XVII веках. Большие партии таких людей Петр I держал на Олонецких, Воронеж-

¹ См. С. И. Елагин. История русского флота. Азовский период, т. I; Ф. Веселаго. Краткая история русского флота, Военмориздат, 1939, гл. I.

² О полярном судостроении см. Г. Ф. Миллер. История Сибири, т. I и II; И. Э. Фишер. Сибирская история, СПб., 1774; Н. П. Загоскин. Русские водные пути и судовое дело в допетровской Руси, Казань, 1909, гл. 8. Этот автор специально рассматривает вопрос о развитии сибирского и поморского судостроения, П. Богославский. О купеческом судостроении в России..., СПб., 1859. Здесь анализируются основные типы поморских судов. Из последних работ на эту тему см. С. В. Михайлов. Древне-русское судостроение на Севере, Летопись Севера, I, 1949; инж. А. Глазман. Морское судостроение на Руси с древнейших времен до конца XVIII в., Морской флот, 1950, № 1 и 2. Несколько ценных замечаний о древнерусском полярном судостроении находим у Н. Н. Зубова «Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов», М., 1954, стр. 15—16, а также у В. В. Мавродина «Русские полярные мореходы», изд. Общества по распространению политических и научных знаний, Л., 1955.

ских и Петербургских верфях. Таким образом, трудами поморов создавался Азовский, а затем и Балтийский флот, одержавший победы при Гангуте и Гренгаме.

Поморье играло заметную роль и в комплектовании личного состава военного флота. Ежегодно из Поморья направлялись значительные контингенты матросов для службы на кораблях Балтики, причем моряки вербовались из людей, ранее бывавших на море и знакомых с морским делом. Обычно в петровские матросы брали молодежь из семей потомственных мореходов, деды и отцы которых издавна плавали на Новую Землю, по Карскому и Баренцову морям.

Из личных писем Петра к вице-губернатору Архангельска Курбатову видно, что в течение всего бурного периода строительства и первых побед русского флота именно из Поморья шло пополнение как корабелов (плотников-кораблестроителей), так и матросов. Без участия поморов не обходилось ни одно крупное морское мероприятие. Так, например, 13 июня 1713 года, за год до сражения под Гангутом, Петр строжайше предписывал Курбатову спустить на воду три военных корабля и набрать экипажи из числа опытных поморов «с кочей, а также людей, с морянок и корелок, выбрав добрых и молодых»¹. Одновременно по заданию царя Ефим Сенявин и капитан Румянцев производили набор матросов и корабельных мастеров из молодежи, плававшей на Новую Землю и Шпицберген. Осенью 1713 года Сенявин отобрал для отправки в Петербург: в Архангельске — 226, в Мезени — 50, в Кевроле — 50 молодых поморов, а в следующем году капитан Румянцев — 397 человек (в Архангельске — 180, в Кевроле — 90, в Мезени — 127 человек). Кроме того, из Поморья на петербургские верфи было направлено 250 корабельных плотников². Подобные наборы происходили ежегодно, вплоть до 40-х годов XVIII века, когда эта повинность с поморских уездов была снята.

Отмечая развитие в России полярного судостроения, нужно подчеркнуть, что крупнейшие западноевропейские морские державы того времени — Англия, Голландия, Швеция, располагавшие не меньшими возможностями, чем отсталая в экономическом отношении Россия, никаких попыток строить специальные суда для плавания в арктических условиях не предпринимали, хотя стремление этих стран овладеть Северным морским путем общеизвестно. Объяснить это можно только тем, что мореплаватели этих стран были крайне слабо осведомлены об особенностях плавания среди льдов. Западноевропейские страны направляли в северные воды такие же корабли, какие обслуживали водные коммуникации, ведущие через южные моря в Индию, Америку и Китай. Для морского сообщения с Архангельском и плавания во льдах Карского и Баренцова морей использовались громоздкие фрегаты, яхты, бригантины, каравеллы.

Как правило, в арктические воды направлялись суда с большой осадкой, отличавшиеся крайне плохой маневренностью, т. е. не приспособленные для плавания в арктических условиях. Грузоподъемность этих судов достигала 200 ластов (400 регистровых тонн), но чаще колебалась в пределах 150 — 140 ластов (300 — 280 регистровых тонн). В июне—июле 1710 года, когда в Архангельске было зарегистрировано прибытие 110 кораблей из Амстердама и Лондона, грузоподъемность самого малого из них равнялась 50 ластам, а самого большого — 200 ластам³. Некоторые суда по длине достигали 52—50 метров, по ширине — 10—9 мет-

¹ ЛОИИ, ф. Дела Архангельской губернской канцелярии (ДАГК), оп. 1, д. 621, лл. 1—2.

² Там же, д. 679, лл. 36—37.

³ Там же, д. 484.

ров, имели две палубы, управлялись командой в составе 13—14 человек. Средняя длина иностранных судов, ходивших в Арктику, равнялась 35 метрам, а ширина — 8,75—9 метрам. Такие суда, выгодные для перевозки значительных партий груза, становились совершенно беспомощными при плавании на мелководье под берегом среди пловучих льдов, обычных в арктической зоне. Неудивительно, что большие неуклюжие суда становились жертвой стихии. Русские полярные суда были раза в два меньше по своим размерам и раз в десять меньше по грузоподъемности. Зато они были специально построены для ледового плавания.

Отсутствие приспособленных для ледового плавания судов — одна из главных причин того, что англичане и голландцы потерпели полную неудачу в своих попытках пройти Северо-восточный морской проход. И, наоборот, русские суда, в которых был воплощен огромный многовековой опыт полярного судостроения, успешно бороздили воды Ледовитого океана, добирались в самые отдаленные уголки Арктики; поэтому-то русские моряки дальше, чем другие, продвинулись в решении великой задачи — отыскании Северо-восточного прохода в Китай.

Развитие древнерусского мореплавания и полярного судостроения представляет одну из славных страниц героического прошлого нашей страны, с незапамятных времен вышедшей к «Студеному морю», на «великую божью дорогу — море-окиян».

В XII—XV веках по Белому и Баренцову морям поморы ходили на судах, известных славянам еще в отдаленные времена. Это были барочного типа одномачтовые палубные суда-лодья. В документах ни разу не встречается указание на то, чтобы новгородцы плавали в море на каких-либо других судах. Мнение о том, что они использовали ушкуй (лодку-набойницу) вряд ли основательно. Такая лодка годилась только для плавания по речным путям и на небольшие расстояния вдоль морских берегов.

Изучение книг Соловецкого собрания Отдела рукописей ГПБ показало, что в XV и даже отчасти в XVI веках такие богатые северные монастыри, как Соловецкий, который по своему островному местоположению (по выражению монаха-книжника XVI века, монастырь расположен «в Русской Земле в Сиверной стране, на концы вселенныя») был тесно связан с морем, для рыбной ловли и зверобойных промыслов пользовались карбасом, малой лодьей¹. В житейной литературе, содержащей множество любопытных рассказов о походах поморов-крестьян по Белому морю в XV—XVI веках, также нет упоминаний о каких-либо новых типах судов, кроме перечисленных выше.

Строительство полярных судов развивалось в прямой связи с расширением морских промыслов и увеличением их значения в экономике Поморья и всей Руси. Качественный сдвиг в судостроении наблюдался в период укрепления Русского централизованного государства. Увеличение удельного веса Поморья в экономике феодального государства толкало поморов-крестьян к расширению района промыслов. В сферу хозяйственной деятельности Поморья в XVI веке вошли Новая Земля и Шпицберген. При плаваниях на далекие расстояния (к Новой Земле и Шпицбергену) тихоходная лодья и такой же карбас поморов не устраивали. Они нуждались в судах, которые за одну навигацию могли бы преодолеть значительное расстояние и успеть вернуться домой до ледостава, так как зимовать за Полярным кругом во всех случаях было нежелательно. Такое

¹ Отдел рукописей ГПБ. Соловецкое собрание, № 185/185 — Житие преподобного Елизара Ензерского; № 182/182 — Житие и чудеса Германа Соловецкого; № 230 — Житие Антония Сийского; № 1384/16 — Житие Зосимы и Савватия.

морское судно и возникло в Поморье еще в XVI веке. Это судно — коч, или кочмара¹.

На коче плавали по Баренцеву морю, ходили на Груманг, Матку и реку Обь. Это полярное судно, несмотря на строжайший запрет строить такие суда, продолжало существовать долгое время. С кочем мы встречаемся даже в конце XIX и в начале XX столетия. Так, в отчете о деятельности Архангельского порта за 1912 год (Архангельск, 1913) упоминается от 4 до 16 кочмар (кочей).

Другим распространенным типом полярных судов XVI—XVIII веков являлась поморская лодья, которая, попав на Север из более южных областей Руси, была приспособлена для плаваний в Арктике.

Полярное судостроение в допетровской Руси возникло среди простого народа. От начала до конца оно являлось народным творчеством, его детищем и национальным вкладом в сокровищницу мирового судостроения.

Летом каждого года на огромном пространстве от Колы до Колымы по морским просторам шли караваны судов, перевозивших грузы и людей. Строились эти суда на древнерусских судоверфях — плотбищах, располагавшихся обыч-



Русская лодья XVI—XVII веков

Архив Института русской литературы Академии наук СССР (Пушкинский дом). Гражданское собрание (1955 г.), № 24. Рисунок из рукописи XVIII в. поморского письма, найденной В. И. Малышевым на Печоре

¹ В последнее время высказан ряд точек зрения на русское полярное судостроение до XVI века. Профессор В. В. Мавродин на основании некоторых наблюдений над северными летописями пришел к выводу, что поморы для передвижения по «Студеному морю», использовали, кроме лодей, также и ушкуи («Русские полярные мореходы», Л., 1955, стр. 6). Ссылка его на новгородскую летопись под 1320 годом, где рассказано о походе Луки на Мурман и о том, что во время похода «Немци избиша ушкуи Игната Мольгина», вряд ли может серьезно подкрепить высказанное предположение, так как выражение «избиша оушкуи» может быть истолковано как «побили ушкуйников» или «разбило лоды-ушкуи», которые в качестве палубных судов могли быть взяты в лодейный поход. Проф. Н. Н. Зубов вообще считает, что русская техника мореплавания, развитие которой прежде всего связано с судостроением, мало чем изменилась на протяжении VI—XVII веков («Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов», стр. 4). Раншина, которую он приводит как судно поморов, появилась на Севере только в XVIII веке. Совершенно превратно судит о северном судостроении XII—XV веков К. С. Бадигин (см. «Путь на Груманг», М., 1953, стр. 247—331); указываемые им типы судов (раншина, коч и др.) не были известны поморам в XV веке. Приведенные К. С. Бадигиным данные о грузоподъемности этих судов, их размерах и оснащении не подкреплены надежными документами. Они резко расходятся с данными документов XVI—XVII веков (например, грузоподъемность лодей XII—XV веков, по К. С. Бадигину, выражалась в 200—300 тонн, тогда как документы согласно свидетельствуют, что на лодье можно было перевезти груза от 2000 до 3000 пудов, т. е. 30—40 тонн).

но вдоль главных речных магистралей, несущих свои воды в Северный Ледовитый океан: по Северной Двине, Оби, Енисею, Лене. На мелких реках также стояли плотбища, строившие суда для местных нужд.

Плотбища Поморья

В Поморье морские суда — лодьи и кочи — строились на Северной Двине, в Усть-Пинеге, на Онеге. Для продажи за

границу на Онеге деревянные корабли строились и в XVIII веке. Так, в 1761 — 1768 годах на Онеге было построено 18 кораблей и 6 галиотов¹. В XVIII и XIX веках отсюда в большом количестве вывозился также корабельный лес. Онега давала Поморью лодьи особого вида — корелянки, на Северной Двине строились лодьи-двинянки.

Первые сведения о строительстве морских лодей на Онеге восходят к XV—XVI векам. В 1578 году Соловецкий монастырь, один из крупных потребителей онежских судов, посылал старца Исака Пилского «на Онегу лодей купити»². В 1580 году тот же монастырь приобрел у лодейного мастера Максима Степанова сына Шихнова «лодью новую», за которую было уплачено 24 рубля 16 алтын 2 деньги. Тогда же была приобретена лодья за 10 рублей у онежанина Ивана Падорина³, а у каргопольцев Дятлова Меньшова с товарищами — «две лодьи онежского дела» за 40 рублей⁴. Монастырь продолжал пользоваться лодьями онежского типа в течение XVII и XVIII веков. Указания об этом мы находим в записях монастырского расхода. В 1704 году в расходную книгу внесено приобретение «онежской тесовой лодьи» за 4 рубля. В том же году монастырь купил «онежскую тесовую кочневую лодью». Спрос на онежские лодьи у монастыря был большой, так как ежегодно в монастырские отпуски, на морские промыслы «на море-окиян» и в дальние становища ходило до 13 лодей, а для перевозки соли из варниц в Холмогоры — до 30 лодей⁵. На судовое дело в начале XVIII века монастырь расходовал ежегодно 2200 рублей при общем годовом расходе 11 849 рублей⁶. Только в 1698 году из монастыря в Холмогоры «через море» на 35 лодьях было вывезено свыше 68 590 пудов соли. Из Вологды на 5 монастырских дощаниках отправлялся хлеб.

Онежские лодьи считались наиболее доброкачественными и имели широкий спрос. На лодьях-корелянках плавали по Северной Двине и Мезени. В 1572 году богомольцы передали лодью-корелянку со всей снастью, с двумя якорями большими, завозами, шеймами в Николо-Корельский монастырь⁷. В 1600 году житель Уны Первый Степанов дал вкладом «лодью корелянку и с снастью и с карбасом за 20 рублей»⁸.

Основная масса судов строилась на Северной Двине. В 1710 году, например, из Архангельска вышло на морские промыслы 190 судов, из них 68 крытых больших карбасов, 87 лодей, 7 сойм, 22 шняки, 11 каюков, 1 яхта и 1 кочмара⁹. По более поздним данным, на Северную Двину с моря ежегодно прибывало еще более внушительное число «староманерных судов», как с петровской эпохи стали называться народные суда в отличие от судов, построенных по западноевропейским образцам.

¹ ЛОИИ, ф. Рукописи Археографической комиссии, № 32; Материалы к истории и статистике Русского Севера, ч. 1, л. 30.

² ЦГАДА, ф. Соловецкий монастырь, оп. 120/1, № 308.

³ Там же, № 5, Книги денежной казны (1591—1592).

⁴ Там же, л. 79 об.

⁵ Там же, № 728, л. 13, 13 об.

⁶ Там же, л. 14.

⁷ ЛОИИ, ф. Николо-Корельский монастырь, кн. 939, л. 44 об.

⁸ Там же, кн. 972, л. 465.

⁹ ЛОИИ, ф. ДАГК, оп. 1, № 21.

В 1790 году, например, к Архангельску пришло 97 кочей, 124 лодьи, 75 весновальных карбасов, 15 шняк¹.

Центром строительства кочей на Северной Двине считался Усть-Пинежский волок. Здесь осенью каждого года закладывалось больше сотни кочей и лодей. С наступлением весны они спускались на воду.

Документы донесли до нас имена некоторых видных судовых мастеров XVII века. Это — братья Кулаковы, строившие суда для Архангельского архиерейского дома²; холмогорские посадские люди Вайгачевы, Иван, Зиновьев, ненокшанин Иван Дерябин, холмогорец Андрей Маляхов, Михаил Старостин, содержавший кустарные промыслы и торговавший сопцовыми тягами, подъемными спицами к мачтам и т. п.³; Шенкурской волости крестьянин Игнатий Григорьев, поставлявший архиерейскому дому новоземельские суда⁴, пинежанин Антон Пыхунов, занимавшийся постройкой новоземельских кочей, пинежанин крестьянин Самопольской деревни Ефим Федоров Тарасов и др.⁵ Эти же семьи занимались судостроением и в XVIII веке.

В XVI — XVIII веках в Холмогорах и Архангельске возникла значительная крепостная промышленность, обслуживающая судостроителей и судовладельцев. Документы упоминают многих кузнецов, изготовлявших металлические части для судов, канатников, полотняных дел мастеров, поставлявших парусину, мастеровых, занимавшихся заготовкой рулей, мачт, рей, а также специализировавшихся на внутренней отделке кочей и лодей. В приходе-расходных книгах поморских монастырей и Архангельского архиерейского дома почти на каждой странице есть пометы о покупке у посадских людей и крестьян судовых снастей и судовых инструментов⁶.

Один только перечень судовых снастей и судовых принадлежностей, которые производились в Поморье, занял бы несколько страниц. По приходе-расходным книгам ясно прослеживается развитие на протяжении полутора веков судовых промыслов Холмогорщины, образование большой прослойки кустарей-судodelьцев и в конце концов создание кустарной промышленности Поморья, специализировавшейся на изделиях и деталях для судостроения. Небезынтересно отметить, что в эти же годы определялось и географическое размещение этой промышленности, что указывает на ее относительно высокий уровень. Устюг и Вологда поставляли Холмогорам полотно для парусов, канаты, железные якоря; в свою очередь Холмогорщина славилась своими мастерами-судосборщиками.

Любопытен такой случай. В 1610 году для постройки кочей в Мангазее потребовался «в уставщики плотник добрый, который б морские

¹ ЦГИАЛ, ф. Сената, Атлас Архангельской губернии. По данным Архангельского порта, в 1772—1782 годах на Белом море имелось 213 кочей и 333 лодьи (ЦГАВМФ, ф. 330, д. 1711, лл. 13—15).

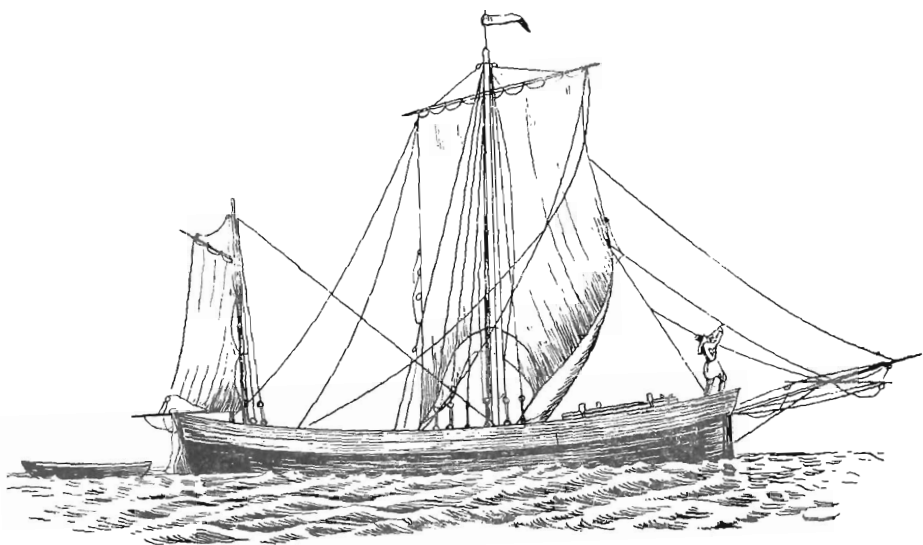
² ЛОИИ, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 108, л. 48 об.

³ Там же, л. 62 об.

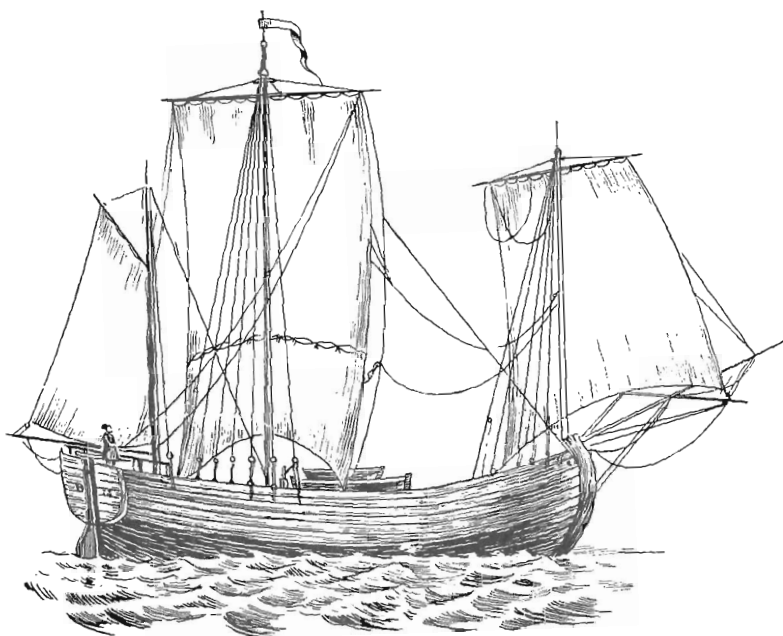
⁴ Там же, кн. 107, л. 9.

⁵ Там же, л. 117 об.

⁶ Так например, в 1687 г. архиерейский дом нанял мастеров для разной мелкой работы на судах (ставить мачты и рули), купил у холмогорца Дудина завозы весом 23 пуда 6 фунтов, веревки к парусам 7 пудов 20 фунтов, приобрел 400 конопатных скоб, у холмогорца Ивана Собакина были куплены «двое роковые подъемные шара, да подъемные векши с двумя колесами»; к двум «боевым ступам» кузнецы выковали сковороды и т. д. Кроме того, промышленникам были заказаны судовые снасти, наняты плотники для поделки палубы на носу дощаников, приняты восемь лодейных тяг, «колеса и мачта». В том же году лодейный мастер сделал на корме «заборы в носу и в корме намостили тес», мастер Степан Белоряз конопатил палубу, делал рули, холмогорский стрелец Афанасий Осипов Никитин изготовлял для архиерейского дома якоря и судовые гвозди (ЛОИИ, ф. Рукописи археографической комиссии, кн. 103, л. 105 об.).

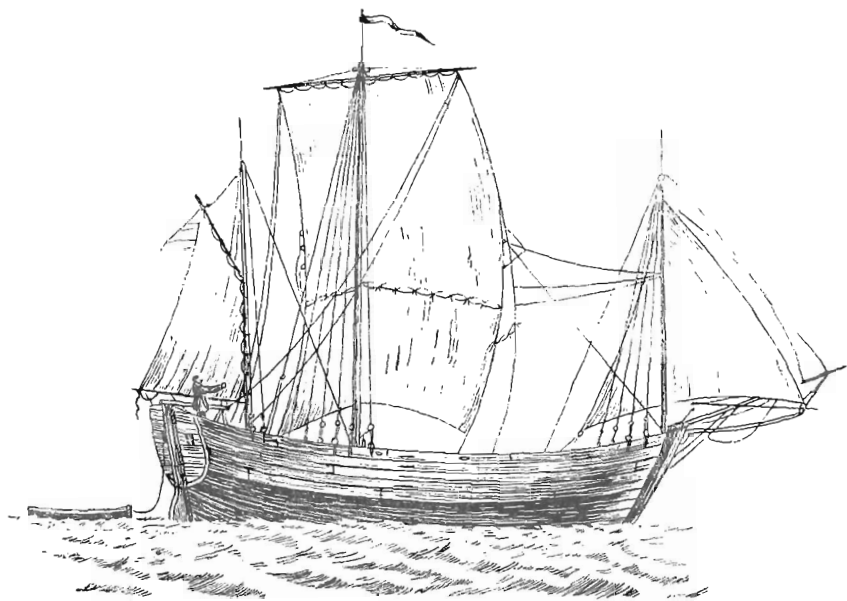


Шняка XVIII—XIX веков

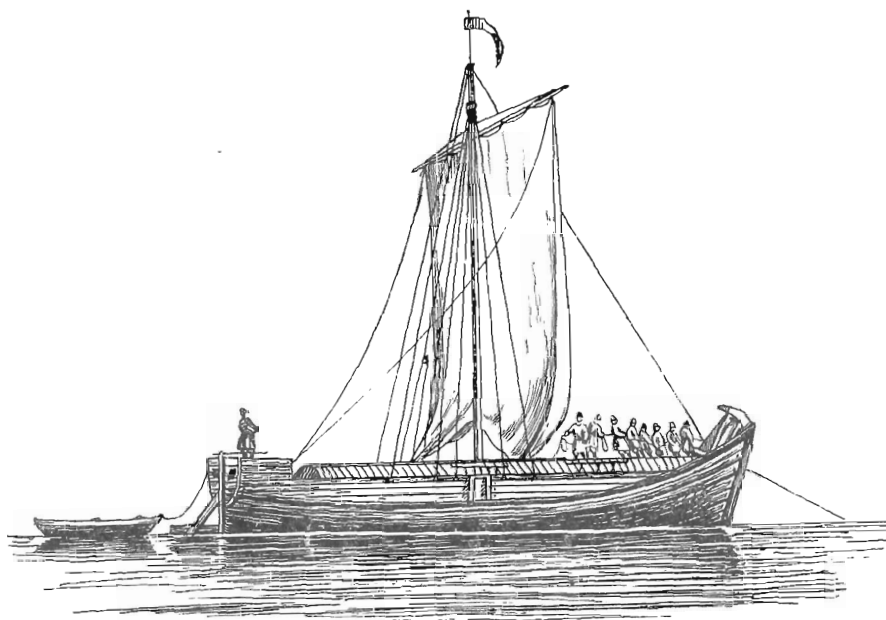


Лодья XVIII—XIX веков

Из книги «Чертежи и рисунки судов, составленные П. Богославским», СПб., 1850



Кочмара XVIII—XIX веков



Калюк XVIII—XIX веков

Из книги «Чертежи и рисунки судов, составленные П. Богославским», СПб., 1859

(кочи.— М. Б.) делать умел». Для подыскания такого мастера во все северные города разослали царские грамоты. Этот «плотник добрый и к морскому ходу кочевому делу свычен» — Селиван Мелентьев — был найден в Усть-Пинеге¹.

Металлические детали для морских судов изготавливались из привозного железа, которое поставляла Поморью прежде всего Карелия (Олонецкий уезд). Первые достоверные сведения о доставке на Двину железа из Олонца относятся к 1597 году, когда старец Корельского монастыря Кузьма купил там 600 полиц «цренного» железа, заплатив за это 27 рублей². Соловецкий монастырь добывал железо в своем хозяйстве — на Железной пустыни.

Верхотурские плотбища

Начало строительству судов для Сибири было положено в XVI веке, в 1598 году, на плотбищах Верхотурья, которое, по

справедливому замечанию Н. П. Загоскина, являлось первым судостроительным центром Сибири³. Специальной грамотой на имя верхотурских воевод В. П. Головина и И. В. Плещеева царь Федор Иванович распорядился взять в Перми, Устюге Великом, Вологде, Сольвычегодске, Вятке «и послать в Верхотурье 110 судовых плотников с плотничными снасти» для постройки 20 — 25 судов в «сибирских городах». «Да для Мангазейского ходу,— писал царь,— велели б есте зделать судно с четыре или с пять, расспрося таможных людей, на каких судах можно в Мангазею и в Енисею ходить». Одновременно на Верхотурье казна послала 3000 железных судовых скоб и 5000 больших приборных гвоздей. Кроме того, царь распорядился «зделать 3 кочи, расспрося вымич ратных людей Васьки Тарабухина с товарищи, которым итти в Мангазею, каковы кочи будет надобе для морского ходу»⁴. Эта экспедиция состоялась, и, следовательно, Верхотурская верфь справилась с царским заказом.

Производственная мощность верхотурских плотбищ являлась по тому времени весьма значительной. Для плаваний в Мангазею ежегодно спускалось на воду от 7 до 10 казенных морских кочей и 90 — 100 дощаников — больших речных парусных судов, поднимавших от 2000 до 10 000 пудов груза. В архивах сохранился «дозор» верхотурского судостроения, составленный кем-то из приказных чиновников в 1624 году. «А судов и лодей,— читаем там,— делают на Верхотурье и в Туринском и на Тюмени и в Слободах по 70 и по 80 и по 90 и по 100 на год и больше, да и в Мангазейский ход — 2 коча, а в воеводскую перемену — 4 коча»⁵. Согласно этому официальному документу, верхотурские суда предназначались для перевозки грузов в Тобольск, Томск, Тару, Березов и Енисейск. Свидетельство это согласуется с другими документами. В 1602 году Верхотурье построило для новых мангазейских воевод 9 кочей, вместивших 200 человек, большие хлебные запасы и скarb; в 1603 году — 15 кочей; в 1614 году — 10 кочей. В царской грамоте 1615 года указано, что Верхотурье поставляло для Мангазейского хода по 10 кочей в год⁶. Естественно, что «дозор» не учитывал мощности частных торговых верфей, намного превышавшей казенное судостроение. Ежегодно в Мангазею плавало от 20 до 30 купеческих судов, строившихся

¹ См. М. И. Белов. Семен Дежнев, М., 1948, стр. 58.

² См. ЛОИИ, Николо-Корельский монастырь, № 956, л. 18.

³ См. Н. П. Загоскин. Русские водные пути и судовое дело в допетровской Руси, Казань, 1909, стр. 449.

⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, № 2, лл. 12—17.

⁵ ЛОИИ, ф. Рукописи акад. Гамеля, т. 12, стр. 34 об.

⁶ Там же, ф. Верхотурские акты, № 1. Некоторые сведения о сибирском судостроении в XVII веке содержатся в статье В. И. Шункова «География хлебных цен Сибири XVII века». «Вопросы географии», сб. 31, М., 1953, стр. 169—205.

также в Верхотурском уезде. Таким образом, максимальная годовая производительность частных и казенных верхотурских плотбищ определялась в 30 — 40 морских судов, поднимавших в среднем 60—80 тысяч пудов груза.

Москва уделяла развитию судостроения в Сибири большое внимание. Это видно хотя бы из ассигнований на строительство кочей, предназначавшихся для плаваний по Мангазейскому морскому ходу. В 1657 году плотбищу на Тюмени казна переслала для расчета с плотниками 200 рублей, в 1658 — 240 рублей, в 1659 и 1660 — по 200 рублей, в 1661 — 260 рублей, в 1662 — 304 рубля, в 1663 — 266 рублей, в 1664 — 300 рублей, в 1665 году — 304 рубля¹.

О производительности верхотурских верфей свидетельствуют и другие официальные документы.

Отписка верхотурского воеводы Карсакова 1642 года сообщает, что «в прошлых годех верхотурские служилые люди делали под городом и в уезде — пашенные крестьяне 41 дощаник, да присыльные тюменские и туринские плотники сделали под городом 22 дощаника, да и в Верхотурском уезде в селях на Татле и в Невье и на Ирбите делали пашенные крестьяне 23 дощаника, да в Мекушине деревне делали присыльные тобольские плотники да под городом оброчные крестьяне 7 дощаников, всего 93 дощаника»².

В 1659 году верхотурский воевода Иван Каликин, докладывая Сибирскому приказу о расходовании выстроенных в том году дощаников, писал, что из них он отпустил на Тобольск 45, кроме того, 46 дощаников было спущено на воду поморскими промышленниками, на месте остался один дощаник; всего 92 дощаника³. Основными массовыми грузами были хлеб и соль, сплавляемые по рекам в больших количествах для нужд сибирских гарнизонов. Как уже указывалось, грузоподъемность каждого дощаника варьировала в пределах 2—10 тысяч пудов. В 1660 году якутский воевода Голенищев-Кутузов приказал сыну боярскому Федору Пушину «зделать 10 больших дощаников добрых, которые б подняли тысячу по десяти и больше»⁴. В «дозоре» о верхотурских плотбищах сказано, что «малые дощаники поднимали хлеба по 250—300 четвертей, а лодьи муки ржаной против меньшего дощаника вдвое», т. е. 600 четвертей (2400 пудов)⁵. Следовательно, верхотурские плотбища ежегодно выпускали для казны от 100 до 115 речных и морских судов, поднимавших в общей сложности до 260 тысяч пудов груза.

Мастеровые, работавшие на верхотурских верфях, были главным образом выходцами с Поморья. Еще в 1597 году, как указывалось выше, на Верхотурье прибыло 110 поморских судовых плотников. Практика ежегодных отправок людей на верхотурские верфи существовала до конца XVII века, хотя казна время от времени пыталась возместить нехватку людей дополнительными наборами в верхотурских волостях, а также прибегая к найму. С казной успешно конкурировали торговые люди, платившие за работу дороже. Верхотурские воеводы в 1659 году доносили, что «охотников к дощаничному делу никогда не бывает». В прошлых годах, писали они, на Верхотурье присылали из Поморья плотников, которым оказывалась необходимая помощь. Каждому плотнику казна выда-

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 768, л. 114.

² Там же, ст. 115, л. 131.

³ Там же, ст. 1567, лл. 117—119.

⁴ Там же, ф. Якутская приказная изба, ст. 191, л. 57.

⁵ ЛОИИ, ф. Рукописи акад. Гамеля, т. 12, стр. 34. На Северной Двине ходили дощаники грузоподъемностью по 10 тысяч пудов. Так, например, два дощаника Антониево-Сийского монастыря в 1646 году поднимали 20 тысяч пудов соли (ЛОИИ. ф. Антониево-Сийский монастырь, к. 18).

вала по 17 рублей за дощаник, «от дела». Теперь же, жаловались воеводы, казна требует построить дощаник за меньшую сумму, что совершенно невозможно¹. В упоминавшемся «дозоре» отмечено, что за работу «от больших дощаников дают по 25 рублей и по 30 рублей, а от коча — по 40 рублей»².

В 1603 году по царскому решению на Верхотурье было образовано постоянное поселение судовых плотников. Для этой цели из Перми, Вятки и Сольвычегодска было взято 50 семей и «устроены в юртах, в пашене». Эти поселения расположились под Ямашевской слободой, где приказано «построить город или острог прочностоятельно»³.

Судостроение на сибирских реках

Морское судостроение существовало в Березове, Тюмени, Тобольске, на Енисее, но о нем известно очень мало.

В 1616 году в Березове было сделано четыре коча⁴, в 1617 году — три коча, которые тем же летом ушли в Мангазею. Тобольск, по мнению Н. П. Загоскина, являлся своего рода «адмиралтейством»⁵.

Крупные плотбища по Енисею располагались под Туруханском и под городом Енисейском. Здесь преимущественно строились речные дощаники и небольшие речные суда — каюки.

В 1629 году из Туруханска по Нижней Тунгуске вышло 150 новых каюков⁶, а в следующем году — 60 каюков. Однако деятельность Туруханского плотбища в связи со спадом торговой и промышленной жизни вскоре заглохла.

Некоторое значение в ту пору сохраняло Енисейское плотбище. В 1629 году из Енисейска под командой воеводы Якоба Хрипунова вышла крупнейшая из известных экспедиций XVII века на «братских людей», для которой было построено 10 кочей длиной в 10 сажений, «а в ширину по полчетверти сажени, да 10 стружков одnodеревных в длину по 5 сажений, к полой воде»⁷. К постройке этих морских судов Енисейское плотбище приступило в 1628 году. Летом кочи вышли из Енисейска по Тунгуске «проедывати новые земли». Кочи эти дошли только до «летней Россохи». В 1627 году из Енисейска до Братских порогов ходил на кочах атаман Иван Перфирьев⁸. Позднее, в 1639 году, Енисейск снабдил большой речной флотилией отряды первых якутских воевод Головина и Глебова. Для плавания по Тунгускам и их притокам енисейская верфь выпускала речные суда — дощаники, струги и каюки. Для возмещения расходов на судостроение таможня Енисейска собирала с торговых и промышленных людей специальную пошлину. К этой практике прибег Петр I при создании национального флота.

Развитие ленского мореходства потребовало от якутских властей сооружения крупных верфей по реке Лене. Было построено несколько плотбищ. Наиболее значительные плотбища находились в районе Жиганска и в Якутске. В верховьях Лены самым крупным плотбищем было Усть-Кутское. Здесь строились речные дощаники и кочи.

Организация Усть-Кутского плотбища относится к 40-м годам XVII века. Вскоре оно целиком перешло под контроль илимского воеводы. Отпуская в Сибирь илимского воеводу Т. В. Шушерина, царь приказал ему

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 1569, л. 165.

² ЛОИИ, ф. Рукописи акад. Гамеля, т. 12, стр. 34 об.

³ ААН, ф. 21, оп. 4, № 2, л. 73.

⁴ Там же, лл. 107—108.

⁵ См. Н. П. Загоскин. Ук. соч., стр. 451.

⁶ ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, ст. 55, л. 17.

⁷ Там же, ф. Сибирский приказ, ст. 113, лл. 180—206.

⁸ Там же, л. 178.

заботиться о постройке судов под хлебные запасы, «где пригоже и надобно... чтобы за судами на Лене государевы хлебные запасы в отпуске не стали». Чтобы развернуть строительство судов, Т. В. Шушерину разрешалось «устроить» в Верхоленском острожке 50 служилых людей из числа якутских казаков, «которые б были плотничать горазды». Как пояснял в 1649 году сам Т. В. Шушерин, назначение илимских плотбищ заключалось в том, чтобы снабжать судами Якутский острог «для посылок на твои государевы службы морем на Яну, в Нижнее зимовье, на Индигиру, а Собачья тож в два зимовья в Верхнее и Нижнее, да на Алазейку реку, да на Колыму реку да на новые Онадырку реку 8 кочей, да для твоих государевых служб... в ясачные зимовья: на Вилюю реку — в 3 зимовья, к Столбам, в Жиганы — в 2 зимовья, на новые на Улью и на Охоту реки, в Дултокозейское зимовье, да в Верхнее Олекминское зимовье, на Кару и Тугир реку — в 2 зимовья, да в Олекминский острожек — всего 15 дощаников, да для сплавки твоих государевых хлебных запасов 3 лодьи»¹. К этому перечню необходимо прибавить еще три майских и одно оленекское зимовья, куда ежегодно якутские власти посылали речные суда. Следовательно, Илимское (Усть-Кутское) плотбище ежегодно производило для Якутска 8 кочей и 15—18 дощаников, перевозивших в низовья Лены верхоленский хлеб, а из Усть-Кута — соль и лес.

По данным Курбата Иванова, производившего работы на Усть-Кутском плотбище, «преж сего кочи, дощаники для ради твоих государевых дальних служб делали в Якутском остроге, а в Илимском остроге, на Усть-Муки и Куты-реке делали... лодьи и барки, а кочей, государь, и дощаников не делали потому что в Якутском остроге лесу и плотников много»². Сведения Курбата Иванова о строительстве морских судов под Якутском подтверждаются другими источниками. Так, в 1646 году торговые люди Матвей Яковлев Ворыпаев и Степан Семенов Самойлов просили у воеводы разрешения построить в Якутском остроге «для соболиного промыслишку на Собачью три коча»³. Это разрешение они получили. Морские суда иногда строились и в Жиганске. В 1645 году Михаил Стахеев соорудил там два коча, зимой 1641/42 года березовский казак Максим Телицын — два коча. Для восточносибирского полярного мореплавания суда, как правило, строились на Усть-Кутском плотбище.

При огромном спросе на суда особое внимание приходилось уделять набору рабочей силы. Эту проблему удавалось решить лишь частично и с большими трудностями.

Так, в 1641 году для проводки речных судов из Верхотурья в Тобольск было отправлено 196 служилых людей. Оказалось, что этого количества было недостаточно. Тогда решили задержать еще 39 тобольских служилых людей и, кроме того, в помощь им дополнительно нанять рабочих людей. Для того воеводские доверенные в крестьянских селах завербовали 321 «гулящего человека»⁴.

Помимо широко применявшегося в Сибири XVII века найма, казне приходилось использовать и казачество. Служилый люд тяготился непривычной для него судовой повинностью, исполнял ее плохо, а то и вовсе отказывался от этой работы.

В царской грамоте от 30 августа 1651 года, выданной на имя Т. В. Шушерина в ответ на его сообщение о нехватке хороших плотников и непригодности набранных в Березове служилых людей, указывалось, что он, Шушерин, должен заставить казаков «судов делати и в том во-

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 360, лл. 24—39.

² Там же, лл. 61—66.

³ Там же, ф. Якутская приказная изба, ст. 6/№ (1645 г.) на 136 листах, л. 74.

⁴ Там же, ст. 115, л. 128.

ровстве им непотакать, заставляя их судов делати поневоле, чтобы единолично на Лене за судами всякие посылки не стали»¹. В ответ на это царское приказание пятидесятник Курбат Иванов и подчиненные ему 140 служилых людей, назначенные в судовые плотники, послали царю челобитную «о тяготах службы на Ленском волоке от судовых дел». В челобитной указывалось, что, помимо постройки судов, в обязанность служилых людей Илимска вменялось сопровождение судовых караванов от Енисейского волока по Ангаре. Казаки жаловались, что им далеко ходить в Енисейск по Тунгуске, «что Тунгуска река долгая и пороги на ней больше и шиверы на ней многие сухие, а Илим, государь, река малая, сухая же и порожистая». Курбат Иванов приводил несколько примеров походов из Енисейска в Илим. В 1640 году по Тунгуске, рассказывал он, ходил якутский воевода П. П. Головин «9 недель со днем большою водою», а в 1645 году В. Н. Пушкин с товарищами в «сухую воду» — 15 недель и «многие зашли, не дойдя до Илимска замерзши». «И в прошлых годах, — писал Курбат Иванов, — служилые люди и торговые и промышленные люди с своими хлебными запасы ходят из Енисейского острога под Ленский волок. И оне ходят вместе за один дощаник по 8 и 9 и по 10, а на дощанике, государь, работных людей бывает человек по 11 и по 12, а на иных бывает и по 15 и теми, государь, всеми людьми со всех дощаников на больших порогах и на шиверах едва поднимают один простой дощаник и ходят в хорошую погоду недель по восьми и по десяти, а при сухой погоде — по четырнадцати, пятнадцати и больше недель»².

В 60-е годы XVII века на Усть-Кутском плотбище все еще господствовала принудительная система привлечения служилого люда к плотничной работе, что резко сказывалось на качестве судов. В 1660 году якутский воевода Иван Голенищев-Кутузов вынужден был жаловаться Москве на недоброкачественность морских судов, присланных из Илимска. Он сообщал: «По твоему великого государя указу велено воеводам делать в Илимском остроге кочи для морских твоих великого государя ясачных служб и дощаники... Илимские, государь, воеводы, не радея тебе, великому государю, и недосматривая нат плотники, присылают, государь, кочи худы и суды утлы и те, государь, кочи и суды починивают и крепят для морского ходу служилые люди сами с великими нуждами, а иные, государь, многие кочи мечут в Якутском остроге, потому что, государь, в морской ход не годится... В том, государь, казне великие убытки»³.

Несмотря на меры, принятые для улучшения постройки казенных кочей, они по качеству намного отставали от судов торговых людей. Это обстоятельство вынужден был признать якутский воевода Иван Барятинский, который в отписке илимскому воеводе просил, чтобы он построил «в отпуск за море... три добрые коча... такие же, как торговые люди делали»⁴. Об этом же писал в 1646 году якутский воевода В. Н. Пушкин царю Михаилу Федоровичу. Воевода особенно обращал внимание на оснащение судов. «По скаске служилых людей, — сообщал он, — дальние реки, на которые они поднимаются и ходят года по два и больше, а те, государь, дальние сторонние реки каменные, быстрые и порожисты. И они судовых снастей на целое лето не годятца, а емлют всяких судовых снастей в те дальние реки опричь ближних на всякое судно по двою «спуски». Ставя в пример купеческие кочи, воевода выразил желание, чтобы в Якутск посылались «для мор-

¹ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 360, л. 47.

² Там же, лл. 61—66.

³ Там же, ф. Якутская приказная изба, ст. 191, л. 4.

⁴ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к 23, ст. 12, сст. 17.

ских служб... всякие судовые снасти добрые и здоровые, каковы торговые и промышленные в русских городах про себя покупают» и просил заказать «судовые снасти в Ярославле и на Вологде (здесь находились канатные заводы. — М. Б.) или на Устюге Великом поскони доброй», ибо «они лучше прядены», «бичева их прядена ставитца на одно лето, а изношены на два года»¹. Разница между казенными и частными кочами видна и по их стоимости. Казенные морские суда ценились не свыше 60 рублей, тогда как частные — по 200 — 300 рублей².

Все это в конце концов побудило казну отказаться от использования на верфях служилого люда и прибегнуть к более широкому вольному найму. На судостроительные работы нанимали беглых, гулящих и ярыжек, с ними заключали договоры. Об этом писал, в частности, Курбат Иванов: «А в твоих государевых сибирских городах: на Верхотурье, на Тюмени и в Енисейском остроге под твои государевы хлебные запасы суда делают охотники, всякие люди, а за работу им указано давать 25 рублей...»³.

В 70-е годы XVII века даже якутские власти отказались от привлечения к судостроению служилых людей и переложили часть судовой повинности на верхоленских крестьян. Эта практика была заимствована из Западной Сибири и Поморья. К 80-м годам система судовой повинности в Якутском уезде была тщательно продумана. В ленских и якутских «отписных» волостях с пашенных крестьян собиралось на судостроение с каждого крестьянина 10 гривенок пеньки, 10 гривенок таловых лык чищенных и полведра смолы с каждой десятины пахотной земли. По царскому указу крестьяне ежегодно поставляли казне по 12 аршин холста, по 2 варовые (просмоленные) веревки и по пуду пеньки⁴. Материалы свозились на Илимское плотбище, где расходовались на новые и на «починку и конопать» старых, малых и больших судов. Судовая повинность не ограничивалась снабжением плотбищ судовыми снастями; она охватывала все виды судостроительных работ. Крестьяне возили на верфи лес, готовые рули, кокоры, мачты, кедровые доски. Железные части для судов вырабатывались в самом Якутске, якоря присылали из Тобольска.

В связи с организацией ленского судостроения в Якутске возникла железоделательная кустарная промышленность. По описи Якутска 1669 года, за городской чертой работало шесть кузниц⁵, вырабатывавших так называемую «железную мелочь» для морских и речных судов. Производительность кузниц, учитывая технику того времени, была достаточно высокой. Так, в 1690 году кузнец Иван Тимофеев с товарищами сделали «железной мелочи» для судов и «судовых отпусков» 9060 четвертных и троeverшечных гвоздей, 5820 скоб конопатных, 5 кайдеров, 2 пешни, 6 связей, 3 сверла⁶.

Судовое железо приходило из России, частью его получали в счет ясака с якутов. В 1663 году «за 67 красных лисиц взято у якутов 14 палиц железных, да крица железа за кожу; брали железом потому, что в государственной казне мехного железа на скобы судовые не добыли... из палец и криц скованы на коч судовые скобы»⁷.

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 23, ст. 12, сст. 17.

² В 1659 году на Колыме купцы приобрели «торговый коч» за 200 рублей (ЛОИИ, ф. Якутские акты, 8, ст. 2, сст. 28). В 1668 году группа торговцев и промышленников купила коч со всей судовой снастью за 300 рублей (ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 22, ст. 17, сст. 17).

³ ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 360, лл. 61—66.

⁴ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 41, ст. 6/№.

⁵ Там же, к. 19, ст. 20.

⁶ Там же, к. 14, ст. 15, сст. 22.

⁷ Там же, к. 19, ст. 7, сст. 33.

До установления натуральной судовой повинности снабжение ленского судоходства судовыми снастями, особенно парусиной и канатами, непрерывно шло из Москвы. В 1653 и 1656 годах в Якутск, например, было привезено 10 000 аршин парусины и 2486 сажень варовых снастей¹. В 1677 году воевода Иван Приклонский просил у Сибирского приказа «для дальней заморской двоегодной службы и на ближние в отпуски на год на парусы... по пяти тысяч аршин холсту хрящу, да варовых ног и дрог, бичев и веревок 2500 сажень... и железа по 10 железных якорей весом якоря по три, по четыре и по пять пудов»².

Для обслуживания судов в Якутске образовалась корабельная пристань со своим управляющим. Он избирался из среды торговых и промышленных людей, а иногда назначался воеводой из числа казаков, знакомых с судовым делом. В обоих случаях судовой приемщик, как именовали начальника корабельной пристани, получал воеводский наказ, в котором подробно излагались его обязанности и права и, в частности, порядок распределения судовых снастей.

Кроме постоянных верфей, на Северо-Востоке имелся ряд импровизированных плотбищ, которые возникали обычно в тех случаях, когда в пути приходилось бросать разбитое судно и строить новое. Мореходы на этот случай запасались необходимым судовым инструментом. Как правило, с уходившими в море отрядами казаков Якутская приказная изба посылала мастера, который при надобности руководил постройкой или починкой судна³.

Казаки брали с собой походную судовую мастерскую с инструментами и материалами, среди которых были сверла, напарья, долота, тесла, буравчики, скобели, гвозди, скобы, топоры, пилы, а также смола и пенька; кроме того, иногда у них были с собой некоторые деревянные заготовки и детали.

В среднем казенные ленские плотбища выпускали в год до 10 кочей. Но главным строителем якутского морского и речного флота являлся торгово-промышленный люд. Ему принадлежала ведущая роль в развитии полярного сибирского судоходства. К сожалению, у нас нет возможности хотя бы приблизительно подсчитать, сколько судов ежегодно выпускали частные верфи. Известно только, что из устья Лены в море нередко выходило 5, 10 и даже 15 кочей торговцев и промышленников. Не меньше судов общей грузоподъемностью в 20 — 40 тысяч пудов проходило в противоположном направлении.

Даже при самом беглом обзоре сибирского судостроения видно, что Московская Русь располагала в арктических водах и на реках Сибири значительным по тому времени торгово-промысловым морским и речным флотом. Если за исходную величину взять среднюю производительность плотбищ, то получается, что ежегодно в моря Арктики выходило до

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 8, ст. 3.

² Там же, к. 30, ст. 26.

³ В августе 1641 года при отправлении на Индигирку Максима Телицына казна включила в его отряд кочевого мастера, промышленного человека Семена Захарова Шербак. Однако во время работ на плотбище оказалось, что Шербак не соответствовал должности. Тогда вместо него был нанят знакомый с судостроением служилый человек Широкий Харитонов. Кроме Харитонова, постройкой двух кочей руководил судовой плотник Пенька Денисов (ААН, 21, оп. 4, № 30, л. 89). В 1657 году в Восточно-Сибирском море потерпел крушение коч анадырского приказчика Никиты Семенова. «И у моря, государь,— писал Семенов в Якутск,— зимовали и хлеб дорогой ценой покупали, не хотя великого государя казны поставить, и наймовали, государь, работников по шести, по семи и по восьми рублей и коч делали» (ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 18, ст. 11, сст. 34). В данном случае о недостатке рабочей силы не могло быть и речи, так как в отряде Семенова состояло около 50 человек. Под «работниками» Семенов подразумевал людей, умеющих строить суда.

65 морских судов, в том числе 20 казенных и 45, принадлежащих торговцам и промышленникам. К этому следует еще прибавить минимум 250 лодей, кочей и морских карбасов Беломорья, не считая судов Мезени и Пустозера, на которых совершались походы в Карское море и на Новую Землю. При средней грузоподъемности в 2 тысячи пудов 65 сибирских морских судов-кочей могли обеспечить перевозку до 130 тысяч пудов, т. е. более 2000 тонн. Тоннаж речного флота Сибири превышал морской в 8—10 раз. Одно Верхотурье сплавляло в Тобольск до 200 тысяч пудов грузов. В Якутск, не считая других товаров, ежегодно прибывало 25—30 тысяч пудов одного хлеба. Кроме того, Якутская приказная изба ежегодно снаряжала на многочисленные зимовья и острожки 28 дощаников для доставки 60 тысяч пудов хлеба и соли.

Создателями высокой для своего времени техники судостроения и судовождения были простые русские люди. Они создали вместе с тем своеобразную морскую культуру, наиболее отвечающую условиям плавания в арктических водах.

Допетровское полярное судостроение на Руси не отличалось большим разнообразием типов мореходных кораблей. Однако и кочи и лоды постепенно совершенствовались и изменялись. Уже отмечалось, что лодья, заимствованная из южных областей, на севере была приспособлена к арктическим условиям плавания. В XVII веке лоды плавали под одним парусом, в начале следующего века их перевооружили, и они стали уже двух- и трехмачтовыми судами.

Собирательным на Севере для морских кораблей различных типов стало наименование «коч». Известны кочи двух типов: одни—это суда, плававшие из Поморья в Мангазею, другие—ходившие к Новой Земле, на Шпицберген, между Тобольском и Мангазеей, а также между устьями Лены, Колымы и Анадыря. Коч первого типа едва ли мог считаться морским судном. Это небольшое плоскодонное парусно-весельное судно легко перетаскивалось через ямалские волоки небольшой группой людей. Грузоподъемность его не превышала 6—7 тонн. Приходится удивляться отваге людей, которые решались плавать на таких судах в открытом море. Вместе с тем при всех своих недостатках «малые» кочи обладали существенными положительными свойствами: они развивали большую скорость и, обладая малой осадкой, свободно проходили вдоль отмелей берегов.

Именно по поводу кочей этого типа в литературе и высказано немало иронических суждений. Трудно найти книгу, посвященную древнерусскому судостроению, в которой не носились бы кочи, причем не делается различия между «малыми» и большими морскими кочами. Так, например, профессор Н. П. Загоскин в книге «Русские водные пути и судовое дело в допетровской России» писал о коче: «Напрасными оказались бы наши попытки приложить к этим своеобразным русским судам современные нам представления о мореходных судах хотя бы сколько-нибудь серьезной и отвечающей требованиям корабельной архитектуры конструкции... К постройке старинных русских кочей не применялись никакие сложные приемы и приспособления... Традиционная русская «смекалка» и «сноровка», с придачей известной дозы опыта — таковы те строительные данные, с которыми смело приступал русский помор или «оптовщик» к нелегкому делу кораблестроения... Грузил свое утлое суденышко необходимым «запасом»... и бесстрашно пускался на открытые, нередко еще неведомые, морские просторы, не только без необходимых навигационных знаний, но даже без карт и компаса, все свое упование полагая на

бога, на счастье, да на пресловутое русское «авось». И дальше: «Из всего того, что сказано было нами о кочах, с несомненной ясностью подтверждается крайняя примитивность и простота конструкции этого сибирского морского судна, на котором как нельзя ближе оправдывается, а, может быть, находит себе и историческое объяснение, известная русская поговорка: «Тяп да ляп — и вышел корабль»¹.

Цитированное выше мнение восходит к своеобразному источнику по истории сибирского судостроения — к книге И. Фишера «Сибирская история», где, рассказывая о кочах, автор замечает следующее: «Европеец едва отважился бы идти на таких утлых судах по морю, с которого никогда лед не сходит; между тем, архангелогородцы в прежние времена не знали других морских судов и ходили на них в Мезень, Пустозеро, да и в Новую Землю»². По утверждению того же И. Фишера, кочи располагали деревянными якорями, к которым подвязывались для тяжести «великие камни». Нужда иногда заставляла, пишет Фишер, употреблять на этих судах взамен каната ремни, выделанные из оленьих кож, взамен парусов — сыромятные оленьи кожи.

Еще дальше пошел проф. В. Г. Богораз. Он утверждал, что «кочи были сшиты из деревянных досок — раздвоенных ивовым корнем. Они были сколочены деревянными гвоздями, сквозь верченые дыры, конопачены мхом, слегка помазаны по швам сырой смолой-живицей. Вместо якоря был большой камень на ивовом «кляче» (канате). Паруса были сшиты из полувыведанных шкур, как на чукотских байдарах. В кочах не было ни одного гвоздя, ни атома железа. В общем, это было кораблестроение эпохи неолита»³. Приводя это высказывание В. Г. Богораз, проф. В. Ю. Визе в книге «Моря Советской Арктики» заявил, что «даваемые Богоразом описания относятся к кочам сибирских мореходов XVII века. Кочи, на которых русские плавали по Баренцову и Карскому морям, повидимому, были несколько более совершенной постройки». И там же: «Русские кочи — суда с несомненно очень низкими мореходными качествами»⁴. Все приведенные оценки несправедливы и основаны на случайных фактах.

Уже внешний вид этих судов говорил о приспособленности их для плавания во льдах. Сохранился краткий отзыв Н. Витсена, который называл мангазейские кочи, плававшие по Обской губе, «круглыми судами»⁵. Эту характеристику нельзя понимать буквально. Сам Витсен был далек от нее, как это видно из известного изображения коча, приложенного к книге «Северная и Восточная Татария». Бесспорно, этот рисунок, как и многие другие материалы, получен Витсеном из России. На картинке коч изображен продолговатым, с почти отвесной кормой, с острым наклоненным вперед носом, борта его — выпуклые и значительно сужены к килю. Округленность бортов, ледовые обводы придавали судну округлый, яйцеобразный вид, что, очевидно, и побудило Н. Витсена для краткости назвать кочи «круглыми судами».

Способность кочей при натиске льдов выжиматься на поверхность ледяного покрова было важнейшей отличительной особенностью этих судов. Поморы-судостроители высоко ценили такое качество.

Характерен в этом смысле опрос поморов, произведенный Архангельской конторой над портом во время снаряжения отряда Великой

¹ Н. П. Загоскин. Ук. соч., стр. 460—462.

² И. Фишер. Сибирская история. СПб., 1774, стр. 373 и прим. 41.

³ В. Г. Богораз. Чукчи, ч. I, Л., 1934, стр. 37.

⁴ В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, 1948, стр. 41—42.

⁵ В. Ю. Визе. Новые сведения о русском арктическом мореплавании в XVII веке. «Летопись Севера» I, 1949, стр. 86.

Северной экспедиции под командованием лейтенантов Муравьева и Павлова, направлявшегося для описи берега от Архангельска до реки Оби. Опрос производился среди наиболее заслуженных полярных мореходов-мезенцев, не один десяток лет управлявших кочами. Все они показали, что для плавания во льдах и вдоль отмелей берегов северных морей кочи — наиболее приспособленные суда, намного лучшие, чем «новоманерные» суда (боты, дубель-шлюпки и др.) Житель Окладниковой слободы 80-летний Дмитрий Откупщиков, проведший на море 60 лет, заявил: «Для осмотра берега, где имеются неизвестные и опасные места, судами быть вышеупомянутым шитым кочам, только сверху деку укрепить, как у регулярных морских судов крепитца, того ради, что оные кочи против регулярных судов легче, а часто случается, что от северных наносит льды и теми льдами суда затирает, то лутчее спасение судам получают тем, что вышед на лед, и стягами судно вынимают, так что все его облегчить могут на лед: а морским («новоманерным». — М. Б.) судам за тягостью при таком случае помочи учинить не можно»¹.

Таким образом, древнерусские кораблестроители, совершенствуя свое искусство, добились постройки специализированного полярного судна. Наиболее существенная его особенность — при сжатии льдов благодаря ледовым обводам выжиматься на поверхность льда — была впоследствии широко использована в русском и норвежском судостроении. в частности, при постройке «Фрама», что, как известно, обеспечило успех его замечательного дрейфа во льдах Арктического бассейна.

Конструктивными особенностями коча следует, повидимому, объяснить то, что при большом количестве кораблекрушений случаи гибели судов от сжатия льдов были сравнительно редкими. В то же время имеется немало примеров благополучного дрейфа кочей во льдах. Выше упоминалось плавание пятидесятника Василия Бурлака в 1652 году с Лены на Индигирку. 7 сентября его коч попал в непроходимый лед. «Носило,— пишет Бурлак,— в море четверо сутки в великих льдах», затем «подхватила тишина с моря и прибетовались с великою нужею к земле во льду, а до материка не допустило версты четыре, потому что великие лайды от земли залегли и льды, да тут государев коч и замерз». Казак Семен Сорокоумов, совершавший в 1668 году поход с Индигирки на Лену, писал о своем плаваннии: «Море не ходило и льды были непроходимы и на великую силу все лето билися во льдах» (600 километров)². За год до этого Сорокоумов пробивался с Колымы на Индигирку. Кочи также попали в «ледяное море». Однако мореходы, зная качества своих судов, сумели провести их сквозь лед к месту назначения.

Конечно, неправильно было бы считать, что конструкция коча позволяла им выдерживать любое сжатие или удар о лед любой силы. Бывало, что кочи гибли во льдах от пробоин, но, повторяем, подобных случаев было несравненно меньше, чем тех, когда эти суда с достоинством выдерживали трудности ледового плавания.

Ярким доказательством хорошей приспособленности к плаванию во льдах является то, что суда таких типов сохранились на Крайнем Севере в течение почти полутысячелетия.

Более отчетливое представление об архитектуре морского полярного древнерусского корабля складывается при знакомстве с судовыми книгами Поморья. Вот как описывается строительство новоземельских кочей в документах архиепископского холмогорского дома: «В нынешнем в 204 (1695) году ноября 27 числа по указу преосвященного архиепископа,

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 611, л. 36.

² РМ, стр. 298.

Волока Пинежского Николаевского приходу крестьяне Тимошка да Игнашка Федоровы дети Кулаковы по подряду своему сделали в доме архиерейской новоземельский промышленный коч из своего сухого соснового лесу по уговесту и припровадили в дом его архиерейской на Холмогоры. А мерою тот коч: в длину по колоде 10 сажений, поперек 3 сажени, а в высоту от колоды до 30 набоев на сторону матерых. А в том кочи кладено упругов в 13 местах, да два коряника в носу, да копыги в коргу, да десятеры курицы. Да он же, Тимошка з братом, добыли к тому кочу две десницы на перешвы, да сопцовый корень, да бревно на дерево. А конопать и смола и скобы и на кровлю скалы и рогожи к тому кочу — все кладено домовое¹.

Приведенный документ оперирует архаичными судовыми терминами. Применяя вместо древнерусской морской терминологии более современную (с учетом того, что тогдашняя сажень равнялась 2,5 аршинам с локтем), устройство новоземельского коча можно представить в следующем виде: длина коча равнялась 18,5 метра, ширина — 5,14 метра, коч имел киль (колоду) и одну мачту (дерево). Набор состоял из 13 больших шпангоутов (упругов) через каждые полтора метра и 10 обручей — деревянных кряжей (куриц). Форштевень коча (корга) состоял из двух прикорневых частей дерева (коряники) и деревянной планки (копыга). На шпангоуты было наложено 20 матерых (основных) набоев из прикорневых частей дерева. Набои крепились железными скобами. Это было палубное судно. Палуба (кровля) поддерживалась двумя бимсами, ширина борта судна достигала 1,5 аршина. Помимо «матерых набоев», коч располагал второй обшивкой, но ширина судна равнялась расстоянию между основными обшивками бортов.

В Сибири возникла своя судостроительная терминология, принявшая за основу поморские термины².

Судя по описям, составленным в Якутском порту, строительство кочей, как и других судов, начиналось с заготовки днища. Дощаничные, каючные и кочевые днища упоминаются в документах «судного стола» Якутской съезжей избы. При готовом днище судно могло быть быстро достроено и спущено на воду. Повидимому, строители уделяли особое внимание отделке и прочности этой части судна, как более других подвергающейся разрушению. В описях Якутского порта есть пометы о состоянии днищ: «старое», «худое», «новое». Иногда дьяки упоминали, что у днищ «по парубням боковых досок нет». Последнее замечание проливает некоторый свет на архитектуру судна. Парубни — крепкие, толстые стрингеры, видимо, делались из распиленных вдоль деревьев. Парубни придавали дополнительную прочность всему набору судна. Они укладывались по ватерлинии, концы их крепились у штевней³. Доставка корок, как упоминалось, на ленских плотбищах являлась обязанностью крестьян.

К сожалению, не удалось обнаружить сведений о том, строились ли морские суда в специальных помещениях или на открытом воздухе. В 1671 году илимский воевода Сила Аничков, объясняя Якутску задержку с постройкой кочей на Усть-Кутском плотбище, писал, что такая задержка произошла «из-за весенних утренних морозов», на морозе «всякие набои в приводе ломались»⁴. Судя по этому свидетельству, морские

¹ ЛОИИ, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 108, лл. 108 об—117 об.

² Например, мачта в Сибири, на Лене, называлась «шегла» (в Поморье — «дерево»).

³ А. Подвысоцкий. Словарь поморского наречия, стр. 133.

⁴ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 24, ст. 26, сст. 32. На открытых местах, без крыши, на ленских плотбищах выше Качуга строились в прошлом и строятся до сих пор карбазы и павозки.

суда строились под открытым небом. Не исключена, однако, возможность строительства судов и в закрытых помещениях.

Пазы между вторыми, не «матерыми набоями» прокладывались просмоленным жгутом из пеньки и сверху зашивались планками, которые крепились железными скобами. Весь этот трудоемкий процесс на языке судовых плотников носил название «ускобить коч». Шпангоуты к килю и обшивка к шпангоутам «прошивались» железными гвоздями.

Судостроительная техника XVII века знала три вида «судовых гвоздей» — полуаршинные, четвертные и трехвершковые. При постройке кочей для Якова Хрипунова на каждое судно уходило по 30 полуаршинных и 30 четвертных гвоздей¹. В показаниях купцов братьев Прокофьевых отмечено, что у них на каждое судно шло от 2 до 3 тысяч железных скоб². Не в меньшем ходу были нагели — деревянные гвозди. Верхние концы шпангоутов соединялись перешвами и курицами — бимсами, на которые настилалась палуба.

На судне имелись одна или две вместительные каюты. При постройке архиерейского коча в 1696 году особое внимание плотники уделили отделке каюты (казенки); в ней стояли киотец «в поставление икон» и кровать³. В каюте жили хозяева судна, остальной экипаж размещался под палубой, в так называемых «заборниках».

Для предохранения клади от воды дно судна, как правило, устилали тонкими досками — подтоваринами.

На палубе ставились разные приспособления и среди них — устройство для стаскивания судна с мели. Летом 1669 года шедшие на Колыму казаки потребовали от приказчика пятидесятника Петра Аксентьева, чтобы он купил «морской карбас», ибо, говорили казаки, «бес тово карбаса на море ити не в чем — с шеймою (якорный канат) и якорем выехать не в чем»⁴. Приведенный пример показывает, что обычный способ снятия с мели при помощи шестов уже тогда не удовлетворял моряков, они знали применение более эффективного приспособления — ворота. В Поморье судовой ворот носил название «кочки»⁵ (на современных судах — шпиль). Это был толстый, аршина в 2,5 длиной брус, который ставился в носовой части судна перпендикулярно палубе. Кочка вращалась колом, продетым сквозь дыры, просверленные в бресе. Для снятия коча с «кошки» казаки завозили на карбасах якорь с шеймой, конец которой в два оборота крепился на кочке. Когда ворот выбирал шейму, судно подтягивалось вперед и сходило с мели. Такое приспособление и имели в виду казаки из отряда пятидесятника Аксентьева, когда просили его приобрести карбас для завода якоря и шеймы. Применение кочки могло быть самым разнообразным. Помимо всего, соединяясь с килевой балкой, кочка придавала всей конструкции судна дополнительную прочность.

На коче имелся один парус. Мачта (шегла) делалась из «красного дерева». При Якутском порту хранился специальный «красный шегольный лес». Из него изготовлялись также сопцы, т. е. рули, устройство которых представляется не совсем ясным. Во всяком случае, рулевое управление состояло из «колеса с железными веретенами» (очевидно, штурвала) и двух «сопцовых железных тяг».

На постройку морских судов чаще всего употреблялся хороший, «мелкий» (мелкослойный), сухой сосновый или лиственный лес. Царь

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 1, сст. 127

² Там же, сст. 131.

³ ЛОИИ, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 108, л. 90.

⁴ Там же, ф. Якутские акты, к. 23, ст. 12, сст. 3.

⁵ См. А. Подвысоцкий. Ук. соч., стр. 193.

Михаил Федорович предписывал тобольским воеводам князю Григорию Семеновичу Куракину и Михаилу Семеновичу Гагарину, чтобы, заготовляя суда, плотники «делали кочи крепкие и лес в них был добрый, мелкий, и ушивали, и конопатили, и смолили, и скобами убивали крепко, и ковали, чтоб тесом сиспод и сверху не ездило, и во всем делали дельно... чтоб те кочи к поморскому ходу были надежны»¹. Из этого документа, обобщившего многовековой опыт строительства морских судов, мы узнаем о весьма важном элементе строительства коча — изготовлении специальных креплений (глагол «ковать» в старинном русском языке относился обычно к металлу, железу. Вспомним, например, «окованный сундук» — сундук, обитый железом). «Ковать чтобы сиспод и сверху не ездило» — значило крепить железом те ответственные места, где шпангоуты смыкались с килевой балкой (сиспод) и где они соединялись с бимсами (сверху). Иными словами, речь шла о креплении набора судна наугольными железными пластинками или железными болтами. Подобные крепления придавали кочу дополнительную прочность и не позволяли «ездить тесу».

На палубе морских судов для откачивания воды ставились водоотливные средства («боты»), которые работали силой ветра, для чего на палубе имелись ветряки, носящие в документах название «ветряниц». С «ветряницами» мы встречаемся еще в 1551 году на лодьях Николо-Корельского монастыря². Судя по некоторым деталям, водоливный бот состоял из металлических трубок, цилиндра и ходящего в нем кожного поршня, т. е. представлял собой гидравлический насос. В 1653 году на лодью Антониево-Сийского монастыря мастера сделали из кожи «лодейный поршень»³. В 1698 году архиепископский дом приобрел к «водоливному боту на поршень кожи на 4 деньги»⁴. В 1694 году на новоземельский коч мастера ставили «кожи бот водолейной»⁵.

Такой в основных чертах представляется конструкция первого полярного деревянного корабля — коча.

В связи с расхождением мнений о размерах кочей стоит привести несколько достоверных данных из «обмера» кочей.

По Фишеру, а его мнение до сих пор остается господствующим, длина коча равнялась 12 сажням. Такой же точки зрения придерживается и профессор В. Ю. Визе. Однако ни в Поморье, ни на Лене кочи такой длины неизвестны. По счетуному списку Якутского острога за 1658 год там находились 2 дощаника по 7 сажней и 4 коча по 8 сажней⁶. При воеводе Иване Барятинском в Якутске были коч длиной «7 сажней с полусаженью», 3 дощаника по 8 сажней, 10 дощаников по 7 сажней и 4 лодки-пятерки⁷. В первом примере длина коча 17,3 метра, во втором — 16 метров. Длина новоземельских кочей не превышала 19 метров. Что касается отношения ширины к длине, то оно чаще всего равнялось 1 : 3 или 1 : 4. Кстати заметим, что приходившие в Архангельск из Западной Европы деревянные парусные суда имели такое же соотношение длины и ширины.

Осадка коча не превышала 2 метров при общей высоте надводного борта 1,5 метра. Учитывая минимальный запас воды под килем, необходимый всякому морскому судну, испытывающему качку на зыби даже

¹ С. В. Бахрушин. Очерки по истории колонизации Сибири, стр. 117.

² ЛОИИ, ф. Николо-Корельский монастырь, № 936, л. 34 об.

³ Там же, ф. Антониево-Сийский монастырь, № 10.

⁴ Там же, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 194, л. 120.

⁵ Там же, ф. Антониево-Сийский монастырь, № 80, л. 11 об.

⁶ Там же, ф. Якутские акты, к. 14, ст. 7, сст. 626.

⁷ Там же, к. 24, ст. 6, сст. 204.

при относительно тихой погоде, можно считать, что такая осадка позволяла кочам свободно плавать по прибрежному мелководью и в мелководных устьях сибирских рек.

Весьма неточны данные о грузоподъемности кочей, приводимые в литературе. Проф. В. Ю. Визе, например, считает, что коч поднимал 6—7 тонн. Документы не подтверждают такой цифры. В 60-е годы XVII века по кочам, которые должны были идти на Янв. в Якутске была составлена товарная опись¹. На коче Ивана Елизарова находилось 950 пудов ржаной, ячменной и пшеничной муки; на коче Прокопия Минеева (коч дошел до Устьянска) — 1090 пудов муки; на коче Алексея Норицына — 1600 пудов муки. Кроме хлеба, на этих судах несомненно были другие товары, которые в опись не попали. В упоминавшемся судовом «дозоре» верхотурских плотниц грузоподъемность мангазейских кочей определена в 500—600 четвертей хлеба, т. е. в 2000—2500 пудов. Таким образом, следует признать, что средняя грузоподъемность кочей колебалась в пределах 35—40 тонн. На коче размещалось до 50 человек пассажиров и команды (например, в 1653 году на коче Булдакова). Мангазейские кочи при полной загрузке вмещали 20—30 человек.

Команды морского судна обычно варьировали в пределах 6—12 человек. Один из моряков — кормщик либо «вож» — был ответственным за материальную часть судна и за судьбу экипажа. При снаряжении морских походов в казачьих отрядах также назначался старший мореход². На новоземельские кочи обязательно назначались кормщики.

По документам представляется возможным выявить оснащение кочей. В оснащение входили паруса, якоря, варовые (просмоленные) веревки, палубные морские лодки, карбасы и «набойницы».

Для связи с берегом и завоза якорей широко применялись морские карбасы. В 1648 году сын боярский Василий Власьев принял на Колыме у Второго Гаврилова коч «с двумя карбасами судовыми»³.

В 1668 году группа колымских торговцев и промышленников, собравшаяся идти в Якутск, приобрела за 300 рублей коч с двумя кочевыми карбасами⁴. В 1669 году Петр Аксентьев повстречал в устье Лены коч с двумя набойными карбасами⁵. Этих фактов, однако, недостаточно, чтобы утверждать, что в качестве палубных лодок всегда применялись карбасы. Так, на коч Юрия Селиверстова казна выдала «струг и лодку-набойницу»⁶. На «государевом» коче Ивана Реброва имелась лодка-набойница⁷. Казак Федор Чюкичев получил на коч струг без набоев⁸. Палубные лодки имелись на всех судах, отправлявшихся к Новой Земле; например, на коч архиерейского холмогорского дома в 1696 году был выдан карбас «о семи набоях и девяти упругах»⁹. Карбасы употреблялись также для производства моржового и рыбного промыслов. Лодки ставились на палубе на специальных креплениях.

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 48, ст. 25.

² Во время посылки на реку Омолон якутского казака Ивана Симонова в наказе ему говорились: «итти ему, Ивану, днем и ночью с великим опасением крепко и острожно, безо всякой оплошки и служилых людей наряжать и про все ему, Ивану, на коче ведать» (Государственный исторический музей, ящик 622, ст. 1778).

³ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 12, ст. 1, сст. 3.

⁴ Там же, к. 22, ст. 15, сст. 69.

⁵ Там же, к. 23, ст. 12, сст. 2.

⁶ Там же, к. 14, ст. 10, сст. 1.

⁷ Там же, сст. 34.

⁸ Там же.

⁹ Там же, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 107, л. 130.

Подробно перечислены в документах судовые снасти. Вот несколько примеров. 9 июля 1625 года из Тобольска в Мангазею отошло два коча; оснастка каждого состояла из 2 шейм, 2 дрогов, 70 саженьей ног, 50 саженьей кубасных веревок, 30 саженьей вожжей, 16 саженьей паин, 8 саженьей комковых веревок, 12 саженьей скутов, 14 саженьей петель, 10 саженьей поясов, а также паруса («а в нем 500 аршин холстов»). На коч, очевидно, меньших размеров было выдано: 12 саженьей петель, 18 саженьей свай, 12 саженьей скутов, 2 шеймы, 50 саженьей поясов, 2 дрога, еще одна шейма, парус из 500 аршин холста¹. В «росписи» судовых снастей на енисейские кочи определено по 500 аршин холста, «кочевой якорь», багор, по 30 саженьей шеймы, 20 саженьей кубасных веревок, 2 дрога, 20 саженьей скутов, 20 саженьей вожжей, бичева — 20 саженьей на обшивины к парусам, 8 саженьей на комковые веревки, 18 саженьей на петли и 100 саженьей на завозни.

Якутские суда оснащались таким же образом. В 1651 году на коч Юрия Селиверстова казна выдала 4 пуда веревок, 9-пудовую и 6-пудовую шеймы, 5 подчалов — 5 пудов 25 фунтов, 800 аршин парусов, 2 якоря весом 4 пуда 35 фунтов, два сверла, напарья, 560 аршин холста на запасной парус². В 1654 году на Колыме пятидесятник Иван Кожин принял у пятидесятника Ивана Реброва «государев коч», на котором было 8 воровых ног, 2 дрога, ветхая шейма, железный якорь, весом 2 пуда, 56 саженьей завозни, ветхий парус, варовая кубасная веревка (10 саженьей) и 2 лодки³. На судно Михаила Стадухина Якутская приказная изба выдала скуты, вожжи, буглины, райны комковые, тяглые бичевы, станковые шеймы и т. п.⁴.

На сибирские кочи выдавались 2—5-пудовые железные якоря. Когда из Тобольска в Якутск привезли более тяжелые якоря, воевода Иван Приклонский писал царю, чтобы впредь таких не присылали: «А 6—8 пудовые якоря на службы не годятца, потому что на твои великого государя дальней службы за малолюдством посылаются на кочи казаков по немногу, человек по семи и по десяти. И они теми тяжелыми якорями владеть не могут»⁵. На коче имелось иногда по 4—5 якорей, один из которых был становым, а остальные — вспомогательными. К якорю крепилась (длинная — до 100 саженьей) толстая веревка — шейма. Для обнаружения якоря к его концу прикреплялась так называемая кубасная веревка, которая соединялась с кубасом — бочонком, плававшим на поверхности воды. В тех случаях, когда якорь цеплялся за выступы дна и выбрать шейму не представлялось возможным, якорь поднимался на поверхность при помощи кубасной веревки.

Источники не говорят о форме паруса на коче. Был ли он косым или прямоугольным, цельным или делился на половины — остается неизвестным. Достоверно, что коч ходил под одним парусом. Если на судне имелся второй парус, он был запасным. Размеры паруса также указаны в документах. В 1647 году на коч Василия Власьева казна выдала холщевый парус, состоящий из 24 полотнищ, каждое длиной в 19 аршин; общая протяженность полотнищ составляла 456 аршин. Переводя старинные меры длины на современные, получаем следующие размеры паруса: $13,51 \times 8,52 = 115,1$ квадратных метра. Нигде в источниках нет указаний на общую площадь паруса (имеется лишь длина каждого полотнища и общая длина полотнищ) и, вместе с тем, часто употребляется

¹ ААН, ф. 21, оп. 4, № 30, л. 123.

² ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 14, ст. 10, сст. 1.

³ Там же, к. 15, ст. 7, сст. 69.

⁴ Там же, к. 9, ст. 28, сст. 7.

⁵ Там же, к. 30, ст. 26, ДАИ, т. VII, № 191.

термин «полпаруса». Из этого можно заключить, что парус коча состоял из двух половинок.

Парус крепился к мачте при помощи железных и деревянных корневых колес и распирался реями — «райнами». Снасти для поднятия и спуска паруса назывались «дрогами», что соответствует современным фалам. На коче имелось два дрога, укрепленных у основания мачты. Разумеется, управлять судном с таким парусом было довольно трудно, и это требовало от мореходов XVII века большой сноровки.

Штормы и сильные ветры, обычные в арктических морях, при большой площади паруса заставляли моряков заботиться о надежном креплении мачты. Для этого служили «ноги», соответствующие современным вантам¹. В оснащении коча входило восемь продольных и две поперечные ноги. Впрочем, количество ног не было ограниченным. Чаще всего ноги размещались попарно: две ноги шли от мачты к кормовой части судна, две — к носовой, четыре другие крепились к бортам, две поперечные крепились на палубе. Все это придавало мачте необходимую устойчивость. Управление парусом производилось при помощи «вожжей», что соответствует шкотам, идущим от углов паруса к кормику; управление парусом с помощью «вожжей» требовало немалого искусства.

Среди разнообразной номенклатуры судовых снастей часто упоминаются буглины. На Печоре и в Белом море буглины служили поморам до самого последнего времени (для натягивания паруса при свежем ветре)². Буглина прикреплялась к середине паруса.

Приходится пожалеть, что до сих пор еще не расшифровали все названия и, следовательно, не выяснено назначение всех судовых снастей того времени. Судя по всему, немалую роль в управлении судном играли скуты, комковые веревки, паины, сваи. Но о них мы пока ничего не можем сказать.

Из изложенного видно, что на древнерусских морских судах имелась продуманная система оснащения и управления, свидетельствующая о достаточно высоком уровне морского искусства русских мореходов.

Обладавший мощным, но простым парусным вооружением³, легкий и послушный в управлении, коч был относительно быстроходным судном с хорошими мореходными качествами. Бытовавшее долгое время мнение о нем как о неповоротливом тяжелом судне не соответствует действительности. Все устройство и оснащение кочей было рассчитано на прохождение больших расстояний в минимально короткий срок. Легко заметить, что кочи как раз использовались там, где требовались такие качества. Поморье, например, направляло к Новой Земле почти исключительно кочи и обходилось без них при плаваниях на близкие расстояния — вдоль берегов Кольского полуострова, куда посылались лоды. Быстроходность коча позволяла промышленникам за одну короткую навигацию совершить плавание на отдаленные острова Баренцова моря и возвра-

¹ А. Подвысоцкий. Ук. соч., стр. 102.

² Данилевский. Исследование о состоянии рыболовства в России, т. 7, СПб., 1863, стр. 85.

³ Н. Н. Зубов высказал ценное мнение о парусном вооружении поморских судов. «Некоторые считали, — пишет он, — признаком отсталости поморов в парусном деле также то, что они не пользовались сложным парусным вооружением, в частности, уже появившимися в то время на Западе риф-сезнями, позволяющими, собирая паруса в складки, уменьшать их площадь в штормовую погоду. Дело в том, что поморам во время плаваний приходилось часто испытывать обледенение парусов. Естественно, что при таких условиях парусное вооружение поморских судов должно было быть по возможности простым» (Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов, стр. 16).

тяться назад. Тихоходные лодьи не отвечали этому требованию. На морской магистрали Лена—Колыма кочи ходили со средней суточной скоростью от 150 до 250 километров.

По заявлению колымского приказчика Василия Власьева и целовальника Кирилла Коткина, летом 1649 года торговые люди ходили на кочах с Колымы на Алазею «в один конец в три дня», т. е. расстояние в 475 километров преодолевалось ими со скоростью 150 километров в сутки¹. Автор «росписи» зимовьям и острожкам Якутского воеводства 1676 года, заинтересованный в занижении мореходных возможностей кочей, указывал, что с Лены «морем бежать на кочах парусом через губу до Янского устья трои сутки»². Иными словами, по самым скромным подсчетам, путь длиной около 400 километров (если считать отправным пунктом Быковскую протоку) кочи проходили со средней скоростью 133 километра в сутки. 25 июня 1649 года индигирский приказчик Константин Дунай отослал на коче в Якутск соболиную казну со служилым человеком, который прибыл к Яне 29 июня³. Следовательно, расстояние в 850 километров коч прошел за четыре дня, т. е. в среднем со скоростью 217,5 километра в сутки. Во время упоминавшегося неоднократно похода Булдакова летом 1650 года пять его кочей за одни сутки прошли от Святого Носа до губы Хромской, что составляет 250 километров. При плавании колымского целовальника Петра Новоселова с Колымы на Лену его коч «от Алазейского устья до Индигирского перешел часов в пять»⁴ (60 километров), т. е. со скоростью 6,5 узла.

С большой скоростью ходили и мангазейские кочи. По подсчетам С. В. Бахрушина, на плавание от Тобольска до Мангазеи (3000 километров) требовалось две с половиной недели⁵, т. е. средняя скорость хода в полном грузу равнялась 120 километрам в сутки.

Наглядное представление о быстроходности древнерусских морских судов дает сопоставление этих данных со скоростями хода западноевропейских кораблей того времени. Капитаны и шкиперы, прибывшие в Архангельск из Лондона летом 1711 года (заметим, с пустыми трюмами), заявили русским чиновникам Новодвинской крепости, что они находились в пути 4—5 недель, а голландские фрегаты — 6 недель, не встретив на море никаких препятствий⁶. Таким образом английские купеческие суда покрывали в сутки 100—120 километров, а голландские фрегаты — 80—90 километров, хотя условия плавания из Лондона в Архангельск были несравненно благоприятнее, чем в походах русских между Леной и Колымой.

Быстроходность русских морских судов, ходивших на Новую Землю, отметил еще Стефен Барроу, когда он, идя на своем корабле из Колы к острову Вайгач вслед за русскими кочами, все время от них отставал.

Представляют некоторый интерес имеющиеся в документах указания на то, что иногда кочи использовались как военные корабли. В этих случаях на палубу устанавливались пушки, из которых производился обстрел берега.

В 1631 году во время конфликта между мангазейскими воеводами Палицыным и Кокоревым последний пытался вооружить кочи, стоявшие

¹ ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 12, ст. 1, сст. 10.

² ДАИ, т. VI, № 136.

³ ЛОИИ, к. 12, ст. 1, сст. 28.

⁴ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 66, л. 111.

⁵ С. В. Бахрушин, Очерки по истории колонизации Сибири, стр. 116.

⁶ ЛОИИ, ф. ДАГК, оп. 1, № 484.

на реке Таз. Кокорев установил на кочах щиты и, привинтив к палубе «затинные пушки», «хотел, — как пишет Палицын, — пойти вверх по Тазу выше посадку и стать на якорях и хочет по посадку с кочей стрелять»¹. Второй из известных случаев военного использования кочей относится к Восточной Сибири. В 1654 году сын боярский Андрей Булыгин был послан из Якутска на реку Охоту. На реке Улье «на кочевом плотбище» он выстроил несколько кочей и снабдил их деревянными пушками, «которые делаются на плотбище», собираясь пойти с ними на «охотских изменников тунгусов, которые сожгли Охотский острог и живут в своих деревянных крепостях»².

Во время морского сражения, разгоревшегося между русскими и чукчами летом 1660 года при плавании Курбата Иванова с Анадыря к Чукотскому мысу, русские против града камней употребляли на кочах дощатые щиты.

На поморских кочах имелись «боевые ступы» (по всей вероятности — боковые амбразуры). Так, в 1687 году архиерейский дом приобрел к ним «пряжу и два дрога весом в два пуда». В том же году архиерейскому дому к «боевым двум ступам кузнецы выковали сковороды»³.

Другим морским полярным судном была лодья. По своему устройству и оснащению она во многом напоминала коч. Лодья также имела ледовые обводы. Однако между кочем и лодьей были существенные различия, особенно в архитектуре надводной части. По свидетельству Традесконта (1618), видевшего поморские лодьи, эти суда напоминали собой лодку, поставленную на другую лодку; входили внутрь этого судна сбоку. Палуба лодьи была обита лубками, доски бортов законопачены просмоленным жгутом. «Мачты и паруса, — пишет Традесконт, — как и на гравензенских баржах. На мачтах обыкновенно вешают вымпела с бубенчиками и соколиными колокольчиками; руль толстый и длинный. На мелких местах тихо передвигаются шестами. У Лапландского берега они идут под парусами только при полном ветре»⁴. Таким образом, Традесконт свидетельствует, что лодья имела двухпалубное устройство; впрочем, вторая палуба стояла лишь в кормовой и носовой частях судна. Документы подтверждают, что на лодье были кормовой и носовой «чердаки».

Устройство лодьи можно рассмотреть на примере их строительства Холмогорским архиерейским домом, который закладывал ежегодно два-три новоземельских коча и одновременно строил две мурманские лодьи, ходившие на рыбный промысел в становища Кольского полуострова. Вот отрывок из судовой приемной книги 1695 года: «С Пинеги Волдокурского погоста крестьянин Антошка Пыхунов сделал в Дом лодью новую движнянку на трех колодах из своего сухого соснового лесу, а мерою: от корга до корга 11 сажений с локтем, а поперек в матерых набоях 4 сажени, а сажень мера щепяная 2,5 аршина, а в глубину два аршина с четвертью, и упруги и курицы положил добрые, как водитца, а все сделал наготово, и конопать, и смола, и скобы, и гвозди, и скалы, и рогожная прядь — и к тое лодьи все кладено домовое, казенное»⁵.

Таким образом, в отличие от кочей, лодья строилась на трех килевых балках, высота ее бортов почти в два раза превосходила высоту бортов коча. Длина лодьи превышала размеры коча на 1 — 1,5 сажени. При

¹ ЦГАДА, ф. Приказные дела старых лет, ст. 55, л. 348.

² ЛОИИ, ф. Якутские акты, к. 12, ст. 4, сст. 2.

³ Там же, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 103, лл. 11, 12, 16.

⁴ Там же, ф. Рукописи акад. Гамеля, т. 12, стр. 143.

⁵ Там же, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 107, л. 116 об.

двухпалубной конструкции лодьи вполне понятно применение нескольких килевых балок.

По оснащению лодья ничем не отличалась от коча. Она имела на борту два промысловых карбаса, один парус, дроги, ноги, вожжи, такое же рулевое управление. По грузоподъемности лодья превосходила коч. Будучи приспособлена для морских промыслов преимущественно у берегов Кольского полуострова и Белого моря, лодья в то же время могла ходить на реках.

Лодьи строились на Оби и Лене. Как отмечалось выше, в XVIII веке лодья получила более совершенное оснащение: на ней стали ставить три мачты. Но все-таки она оставалась морским судном, предназначенным для плавания на близкие расстояния, преимущественно вдоль берегов арктических морей.

Навигационные приборы

Полярные мореходы XVI — XVII веков водили свои корабли, широко используя опыт предшествовавших поколений. В частности, древнерусские мореходы издавна научились применять компас и лот. Компасы, найденные среди вещей мореходов XVII века, погибших на берегу залива Симса, свидетельствуют о высоком уровне тогдашней мореходной культуры русских.

О пользовании компасом говорят многочисленные указания архивных документов. Так, в приходо-расходных книгах Соловецкого монастыря за 1645 год сказано, что монастырь «купил лодейных восемь маток, дано 24 алтына»¹.

В 1667 году Крестный монастырь, отпуская в Поной и Яренгу четыре лодьи, выдал на них компасы. Власти Воскресенского монастыря в том же году послали в Поной и Иоканьгу четыре лодьи, вручив их кормщикам «лодейные матки»². В 1678 году, Антониево-Сийский монастырь, отправляя на лодье промышленника Семена Тарабакина, купил «лодейную матку-вставку для морского пути»³.

Изготавливались компасы в Поморье. В 1701 году Соловецкий монастырь приобрел в Холмогорах 18 компасов⁴.

Так же широко применялись компасы в Сибири. Выше упоминалось, что приказчики гостя Гусельникова, отправляясь с Лены на Колыму, взяли с собой 13 «маток в кости». В том же году Якутская приказная изба, снаряжая новую экспедицию на Анадырь, распорядилась приготовить на каждый коч по два вставных компаса.

Компасы подразделялись на ручные, вроде найденных на острове Фаддея, и «вставные», устанавливавшиеся на корабле.

Есть указание о применении уже в то время карданового подвеса и нактоуза, посредством которых компас устанавливался на судне. В 1696 году Холмогорский архиерейский дом купил «матку в Мурманский ход на новую лодью. Куплено у холмогорца у Аврама Дудина. Матка на дугах, в дубовом станку, добрая, дано 20 алтын»⁵.

* * *

Таким образом, в XVI—XVII веках Русское централизованное государство располагало на Севере и в Сибири сравнительно большим торгово-промысловым морским и речным флотом. Создателями и моряками

¹ ЦГАДА, ф. Соловецкий монастырь, оп. 1201, № 242.

² ЛОИИ, ф. Поуездное собрание актов. Каргопольский уезд, 1667 г.

³ Там же, ф. Антониево-Сийский монастырь, № 54.

⁴ ЦГАДА, ф. Соловецкий монастырь, оп. 1201, № 728, л. 93.

⁵ ЛОИИ, ф. Рукописи Археографической комиссии, кн. 106, л. 93.

этого флота были простые русские люди, торгово-промышленный и служилый люд, главным образом жители севера России.

Среди морских держав Европы только Россия организовала специальное арктическое судостроение и создала тип специализированного полярного корабля.

Мореходная культура древнерусских мореплавателей, как это подтверждают документы и вещественные находки, стояла на высоком, вполне современном для того времени уровне.



ПРОБЛЕМА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В XV—XVII ВЕКАХ

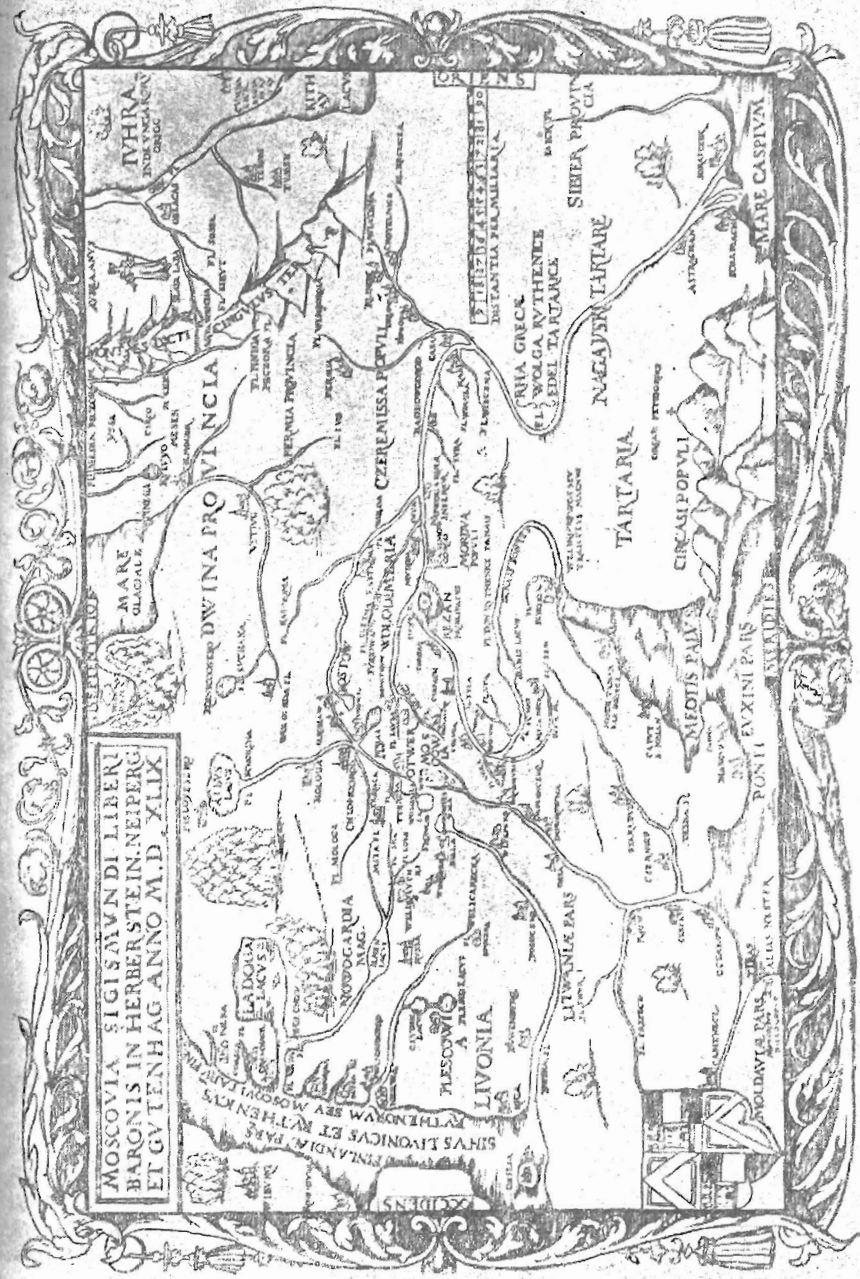
Великие русские географические открытия в XVI—XVII веках на севере и северо-востоке страны коренным образом изменили прежние, весьма схематические представления о географии Арктики. Однако отход от старых географических понятий о Севере и замена их новыми проходили постепенно и очень медленно. На протяжении почти двух столетий западноевропейская наука продолжала придерживаться неправильных представлений, которые сложились на основе подчас фантастических, умозрительных теорий.

Трудами русских полярных мореходов были разрешены важнейшие географические задачи — установлены наличие и фактическая протяженность сквозного морского прохода из Атлантического океана в Тихий, доказано, что евразийский и американский континенты не соединяются между собой, опровергнуты беспочвенные представления о непроходимости ледовитых морей для судов, открыт пролив, ведущий из Ледовитого океана в Тихий. Таким образом, были созданы реальные предпосылки для выработки более достоверных и обоснованных представлений о Севере. Еще в эпоху Возрождения сведения русской картографии, опиравшейся на данные, полученные в ходе географических открытий, становились известными на западе, но приходили туда нередко с большим опозданием и зачастую искаженными.

В середине XVI века в европейской, в том числе русской, науке возникла и утвердилась точка зрения о возможности достижения Китая кратчайшим водным путем, поднимаясь вверх по реке Оби. Эта точка зрения нашла отражение на карте Руси 1555 года, известной под именем карты Антония Вида¹. Герберштейн, опубликовавший в 1549 году свою карту Московии, соответственно показал реку Обь, берущей свое начало от Китайского озера².

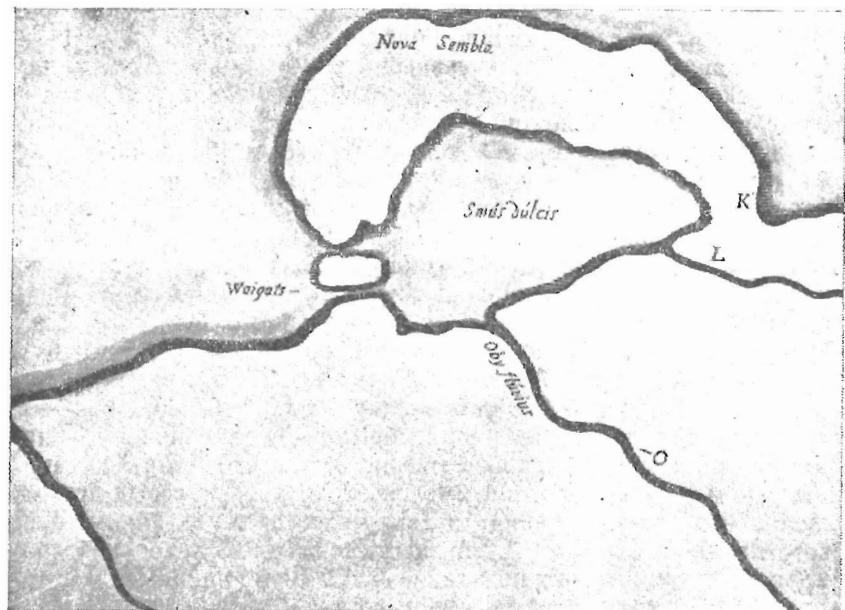
¹ См. В. Кордт. Матеріали по історії картографії України. Частина перша. У Києві, 1931.

² См. В. Кордт. Материалы по истории русской картографии, Киев, 1899, вып. 1, карта XII.



1549 г. Карта Московии С. Герберштейна

В правом верхнем углу у истоков Оби показаны Китайское озеро и столица Китая—Кумбалик Из книги В. А. Корда «Материалы по истории русской картографии», вып. I, 1999



План Новой Земли по Н. Витсену (XVII век):

К — место соединения Новой Земли с материком; L — река; O — река Обь.
Из кн. Гебхарда «Жизнь Николая Корнелиуса Витсена (1641—1717 гг.)» Утрехт, 1881

И несмотря на это, точка зрения Герберштейна на Западе господствовала более столетия.

Со второй половины XVII века, когда известия об открытиях русских землепроходцев и мореходов стали более широко проникать на Запад, последние доводы в пользу идеи плавания в Китай по Оби рухнули; постепенно утвердилась мысль о наличии сквозного Северо-восточного прохода вдоль берегов вновь открытых сибирских территорий. Среди географов Запада, интересовавшихся этой проблемой, был Витсен. Он неоднократно высказывался по вопросу о возможности мореплавания в Северном Ледовитом океане.

Во введении к своему труду «Северная и Восточная Татария» (1692) Витсен доказывал, что Северный морской путь из-за мощных сплошных льдов непроходим. Поэтому он и не советовал западным мореплавателям предпринимать шаги к освоению этого пути. Вместе с тем Витсен утверждал, что Новая Земля «не остров, каким его до сих пор считали», а «Ледяное (Карское.— М. Б.) море вовсе не море, а залив, имеющий пресную воду». «Англичане и голландцы,— писал он далее,— совершили большую ошибку при поисках путей в Японию, когда плавали проливом Вайгач»¹.

В подтверждение своей мысли Витсен опубликовал схему, на которой Новая Земля показана соединенной с материком. Близкую Витсену точку зрения развивал в России неизвестный автор «Описания, чего ради невозможно от Архангельского города морем проходить в Китайское государство и оттоле к Восточной Индии»².

Автор «Описания», в частности, утверждал, что в Ледовитом океане

¹ I. Gebhard, Ibid, II, p. 248—249.

² Чтения в Обществе истории и древностей Российских, 1893, кн. 4, стр. 13—14.

плавают льдины высотой в 20 и 30 сажений, движущиеся по морю «яко великие острова» и разбивающие корабли.

Мнение западноевропейских ученых о невозможности преодолеть Северный морской путь из-за естественных преград (суши) и льдов нашло отражение на чертеже Сибири, составленном А. Виниусом, бывшим некоторое время начальником Сибирского приказа. В крайнем углу его чертежа на северо-востоке Азии обозначен далеко выдающийся в море мыс, пределы которого не ограничены. Другой такой же полуостров (без северных границ) показан за устьем реки Яны.

Таким образом, по карте А. Виниуса получалось, что из-за естественных преград в виде суши сквозной морской проход из Европы в Китай невозможен.

На слабую осведомленность западноевропейской науки XVI—XVII веков в вопросах географии Арктики указывает также путаница, существовавшая вокруг вопроса о проливе между Азией и Америкой, — вопроса, имевшего для проблемы Северного морского пути решающее значение.

Долгое время высказывалось мнение о том, что Азия и Америка соединены узким перешейком. Но имелось и другое, прямо противоположное мнение — о существовании между Ледовитым и Тихим океанами широкого пролива *Stretto di Anian*. Известен ряд исследований по вопросу о происхождении такого названия. Л. С. Берг, например, считал, что название пролива было дано по имени северной провинции Китая Анин¹. Бесспорно лишь то, что в западноевропейской картографии сведения об Анианском проливе проникли из Китая, возможно, через арабов.

Следует, кстати, отметить, что при составлении своих карт Меркатор неоднократно пользовался китайскими источниками.

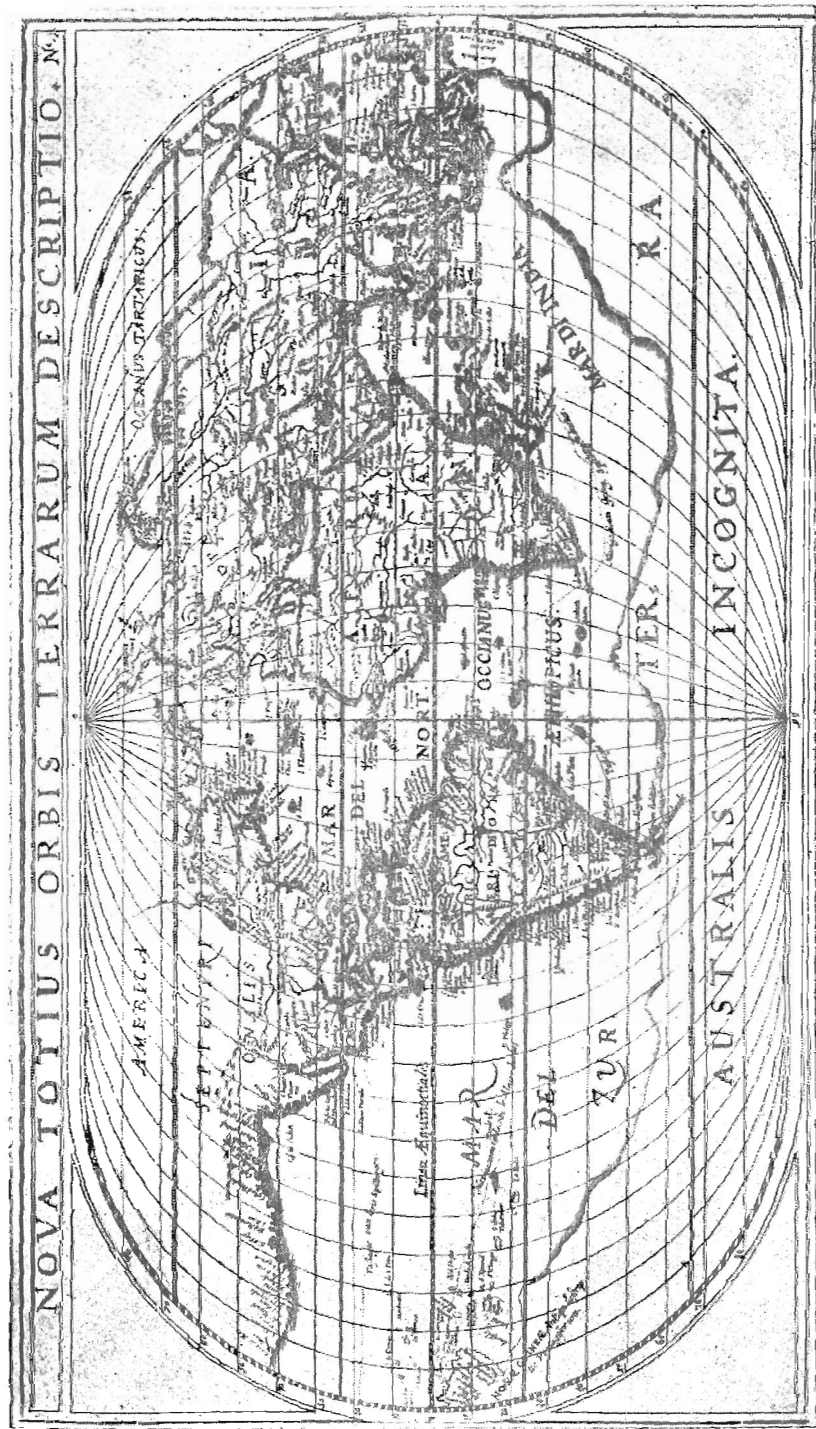
Изображение Анианского пролива на западноевропейских картах XVII века обычно носит явно вымышленный характер. Однако в отдельных случаях пролив наносился с удивительной точностью. Именно так он показан на карте, помещенной в описании кругосветного путешествия голландца Георга Шпицбергена (Амстердам, 1619). Эта карта носит название «*Nova totius orbis terrarum descriptio*»². Поражает то, что эта карта на Дальнем Востоке правильно показывает горные хребты, в том числе Корякский хребет, оканчивающийся на Чукотке. Здесь же, в форме продолговатого острова, вытянувшегося с севера на юг, очевидно, изображена Камчатка, к северу от которой обозначен отделяющий Азию от Аляски узкий пролив с небольшими островами, а к юго-западу — Охотское море.

Столь точные сведения о северных районах Дальнего Востока в конце XVI и в XVII веках могли быть получены только у китайцев. Европейские путешественники сюда не заходили, о чем свидетельствует и упомянутая карта; на ней граница продвижения европейцев к северу показана по западному берегу Северной Америки, где-то в районе Мекоики. Что касается китайских путешественников, то они в Охотском море и на Амуре появлялись, повидимому, довольно часто. Об этом можно судить по некоторым позднейшим данным. Так, в 1665 году приказчик Охотского острога боярский сын Федор Пушин в отписке якутскому воеводе И. Голенищеву-Кутузову отмечал, что «богдойские (китайские). — М. Б.) люди выходят на море и проводывают про северные земли, а «Амур река, — продолжает Ф. Пушин, — от Охоты реки устьем пали близко себя, в одну губу»³. Как только иссякли китайские источники, автор упомянутой карты снова оказался во власти фантазии. Изображение им северного

¹ Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга. М.—Л., 1946, стр. 16.

² На существование этой карты наше внимание обратил М. Б. Черненко.

³ ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, ст. 70, лл. 107—111.



Карта земной поверхности начала XVII века

Из книги о кругосветном путешествии голландского капитана Георга Шпицбергена, изданной в Амстердаме в 1619 году

берега Сибири не выдерживает критики. Новая Земля показана соединенной с материком.

Более или менее реальные изображения Анианского пролива в западноевропейской картографии являлись все же редкостью. Чаще оба материка показывались сочлененными друг с другом. Даже к исходу XVII века на Западе этот вопрос не был решен, хотя историческое плавание Семена Дежнева доказало правильность предположения о раздельном существовании материков.

Не раз в XVII веке к вопросу о возможности плавания в Китай и на Дальний Восток по северным морям возвращались и русские географы. На это их наталкивала развивавшаяся торговля со странами Азии.

Путь из Сибири в Китай был трудным и дорогостоящим. На такие поездки уходило 3,5 — 4 года. Вполне закономерно, что время от времени, и прежде всего со стороны торгового люда, поднимался вопрос об использовании наряду с сухопутными трактами морских сибирских путей. Вызывалось это и успешным освоением Сибири.

В 1630 году проекты сквозного плавания из устья Оби в Европу при прямой поддержке торгового люда разрабатывались мангазейскими воеводами А. Палицыным и Г. Кокоревым. Некоторые мысли об использовании морского и речного пути в Китай высказали атаманы Иван Петров и Бурнаш Елычев в своем отчете о поездке в Китай и пребывании при дворе богдыхана¹. Если вчитаться в их отчет, легко заметить повышенный интерес атаманов к проблемам водного пути в Китай. В отчете они неоднократно возвращаются к вопросу «о великой и славной реке Обь», «о славном Обском устье». Во время проживания в Пекине Петров и Елычев старательно расспрашивали китайцев о том, что им известно о попытках плаваний европейцев в северные воды, собирали сведения, имевшиеся в Китае «об Обском устье». К своему удовлетворению, доносили они царю, в Китае им не приходилось слышать «о славном Обском устье», а ходившие к Пекину корабли погибли, не достигнув цели (очевидно, реки Оби). Тревога Московской Руси за свои водные торговые коммуникации вполне понятна. Как раз в это время, в начале XVII столетия, западноевропейские купеческие компании стали проявлять активность на Крайнем Севере, рассчитывая захватить сибирские земли и проложить через них путь на Восток. Не была ли поездка Ивана Петрова и Бурнаша Елычева в Китай вызвана этими обстоятельствами?

И позднее русские проявляли живейший интерес к поискам путей в Китай. В первые годы пребывания русских на Ангаре кем-то из официальных лиц был выдвинут вопрос об изучении речных путей, ведущих в Монголию и Китай через Байкал. Отчасти на этот вопрос отвечала упоминавшаяся «Роспись» притоков Ангары и Лены, составленная в Енисейске летом 1629 года: истоки Ангары, говорилось в ней, расположены на границах «с мунгалами, откуда неподалеку находится Китай»². Спустя несколько лет русские снова заинтересовались путями в Китай, на этот раз морскими. Во время походов восточнее Лены от местного населения были получены неточные, затем не подтвердившиеся сведения о какой-то большой реке Ламе, якобы берущей свое начало в Китае и впадающей в Ледовитый океан. Такая река могла быть использована для связи с Китайским государством. В связи с этими сообщениями в 1636 году енисейские власти направили на поиски реки Ламы отряд во главе с Елисеєм Юрьевым Бузой, приказав ему плыть к устью Лены и оттуда

¹ Отчет Ивана Петрова и Бурнаша Елычева см. А. Н. Попов, Сборник славянских сочинений и статей, внесенных в хронографы русской редакции, М., 1869.

² ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, ст. 12, л. 491.

на восток. Поход отряда Бузы не имел успеха, а миф о реке Ламе сам собою развеялся в ходе дальнейших географических открытий.

В конце XVII века ленские купцы для перегонки табунов лошадей на «китайский торг» использовали речные и сухопутные дороги. Но не был забыт и морской путь. Любопытно свидетельство Юрия Крижанича о том, что упорные поиски русскими прохода из Ледовитого океана в Восточный увенчались успехом и благодаря мужеству русских людей стало известно, что «Сибирь, Даурия, Никия и Китай с востока омываются сплошным океаном»¹. Бесспорно, сочинение Крижанича основывается на бытовавших среди сибирских торговых, промышленных и служилых людей представлениях о наличии сквозного морского прохода в Китай. Это подтверждается прежде всего московскими чертежами Сибири.

Первой из известных сибирских карт является чертеж Сибири, составленный по царскому распоряжению тобольским воеводой Петром Годуновым (1668 г.)². На этом чертеже отчетливо обозначено единое водное пространство к северу и востоку от Архангельска, Лены и Камчатки. В углу чертежа П. Годунова показано Китайское царство.

Идея сквозного морского прохода еще более ясно отображена на двух копиях этого чертежа, снятых шведом Э. Пальмквистом, приезжавшим в Москву в 1673 году³.

В 1673 году чертеж Сибири Петра Годунова был исправлен Степаном Васильевичем Поляковым⁴ и снабжен примечаниями, в которых прямо указана возможность обхода Северо-восточного мыса Азии (ныне мыса Дежнева). Автор примечаний пишет: «А от усть Колымы рек(и) и кругом земли мимо устей рек Ковычи (Чаун.— М. Б.) и Нанaborы (Анадырь.— М. Б.) и Ульи и Дури до каменной преграды, как бывает, что льды перепустят, и до того Камени парусом добегают в одно лето... А через тот Камень ходу день, и как на него человек взойдет, и он оба моря видит — Ленское и Амурское... А меж рек Нанaborы и Ковычи протянулся в море Нос каменный и тот Нос насилу обходят»⁵. Несомненно, в основе этих весьма ценных сообщений русской картографии лежали отписки С. И. Дежнева о походе вокруг Чукотского полуострова.

Существование сквозного северо-восточного морского прохода отображено на карте Сибири Н. Спафария 1678 года и чертеже Сибири 1684—1685 годов. На чертеже 1684—1685 годов на восток от устьев рек Оби и Лены не отмечается естественных преград для мореплавания, указывается лишь на трудность морских походов во льдах и на то, что эти препятствия преодолимы. На этом чертеже впервые показан волок, по которому экспедиции ходили с Колымы на Анадырь, а также изображены Камчатский полуостров, река Камчатка и ряд других камчатских рек.

Аналогичную точку зрения на северо-восточный морской проход высказывает автор шведской карты Азии 1689 года Спарвенфельд⁶. Сам

¹ Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, стр. 42.

² Исследования о русских картах Сибири XVII века см. А. И. Андреев. Очерки по источниковедению Сибири XVII в., Л., 1939.

³ Оценка сочинений Пальмквиста дана Ю. В. Готье (Известия Пальмквиста о России. «Археологические известия и заметки», № 3—5, стр. 65 и 98). На копиях Э. Пальмквиста Новая Земля показана островом, отнюдь не являющимся препятствием на пути мореплавателя. На картах обозначено Китайское царство, а также впадающие в Ледовитый океан реки: Обь, Енисей, Пясины, Хатанга, Анабар, Оленек, Лена, Яна, Колыма, Блудная, Шингал.

⁴ Об этом доложено Б. П. Полевым в январе 1954 года в Географическом обществе СССР (Доклад «Степан Поляков — автор чертежа Сибири 1673 г.» еще не опубликован).

⁵ А. Титов. Сибирь в XVII веке, М., 1890.

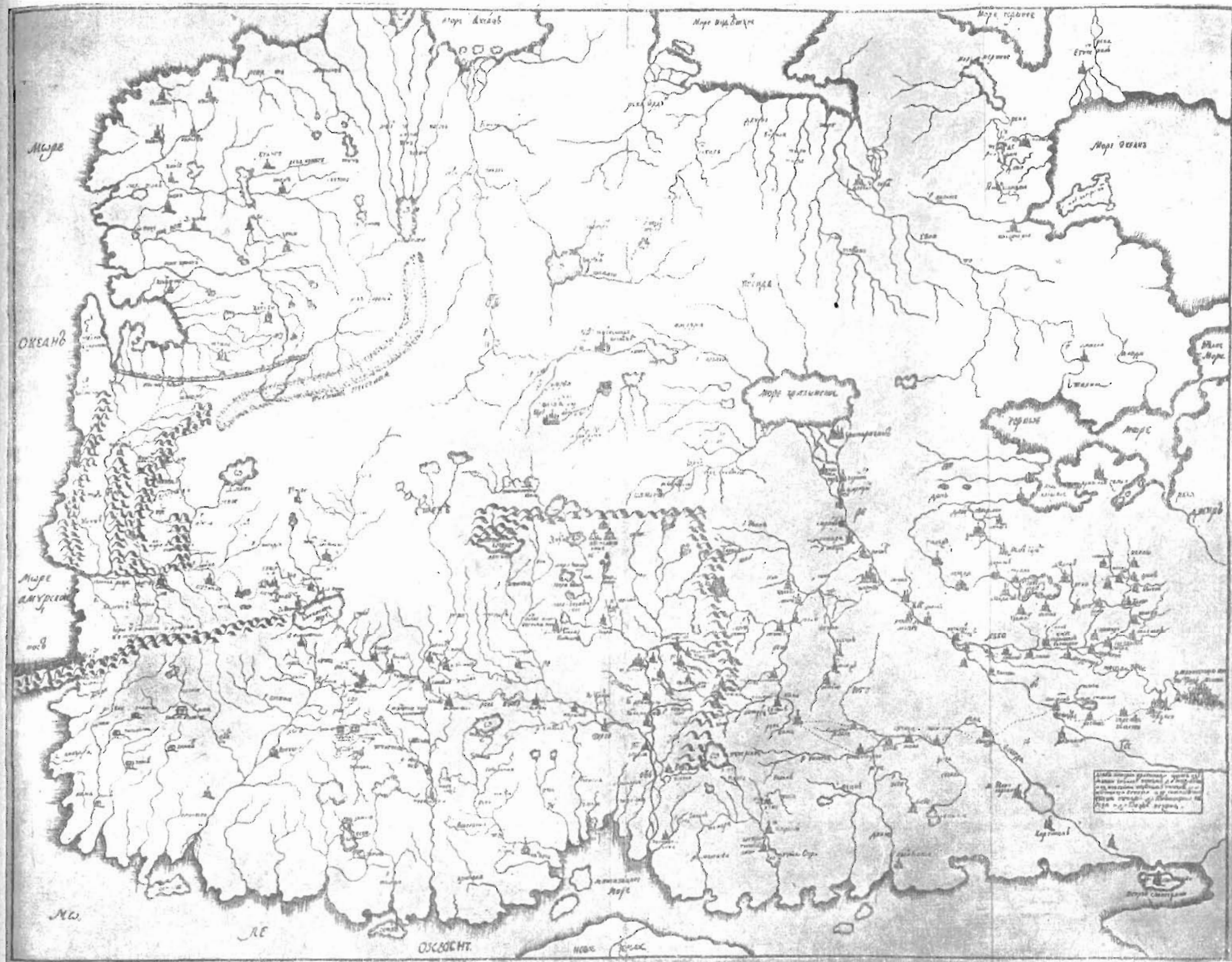
⁶ *Imago mundi*, Stockholm, 1947, IV, p. 69—70

Спарвенфельд сообщает, что он черпал свои сведения из русских карт. Карты Сибири он приобрел в России, находясь в составе шведского посольства (1684 — 1687). Расположив русские чертежи в определенном порядке, он ориентировал их по странам света. Конфигурация берега Сибири у Спарвенфельда почти ничем не отличается от очертаний в чертежах Сибири П. Годунова, чертежей 1673, 1678 и 1684—1685 годов. Единственной его заслугой является то, что он вытянул северный берег Сибири по 72-й параллели, тогда как на русских чертежах этот берег, начиная от устья реки Оленек, изображался под углом 90° по отношению к верхней рамке, причем изгиб берега Сибири начинался то в районе реки Оленек (чертеж П. Годунова), то у Колымы (чертеж Н. Спафария), то у Лены (чертеж 1684 — 1685 годов). Нельзя представить, что все три русских картографа, работавшие в одно и то же время, столь решительно расходились во мнении относительно направления береговой линии Сибири. Повидимому, такой изгиб в изображении берега вызван техническими причинами и явился лишь результатом искусственной подгонки береговой линии под рамку карты.

На карте Спарвенфельда, как и на ее русских источниках, на пути мореплавателя, решившегося пройти в Китай, не было препятствий. Следуя из Белого моря, он должен был вести свой корабль проливом Вайгач к рекам Оби, Тазу, Енисею (в устье этой реки показано два острова), далее мимо устья реки Пясины, к востоку от которой берег несколько поднят к северу, мимо Хатанги, Анабары, Оленека, Лены, Омоля, Яны, Хромы, Индигирки, Алазеи, Колымы, Ковычи (Чауна), затем вокруг вытянувшегося к северо-востоку большого полуострова и дальше к границам Китая.

Таким образом, уже на русских картах XVII века правильно изображался Северный морской путь на всем его гигантском протяжении от Европы до Дальнего Востока. Русский картографический материал позволил составить реальное представление о протяженности морского пути в Китай через Арктику. Таков один из важных результатов великих русских географических открытий XVII века.





1678 г. Карта Сибири и Китая Николая Слафария
Из сб. «Imago mundi», т. IV. Stockholm. 1947.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ИЗУЧЕНИЕ ПОЛЯРНЫХ МОРЕЙ В XVIII ВЕКЕ И В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА ПОПЫТКИ УСТАНОВЛЕНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ



РЕФОРМЫ КОНЦА XVII И ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XVIII ВЕКА И ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА

Новую главу в истории арктического мореплавания и русских географических исследований на Севере открыли реформы конца XVII и первой четверти XVIII века.

В этот период были достигнуты значительные сдвиги в развитии торговли и промышленности, созданы сильная регулярная национальная армия и военно-морской флот. Приступая к созданию армии и флота, Петр I широко использовал богатый опыт русского военного дела XVI—XVII веков и достижения Запада.

Отсталая Московская Русь превращалась в одну из сильнейших европейских морских держав, в мощную Российскую империю с «бюрократией, служилыми сословиями, с отдельными периодами «просвещенного абсолютизма»¹.

Дальнейшее поступательное развитие страны на рубеже двух столетий выдвинуло со всей остротой вопрос о выходах к морям. «Ни одна великая нация,— указывал К. Маркс,— не находилась в таком удалении от всех морей, в каком пребывала вначале империя Петра Великого. Никто не мог себе представить великой нации, оторванной от морского побережья. Россия не могла оставить в руках шведов устье Невы, которое являлось естественным выходом для сбыта продукции»². В результате длительной борьбы со Швецией и ее союзниками берега Балтийского моря отошли к России.

Вместе с тем в интересах дворянского класса были осуществлены важные социально-экономические, административные и военные реформы, способствовавшие новому подъему производительных сил. Эти реформы, направленные своим острием против вековой отсталости России, имели крупнейшее значение и для развития культуры и науки. Как выдающийся государственный деятель, Петр I ясно видел, что сохранение отсталости страны неминуемо приведет ее к положению полуколонии или колонии более развитых европейских стран. Поэтому он лихорадочно

¹ В. И. Ленин, Соч., т. 15, стр. 308.

² Secret diplomatic history of the eighteenth century by Karl Marx. London, 1899, p. 87.

строил заводы и фабрики, «не останавливаясь перед варварскими средствами борьбы против варварства»¹.

Петр I многое сделал для возвышения класса помещиков и развития нарождавшегося купеческого класса, для создания и укрепления национального государства помещиков и торговцев. Все это происходило за счет крепостного крестьянства, с которого драли три шкуры.

В первой четверти XVIII века намного увеличилось товарное производство. Процесс создания единого всероссийского рынка проходил более бурно, чем в предшествовавшее время; в недрах феодальной системы развивались процессы, приведшие в дальнейшем к возникновению капиталистического уклада, к значительному укреплению внутренних экономических связей, объединяющих отдельные области государства в одно целое.

Установление новых путей сообщения, создание торгового флота было необходимым элементом в развитии этих внутренних и внешних связей, необходимых для складывавшейся русской нации. Видное место среди них заняли мероприятия по организации морских сообщений по северным морям.

К решению этой трудной задачи Российская дворянская империя приступала с несравненно большими возможностями, чем Московская Русь, со всем тем, что создали реформы конца XVII и первой четверти XVIII веков,—морским флотом, мануфактурной промышленностью, более четкой организацией управления страной и т. д. Уже одно это поднимало освоение и изучение Севера на новую, более высокую ступень.

Исключительно важное значение для развития арктического мореплавания имела военно-морская реформа.

Создание флота сопровождалось значительным усилением России в районах Балтийского и Белого морей, Тихого океана и на Севере. Называя территориальные русские приобретения в XVI—XVII веках системой местных захватов России, «для которой было достаточно материковых земель», К. Маркс отмечал, что Петру I «для универсального наступления необходимо было море...»².

По мысли Петра I, русский флот должен был стать таким, «который бы мог и на океане и во всей Европе шествие творить, и который бы во всем был равен с прочими Европейскими государствами»³. К строительству такого флота Россия приступила с конца XVII века. Через два десятилетия был создан большой русский военный флот на Балтике, разбивший под Гангутом и Гренгамом хваленый шведский флот, возникли Донская и Беломорская флотилии.

К 1725 году Россия имела первоклассные морские силы, насчитывавшие в своем составе 48 линейных кораблей и несколько сот других судов.

Попутно с военно-морскими силами создавался торговый флот, появившийся в водах Западной Европы в начале века.

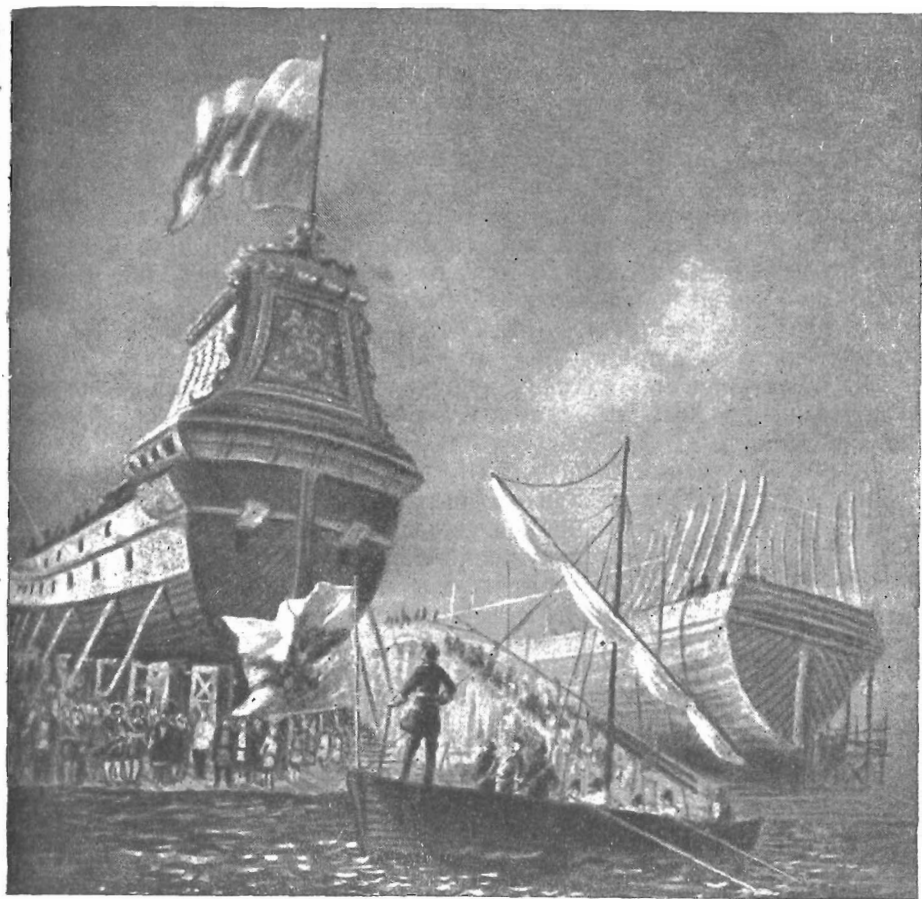
Строительство торгового флота на Севере

Русское Поморье, богатое корабельным лесом и корабельными мастерами, стало одним из важных очагов создания русского флота. Петр обратил особое внимание на север также и потому, что хорошо понимал уязвимость единственного торгового порта России — Архангельска, через который до 1717 года проходил основной поток экспортных и импортных грузов. Насущно необходимо было стать, наконец, хозяином северных торговых мор-

¹ В. И. Ленин, Соч., т. 27, стр. 307.

² Secret diplomatic History of the eighteenth century by Karl Marx, p. 87.

³ Записки русских людей, изд. Н. Сахарова, СПб., 1841, стр. 91.



Спуск на воду первого корабля в Архангельске
Из экспозиции Музея Арктики (Ленинград)

ских путей, фактически находившихся в руках купеческих компаний Англии и Голландии.

Строительство купеческих судов на Севере началось с 1694 года на Соломбальской верфи, которая несколько позднее стала выпускать и военные корабли. В 1696 году посадские архангельские люди Осип и Федор Баженины обратились к царю с просьбой позволить им основать на Вавчуге (близ Холмогор) купеческую верфь «для корабельного строения и заморского ходу»¹. В связи с отъездом царя за границу их прошение было рассмотрено только в 1700 году. Выдавая Бажениным жалованную грамоту, Петр выдвинул на первый план задачу развития русской заморской торговли, или, как сказано в документе, «чтоб на то смотря иные всяких чинов люди в таком же усердии... служили и радение свое объявляли»². В 1702 году с Вавчужских стапелей были спущены два купеческих корабля, один из которых, снабженный посольским патентом, летом следующего года вышел в море, в Западную Европу.

¹ С. Ф. Огородников. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890, стр. 125.

² Там же.

Вслед за Бажениными судоверфы на Северной Двине начали создавать и другие предприниматели. В 1707 году московский купец Иван Степанов спустил на воду корабль под названием «Св. Дионисий», который плавал в Англию. С этого времени начались регулярные рейсы русских торговых судов за границу.

В странах Западной Европы русские торговые суда издавна встречались враждебно купеческими компаниями, боявшимися конкуренции. Еще в царствование Михаила Романова ярославский купец Антон Лаптев, попытавшийся вести независимую торговлю с заграницей, был встречен бойкотом со стороны торговых компаний Голландии и Англии. Московские купцы писали царю: «Немцы, государь, говорили — для того де они у Антона товары не купили, чтоб иным русским торговым людям ездить в наши государства было неповадно»¹.

Для «устрашения» русских купцов в арктических водах появились французские военные корабли под английским флагом. Они произвели ряд диверсий.

В 1707 году семь французских военных кораблей под командованием адмирала де Фордэна напали на возвращавшееся из Лондона в Архангельск судно «Св. Петр», принадлежавшее Баженину. Судно было сожжено. Экипаж французы понуждали перейти на иностранную военную службу. Не добившись успеха, пираты отобрали у экипажа одежду и ружья и высадили людей на острове Кильдине, где их подобрали русские промышленники².

Поощряя торговую инициативу, Петр вместе с тем старался укрепить на севере позиции дворянского класса. В Поморье создавались промыслово-торговые компании, во главе которых стояла придворная знать. В начале века была образована Кольская компания князя Меншикова, в руки которой царь передал монопольные права на ведение рыбного и зверобойного промыслов. Через эти компании в Поморье шел торг с иностранцами³.

Одновременно создавался торговый флот и на Балтийском море.

Строительство военно-морского и купеческого флота на Балтике связано с созданием в устье Невы, после разгрома шведов молодой столицы петровской России — Петербурга. В первой четверти XVIII века Петербург стал крупнейшим на Балтийском море военным и торговым портом. Перенесение столицы из Москвы на север подчеркивало направление русской политики. Россия становилась крупнейшей морской державой прежде всего на севере Европы.

Новая столица поддерживала теснейшие связи с Поморьем. Почти ежегодно из Петербурга в Архангельск и из Архангельска в Петербург отправлялись вокруг Скандинавии флотилии военных и торговых судов. Многие из них сошли со стапелей поморских судоверфей. Все это содействовало оживлению арктического мореплавания. На северных морях проходили школу флотские кадры, затем принявшие участие в морских походах по Ледовитому и Тихому океанам. Редко кто из участников северных экспедиций до своей службы в Арктике не прошел школы мореплавания вдоль берегов Скандинавского и Кольского полуостровов.

Петербург на долгие годы стал центром организации и оснащения

¹ Акты Археографической комиссии, IV, № 13.

² С. Ф. Огородников. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении. СПб., 1890, стр. 140.

³ О компаниях первой половины XVIII столетия см. А. С. Лаппо-Данилевский. Русские промышленные и торговые компании в первой половине XVIII в. СПб., 1899; Э. Веберман. Китобойный промысел в России; «Известия Московского Коммерческого института», кн. II, 1914, а также гл. 17 настоящей работы.

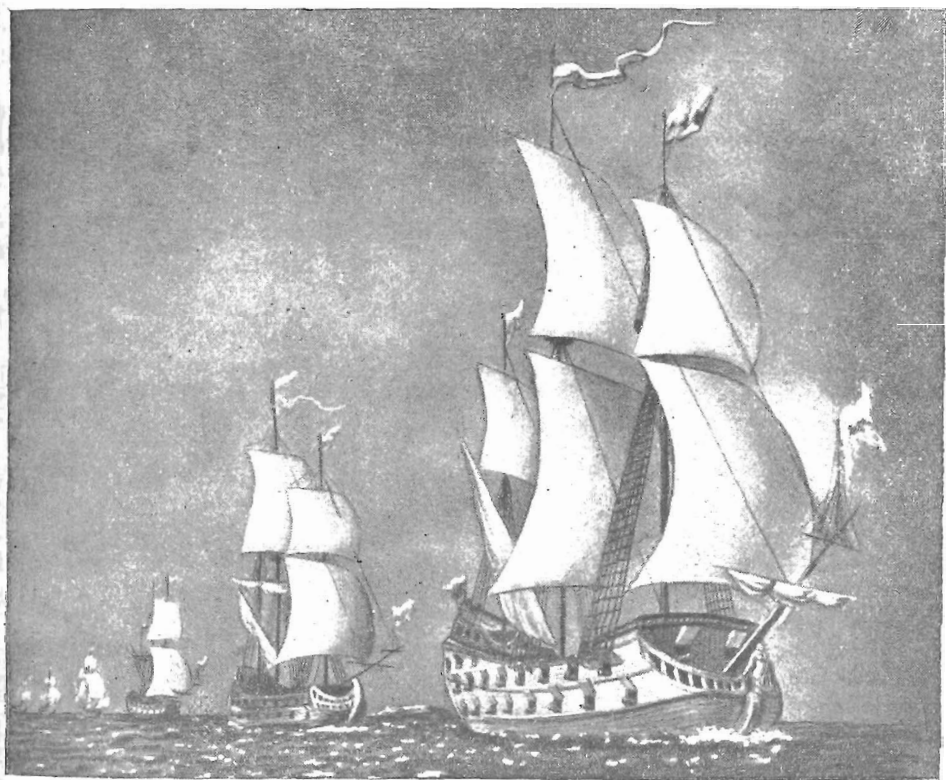
арктических экспедиций. Здесь на протяжении XVIII—XIX веков снаряжались почти все важнейшие экспедиции в северные и восточные моря. Отсюда начались такие экспедиции, как Первая Камчатская, Великая Северная, высокоширотная В. Чигагова, Биллингса — Сарычева, кругосветные плавания XIX века, экспедиции А. П. Лазарева, Ф. П. Литке, Ф. П. Врангеля, А. Ф. Миддендорфа.

Создание отечественных морских кадров

Важной стороной военно-морской реформы было создание отечественных морских кадров, значительная часть которых затем приняла непосредственное участие в описных и картографических работах на Севере и Дальнем Востоке.

Создание отечественного морского офицерского корпуса и кадров опытных моряков оказалось куда более длительным и сложным делом, чем строительство кораблей. Вначале Петр прибег к широкой вербовке офицеров за границей. Одновременно для обучения морскому искусству за границу были посланы десятка два молодых русских людей. Но все это, конечно, являлось временной мерой. Многие иностранцы служили в русском флоте ради денег, нехотя, недобросовестно выполняли свои обязанности, сознательно допускали ошибки или мирились с ними. Некоторые, тяготясь службой, вскоре бросили корабли и верфи и уехали к себе на родину. Русский флот нуждался в своем национальном морском офицерском корпусе, за организацию которого Петр принялся тотчас же после возвращения из-под Нарвы.

В 1701 году в Москве было основано первое морское учебное заве-



Флот петровской России в плавании
Из экспозиции Музея Арктики (Ленинград)

дение — «Школа математических и навигацких наук», сыгравшая выдающуюся роль в истории русского морского образования. Школа размещалась в Сухаревой башне, над Сретенскими воротами Кремля, и, по образному выражению историка, стала русскими «воротами математических наук и мореплавания». В школу шло немало добровольцев из простых людей, что, кстати, разбивает бытовавшее в Европе утверждение «о неодолимом отвращении русских к морской стихии». Среди других в эту школу одним из первых пришел учиться сын священника 19-летний Иван Федоров, впоследствии выдающийся мореплаватель, совершивший первый морской поход к берегам Северной Америки. Он проходил обучение в классе Леонтия Магницкого¹.

В школе преподавались арифметика, геометрия, тригонометрия, «диурнал», «сферика», астрономия, география и «употребление солнечных часов», а с 1714 года — «круглая геометрия». Для своего времени школа выпускала людей разносторонне образованных. Практику ученики проходили на кораблях Балтийского флота в качестве простых матросов. С 1701 по 1715 год школа подготовила и передала флоту 500 офицеров, штурманов, подштурманов, боцманов и других специалистов². Ее выпускники служили на флоте, работали на верфях, в различных флотских учреждениях.

Однако «Школа математических и навигацких наук» не стала высшим морским учебным заведением; окончившие ее нуждались в специальной теоретической подготовке. В 1715 году часть школы перевели в Петербург; на ее основе была создана Морская академия, рассчитанная на «300 персон». На самом же деле число слушателей в академии было значительно большим (в некоторые годы — до 1000 человек). В Академию принимались преимущественно дети дворян. Наиболее талантливые ее слушатели происходили из мелкопоместных дворянских семей.

В Морской академии получили образование наиболее выдающиеся полярные исследователи XVIII века: А. И. Чириков, Х. П. Лаптев, Д. Я. Лаптев, С. Малыгин, В. Прончищев, Дм. Стерлегов, Ф. А. Минин, а затем Ф. И. Соймонов, А. Нагаев, Ф. П. Врангель и др.

К концу царствования Петра Россия располагала достаточно большим морским офицерским корпусом, способным руководить одним из сильнейших в Европе военно-морских флотов.

Создание национального морского корпуса явилось одним из краеугольных камней превращения России в великую морскую державу.

Для управления морскими делами в 1717 году вместо временных адмиралтейских учреждений в Петербурге были образованы Главное Адмиралтейство и Адмиралтейств-коллегия, ставшие в XVIII веке во главе русских мероприятий по изучению морей Арктики.

Русская промышленность и полярные экспедиции XVIII века

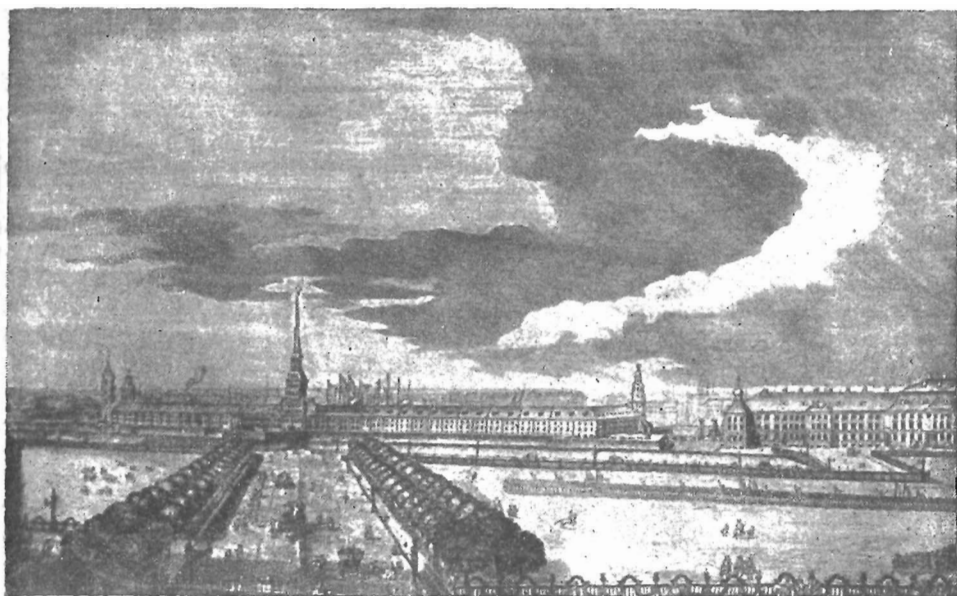
Крупнейшее значение в развитии арктического мореплавания сыграло создание русской металлургической и металлообрабатывающей промышленности, главным образом на Урале, а также в Сибири и в районах, примыкающих к Поморью.

На Урале на средства казны и частного капитала (Демидовы) возникли десятки металлургических заводов, в том числе такие, как Екатеринбургский, Невьянский, Каменский, Уктуйский, Алапаевский и др.

На Севере были расширены старинные и построены новые железоделательные мануфактуры — в Олонце, на Белоозере и в Устюге Великом.

¹ С. Елагин. Материалы по истории русского флота, III, № 354.

² Там же.



Вид Адмиралтейства в Петербурге в XVIII веке
Из коллекции Музея М. В. Ломоносова (Ленинград)

К 1725 году Россия имела 48 крупных металлургических предприятий¹, а вместе с крепостными мануфактурами их насчитывалось свыше 200. Крупные полотняные и канатные предприятия поставляли для флота парусину и канаты.

Продвижение промышленности на восток не ограничилось освоением Уральского района. Предприимчивые агенты Берг- и Мануфактур-коллегий, руководившие промышленностью страны, вскоре появились и в Сибири. Одновременно туда пришли частные предприниматели. На необъятных просторах Сибири развернулись поисковые работы. В 1704 году на реке Серебрянке (приток Аргуни) были пущены Нерчинские заводы, в 1722 году горнозаводчик Михаил Волков открыл каменноугольный бассейн, названный впоследствии Кузнецким².

Основание сибирской промышленности и расширение сети заводов на севере явились фактом исторического значения, который наложил свой отпечаток на дальнейшее развитие арктического мореплавания.

Архангельская и Онежская судостроительные верфи на реках Иртыше и Лене, в Охотске и на Камчатке, откуда выходили северные экспедиции, снабжались с уральских, поморских и сибирских металлургических заводов. Отсюда доставлялись якоря, блоки и другое корабельное оборудование. Как показывают документы Адмиралтейств-коллегии, экспедиции, базировавшиеся на Архангельск и Тобольск, приобретали металлические изделия для судов на Олонекских, Белозерских и Устюжских заводах, возникших в начале XVIII века. Это целиком относится, например, к северным отрядам Великой Северной экспедиции. Позднее заводы Казанского адмиралтейства готовили оборудование и приборы для географической и астрономической экспедиции Биллингса — Сарычева. Инженеры горной уральской промышленности, в соответствии с сенат-

¹ Е. Н. Заозерская. Мануфактура при Петре I, М.—Л., 1947, стр. 80.

² А. Зворыкин. К истории Кузнецкого угольного бассейна. «Вопросы экономики», 1948, № 3, стр. 47—55.

ским указом, сопровождали отряды Великой Северной экспедиции для геологического обследования Сибири и севера страны.

Развитие промышленности потребовало расширения транспортных коммуникаций внутри страны. Особое внимание было обращено на реки; в конце XVII века началось сооружение крупных речных каналов.

Еще в 1698 году недалеко от Царицына были начаты работы по соединению Волги и Дона, прекращенные в связи с войной со Швецией.

Рост балтийской торговли и петербургского промышленного района потребовал более тесной связи этого района с другими областями империи. В 1708 году была начата постройка Вышневолоцкой, Мариинской и Тихвинской водных систем для соединения Балтики с Каспием. С 1718 года развернулись работы по созданию обводного канала вокруг бурного Ладожского озера. В 1722 году инженер де Генин разработал проект канала Москва — Волга.

На Балтике и Белом море проводились большие работы по сооружению портов; расчищались фарватеры в Финском заливе и в устье Северной Двины.

И хотя многие из намеченных начинаний не получили и не могли получить своего завершения, они сыграли немалую роль в усилении экономической мощи феодального государства.

Расширение географических исследований

Ратуя за культурный подъем России, Петр энергично поощрял распространение просвещения и наук. Он требовал собирания «известий о всем, что природа производит в пределах империи». Им посылались экспедиции и на север — для установления возможности мореходства по Ледовитому океану, и на юг — для поисков сухопутных дорог в Индию. Эти экспедиции накопили обширные сведения по географии, этнографии, археологии и зоологии России.

Реформы в области культуры завершились созданием в 1724—1725 годах Петербургской Академии наук, много сделавшей для изучения Севера.

Крупнейшим научным мероприятием того времени явилось путешествие по Сибири доктора Даниила Мессершмидта, который в течение 7 лет (1720 — 1727) собирал и коллекционировал материалы по естественной истории, медицине, филологии, археологии и географии. В бассейне Нижней Тунгуски Мессершмидт открыл залежи графита, каменного угля и соли. После путешествия Мессершмидта появились новая карта Сибири и книга «Северная и восточная часть Европы и Азии», изданная в 1730 году по настоянию В. Н. Татищева¹.

Выходец из народа, человек широких научных знаний, Иван Кирилович Кирилов составил «Атлас Российской империи», первый выпуск которого был издан в 1734 году. На карте Кирилова много вернее, чем на всех предыдущих, нанесены контуры северных и северо-восточных берегов Сибири, а также отражено широко распространенное мнение о существовании Северо-восточного морского прохода. Кириловская карта Российской империи может считаться лучшей из известных в начале XVIII века карт Севера и Сибири.

Большое внимание Петр уделял географическим исследованиям на юге, что было связано с намерениями установить торговые связи с отдаленными азиатскими странами.

На первом плане стояла проблема отыскания пути в Индию, о богатствах которой рассказывали чудеса. Послу в Персии Артемию Вольт-

¹ См. А. И. Андреев. Труды и материалы В. Н. Татищева о Сибири. «Советская этнография», 1936, № 6, стр. 94.

скому Петр еще в 1715 году наказывал «проведать, какие где в море Каспийское реки большие впадают и до которых мест по тем рекам можно ехать от моря, или нет ли какой реки из Индии, которая бы [впала] в сие море». Петра интересовало: «каким способом в тех краях купечество Российских подданных размножить и нельзя ли через Персию учинить купечество в Индию»¹.

В 1718 году военное ведомство снарядило экспедицию для поисков сухопутных дорог в Индию. Во главе ее был поставлен князь Бекович-Черкасский. Кроме всего прочего, ему наказывалось «проведать о устье помянутой Дарьи (Аму-Дарья.— М. Б.) реки, куда она своим устьем вышла».

Экспедиция Бековича-Черкасского, как и снаряженные после нее экспедиции Бухгольца, Лихарева и Унковского, собрали обильный материал по Средней Азии. Бекович-Черкасский заснял северный и восточный берега Каспийского моря, опись его в дальнейшем закончили гидрографы Федор Иванович Соймонов и Верден².

Развитие внешней торговли

На протяжении первой четверти XVIII века были достигнуты весьма значительные успехи в области расширения внутренней и внешней торговли, о которой Петр I говорил что она «является обладательницей судьбины человеческого рода».

Принципы меркантилизма, которым строго следовал Петр, требовали обеспечения активного торгового баланса. Вывоз товаров к концу первой четверти века вдвое превысил ввоз (вывозилось товаров на 4238 тысяч рублей, ввозилось — на 2126 тысяч рублей). В основном внешняя торговля осуществлялась через балтийские порты — Ригу, Нарву и Петербург. Молодую столицу России ежегодно посещало от 200 до 300 кораблей.

Оживилась торговля со Средней Азией, а после подписания Нерчинского трактата (1728) — с Китаем, хотя этому в немалой степени препятствовали таможенные барьеры и правительственные монополии. В 1704 году, желая сосредоточить в одном месте таможенный контроль, правительство приказало купцам для поездок в Сибирь пользоваться только верхотурской дорогой. Это распоряжение весьма отрицательно сказалось на сообщениях Поморья с Сибирью морским путем. В 1753 году граф П. И. Шувалов писал Сенату, что поморы истолковали указ 1704 года как новое запрещение ходить морем в реки Обь и Таз. Указы, так или иначе ограничивавшие частную инициативу, издавались на протяжении всего XVIII века. И все же в XVIII веке азиатская торговля приобрела большое значение.

В первые же годы нового века получил большое развитие русско-китайский торг через Кяхту. По подсчетам Е. П. Силина, только за 1702 — 1707 годы кяхтинский торг принес казне дохода в виде пошлин на сумму свыше полумиллиона рублей³.

Вместе с тем сибирское купечество устанавливало тесные связи с китайскими торговцами в обход казенных торговых форпостов. Сибиряки сбывали в Китай пушные товары, крупный и мелкий рогатый скот и покупали чай, серебро, шелк, фарфоровую посуду, продававшиеся на внутреннем русском рынке втридорога.

¹ А. И. Заозерский. Экспедиция на Мадагаскар при Петре Великом. «Россия и Запад», Пг., 1923, стр. 101.

² См. К. И. Шифрановский. Рукописные карты Каспийского моря Ф. И. Соймонова. «Географический сборник», № 3, М.—Л., 1954; А. П. Соколов. Описи Каспийского моря с начала XVIII века по настоящее время. «Записки Гидрограф. деп.», 1852, ч. 10.

³ См. Е. П. Силин. Кяхта в XVIII в., Иркутск, 1947, стр. 18.

Развитию азиатской торговли серьезно препятствовали плохие дороги или, правильнее сказать, бездорожье. Естественно, что со стороны государства, державшего торговлю в своих руках, всячески поощрялись проекты использования морских и речных путей, открытие которых, казалось, сулило крупные выгоды.

Выше уже отмечались попытки разведать торговые пути в Индию. Прямых речных дорог найти туда не удалось, а сухопутные дороги оказались опасными из-за непрекращающихся войн между среднеазиатскими феодальными ханствами, по территории которых они проходили. Была сделана попытка установить торговые связи с Индией через южные моря. Летом 1724 года намечалось отправить экспедицию под командованием вице-адмирала Вильстера на Мадагаскар, а затем в Индию, чтобы склонить Великого Могола к тому, чтобы «с Россией позволил производить коммерцию и иметь с ним договор, которые товары потребны в Россию, также и какие в его областях товары из России надобны суть»¹.

Узнав о неудаче шведов, пытавшихся пройти в Индию тем же путем, Петр отменил экспедицию в южные моря. После этого южный морской путь был надолго отставлен.

Тем более привлекали Петра северные варианты пути в Индию.

В обследовании Северо-восточного прохода, непосредственно прилегающего к русской территории, Россия не встретила конкурентов. И хотя на этом поприще не было достигнуто крупных успехов, но и то, что удалось сделать, заслуживает серьезного внимания.

Проекты поисков Северного морского пути первой четверти XVIII века и попытки их осуществления

Один из первых проектов морской торговли России с Китаем через полярные моря, в частности через реку Обь, выдвинул А. А. Курбатов². Н. Павлов-Сильванский датирует проект А. А. Курбатова 1721 годом, но, повидимому, он разработан значительно раньше, так как к указанному времени Курбатов закончил составление своего плана государственных преобразований. Возможно, что проект написан в годы пребывания А. А. Курбатова в должности архангельского вице-губернатора (1711—1714)³, когда автору представились широкие возможности познакомиться с северным краем. Будучи любознательным человеком, он сразу же обратил внимание на природные ресурсы Севера. В 1711 году по ходатайству Курбатова Сенат направил в Запечорский край экспедицию под начальством мастера Зубкова для исследования серебряных залежей, о которых в народе ходили упорные слухи⁴. При Курбатове была налажена по морю регулярная связь Архангельска с пустозерским гарнизоном и предприняты меры к развитию арктического мореплавания.

В своем проекте А. А. Курбатов предлагал:

¹ А. И. Заозерский. Экспедиция на Мадагаскар, стр. 91—102.

² Н. Павлов-Сильванский. Проекты реформ в записках современников Петра Великого, 1897, стр. 47—57.

³ А. А. Курбатов происходил из крепостных видного русского дипломата графа Б. П. Шереметьева, с которым в 1697—1698 годах предпринял поездку в Италию и на остров Мальту. Вернувшись на родину, он подал Петру I проект введения гербовой бумаги, что повышало доходы государства. За это предложение он был освобожден из крепостных крестьян и произведен в дьяки Оружейной палаты. Широко образованный, умный и энергичный человек привлек к себе внимание царя. В 1711 году Курбатов был послан в Архангельск в чине вице-губернатора с приказом заботиться прежде всего о создании флота (Русский биографический словарь, СПб., 1903, стр. 583).

⁴ Петр Великий на Севере, СПб., 1907, стр. 47.

1) послать «вернонадежных людей» увидеть, возможно ли реками Обью и прочими сыскать и учинить ход в тамошнее море, ради употребления торгов с Хиною (Китаем. — М. Б.) и Япониею и ради проводывания тамошних государств и всяких народов, подобно, как сыскана Камчатка»¹;

2) в случае обнаружения морского пути заложить поблизости от моря гавани и верфи, «где б возможно было строить морские, приличные тамошнему морю суды»;

3) поиски Северо-восточного морского прохода производить силами «искусных навигаторов» или двух старших морских офицеров с командами, придав им учеников инженерных войск. Кроме того, экспедиции озаботиться о переписи сибирских народностей — «ясачных людей» и, выявив злоупотребления властей, сурово наказать виновных.

В проекте Курбатова вопрос о северной морской трассе ставился в неразрывной связи с общим ходом государственных преобразований, а проект морского пути мыслился как одна из реформ народного хозяйства. Обращает на себя внимание то, что вслед за изложением соображений о возможности морского судоходства по северному пути А. Курбатов большое место уделял доказательствам необходимости развития горнорудного дела в Сибири и строительства там железоделательных, оружейных и артиллерийских заводов.

Неизвестно, ответил ли Петр I на «пункты» А. Курбатова, но что они оказали на него определенное влияние, представляется бесспорным; Курбатов касался самых живых струн его политики.

Имеются довольно глухие сведения о попытках в те же годы, возможно, не без участия самого А. Курбатова, завязать морские связи Поморья с Обью. Об этом в 1734 году командиру Обского отряда Великой Северной экспедиции Д. Л. Овцыну сообщили кочевавшие в районе Обской губы ненцы, когда судно Овцына было остановлено льдами в устье губы. Ненцы из рода карачей Мачт Тудулясов и Хайло Неленгеев говорили Д. Л. Овцыну: «К тому де месту (остров Белый, устье Обской губы. — М. Б.), где промысел имеют самое белуг, приходило из Пустоозера назад тому лет з двадцеть торговое судно, а при том де был из нас самоедин Адамосюпроев, роду сейзинчей, с товарищи, который и ныне жив»². Прошло ли судно дальше на восток или вернулось назад, Овцыну узнать не удалось, но сам факт плавания не вызвал у него сомнений, о чем он и доложил Адмиралтейств-коллегии. Таким образом, около 1712—1713 годов кто-то из пустоозерских или мезенских купцов, возможно, при поощрении вице-губернатора А. Курбатова, решился на смелый шаг — на открытие морского пути в Китай и достиг некоторого успеха, дойдя до Обской губы.

В 1713—1714 годах проект плавания северными морями из Архангельска в Китай и Японию выдвинул Федор Степанович Салтыков.

Происходил Ф. С. Салтыков из старинного боярского рода; вместе со своим отцом, тобольским воеводой, с 1690 по 1696 год прожил в Сибири, где имел возможность близко познакомиться с условиями жизни на севере. Затем он учился за границей, где получил звание мастера корабельного дела. Вернувшись на родину, он работал на Олонецкой верфи, проявил себя горячим сторонником реформ; в 1711 году был послан Петром с секретной миссией в Англию и Голландию для закупки кораблей. Ф. С. Салтыков скончался в 1715 году в Лондоне, а незадолго

¹ Н. Павлов-Сильванский. Ук. соч., стр. 55—56.

² ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, л. 59. Рапорт Овцына Адмиралтейств-коллегии от 10 апреля 1735 г.

перед смертью составил известные свои «Пропозиции», пересланные Петру I¹.

Проект Ф. С. Салтыкова поражает широтой замысла. В нем предлагалось отправить одновременно «не очень большие морские суда» из Архангельска, Березова, реки Лены и от Святого Носа с целью описи, «по тому берегу от ходу морского, от Двинского устья до Обского устья, а от Обского до Енисейского, а от Енисейского до Ленского и до последнего речного устья, которое обшется удобное близ Амура реки»². Морские отряды экспедиции должны были описать «по берегам и на море устья рек, как они найдут, и в тех реках глубину и течение воды, какого образа на дне, и на какой ширине и длине (широте и долготе. — М. Б.) и на какой румб какое ни есть знатное место, дерево, гора, строение или сим подобное лежит, и расстояние их, и какая там клима». Мореплаватели должны были отыскивать гавани и примечать удобный для строительства кораблей лес, стараться открыть новые острова, «какой ширины и длины и какие на них сыщутся люди».

Одним словом, проект Ф. С. Салтыкова являлся программой Великой Северной экспедиции.

Ф. С. Салтыков был глубоко убежден, что открытие и освоение северной морской трассы под силу только России «и никому иному». Стараюсь заинтересовать Петра планом морских походов на севере, он обратил его внимание на распространенные тогда в Европе слухи о месторождениях серебра в японских владениях.

Ф. С. Салтыков подчеркивал трудности освоения северного пути, «но, — заключал он, — без них (трудностей. — М. Б.) никакое дело не происходит». Развивая планы изучения Севера, Ф. С. Салтыков смотрел далеко вперед.

Не менее интересен и другой проект того же Ф. С. Салтыкова. Он касался использования отдельных участков северных морей. В этом проекте Ф. С. Салтыков выступал с более зрелыми, обоснованными, а самое главное, реальными для того времени планами.

В главе 21 своих «Пропозиций» Ф. С. Салтыков предлагал «в Сибири, на устьях Оби реки, также на устье реки Енисея и в Мангазеи, на Лене и на прочих устьях сибирских рек учинить на взморье и на море рыбные промыслы, бой моржей, такожде и китов»³. Для соленья и сушения рыбы, вытапливания сала он проектировал постройку специальных заводов. Высоко отзываясь о рыбных богатствах полярных морей, Ф. С. Салтыков предполагал снабдить сибирской рыбой русский рынок, для чего наметал организовать перевозку ее через Обь, Иртыш, Каму и Волгу. В тех же предложениях Ф. С. Салтыков обращал внимание царя на необходимость развития китобойного промысла у берегов Шпицбергена.

Об установлении морских связей через Север с Китаем и Индией высказывался и сам Петр. По свидетельству Нартова, незадолго до своей смерти он заявил ему: «Худое здоровье заставило меня сидеть дома; я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, т. е. о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию. На сей морской карте проложен путь, называемый Аниан, проложен не напрасно. В последнем путешествии моем (имеется в виду, поездка Петра в Париж в 1717 г. — М. Б.) в разговорах слышал я от ученых людей, что такое обретение возможно. Ограждая отечество безопасностью от неприятеля, надлежит стараться находить славу государ-

¹ Н. Павлов-Сильванский. Ук. соч., стр. 11—17.

² Там же, стр. 32.

³ Там же, стр. 28.

ству через искусства и науки. Но будем ли мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались обыскать берегов Американских»¹.

Капитан Джон Перри, бывший на русской службе и неоднократно выдававший Петра, также свидетельствует, что в 1719 году он сам слышал, как царь выражал намерение послать людей с целью снять верную карту страны, «чтобы определить, есть ли возможность кораблям проходить мимо Новой Земли в Татарском (Карском. — М. Б.) море на восток от реки Оби, где было бы можно строить корабли для отправления к берегам Китая, Японии и прочее»².

Следует, конечно, иметь в виду, что позднейшие авторы не раз приписывали Петру I высказывания, которых он не делал. Но то, что в первой четверти XVIII века мысль Петра работала в направлении изучения северных морей, подтверждается многими другими достоверными фактами.

Показательны попытки Петра I привести в исполнение некоторые из представленных ему проектов использования Северо-восточного морского прохода.

Недавно о снаряжении в 1720—1721 годах полярной экспедиции по отысканию морского пути на восток от реки Оби сообщил профессор А. И. Андреев³.

Данные об экспедиции содержатся в докладной записке французского полномочного министра при Петербургском дворе Кампредона, помеченной декабрем 1721 года⁴. Рассказывая о мероприятиях Петра I по развитию русской внешней торговли, Кампредон писал: «Недавно царь послал туда (в устье реки Оби. — М. Б.) людей, сведущих в мореплавании, географии и астрономии, для исследования: судоходно ли с этой стороны Ледовитое море в известное время года, есть ли там порты и нельзя ли их устроить. В последнем случае царь велит построить корабли, приспособленные к плаванию по этому морю, по которому, если оно судоходно, можно не более как в два месяца доплыть до берегов Японии, тогда как англичане и голландцы, вынужденные совершать для этого кругосветное плавание, употребляют полтора года. Из порта, устроенного в устье Оби, можно вполне безопасно, легко и недорого перевозить товары в Москву, Архангельск и в Петербург морем или сушею, зимою в санях. Полагаю, что лица, посланные для исследования этого берега, в настоящее время уже вернулись или, во всяком случае, уже прислали письменный отчет (доклад) о нем».

А. И. Андреев считает участниками этого замечательного плавания геодезиста П. Чичагова, составителя ландкарты Тобольской провинции, и купца Петра Миллера, обрусевшего голландца, владельца крупных железоделательных заводов в Туле. Современники называли Петра Миллера «мужем искуснейшим в исследованиях по географии, истории и древностям российским». Он являлся автором не сохранившейся карты Сибири. По словам И. Н. Делиля, Миллер был купцом, который изъездил всю Азию.

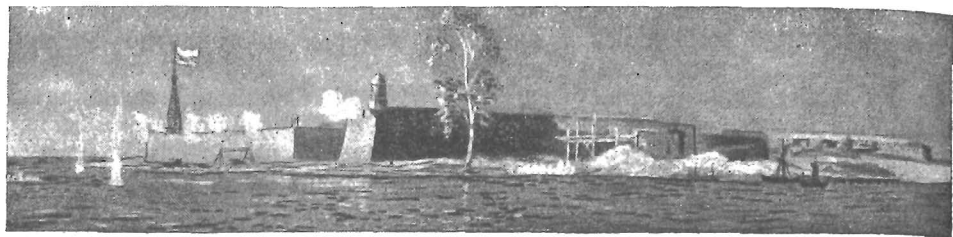
Экспедиции из устья Оби не удалось пройти вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Но труды ее не пропали даром: на карте Севе-

¹ Л. П. Майков. Рассказы Нартова о Петре Великом. «Записки Академии наук», т. 67, кн. 2. Приложение № 6, СПб., 1892.

² Дж. Перри. Состояние России при нынешнем царе, М., 1871, стр. 40—41.

³ См. А. И. Андреев. Экспедиции на восток до Беринга (в связи с картографией Сибири первой четверти XVIII века). «Труды Историко-архивного института», 1946, № 3.

⁴ Сборник Русского исторического общества, т. 40, стр. 422—423.



Оборона Новодвинской крепости против нападения шведской эскадры в 1705 году
Из экспозиции Музея Арктики (Ленинград)

ра, составленной при жизни Петра и изданной в 1727 году в Амстердаме, показана Тазовская губа с множеством мелких островов, сведения о которых могли быть собраны только во время работ этой экспедиции¹.

Строительство оборонительных сооружений на Севере

К числу значительных мероприятий, принятых на Севере в петровское время, относится строительство оборонительных сооружений. С первых же дней вооруженной борьбы за выход к морю Север оказался слабо защищенным флангом громадного русского фронта. Созданная здесь еще при Иване Грозном система оборонительных укреплений, сыгравших в свое время заметную роль при защите Поморья, теперь пришла в негодность; к тому же она не отвечала возросшим требованиям военного искусства. Предстояло создать новые укрепления, достаточно мощные, чтобы сдержать неприятеля и дать ему отпор.

Еще в дни осады Нарвы, предвидя угрозу с севера, Петр отдал архангельским властям распоряжение приступить к постройке в низовьях Северной Двины каменной крепости «для приходу швейских (шведских. — М. Б.) военных кораблей и ратных людей»². Крепость строили посадские люди и крестьяне. К 1705 году она была готова. Но еще до этого выявилась необходимость принять срочные меры, чтобы уберечь северные земли от иноземного нашествия. В устье Двины были поставлены четыре батареи, вооруженные 30 пушками, проходы в реку загородили затопленными старыми кораблями, по берегу послали сильный стрелцкий конвой. Из Холмогор в Колу, Пустозерск, Сумский, Мезенский, Кемский остроги и Соловецкий монастырь архангельский воевода направил дополнительные наряды³. Сам город Архангельск был приведен в оборонительное положение: вдоль Гостиного двора выставлено 100 пушек и пищалей, в город введено два полка.

Неприятеля не пришлось ждать долго. Шведы под предлогом китобойного промысла у берегов Гренландии направили в русские арктические воды четыре больших военных корабля, два фрегата и яхту. Захватив у реки Сосновец помора промышленника Ивана Рябова, они стали требовать, чтобы он показал им фарватер. В Северную Двину суда вошли под английским торговым флагом. Понимая опасность, грозившую родному городу, Рябов посадил шведские корабли на мель, что и решило исход авантюры. Разгорелся непродолжительный, но горячий бой. Швед-

¹ Histoire genealogique des Tartars. Amsterdam, 1727, p. 221.

² С. Ф. Огородников. Ук. соч., стр. 129.

³ Н. Голубцов. Новодвинская крепость. Сб. «Петр Великий на Севере», СПб., 1907, стр. 50—71.



Подвиг Ивана Рябова
Картина художника М. А. Канеева. Из экспозиции Музея Арктики (Ленинград)

ская эскадра была рассеяна. Часть ее ушла в море, фрегат и яхту захватили архангелогородцы¹.

Опасаясь повторного прихода неприятельских кораблей, Петр лично прибыл в Архангельск. Но тревога оказалась напрасной. Шведы больше о подобных авантюрах не помышляли.

В последующие годы Новодвинская крепость стала достаточно эффективным укреплением. В XVIII и первой половине XIX века она не раз приводилась в состояние боевой готовности. В 1720 году, когда на Беломорье собирались напасть англичане, для отпора неприятелю было приказано обнести Гостиный двор Архангельска палисадами, укрепить бруствер и поставить пушки на башнях крепости².

Помимо Новодвинской крепости, мощные укрепления были созданы в Коле. Встал вопрос о защите и более отдаленных русских владений в Арктике. Были отданы приказы принять меры к защите проходов в Карском море. С этой целью, как сообщает Н. Витсен, Петр решил построить крепости в Югорском Шаре и на Новой Земле³. С постройкой этих крепостей правительство рассчитывало ввести контроль за морскими и сухопутными походами поморов в Сибирь и Карское море. Этот контроль с 1619 года несли команды Пустозерска и Березова, но он был малоэффективным.

Обращает на себя внимание то, что в выписках академика А. Гамеля из старинных архивных книг, без ссылки на источник, есть указание на составленный в начале XVIII века Федором Гордоном чертеж Новой Земли⁴. Известно, что Гордон был человеком военным. Его поездка на Новую Землю, несомненно, была связана с планами постройки крепости. Однако в литературе не осталось даже намека на какую-либо новоземельскую экспедицию того времени.

Тем интереснее, что в Архиве военно-морского флота недавно обнаружен документ, который, повидимому, имеет прямое отношение к рассматриваемому вопросу. Речь идет о письме из Архангельска в Петербург корабельного мастера и автора известной карты Сибири Елизария Исбранда, совершившего в свое время выдающееся путешествие в Китай. В этом письме, посланном 2 сентября 1705 года из Архангельска Петру I, между прочим, как о хорошо известном царю деле, говорится: «А шняв корабль по твоему великого государя указу велено отдать господина губернатора Александра Даниловича Меншикова кумпанейщику его Степану Копьеву, и тот шняв корабль, имя его словес «Меркуриус», пришел из Новой Земли августа в 27 день в добром здравии назад»⁵. Возможно, что в дальнейшем удастся обнаружить дополнительные материалы об этой экспедиции на Новую Землю, но и сейчас ясно, что она относится к лету 1705 года, т. е. к году составления Федором Гордоном чертежа Новой Земли. Повидимому, оба эти события тесно связаны между собой; возможно, что Федор Гордон был начальником экспедиции на «Меркуриус».

К вопросу об устройстве крепости на Новой Земле Петру пришлось вернуться в 1714 году в связи с проектом Ф. С. Салтыкова. В этом проекте предлагалось построить укрепления на Новой Земле и на острове Вайгач с тем, чтобы «для проезжих всех кораблей [установить] пош-лины на приклад, как в Зунде, на Ост-зее, или как в Стреции и Гишпа-

¹ С. Ф. Огородников. Ук. соч., стр. 129—133.

² «Петр Великий на Севере», стр. 158.

³ N. Witsen. Nord Oost Tartarye. Amsterdam, 1705.

⁴ ЛОИИ, ф. Рукописи акад. Гамеля, оп. 175 дополнит., карт. XIII и XIV, № 10, стр. 48.

⁵ ЦГАВМФ, ф. Приказы Военно-морского флота, д. 41, л. 204 об.

нии, от чего государству будет великая прибыль в пошлинах и купечестве». Подобные же крепости, по мысли Ф. С. Салтыкова, надлежало завести на сибирских берегах и на острове против устья Амура, т. е. на Сахалине¹.

Итак, преобразования первой четверти XVIII века, глубоко задевшие все сферы хозяйственной и политической жизни страны, нашли сильнейший отзвук на Севере. Несмотря на свою классовую ограниченность, эти преобразования превращали Россию в одну из крупнейших морских и сухопутных держав мира. Толчок, который они сообщили исследованиям в северных морях, сыграл важную роль в развитии последующих работ в Арктике.

¹ Н. Павлов-Сильванский. Ук. соч., стр. 11—12.



ГЛАВА 15

СУХОПУТНЫЕ И МОРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ АЗИИ С НАЧАЛА XVIII ВЕКА ДО ВЕЛИКОЙ СЕВЕРНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

В первой четверти XVIII века с Колымы и Камчатки был отправлен ряд экспедиций, в задачу которых входило отыскание морских путей и обследование крайнего северо-востока Азии. Снаряжение этих экспедиций было связано со многими трудностями. На Северо-Востоке мало было деятельных, активных сил, способных снаряжать такие экспедиции. Морские пути на тысячи верст отстояли от населенных пунктов. Суровый арктический климат и ледовитость морей Северо-Востока отнюдь не способствовали развитию мореплавания.

Береговая линия Северо-Востока образует вместе с северным берегом Аляски гигантское полукружье. В начале XVIII века не было полной ясности, имеется ли разрыв в этом береговом массиве, есть ли пролив, которым возможно пройти из Северного Ледовитого океана в Тихий. Хотя плавание Семёна Дежнева не оставляло сомнений в существовании такого пролива, однако о подвиге Дежнева знали немногие. Вместе с тем задачи дальнейшего развития промыслов и торговли в северной части Тихого океана и продвижения к берегам Аляски выдвинули вопрос о поисках морских путей на Северо-Востоке с еще большей силой, чем в прошлом веке. Все это и обусловило повышенный интерес к проблеме крайнего Северо-Востока.

Характерной особенностью северо-восточных экспедиций начала XVIII века было переплетение задач научного исследования с социально-политическими задачами.

Первые шаги феодального государства, направленные на продвижение к берегам Америки и открытие островов в Ледовитом океане, относятся к началу нового века. Как отмечалось выше (см. главу 11), в грамоте якутскому воеводе Траурнихту Петр I наметил широкую программу поисков новых, еще не объясаченных народов, по слухам, живущих на островах Ледовитого и Тихого океанов. Претворение этой программы в жизнь по традиции было поручено казачьему гарнизону Якутска. Из грамоты видно, что Петр собирался открыть торговлю с новыми наро-

дами и приказал «накрепко» узнать, какие в этих краях имеются богатства и товары. Интересовали Петра I также сообщения о месторождениях на островах серебряных и медных руд.

К организации северо-восточных экспедиций сибирские власти приступили в 1710—1711 годах. Из опубликованных в «Памятниках Сибирской истории XVIII века»¹ документов видно, что в это время было предпринято несколько полярных походов.

Поиски островов к северу от Яны, Индигирки и Колымы

Участовавшие в этом походе казаки Иван Зеркальник, Афанасий Троицкий и Кирило Журавлев показали, что «шли де они из Зашиверского устья, прошел де он, Данило, с товарищи до Большой реки... и тут мелкой, и шли де они с великою нуждою, на себе суды тянули, а погода была все встрешная, прижимная, в ходу нам не дал господь пути, во многих местах за погодую и за мелями много было стоянок, и потому судами не могли до Ковымского устья дойти». Оставив Бусорманова «у моря на лайде, против Канковы устья — на сухом берегу, в Чукоцкой земле» (кочевые чукчи в те времена доходили до реки Алазеи.— М. Б.), казаки с трудом добрались до Нижнеколымска. Бусорманов же с шестью товарищами снова отправился на море и, «не признав Колымского устья, прошел де он, Данило, с товарищи до Большой реки... и тут де его, Данило, с товарищи побили шалаги и чукчи». Под Большой рекой, очевидно, следует иметь в виду реку Большую Бараниху.

Почти одновременно с Бусормановым, ссылаясь на распоряжение царя, якутский воевода направил устьянскому приказчику сыну боярскому Ивану Львову (автору известного чертежа Северо-Востока) специальный наказ о «проведывании с великим прилежным радением про острова»³. Львову предписывалось обследовать остров, якобы лежащий против устья Яны, а приказчикам других зимовий (Колымского, Индигирского и Алазейского) — «ведомость учинить», выслав на устье своих рек казаков для поисков новых островов.

В 1712 году Иван Львов для поисков островов послал на собаках верхоянского приказчика Меркурия Вагина и «вожа» Якова Пермякова с 11 казаками. Одновременно из Нижнеколымска по направлению к Чукотскому Носу на судне вышел казак Василий Стадухин⁴.

Вагин и Пермяков⁵ достигли Святого Носа и вскоре оказались на первом Ляховском острове. «И на том острову,— рассказал участник похода Алексей Дементьев,— олени и песцы есть, а иного зверя никакого нет». Дементьев сообщил, что с первого острова он видел

¹ Книги I и II, СПб., 1882—1885.

² Памятники Сибирской истории XVIII века, кн. II, стр. 527—528. О Бусорманове упомянуто в работе В. Ю. Визе «Русские полярные мореходы» (М.—Л., 1948, стр. 31), где его плавание ошибочно отнесено к 1710 году.

³ Памятники Сибирской истории, кн. II, стр. 504.

⁴ Там же, стр. 1—21, 504—506.

⁵ Яков Пермяков принадлежал ко второму поколению якутских казаков, отцы которых открывали Лену. Он был в родственных связях с семьей Ивана Реброва. На казачью службу поступил после 1670 года, когда в составе отряда десятника Сорокумова посылался в морской поход на реку Колыму (ЦГАДА, ф. Якутская приказная изба, б/№ (1768), на 95 л., л. 41). К 1678 году Пермяков возвратился на Лену, где вместе с сыном С. И. Дежнева Любимом поручился за молодого казака Павла Параманова (ЛЮИИ, ф. Якутские акты, кн. 13, ст. 21, сст. 113). Летом 1685 года в отряде торговых и служилых людей ходил с Колымы на Лену. До этого служил в Анадырском остроге (ЛЮИИ, ф. Якутские акты, к. 37, ст. 5, сст. 13).

землю, принятую Яковым Пермяковым за «пар морской». Из-за недостатка собачьего корма и продовольствия экспедиция вынуждена была вернуться к Катаеву кресту (район реки Хромы).

Руководители экспедиции настаивали на продолжении работ, но часть казаков, напуганная тяготами полярного похода, восстала; Пермяков и Вагин были убиты. Таким образом, эта экспедиция ограничилась посещением первого Ляховского острова, что, повидимому, было сделано впервые.

Казаки Василий Стадухин (он имел задание идти «с Колымы реки вниз... на море острова проводывать») отправился в плавание с 8 служилыми людьми и 14 промышленниками. Первоначально экспедиция задумывалась более значительной, но нижеколымский приказчик Яков Мохначевский не дал Стадухину казенного судна, и 29 человек команды вынуждены были вернуться в Верхнеколымск, к месту снаряжения экспедиции.

Купив судно на свои средства, Василий Стадухин вышел в море, но от мыса Баранов Камень повернул назад «от непроходимых льдов»¹. Примечательно, что позднее в этом же месте льды преградили путь экспедиции И. Биллингса.

Плавание В. Стадухина оказало некоторое влияние на картографию Колымского приморского района. После него на карты вблизи устья Колымы стали наносить далеко вынесенный в море мыс — «Нос непроходимый»².

В своей «скаске» В. Стадухин сообщил любопытные сведения о состоянии полярного судостроения того времени. От В. Стадухина, сына знаменитого морехода и землепроходца XVII века, помнившего лучшие времена плаваний на больших судах-кочах, не укрылось то, что в результате прекращения промыслов мореплавание и судостроение на Колыме замерло и, в частности, здесь перевелись кочевые мастера. Кочи, писал он, «на Колыме сделать некому, никто не знает, и таких кочевых мастеров нет». Его судно, ходившее в море, явно не отвечало условиям арктического плавания. По длине оно едва достигало 5 сажений, оснащено было ровдужным парусом и деревянным якорем с привязанным к нему камнем. На обратном пути это суденышко почти развалилось — «конопать выбило», так что путешественники «мало не погибли и голодной смертью не померли»³.

Неудача первых экспедиций не приостановила дальнейших работ.

В 1714 году приказчики рек Яны и Колымы отправили в море на встречу друг другу еще два отряда: с Яны — отряд Алексея Маркова, с Колымы — Григория Кузякова.

Марков ходил на собаках с 15 марта по 3 апреля, но безрезультатно: «На том Святом море земли никакой не нашли», — писал Марков воеводе Я. А. Елчину. К северу от Яны отряд продвигался по торосистому льду 7 суток. Поиски, начатые с реки Хромы, расстроились из-за недостатка продовольствия и собак⁴.

О походе Кузякова к северо-западу от Колымы известно немного. Г. Ф. Миллер во время пребывания в Якутске слышал от местных жителей, что Кузяков ходил в море, но успеха не имел⁵.

Как бы подводя итог этим неудачным походам Якутская воеводская канцелярия в 1715 году в наказе отправленному на Анадырь дворянину Степану Трифонову писала, что «мореходы кроме льдов ничего не видали»⁶.

¹ Памятники Сибирской истории XVIII в., II, стр. 505.

² См. карту у А. В. Ефимова. Ук. соч., стр. 121.

³ Памятники Сибирской истории, II, стр. 505.

⁴ Там же, стр. 69—70.

⁵ Г. С п а с с к и й. «Сибирский вестник», ч. 16, 1821, стр. 51.

⁶ А. С г и б н е в. Исторический очерк главнейших событий в Камчатке (1650—1856 гг.). «Морской сборник», 1869, № 4, стр. 93.

Позднее, уже около 1720 года промышленник Иван Вилегин вместе со своим товарищем Санкиным отправился по льду к северо-востоку от реки Чукочьей и в конце дня достиг первого Медвежьего острова, на котором путешественники обнаружили следы давнего пребывания людей — старые юрты и места стоянок.

Выше отмечалось, что русские мореходы, посетившие Медвежий острова в годы открытия Колымы, застали там первых обитателей — чукчей, переселившихся сюда из алазейской тундры¹. Их становища и обнаружил Вилегин.

В 1724 году для обследования Медвежьих островов был послан сын боярский Федор Амосов, утверждавший, что он лично видел остров, лежащий против Яны и Индигирки. Правдиво ли это утверждение — установить трудно. Во всяком случае Ф. Амосов мог слышать об островах, например, от Вагина или от своего отца Амоса Михайлова, долгое время служившего на Яне и Индигирке, и от своего брата Андрея, устьянского приказчика.

Вначале Федор Амосов вышел в поход из Нижнеколымска на судне, но, встретив сплоченные льды, вернулся назад. В ноябре он повторил поход, на этот раз на собаках, и достиг «Копаева жилища», откуда вернулся спустя 23 дня. На острове Федор Амосов видел «старые земляные юрты; а паки в них жили люди, и куда сошли — неизвестно»². По словам Амосова, эта земля находится в дне езды от реки Чукочьей, на ней есть высокие горы, заметные даже с материка, а ее берег можно обойти за один день. Иными словами, Амосов побывал на первом Медвежем острове. Этим и ограничились поиски новых островов, предпринятые силами казаков и промышленников. Из-за плохой подготовки и мизерных средств, которые отпустила казна на организацию этих экспедиций, они оказались почти безрезультатными.

Более успешной, повидимому, была попытка открыть морской путь с Лены на Камчатку. К сожалению, мы не располагаем какими-либо подробностями об этой экспедиции, кроме свидетельства двух документов неодинаковой достоверности.

Безвестная морская экспедиция начала XVIII века с Лены на Камчатку

Об успешном морском путешествии с Лены на Камчатку, относимом к началу века, говорит в своем рапорте Адмиралтейств-коллегии от 30 декабря 1745 года Мартын Шпанберг, участник Великой Северной экспедиции. Ссылаясь на документы Якутской воеводской канцелярии, Шпанберг писал, что на Камчатку «в давно прошедших годах от Якутской канцелярии отправлены были мелкие суда с людьми, которые уже обратно в Якутск не возвращались. И мнимо есть, что оные кругом вышеупомянутого Святого (Чукотского.— М. Б.) носа обходили»³. Это указание о плавании «мелких судов» не относится к походу С. И. Дежнева, как может показаться с первого взгляда. Во-первых, экспедиция С. И. Дежнева отправилась с Колымы, а не с Лены; во-вторых, целью похода С. И. Дежнева были поиски реки Анадырь, а не Камчатки, о которой тогда еще не знали; в-третьих, Шпанберг хорошо знал о находке Миллером в 1736 году документов о плавании С. И. Дежнева.

Шпанберг явно писал о другом морском путешествии, сведения о котором проникли даже в картографию. Выше упоминалась изданная

¹ И. С. Вдовин высказал предположение, что чукчи переселились на Медвежий острова с востока и лишь потом перешли в алазейскую тундру (см. И. С. Вдовин. Расселение народностей С.-В. Азии во второй половине XVII и начале XVIII в. «Известия ВГО», т. 76, 1944, вып. 5, стр. 255). Вряд ли такое предположение верно.

² Г. Спасский. Ук. соч., стр. 53.

³ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 48, лл. 717—722.

в 1727 году в Амстердаме в томе VIII «Recueil des voyages au Nord» карта Сибири, составленная неизвестным русским автором по приказу Петра I. На этой карте крайний Северо-Восток изображен в виде большого полуострова, оканчивающегося мысом «Сар Суетои нос». По другую сторону узкого пролива нанесена «Большая Земля», а в проливе — ряд мелких островов. На Чукотском полуострове имеются две надписи: «чукчи» и «шелаги». К западу от Чукотского полуострова обозначены река Колыма, три колымских зимовья, река Омолон, а к юго-западу — река Анадырь и Анадырский острог. Автор карты относительно правильно показал речную сеть Северо-Востока. На карте этого весьма осведомленного географа против Чукотского Носа (мыс Дежнева. — М. Б.) имеется следующая интересная запись: «Русские, выйдя из Лены и других рек к осту от Лены, прошли здесь на своих судах, направляясь торговать с камчадалами». Надпись эта ни в чем не расходится с показаниями Шпанберга и тем самым подтверждает, что кто-то из якутских торговцев с разрешения воеводской канцелярии благополучно прошел за Шелагский и Чукотский мысы и прибыл на Камчатку. То, что русские суда вышли «из Лены и других рек к осту от Лены», надо понимать как указание на зимовку экспедиции, которой не удалось совершить плавание к намеченной цели в одну навигацию.

Какими путями эта карта попала за границу и была там издана еще до плавания Беринга, остается пока неизвестным. Надо надеяться, что дальнейшие розыски подтвердят глухие сведения о морской экспедиции с Лены на Камчатку, предпринятой в первой четверти XVIII века.

Большой Камчатский наряд снаряжение крупной правительственной экспедиции, так называемого Большого

Камчатского наряда, под командованием якутского воеводы полковника Я. А. Елчина. Возникла эта экспедиция в связи с тем, что в извлечениях из допросов якутских казаков, персланных в 1716 году в Сенат из Сибирского приказа, подтверждались сведения о наличии на Северо-Востоке больших островов. Одновременно и Я. А. Елчин обратился к правительству с просьбой организовать для обследования Камчатки и Чукотки специальную экспедицию, так как операции малыми и только местными силами не давали желаемых результатов. Сенат согласился с предложением Елчина. 19 декабря 1716 года сибирский губернатор князь Гагарин выдал Елчину инструкцию, в которой предлагалось: 1) обследовать Камчатку, Чукотку и Корякскую землю; 2) объяснить население вновь найденных островов, установить с их жителями торговые сношения; 3) построить остроги и 4) из устьев рек Колымы и Анадыря снарядить экспедиции в Ледовитый и Тихий океаны.

Экспедиция была организована большим размахом: на ее снаряжение, кроме готовых материалов и продовольствия, ушло 11 325 рублей. В Москве, Tobольске и других городах Сибири Елчин принял 200 служилых людей и 21 человека офицерского и унтер-офицерского звания. Большие трудности встретились при перевозке грузов в Охотск через Алдан, Маю, Юдомский крест и реку Урак.

Основное внимание Елчин уделил организации походов в Охотское море. На север он выслал лишь небольшие отряды. Вскоре, однако, Елчин был вызван в Петербург, а его помощники создали в делах полнейшую неразбериху. К 1720 году Большой Камчатский наряд распался. Отряды, посланные на поиски островов из устьев рек Колымы, Индигирки и Яны, встретив непроходимые льды, вернулись назад¹.

¹ О большом Камчатском наряде см. А. В. Ефимов. Из истории великих русских географических открытий, М., 1950, стр. 145—152.

Наибольшую активность проявил мореход Прокопий Нагибин, направленный Елчиным в Анадырь для похода оттуда на Чукотку. Узнав о близости Аляски, он пытался предпринять туда путешествие. Нагибин выстроил на Анадыре судно на свои средства. Выйдя в море, отважный мореход не смог достичь Берингова пролива. Вскоре он погиб в схватке с чукчами¹.

Отдельные отряды экспедиции Елчина побывали на Камчатке и посетили Шантарские острова.

Неудача Большого Камчатского наряда убедила правительство в необходимости более серьезной подготовки любого подобного предприятия. Задачу открытия и присоединения «новых земель» на Тихом океане можно было решить только путем отправления из центра крупных, специально снаряженных экспедиций, которые могли бы обеспечить обследование, картирование и изучение новых территорий. Одной из задач таких экспедиций было развитие меновой торговли, а также увеличение прибылей верхушки дворянства. Руководителям экспедиции настоячиво предлагалось «соблюдать настоящий государственный интерес», под которым разумелись практические нужды дворянской абсолютистской империи.

Надо напомнить, что дворянская абсолютистская империя остро нуждалась в пополнении казны для проведения активного курса внешней политики и подавления усилившейся крестьянской антифеодальной борьбы против крепостнического государства. В связи с этим резко усилилась эксплуатация местного населения в восточных и южных владениях империи. Ответом на это явились народные восстания. Они начались в Поволжье, Приуралье, Башкирии.

Особенно грабительский характер носила колониальная политика царизма в Сибири, на Камчатке и Чукотке.

Походы казаков на Камчатку и Чукотку, начавшиеся в XVIII веке с целью поисков новых островов и «землиц» встретили сильнейшее сопротивление со стороны местного коренного населения, ранее присоединенных к России территорий. В 1707—1711 годах на реке Большой восстали камчадалы, в 1714 году — коряки, осадившие Алканский и Олюторский остроги. Чукчи, теснимые со всех сторон русскими казаками и попавшими в русское подданство юкагирами, повели ответное наступление, особенно на землю коряков. Нередко чукчи выступали зачинщиками восстаний камчадалов и коряков против царской администрации. Надо иметь в виду, что жившие родовым строем чукчи имели у себя в XVIII веке довольно властную верхушку, которая, захватив в свои руки оленьи стада, лучшие оленьи пастбища и ловли на побережье, эксплуатировала основное население чукотских племен; эта родо-племенная знать, боясь прихода русских, всячески разжигала вражду между чукчами и русскими и выступала организатором военных походов на соседние земли.

Дальнейшее продвижение на Северо-Восток диктовалось, таким образом, важными и неотложными политическими интересами. Направляя экспедиции к берегам Чукотки и Северной Америки, Сенат и морское ведомство требовали от них составления описаний морских берегов, разведки удобных гаваней, выяснения численности обитавших там племен — одним словом, детальной разведки, подготовлявшей укрепление позиций царизма на Северо-Востоке. Независимо от целей царизма итоги работ этих экспедиций благодаря мужеству и таланту русских моряков и уче-

¹ См. А. Сгибнев. Большой Камчатский наряд. «Морской сборник», 1868, № 12, стр. 138.

ных оказались весьма плодотворными в смысле изучения и картографирования северо-востока Сибири и полярных морей. Они доставили ценнейшие материалы по географии земель, прилегающих к Чукотскому и Берингову морям, к крайнему участку Северо-восточного прохода.

Первая Камчатская экспедиция

Северо-восточная экспедиция 1725—1730 годов, известная под названием Первой Камчатской, снаряженная по прямому наказу Петра I, положила начало но-

вому этапу русских открытий на Северо-Востоке.

Нужно отметить, что в тот период особый политический интерес приобрел вопрос о существовании пролива между двумя континентами, на одном из которых утвердили свою власть западно-европейские державы. Особую заинтересованность в выяснении вопроса о существовании этого пролива проявляла Франция, владевшая частью Канады.

Заинтересованность Франции в отыскании пролива к северу от ее владений в Канаде проявилась еще во второй половине XVII века, когда французские колониальные власти организовали ряд экспедиций в расчете найти «озера или реки, через которые были бы возможны сообщения с южным морем, отделяющим континент от Китая»¹. Такие экспедиции, искавшие способ сообщения между южными и северными морями, продолжались и в конце XVII века. По Утрехтскому договору 1713 года, которым завершилась война за «испанское наследство», Франция вынуждена была отдать своей сопернице Англии район Гудзонова залива, т. е. потерять значительную часть территории Канады. Неудивительно, что после 1713 года Франция еще более настойчиво продолжала поиски путей на севере. Она, естественно, проявляла большой интерес к всевозможным шагам, которые предпринимались в этом направлении другими державами, в том числе Россией, боясь утверждения последней на тех территориях, которые она считала своими. В случае открытия пролива французское правительство, очевидно, намеревалось объявить своей землей всю территорию, лежащую к востоку от пролива. О существовании Аляски тогда еще не знали. Вот почему французская Академия наук во время посещения Петром I Парижа в 1717 году, выражая интересы влиятельных колониальных групп, обратилась к нему с предложением организовать французскую экспедицию в пролив², на что Петр ответил уклончиво, пообещав выяснить силами русских военных моряков, существует ли этот пролив на самом деле³.

6 января 1725 года Петр I вручил В. Берингу собственноручно написанную инструкцию. Напомним ее текст.

«1) Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами.

2) На оных ботах (плыть.— М. Б.) возле земли, которая идет на Норд и по чаянию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки.

3) И для того искать, где она сошлась с Америкой, и чтоб доехать до какого города Европейских владений или, ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него, как оной кюст называют, и взять

¹ Э. Лависс и А. Рамбо. Всеобщая история, т. VI, М., 1899, стр. 857—859.

² Histoire de l'Academie royale des Sciences, 1720, pp. 181—182

³ Об особом интересе французской Академии к вопросу открытия пролива между Сибирью и Америкой см. Hinz. Peter's des grossen Anteil an der Wissenschaftlichen und Künstlerischen Kultur seiner Zeit, Breslau, 1933.

на письме и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюды»¹.

Помощниками начальника экспедиции В. Беринга Адмиралтейств-коллегия назначила лейтенантов Алексея Ильича Чирикова и Мартына Петровича Шпанберга. В экспедицию, кроме того, направлялись: гардемарин (затем мичман, автор «Юрнала» путешествия) Петр Чаплин, мореходы архангелогородцы Кондратий Мошков и Бутин, геодезисты Федор Лужин и Потулов, дворяне Алексей и Иван Шестаковы, братья Афанасия Шестакова и другие, всего 33 человека².

Начальником экспедиции был назначен Витус Беринг, датчанин по происхождению, поступивший на русскую службу во время массовой вербовки иностранных офицеров во флот, производившейся по заданию Петра адмиралом Крюсом. Выбор его на этот пост произошел, по свидетельству современников, случайно. Адмиралтейств-коллегия поставила Беринга во главе важного мероприятия по рекомендации того же Крюкса (являвшегося с 1717 года вице-президентом Адмиралтейств-коллегии), ввиду того что Беринг «в Ост-Индии был и обхождение знает».

О Беринге известно, что он действительно в 1703 году плавал в Ост-Индию рядовым матросом. Но сведения эти недостаточно ясны. В делах Архива Военно-морского флота имеется документ, свидетельствующий о родственных связях Беринга с семьей голландского купца Якова Лунда, т. е. о связях Беринга с голландской торговой буржуазией, которая вела торговлю с Ост-Индией и Россией³. Сам адмирал Крюкс, датчанин по происхождению, находился в тесном контакте с голландскими и французскими политическими кругами, в частности с голландским посольством при Петербургском дворе, что легко устанавливается из донесений нидерландских резидентов⁴. Таким образом, назначение Беринга в экспедицию на Тихий океан, где Голландия имела свои интересы, соответствовало планам Амстердама, пристально следившего за действиями России на Дальнем Востоке.

Сам В. Беринг был весьма близок к голландской дипломатической миссии в Петербурге. Неудивительно, что голландский посол раньше и подробнее других знал о снаряжении Камчатской экспедиции и особо

¹ Л. С. Берг. Открытие Камчатки..., стр. 83. Отмечая, что поиски пролива были одной из главных и определяющих задач Первой Камчатской экспедиции, Л. С. Берг поставил в прямую связь вопрос о поисках пролива с домогательствами французской Академии наук, выдвинувшей в 1717 году перед Петром I проект посылки в пролив французской экспедиции. Л. С. Берг тонко подметил, что снаряжение Камчатской экспедиции находилось также в связи с тем интересом, который проявлялся к проблеме Аннанского пролива за границей, в частности со стороны Лейбница. Критики так называемой «географической» версии, которую поддерживал Л. С. Берг, не смогли удовлетворительно показать, почему же Петр I в инструкции Берингу главное место отвел необходимости поисков «кюста» Америки и выяснению вопроса, «сошлась ли азиатская земля с Америкой».

² См. В. Вахтин. Русские труженики моря. Первая морская экспедиция Беринга для решения вопроса, соединяется ли Азия с Америкой. СПб., 1890, стр. 2. Здесь опубликованы выписки из «Юрнала бытности в Камчатской экспедиции мичмана Петра Чаплина» и донесения капитана Беринга. Описание путешествия дается в основном по этим документам, с привлечением подлинных журналов Чаплина и Чирикова (ЦГАВМФ, ф. Гидрографии, д. 124), частично уже использованных профессором А. И. Андреевым в статье «Экспедиция В. Беринга». О первой Камчатской экспедиции см. В. Берх. Первое морское путешествие Россиян. СПб., 1823; А. С. Полонский. Первая экспедиция Беринга 1725—1729 (записки Гидрографического департамента, 1850, XVIII стр. 535—556); Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, М.—Л., 1946, стр. 83—115.

³ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 24, л. 1284.

⁴ См. донесения голландских резидентов за 1705—1733 годы. (ЛОИИ, ф. Голландские резиденты).

отмечал в своих донесениях Беринга¹. Вместе с тем и результаты экспедиции также довольно скоро стали известны голландской миссии. Во всяком случае перед вторичным отправлением на Камчатку в апреле 1733 года В. Беринг нанес визит голландскому послу барону Зварту и передал ему копию русской карты Северо-Востока. Об этом посол сообщал хранителю секретных бумаг Генеральных Штатов Нидерландской республики 5 мая 1733 года:

«На следующий день после того, как я имел честь отправить Вам мое последнее письмо, датированное 28 апреля, господин капитан-командор Беринг выехал отсюда на Камчатку. Перед своим отъездом он нанес мне визит, на который я не смог ответить контр-визитом. По этому случаю господин Беринг предложил мне, при условии, что я воспользуюсь ею осторожно, копию карты, которую он составил во время своего последнего путешествия в эти области. Так как карта русская, я попытаюсь вставить в нее имена голландские и тогда буду иметь честь, господин гриффер, переслать ее Вам»².

Можно не сомневаться, что эта карта была переслана в Голландию и, безусловно, использована западноевропейскими картографами. Что это была за карта — остается неясным. Во всяком случае подлинная карта за подписью Беринга до сих пор неизвестна. Итоговой картой экспедиции Беринга считается карта мичмана Петра Чаплина³. Возможно, что карта Беринга, которую следует искать в старинных голландских архивах, являлась более обстоятельной.

Приведенные выше данные расходятся с обычными характеристиками Беринга как человека добросовестного. Что касается его помощника по первой и второй экспедициям — лейтенанта Мартына Шпанберга, то он проявил себя как человек склочный, вздорный и деспотичного характера. Близкие к нему люди тяготились его обществом и избегали его. Даже Беринг иногда вынужден был останавливать своего зарвавшегося помощника. В делах Сената особой секретности хранится донос на Шпанберга штурмана его судна Матвея Петрова, обвинявшего его в умышленной подделке данных шканечного журнала при плавании 1738 года к берегам Японии⁴. По показаниям Петрова, Шпанберг силой заставил его изменить первоначально указанную в журнале широту Японских островов. Петров доказывал, что Шпанберг виновен в блуждании русских судов у берегов Японии во время похода летом 1739 года. Дубель-шлюпка «Надежда» под командованием лейтенанта Валтона оказалась брошенной на произвол судьбы, в то время как сам Шпанберг скрылся со своим кораблем в тумане⁵. Этот донос был отвергнут Сенатом, но вопрос о виновности Шпанберга до сих пор остается открытым.

Наиболее деятельным и знающим человеком в руководстве экспедиции был Алексей Ильич Чириков.

¹ ЛОИИ, ф. Голландские резиденты, № 70, л. 18 об.

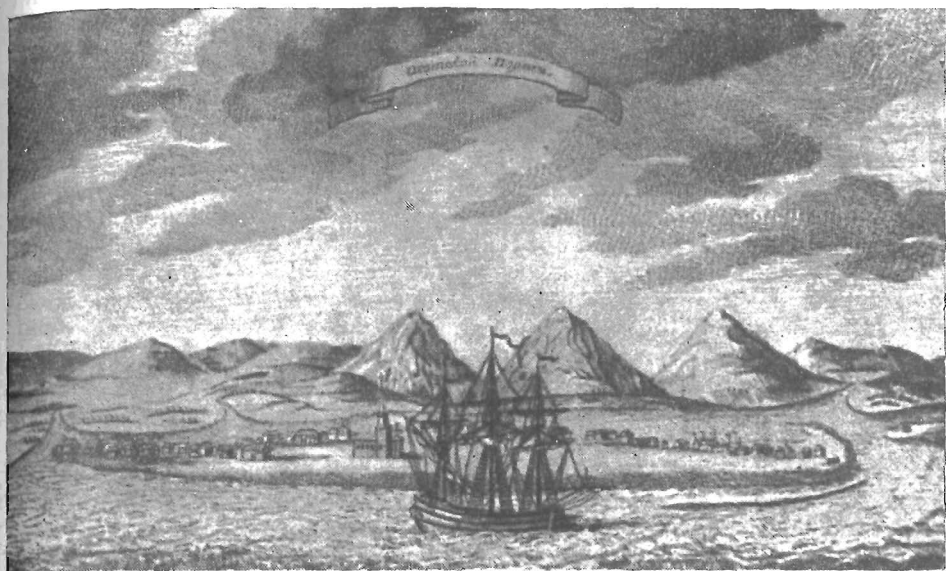
Донесение резидента Вильда отправлено из Петербурга 6 февраля 1725 года. 2 марта того же года он снова сообщал об экспедиции Беринга (там же, лл. 25—26).

² ЛОИИ, ф. Голландские резиденты. Донесения Зварта. Перевод сделан мной.

³ А. В. Ефимов. Из истории великих русских географических открытий, М., 1950, стр. 168.

⁴ ЦИАЛ, ф. 1341, д. 25.

⁵ Обычно считается, что Валтон ушел от судна Шпанберга (см. Л. С. Берг. Открытие Камчатки, стр. 179). Петров приводит веские данные виновности Шпанберга. Он пишет: «И он, капитан Шпанберг, был ближе к ветру, а упомянутый лейтенант Валтон с «Надеждой» ниже к ветру». Оставив «Надежду» в тумане и условившись ждать ее до определенного срока, Шпанберг нарушил условие, выйдя в море раньше этого срока. «Шпанберг, — пишет Петров, — отойдя от «Надежды», стал стрелять из пушек, но сам не позволил сбавить парусов. А дубель-шлюпка ходит тише судна капитана Шпанберга».



Охотский порт в середине XVIII века
Из книги С. П. Крашенинникова «Описание земли Камчатки», т. I, СП-б, 1786

Окончив в 1722 году Морскую академию, он в течение трех последующих лет преподавал в школе гардемарин, из которой выпустил 142 человека. Чириков отличался скромностью и огромной работоспособностью¹. Во время работ экспедиций на Дальнем Востоке он проявил себя отличным организатором и крупным ученым. Он был человеком глубоко преданным родине, умевшим постоять за ее честь.

Остальные офицеры, унтер-офицеры и матросы выказали в самые трудные периоды работы Камчатской экспедиции незаурядную смелость, отвагу и находчивость.

Участники экспедиции отправились из Петербурга 25 января 1725 года. 7 февраля в Вологде их настигла весть о смерти Петра I. Из Вологды через Тотьму, Устюг Великий, Сольвычегодск, Крайгородок, Соликамск, Туринск и Тюмень экспедиция прибыла в Тобольск. Дальнейший путь шел по Иртышу и Оби до Маковского острога, оттуда по суше к Енисейску. По Верхней Тунгуске экспедиция шла на речных судах. 5 августа после пятимесячного непрерывного путешествия прибыли в Илимск, где зазимовали. Весной, построив в Усть-Куте 15 речных судов и 14 лодок, направились дальше в Якутск двумя партиями. По свидетельству путешественников, Якутск насчитывал тогда 200 дворов, разбросанных вдоль берега Лены на протяжении полутора верст.

Далее экспедиции предстоял трудный путь через Алдан, Маю, Юдомский Крест и Улью на Охотск. Для связи с Охотском пользовались также зимним трактом через Оймекон, но и этот путь был нелегким.

¹ См. С. Елагин. Материалы, IV, стр. 521—522. В последнее время обнаружено несколько новых документов об этом выдающемся мореплавателе. См. А. В. Ефимов. Из истории великих русских географических открытий, стр. 269—284.

Биограф Чирикова В. А. Дивин в своих работах не до конца использовал Архив военно-морского флота, где имеются интересные данные о Чирикове. См. В. А. Дивин. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков, М., 1949; В. А. Дивин, А. И. Чириков — замечательный русский мореплаватель и ученый. Стенограмма публичной лекции, М., 1950; В. А. Дивин. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков, М., 1953.

Поручив своим помощникам доставку грузов и людей, сам Беринг отбыл в Охотск налегке. Перевозки продолжались почти год. В жестокую распутицу и в лютые морозы участники экспедиции, привлекая местное якутское и эвенкийское население, везли продовольствие, снаряжение, такелаж, якоря, порох, свинец, пушки. К апрелю 1727 года все необходимое, наконец, лежало на складах Охотска, где строилось судно «Фортуна». На этом судне Беринг вместе со Шпанбергом в конце августа отправился на Камчатку. Чириков с Чаплиным пересекли Охотское море на лодье, проводя по пути наблюдения за высотой солнца и склонением компаса. Пройдя от Охотска 1051 версту, лодья прибыла в Большерецк, где стала на зимовку.

Отсюда, несмотря на бездорожье, Беринг решил доставить грузы в Нижнекамчатск на расстояние около 900 верст. Куда проще было бы переправить грузы морем, но Беринг запретил это делать. Из Большерецка в Нижнекамчатск грузы доставлялись на собаках, силами камчадалов. Снабжение продовольствием было сдано на откуп местным купцам. Они повысили ясак до двойной нормы, брали с камчадалов взятки. Ряд исследователей справедливо отмечает, что тяготы и поборы, связанные с доставкой грузов и обслуживанием Камчатской экспедиции, явились одной из главных причин восстания камчадалов 1731 года.

В апреле 1728 года в Нижнекамчатске в присутствии всей команды было заложено еще одно судно — бот длиной 60 футов. Спущенный на воду 9 июня, он получил название «Св. Гавриил».

13 июня 1728 года «Св. Гавриил», подгоняемый попутным ветром, вышел в море, держа курс на северо-восток к проливу между Азией и Америкой. Команда корабля состояла из 44 человек.

В первые дни отряд встретил множество китов, «на которых кожа пестрая», сивучей и моржей¹. 29 июля миновали устье реки Анадыря; 1 августа «Св. Гавриил» вошел в большой залив, впервые обследованный летом 1660 года отрядом Курбата Иванова. Этот залив был назван заливом Креста². Попытки пристать к берегу окончились неудачей, так как везде встречался каменистый прирывной берег. 5 августа, испытывая большую нужду в питьевой воде, Беринг привел судно в другой залив, названный заливом Св. Преображения. Но и здесь положение было не лучше. Всюду к морю спускались скалистые горы и обрывы. Наконец, 7 августа мичману Чаплину с восемью матросами удалось пристать к берегу на карбасе и налить 22 бочки свежей воды, текущей с горы. Заодно Чаплин обследовал бухту и обнаружил покинутые чукотские жилища. Не ограничившись разведкой, Чаплин заснял залив³.

¹ В. Вахтин. Ук. соч., стр. 55.

² Беринг, как и его современники, присваивал неизвестным и не отмеченным на прежних картах местам названия по имени тех святых, в день которых эти места были открыты. (См. В. Берх. Ук. соч., стр. 44). «Св. Гавриил» пришел в залив в день «воздвижения животворящего креста», почему залив и получил название Креста.

³ См. Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, стр. 88; А. В. Ефимов. Ук. соч., стр. 168. 28 августа произошла первая встреча экспедиции с чукчами. Чаплин рассказывает о ней так: «В 7 часу пополудни увидели лодку, гребущую от земли к нам, на которой сидят людей восемь. И погребли близко к боту нашему; спрашивали, откуда мы пришли и чего ради. А о себе сказали, что они чукчи. А как мы стали их призывать к судну на не на долгое время, пристать не смели. Потом высадили одного человека на пузыри, сделанные из нерпичьей кожи, и послали к нам для разговоров. И сказывали нам, что живет их, чукочь, на берегу многолюдно, и сколько земли простирается в восточную сторону, не знают; а про русских де людей давно слышали, а Анадырь река от них на запад» (Вахтин. Ук. соч., стр. 56—57).

Позднее группа чукочь подъехала к кораблю, но войти на палубу отказать. Эта встреча, по счислению Чаплина, произошла под 64°10' с. ш., недалеко от мыса Чукотского, где впервые русские побывали в 1648 и 1660 годах.

11 августа с судна на северо-северо-востоке был замечен гористый остров; он получил название острова Св. Лаврентия.

В течение всего плавания с судна аккуратно производились измерения глубин. Судя по карте, от мыса Чукотского до Северо-Восточного мыса (мыс Дежнева) «Св. Гавриил» проходил по 11—18-саженным глубинам.

Плавание от острова Св. Лаврентия до Берингова пролива не представляло ничего особенного. Заметки Чаплина до 13 августа, когда «Св. Гавриил» вошел в пролив, предельно кратки.

В тот же день под 65°30' с. ш. Беринг созвал в кают-компании офицеров, чтобы решить вопрос о дальнейшем плавании. По всему видно, что сам он твердо решил возвращаться обратно на Камчатку. На совете мнения резко разошлись. Кроме Беринга, за возвращение высказался Шпанберг, который доказывал, что «мы пришли в вышеозначенную ширину, и на Чукоцкой земле нет гавани, дров для топления, где мы можем охранять себя в такое зимнее время, каково случится в здешней параллели; також и люди немирные и не осведомились, сколько мы до сих пор мест обсервовали и какой ратерад, не ведаем». Идя навстречу противникам возвращения, к числу которых принадлежал Чириков, Шпанберг предложил следовать на север до 16 августа, до 67° с. ш., а затем повернуть назад.

Против этих предложений возражал А. И. Чириков. Обращаясь к начальнику экспедиции, он резко заявил: «Понеже известия не имеет, до которого градуса ширины из Северного моря, подле восточного берега Азии, от известных народов Европейским жителям бывали; и по оному не можем достоверно знать о разделении морем Азии с Америкой, ежели не дойдем до устья реки Колымы или до льдов — понеже известно, что в Северном море всегда ходят льды — того ради надлежит нам непременно, по силе данного Вашему благородию указа, подле земли итти, ежели не воспрепятствуют льды или не отыдет берег на запад, к устью реки Колымы, до мест, показанных в означенном Е. И. В. указе; а ежели земля будет наклоняться еще к норду, то надлежит, по 25 число сего, настоящего месяца, в здешних местах искать места, где можно зимовать, а наипаче против Чукоцкого Носа, на Земле, на которой по полученной скаске от чукоц, через Петра Татаринова, имеется лес. А ежели до означенного числа будут противные ветры, то в то время всегда искать зимой гавани»¹.

Таким образом, А. И. Чириков предложил смелый план, осуществление которого было вполне возможно и принесло бы несомненную славу русскому флоту.

Однако Беринг с этим мнением не согласился. Правда, видимо, не без воздействия А. И. Чирикова, он все же приказал идти на север. 14 августа «Св. Гавриил» находился на широте 66°41', а 16-го — 67°18' с. ш. и 167° з. д. от Гринвича. Это была самая северная точка, достигнутая в походе 1728 года; здесь Беринг, больше уже не советуясь с офицерами, отдал приказ о возвращении на Камчатку.

В литературе высказан ряд догадок по поводу этого неблагоразумного поступка Беринга. Как отметил Л. С. Берг, у Беринга еще оставалось время для похода к Колыме и условия были благоприятными для плавания — отсутствие льдов и сильных ветров².

Беринг объяснял свое возвращение боязнью нарушить данную ему инструкцию, чем мог навлечь на себя гнев Адмиралтейств-коллегии³.

¹ А. Полонский. Ук. соч., стр. 550—552.

² Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 88—89.

³ В. А. Дивин. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков, 1953, стр. 51.

Возможно, что какую-то роль сыграли и связи Беринга с некоторыми иностранными дипломатами в Петербурге. Достижение русской экспедицией Аляски (Большой Земли), на территорию которой могла претендовать Франция, союзница Голландии, позволило бы закрепить эту землю по праву первооткрытия за Россией. Это хорошо понимали офицеры Камчатской экспедиции и прежде всего А. И. Чириков. Поэтому они и не соглашались с Берингом и Шпанбергом. Именно так следует понимать запись в журнале П. Чаплина, где он от имени всех офицеров высказался против Беринга, подчеркнув, что последний принял решение о возвращении на Камчатку, не посоветовавшись с ними¹.

Беринг не сделал даже попытки хотя бы немного пройти к востоку от мыса Дежнева, что привело бы к открытию Аляски в 1728 году.

Еще М. В. Ломоносов, осуждая Беринга, писал: «Одного жаль, что, идучи обратно, следовал тою же дорогою и не отошел далее к востоку, которым ходом, конечно мог бы приметить берега северо-западной Америки»².

Таким образом, Первая Камчатская экспедиция, побывав в проливе, открытом до них С. И. Дежневым, и находясь близко к цели, по вине Беринга и Шпанберга не в состоянии была даже подтвердить существование пролива, ведущего из Тихого в Ледовитый океан. Не было получено никаких новых сведений о Большой Земле, что особенно интересно правящие круги России.

На обратном пути со «Св. Гавриила» был замечен остров, названный островом Св. Диомида (позднее было установлено, что здесь имеется группа островов).

2 сентября экспедиция благополучно вернулась на Камчатку, а следующим летом, потерпев неудачу в походе к востоку (указ Петра предписывал: «доехать до какого-нибудь города Европейских владений») Беринг привел свой отряд в Охотск. 1 марта 1730 года начальник экспедиции с небольшой группой офицеров вернулся в Петербург, где безуспешно пытался доказать, что им якобы установлено раздельное существование двух континентов. Адмиралтейств-коллегия отказалась признать за Берингом честь открытия пролива.

Адмиралтейств-коллегии Беринг передал журналы путешествия и карту³.

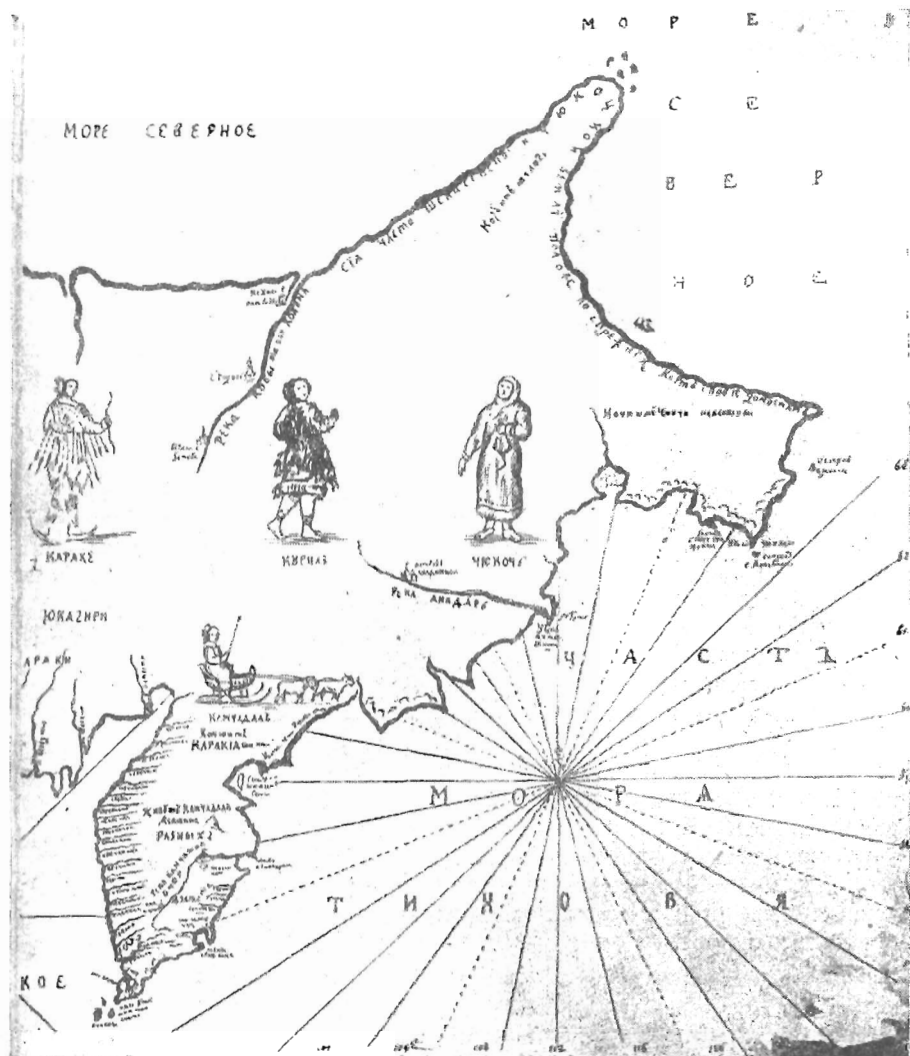
Результаты Первой Камчатской экспедиции не удовлетворили Сенат и Адмиралтейств-коллегию; с их точки зрения, экспедиция в очень слабой степени помогла исполнению «настоящего интереса» Российской империи на Дальнем Востоке. В особенности они были недовольны тем, что Беринг не смог побывать на Большой Земле (Аляске) и тем самым закрепить эти территории за Россией. Вместе с тем к 1729 году выяснилась неудача экспедиции Шестакова (см. ниже), с которой Беринг должен был действовать заодно.

¹ В. Вахтин. Ук. соч., стр. 57.

² М. В. Ломоносов. Полн. собр. соч., т. VI, Изд. АН СССР, 1952, стр. 451.

³ Журнал бота «Св. Гавриил» до настоящего времени не обнаружен, причем неизвестно, велся ли он вообще. Не являлся ли им журнал, веденный Чаплиным? Сам Беринг, как командир экспедиции, по уставу не был обязан вести журнал; его вели штурманы, а в отсутствии их, как случилось и в этот раз, — мичманы или геодезисты.

Копия карты Первой Камчатской экспедиции попала в руки иезуитов, которые переслали ее в Польшу, откуда она перекочевала в Париж, где была немедленно издана (в 1735 году в томе 4 «Описания Китая» Дю Хальда, стр. 452). А. В. Ефимов опубликовал эту карту по копии Чаплина, сохранившейся в плохом состоянии (см. А. В. Ефимов. Ук. соч., стр. 168).



1729 г. Деталь итоговой карты Первой Камчатской экспедиции (лист III)
ГУ ВМС, Архив древних карт, № 229. Опубликовано Л. Багровым

И все же, несмотря на ряд неудач и ошибок, Первая Камчатская экспедиция благодаря настойчивости и самоотверженности русских моряков выполнила большую научную работу. Она собрала целные этнографические материалы, составила основанную на достоверных данных первую карту восточного побережья Чукотки, определила широты и долготы крайних северо-восточных областей. Точность астрономических наблюдений Камчатской экспедиции высоко оценил английский мореплаватель Джеймс Кук, побывавший в Беринговом проливе в 1778 году. Кук писал: «Я должен воздать справедливую похвалу памяти почтенного капитана Беринга; наблюдения его так точны и положение берегов означено столь правильно, что с теми математическими пособиями, какие он имел, нельзя было сделать ничего лучше. Широты и долготы его определены так верно, что надобно сему удивляться». С этой оценкой Джеймса Кука нельзя не согласиться, с той лишь оговоркой, что определения

широт и долгот на «Св. Гаврииле» производили А. И. Чириков и П. Чаплин. Хвала и честь этим замечательным офицерам!

Первая Камчатская экспедиция собрала много ценных сведений о жизни, быте и обычаях сибирских народностей¹.

В обобщении результатов Первой Камчатской экспедиции участвовала Академия наук. На это уже было указано В. Ф. Гнучевой². Карта путешествия В. Беринга, составленная П. Чаплиным, подверглась всестороннему анализу со стороны члена Академии наук И. Н. Делиля, сравнившего ее с картами Н. Витсена, сведениями Искандра Идеса и картой Страленберга. Кроме того, результаты Камчатской экспедиции обсуждались на заседаниях конференции Академии. Академия составила первые описания плавания В. Беринга (Миллер, Паллас). Все это говорит о том, что русская научная общественность живо интересовалась работой отечественных моряков по обследованию далекой северо-восточной окраины страны, пытаясь извлечь из нее как можно больше сведений для дальнейшего развития географии и других наук.

Экспедиция Шестакова—Павлуцкого

Параллельно с Первой Камчатской экспедицией на Дальнем Востоке действовала военная экспедиция, возглавлявшаяся казачьим головой Афанасием Шестаковым. Шестаков служил в Якутске и по личному опыту хорошо знал Северо-Восток. Об этом, в частности, говорит его карта Сибири, составленная не позже лета 1725 года³.

Практические цели, стоявшие перед этой экспедицией, вытекали из общей политики Российской империи, на что ясно указал обер-секретарь Сената Иван Кирилов — лицо, близкое к Петру I. В своей известной «Записке» о Камчатских экспедициях он писал: «Между тем, увидев от отправления Берингова, что только одно известие, соединяется или не соединяется Америка, привезет, а о интересе настоящем от него ожидать нечего, то искал (Кирилов. — М. Б.) случая, каким бы образом туда для сыскания новых земель и иных полезных дел кого возбудить. Анжо явился приезжий из Якутска казачий голова Шестаков... с доношением, требуя итти с партией на Камчатку для усмирения и покорения тамош-

¹ См. Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 90—96.

² См. В. Ф. Гнучева. Материалы для истории Академии наук XVIII и XIX вв., М.—Л., 1940, стр. 36.

³ Карта ныне хранится в картографическом отделе библиотеки АН. Опубликовано Л. С. Бергом. Была скопирована французским географом Бюашем и издана в Париже.

По явному недоразумению приезд А. Шестакова в Петербург исследователи датируют 1726 годом, а А. И. Андреев находит возможным отнести его даже к 1727 году, тогда как этот приезд состоялся не позже конца весны 1725, а вероятнее всего, зимой 1724/25 года. Об этом свидетельствует нижеследующее любопытное письмо, посланное адмиралом Сиверсом из Кронштадта в Петербург князю А. Д. Меншикову и помеченное 20 июля 1725 года: «По отшествию отсюда е. в. г. и. явился здесь из Сибири казачей голова Шестаков, который в разговорах мне объявил про тамошние дела многие несправления, того дня я рассудил оного до в. с. рекомендовать яко в. с. всегда питаете попечение ко охранению славы нашего государства. Еще оной же Шестаков имеет в. с. донести о состоянии тамошних земель до границы китайской также о Камчатке и о Японских островах, понеже, как я от него слышал, те места довольно знает и об них имеет карту особливую, а об экспедиции, которая приказана капитану Берингу, может он объявить нечто к лучшему исполнению оной экспедиции» (ЦГАВМФ, ф. 315, д. 334, л. 4). Из письма видна заинтересованность придворных кругов России в дальневосточных делах. К предложению Шестакова, как свидетельствует И. Кирилов, с полным пониманием отнесся также и Верховный Совет, главой которого был А. Д. Меншиков. По рекомендации Сиверса Шестаков нашел дорогу к самым высокопоставленным персонам. Его экспедиция была снаряжена при полной поддержке окружения Екатерины I.

них немирных народов и сыскания в подданство новых земель и островов. И как то ево предложение дошло в Сенат, то довольно учанено из Сената представление тогда бывшему Верховному Совету, откуда и апробация получена»¹.

Перед А. Шестаковым были поставлены две задачи: 1) «смирить немирных иноземцев», 2) открыть новые земли, а население их привести в русское подданство.

В состав экспедиции входило 400 человек, главным образом солдаты Тобольского пехотного полка под командованием капитана Дмитрия Павлуцкого, помощника Шестакова. Из моряков и ученых, участвовавших в экспедиции, следует отметить штурмана Генса, подштурмана Ивана Федорова, геодезиста Михаила Гвоздева и рудознатца Гардеболя. Включение последнего в состав экспедиции свидетельствует о желании правительства разведать недра Северо-Востока. Казанское Адмиралтейство направило с Шестаковым ученика Спешнева, троих мастеровых и десятника, а из Томска — нескольких геодезистов. В Илимске к экспедиции присоединился Иван Козыревский, который одним из первых в 1716 году посетил Курильские острова и составил первую их карту². Придавая большое государственное значение экспедиции, Сенат назначил Шестакова главным командиром Камчатского края.

Отряд капитана Д. Павлуцкого вышел из Якутска на реку Анадырь по старинному сухопутному тракту через Янский хребет и Колыму. Сам же Шестаков отправился в Охотск, куда явился только в 1729 году, когда Беринг возвращался из своего плавания. В Охотске экспедиция построила три бота, кроме того, от Беринга она приняла бот «Св. Гавриил». Шестаков на судне «Восточный Гавриил» отправился к устью Пенжины, с тем чтобы оттуда пройти по суше на реки Анадырь и Чукотку. Его сопровождал бот «Лев», который после захода на Пенжину должен был обогнуть Камчатку и прибыть к Анадырску. Транспортное судно «Фортуна» предназначалось для перевозки грузов в Большерецк и осмотра гряды Курильских островов. Бот «Св. Гавриил» направился в море для описи Шантарских островов, затем он должен был выйти к Курильским островам, оттуда пройти на Камчатку и, если позволит время, направиться к берегам Америки.

Ни одного из намеченных мероприятий, за исключением плавания в Америке, экспедиция до конца не довела.

В первый же год работ экспедиции Шестаков погиб при столкновении с коряками на реке Эдаче. Судно «Лев» под командованием пятидесятника Лебедева, ставшее на реке Яме для зимовки, было уничтожено коряками. «Св. Гавриил» летом 1729 года под командой Ивана Шестакова отправился к Шантарским островам. Вел его мореход Кондратий Мошков, служивший в экспедиции Беринга. После долгих странствований по морю «Св. Гавриил» островов не нашел и вернулся в Охотск, откуда в сентябре 1730 года его повел на Камчатку штурман Генс. Вместе с ним направился бот «Восточный Гавриил» под командованием штурмана

¹ См. А. И. Андреев. Экспедиция В. Беринга. «Известия ВГО», т. 75, вып. 2, 1943, стр. 35.

² Отряд Козыревского предназначался для открытия земель, находящихся против устья реки Лены. Однако судно Козыревского «Эверс» в навигацию 1729 года было исковеркано льдами в районе Сиктяха.

О первой карте Курильских островов см. С. Баскин. Большой чертеж Камчадалской земли. «Известия ВГО», 1949, вып. 2; И. И. Огрызко. Открытие Курильских островов. Ученые записки ЛГУ, № 115, серия факультета народов Севера, вып. 2, Л., 1953.

Ивана Федорова. Это судно погибло во время шторма в устье Камчатки¹.

Руководство экспедицией перешло в руки капитана Павлуцкого, который вышел из Нижнеколымска в большой поход по Чукотке, к Анадырю. Рассчитывая развернуть боевые действия против чукчей, Павлуцкий плохо представлял себе природные условия края. Его сильно тревожили слухи о том, что чукчи имеют сношение с соседней Большой Землей, откуда якобы получают подкрепления и помощь в людях. Действительно, в 1731 году в третьем бою во время этого карательного похода Павлуцкий вместе с чукчами захватил в плен американских эскимосов².

Желая выяснить обстановку на крайнем Северо-Востоке и уточнить сведения о Большой Земле (Аляске), 11 января 1732 года Павлуцкий приказал зимовавшим в Нижнекамчатске Ивану Федорову и геодезисту Михаилу Гвоздеву (Генс был сильно болен) с наступлением лета выйти на боте «Св. Гавриил» к Большой Земле, где надлежало разведать, «сколько островов, какие из них люди и вновь приискивать и в яsak брать тех, коих сбору не бывало».

Плавание Федорова и Гвоздева в Берингов пролив и к берегу северо- западной Америки (1732 год)

23 июля 1732 года «Св. Гавриил» направился в Берингов пролив. На его борту находилось 39 человек и среди них сильно страдавший от цынги командир судна Иван Федоров, а также исполнявший штурманские обязанности геодезист Гвоздев и мореход Кондратий Мошков, плававший с Берингом.

3 августа «Св. Гавриил» достиг Анадырского (Чукотского) мыса, откуда направился «для изыскания островов»³. 5 августа отряд достиг мыса Дежнева, где команда пополнила на берегу запасы питьевой воды. На берегу моряки встретились с чукчами, которые, увидев русских, бежали в горы. 6 августа к боту приблизились две чукотские байдарки, но люди, сидевшие в них, на призыв команды не ответили. 7-го Гвоздев (Иван Федоров уже не вставал с постели) с матросами выезжал к чукчам, где видел две пустые яранги, «деланы в земле, китовами костями, старые и разрыты»⁴. Несколькими днями позднее Гвоздев обнаружил шесть юрт, сделанных из плавника. Гвоздев пытался убедить жителей принять русское подданство, но безуспешно. Чукчи рассказали Гвоздеву, что недавно они имели бой с капитаном Павлуцким.

От мыса Дежнева «Св. Гавриил» пошел на восток, к Большой Земле. В проливе экипаж обнаружил не один остров, как установила Первая Камчатская экспедиция, а три. Впоследствии эти острова долгое время именовались Гвоздевыми⁵. 21 августа «Св. Гавриил» бросил якорь у Большой Земли — Аляски. Таким образом, судно Федорова и Гвоздева

¹ См. А. С. Гибнев. Материалы для истории Камчатки. Экспедиция Шестакова. «Морской сборник», 1869, № 2; А. В. Ефимов. Из истории великих русских географических открытий, стр. 169—170.

² Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 101.

³ Записки Гидрографического департамента, 1851, т. IX, стр. 90.

⁴ Там же, стр. 92.

⁵ А. В. Ефимов считает, что Федоров и Гвоздев обнаружили в проливе два острова, якобы приняв за третий Большую Землю (Аляску) Материалы экспедиции дают основание говорить о том, что экспедиция видела все три острова. О трех островах говорится в рапорте Гвоздева Шпанбергу много времени спустя. На итоговой же карте походов Павлуцкого, о которой мы скажем несколько ниже, в проливе также показаны три острова; последний — к югу от второго, небольших размеров. На этой карте показан еще четвертый остров (он отмечен и в рапорте Гвоздева Шпанбергу), очевидно, остров Кинг, расположенный еще южнее, против полуострова Ном.

было первым, посетившим крайние северо-западные американские берега и окончательно установившим существование пролива, разделяющего Азию и Северную Америку. Этим было положено начало открытию Америки с востока, со стороны Тихого океана. Таково значение этой экспедиции.

После непродолжительного плавания на юг, до мыса Ном, Федоров по требованию команды повернул назад и 28 сентября прибыл на Камчатку. Вскоре после этого он умер, а команда была распущена.

К сожалению, Федоров и Гвоздев не вели шканечного журнала. Правда, Гвоздев позднее сообщал, что он и Федоров вели «морской журнал или лагбук», и в своем рапорте Шпанбергу даже процитировал отдельные места из него, но к этим показаниям следует относиться осторожно¹.

И. Федорову и М. Гвоздеву принадлежит честь открытия не только островов пролива Беринга, но и острова Кинга, названного так экспедицией английского путешественника Джемса Кука. Об этом свидетельствуют две карты того времени — Я. Линденау и М. Шпанберга, а также рапорт М. Гвоздева Шпанбергу от 1 сентября 1743 года².

Участник Великой Северной экспедиции Яков Линденау составил свою карту и чертеж Чукотского полуострова в 1742 году по документам, хранившимся в архиве Охотского порта. Эту карту, обобщающую данные о походах Павлуцкого и сведения, собранные Федоровым и Гвоздевым, можно рассматривать как итоговую карту экспедиций Шестакова — Павлуцкого и Федорова — Гвоздева³.

Карта Линденау весьма детально передает очертания северного берега Чукотки и Берингова пролива. На ней нанесены реки, впадающие в Охотское и Берингово моря. На этой карте впервые показаны три сравнительно мощные реки, впадающие в море между Шелагским Носом и Беринговым проливом. Это, очевидно, Экиатан, Амгуема и Ванкарем. Правильно нанесены Главный Чукотский (Анадырский) хребет, Чукотско-Колымская горная система, Корякский хребет, отмечены более пригодные места (см. стр. 262).

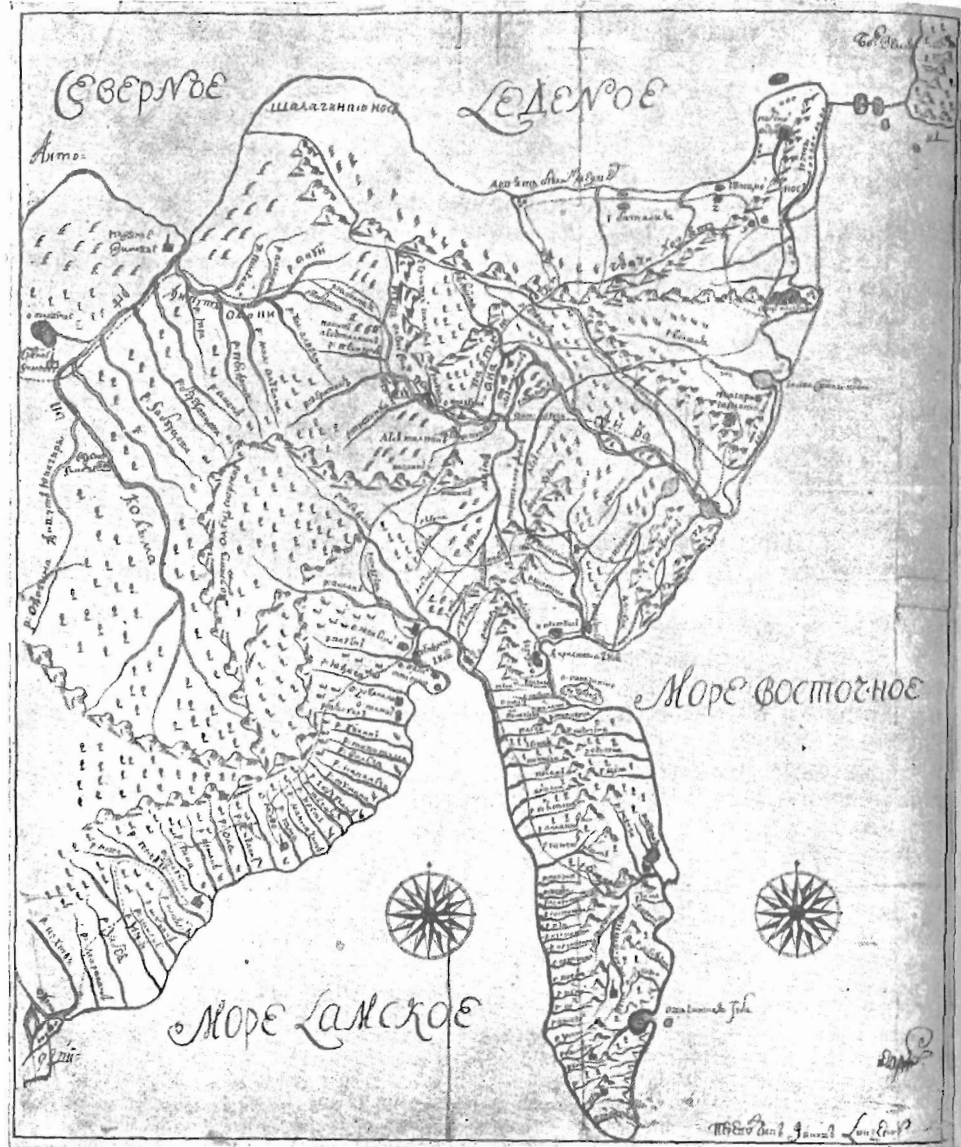
Вместе с тем, как свидетельствует охотский командир Девьер, эта карта-чертеж служила «для подлинного известия и лучшего знания... о жи-

¹ В 1738 году Сенат снова поставил вопрос об организации вооруженной экспедиции против чукчей. В связи с этим к прежним делам «о чукчах», сохранившимся в ЦГИАЛ (ф. Секретная экспедиция Сената) и ЦГАВМФ (ф. Беринга), сибирские власти присовокупили еще и разрозненные сведения о выдавшемся плавании 1732 года к американским берегам. Охотская портовая и иркутская губернская канцелярии произвели подробные разыскания и установили, что в 1732 году в день смерти И. Федорова на Камчатке была составлена подробная опись всех принадлежавших ему бумаг и материалов. Из описи явствует, что никакого журнала у Федорова не было (ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 5). То, что на этот журнал в свое время ссылался Шпанберг, составивший известную карту плавания бота «Св. Гавриил» в 1732 году, можно объяснить тем, что Шпанберг полностью доверился рапорту М. Гвоздева. В карандашной приписке на рапорте М. Гвоздева М. Шпанбергу отмечалось: «Журналу в присылке не было, одна только карта, которая Вам (Шпанбергу.— М. Б.) и отдана» (ЦГАВМФ, Дела графа Чернышева, д. 408, л. 46).

К делам «о чукчах» была также привлечена карта М. Гвоздева 1732 года, существование которой А. В. Ефимов отрицает (ук. соч., стр. 173). Как показывают описки карт, хранившихся с XVIII века при Адмиралтейств-коллегии такая карта действительно существовала. Копии ее выдавались всем секретным северным экспедициям. В официальных бумагах она значится как карта Гвоздева 1732 года.

² Рапорт вместе с другими материалами опубликован в «Записках Гидрографического департамента», т. IX, стр. 88—107, 1851.

³ См. А. И. Андреев. Новый источник по географии, этнографии и истории Азии. «Известия ВГО», т. 75, вып. 3, 1943. Карту обнаружил И. С. Вдовин, составивший ее описание. См. И. С. Вдовин. Чертежи Чукотки 1742 и 1746 гг. «Известия ВГО», т. 75, вып. 4, 1943, стр. 52—54. К сожалению, И. С. Вдовин не издал упомянутых в его статье карт



1742 год. Карта северо-восточной Азии и Камчатки, составленная Я. Линденау по материалам экспедиций Павлуцкого и Федорова—Гвоздева. В правом нижнем углу подпись: «Переводчик Иаков Линденау»
ЦГИАЛ, ф. Секретная экспедиция Сената, д. 1552

тельстве немирных чукоч, где они жилища свои имеют и по каким местам и рекам кочуют и с какими именно Российскими местами смежны и каким путем и откуда ближе можно к ним пройтись»¹.

После экспедиции Федорова—Гвоздева, суммируя опыт морских походов вдоль Чукотского побережья и плаваний на севере Тихого океана, выдающийся ученый XVIII века В. Н. Татищев с полным основанием

¹ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1552, л. 1—2. «Географическое описание Чукотской Земли» Я. Линденау сохраняется в ААН, ф. 21, оп. 5, № 103.

заявлял, что «если бы льды на севере не препятствовали, то можно (от Камчатки. — М. Б.) до реки Лены проходить» и что представления о Камчатке, которая якобы «с Америкой или к Полярной Земле приобщена», неверны¹.

Будучи выдающимся географическим событием своего времени, экспедиция Федорова — Гвоздева привлекала к себе общее внимание. Большой интерес к путешествию проявляла, например, Академия наук.

По заданию Академии в середине XVIII века академик Г. Ф. Миллер на основании данных похода Федорова — Гвоздева составил и издал в 1758 году карту, на которой против американского берега имелась следующая надпись: «Этот [мыс] открыт геодезистом Гвоздевым в 1730 г. (на самом деле в 1732 г. — М. Б.)». С тех пор в течение XVIII века очертания американских берегов на многих картах изображались по Миллеру.

Итоги работ северо-восточных экспедиций

Подводя итоги северо-восточным экспедициям, совершенным при Петре I и его ближайших преемниках, необходимо сказать, что для географии они принесли много новых и значительных сведений.

Заметны также сдвиги в методах исследования.

Сначала русское правительство пыталось обеспечить обследование Северо-Востока и открытие новых земель в Ледовитом и Тихом океанах силами якутского гарнизона. Затем, когда эти попытки не увенчались успехом, правительство снарядило экспедицию Я. Елчина «Большой Камчатский наряд». Но и она не принесла успеха. Только тогда центральные власти пришли к мысли об организации специальных сухопутных и морских экспедиций под командованием опытных военных моряков и при участии ученых.

На примере северо-восточных экспедиций первых трех десятилетий XVIII века наглядно видно, что, несмотря на все уродства крепостничества, в области науки и просвещения Россия делала большие успехи. К обследованию далеких окраин теперь привлекались моряки, прошедшие курс точных и прикладных наук, естествоиспытатели, геологи. После реформ первой четверти XVIII века царизм мог направить для выполнения своих заданий не только казачьи отряды; в его распоряжении имелся корпус морских офицеров, имелись геодезисты.

После первых северо-восточных экспедиций перед русским правительством встал вопрос о проведении в Сибири более значительных и эффективных мероприятий.

¹ Лексикон Российской исторической, географической и гражданской, СПб., 1793, статья «Камчатка», сост. в 1744 г.



ВЕЛИКАЯ СЕВЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

В течение десяти лет, с 1733 по 1743 год, на Европейском Севере и Дальнем Востоке, в водах Арктики и Тихого океана работала экспедиция, получившая в литературе название Великой Северной или Второй Камчатской экспедиции¹. Это крупнейшее политическое, экономическое, научное и культурное мероприятие не имеет себе равного во всей истории географических исследований. Академик К. М. Бэр писал, что по своему размаху она может сравниться лишь с двумя подобными предприятиями: древним путешествием финикийских мореплавателей вокруг Африки и географической съемкой Китайской империи при императоре Кан-Си (1708 — 1718)². Но и это сравнение нельзя считать вполне удачным. Деятельность Великой Северной экспедиции распространялась на территорию, значительно большую, чем территория Китая.

Русские моряки в крайне тяжелых природных условиях прошли, описали и положили на карты берега на протяжении многих тысяч километров, собрали богатейший материал по географии, зоологии, геологии, этнографии, археологии и истории огромной страны. Во многих точках морских берегов, заливов, в устьях рек были определены координаты. В водах Тихого океана экспедиция обнаружила гряды Командорских и

¹ В документах своего времени Вторая Камчатская экспедиция именовалась обычно Камчатской или Сибирской, в то же время отдельные ее отряды также иногда именовались экспедициями, например, Обская экспедиция, Ленская экспедиция. Отсутствие в документах XVIII века определенного официального наименования привело к тому, что за экспедицией закрепилось несколько названий. В историко-географических работах, посвященных Северу, особенно распространено наименование «Великая Северная экспедиция», встречается также наименование «Северная экспедиция» (А. П. Соколов) и, наконец, «Великая Сибирско-Тихоокеанская экспедиция» (А. В. Ефимов, Д. М. Лебедев, В. А. Дивин). При выборе названия экспедиции для данной работы автор следовал наиболее общепринятому в литературе наименованию. Вместе с тем нельзя согласиться с искусственным расчленением единой по замыслу экспедиции на две самостоятельные экспедиции, как это допускает Г. В. Яников, или даже на большее число экспедиций, как это делает Н. Н. Зубов («Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов», М., 1955).

² См. К. М. Бэр. Заслуги Петра Великого по части распространения географических знаний. «Записки Русского географического общества», СПб., 1849, кн. III, стр. 42.

Алеутских островов, она открыла со стороны Тихого океана берега северо-западной Америки, проложила морские пути к берегам Японии.

Участники экспедиции выполнили грандиозную работу, но все же всю ее деятельность определили три главные задачи — выяснение возможности сквозного плавания по Северо-восточному морскому проходу, открытие Большой Земли (Америки) и отыскание морского пути от берегов Камчатки в Японию.

Причины организации экспедиции.

В литературе по истории экспедиции нередко указывается, что она была снаряжена в связи с «предложениями» Беринга Сенату (1730), а также с проектом

И. К. Кирилова, поданным императрице Анне в 1733 году¹. Не отрицая значения этих предложений, следует, однако, указать, что необходимость снаряжения такой экспедиции, диктовавшаяся многими политическими и экономическими соображениями, уже давно привлекала внимание крупных государственных деятелей и ученых. Проекты и предложения об организации подобной экспедиции, как известно, появились еще при Петре I (проекты Ф. Салтыкова и А. Курбатова), но тогда не получили сколько-нибудь серьезной поддержки правительства, пытавшегося решить больших задач — отыскание Северо-восточного морского прохода и путей в Америку — обеспечить малыми средствами и силами. Когда обнаружилась несостоятельность этих надежд, у правительства созрела мысль привлечь к этому предприятию более значительные силы. Таким образом, организация крупной правительственной экспедиции вытекала из опыта всей предшествующей истории открытия и освоения Крайнего Севера. В этом смысле она являлась как бы итоговым мероприятием.

Вместе с тем «предложения» Беринга и Кирилова имеют для нас существенный интерес, так как в них мотивы организации Великой Северной экспедиции показаны с исчерпывающей полнотой. Как первоочередную задачу ближайших лет Беринг выдвигал мероприятия по устройству далекой окраины, в частности, улучшение управления Якутией и Камчаткой, покорение чукчей, постройку новых островов, что усиливало позиции царизма и обеспечивало повышение доходов казны. На втором плане ставилось снаряжение морской экспедиции, «особливо от Камчатки к Осту», так как «Америка или иные, лежащие между нею и Камчаткой, земли не очень далеко от Камчатки в расстоянии может быть и, по мнению, 150 или 200 миль быть имеет»². Говоря о необходимости восстановления Олюторского острога, В. Беринг писал: «Ежели б повелено поселить на оном месте охотников и служилых, то б коряцкий народ и якугири сохранены были от чукчей, которые по всякий год в зимний период приходят и разоряют коряцкий народ, отчего они не могут надлежащего ясака платить»³.

Кирилов еще более определенно высказался за принятие срочных мер для повышения доходности Камчатского и Охотского краев. В «Записке» 1731 года, поданной генерал-прокурору Ягужинскому, он считал неотложным установить на Востоке «добрый порядок», пресечь злоупотребления местной администрации, угнетавшей народности и племена и толкавшей их на восстание против царизма. В целях установления военного контроля над деятельностью властей он предлагал учредить

¹ См. А. И. Андреев. Экспедиции В. Беринга. «Известия ВГО», т. 75, вып. 2, 1943.

² «Предложения» опубликованы А. Соколовым, в «Записках Гидрографического департамента», 1851, т. IX, стр. 190—469.

³ Записки Гидрографического департамента, 1851, т. IX, стр. 431.

в Охотске должность главного командира. Этот пункт проекта И. К. Кирилова был целиком принят Сенатом. На должность главного командира одно время намечался руководитель Великой Северной экспедиции В. Беринг. Затем решение было изменено. Главным командиром Охотского края стал бывший генерал-губернатор и начальник Морской академии, ссыльный Скорняков-Писарев, а командиром Камчатки — капитан Дмитрий Павлуцкий. В Охотске создавался военный порт, для организации которого из Петербурга были направлены корабельные мастера, штурманы и отряд матросов. В развитие своих предложений по усилению позиций России на Дальнем Востоке И. К. Кирилов предлагал послать «важную» экспедицию, «каковой ны от ково никогда не бывало».

Таким образом, авторы обоих проектов новой экспедиции рассматривали ее организацию в тесной связи с насущными потребностями Российской империи на Крайнем Севере и Дальнем Востоке.

И. К. Кирилов, убежденный сторонник Северного морского пути, в качестве наказа будущим командирам экспедиции писал: «Подлинно проведать, могут ли Северным морем проходить до Камчатского или Полуостровного океана моря (я, по исследованию некоторых, конечную надежду имею, что могут)»¹.

Мысль о морской связи Центральной России с ее владениями на Дальнем Востоке серьезно занимала правительственные и морские круги. Этот интерес прямо вытекал из увеличения удельного веса сибирских областей в народном хозяйстве страны и дальнейшего расширения всероссийского рынка. Вполне естественно, что царское правительство уделяло большое внимание проектам дальневосточных экспедиций и сравнительно быстро приняло решение об организации грандиозной Второй Камчатской экспедиции.

В те же годы русские морские круги усиленно обсуждали вопрос об использовании для связи с Тихим океаном южного пути. За год до отправки Великой Северной экспедиции проект такого кругосветного путешествия был представлен правительству президентом Адмиралтейств-коллегии Н. Ф. Головиным и членом Коллегии Сандерсом². У В. Берха³ и Гмелина имеются указания на то, что некоторые члены Адмиралтейств-коллегии предлагали послать капитана Беринга на Дальний Восток не через Сибирь, а южным морским путем, вокруг Америки.

О снаряжении первой русской кругосветной экспедиции, намечавшейся летом 1733 года, дополнительные сведения содержатся в секретном донесении голландского посла при Петербургском дворе барона Зварта (от 28 апреля 1733 года)⁴. Посол сообщал, что русское правительство подготовило в Кронштадте два военных корабля, вооруженных 50 пушками каждый, якобы для похода в Испанию или город Ливорно. Ссылаясь на достоверные источники, Зварт утверждал, что подобная версия выдвинута для того, чтобы скрыть истинный маршрут. На самом же деле корабли пойдут «из Кронштадта на Камчатку мимо Индии, обигая мыс Доброй Надежды с тем, чтобы исследовать (проверить) открытия, произведенные недавно на северо-западе Америки на широте от 40 до 50 градусов. Я знаю точно, что вице-адмирал Сандерс предлагал Адмиралтейств-коллегии совершить такое плавание по указанному пути и что он предлагал даже руководить всей экспедицией. Но Коллегия не приняла его предложения, опасаясь встретить затруднения в части других вла-

¹ А. И. Андреев. Ук. соч., стр. 36.

² В. А. Дивин. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков, М., 1953. стр. 66—71.

³ В. Берх. Жизнеописание адмиралов, II, 238; предисловие.

⁴ ЛОИИ, ф. Голландские резиденты, д. 72.

стей, которые также являются владельцами в [Вест] Индии; она выражает сомнения на их счет, так что сейчас завозят только то, что необходимо для экспедиции». Посол узнал, что офицеры, которые должны командовать эскадрой, еще не назначены и что они получают в день отъезда запечатанные приказы.

Характерно, что подготавливавшееся весной 1733 года кругосветное путешествие намечалось как самостоятельное мероприятие, не связанное с Великой Северной экспедицией; ни один из офицеров последней в кругосветное плавание не назначался. К мысли о снаряжении кругосветной экспедиции русское правительство возвращалось неоднократно, например, в 1786 году, но план кругосветного плавания впервые был осуществлен только в 1803 году.

Проект несостоявшейся экспедиции по южному пути достаточно четко показывает направление русской правительственной политики 30-х годов XVIII столетия, рассчитанной на укрепление позиций царизма в бассейне Тихого океана и на Северо-Востоке. В этом свете необходимо рассматривать и задачи Великой Северной экспедиции, особенно ее восточных отрядов.

Состав экспедиции и задачи отрядов

Распоряжение об организации новой экспедиции было издано в апреле 1732 года. Именной императорский указ последовал как бы в ответ на «предложение» В. Беринга, снова поставленного Сенатом во главе экспедиции. Исследователи не без основания подчеркивают, что В. Беринг нашел сильную поддержку в лице кабинет-министра графа А. И. Остермана, к рукам которого тянулись важнейшие нити управления страной. К этому следует добавить, что Остерман некогда служил секретарем адмирала Крюйса, шефа В. Беринга. Первым помощником начальника экспедиции Сенат назначил А. И. Чирикова, которого аттестовали смелым, решительным, умным и энергичным моряком, вторым помощником — М. П. Шпанберга. Душой Великой Северной экспедиции являлся А. И. Чириков.

28 декабря 1732 года Беринг получил указ, озаглавленный «Высочайше утвержденные правила»¹, легшие в основу инструкции экспедиции. А. И. Чириков, в январе 1733 года вернувшийся из Казани в Петербург, внес в текст инструкции существенные поправки. Поправки и дополнения поступили также и от других лиц, что неизбежно привело к пересмотру указа от 28 декабря 1732 года. В новой редакции он был утвержден 16 марта 1733 года на специальном заседании Сената и на этот раз состоял из 25 пунктов.

Принимая столь важное решение, Сенат считал необходимым еще раз подчеркнуть, что главная задача экспедиции заключается в «отыскании интереса ее императорского величества».

Со своей стороны Адмиралтейств-коллегия 28 февраля 1733 года вручила руководителю экспедиции инструкцию, касающуюся вопросов мореплавания.

На составление всех этих документов ушел почти весь 1732 и часть следующего года. Они регламентировали деятельность не только всей экспедиции в целом, но и каждого ее подразделения. Экспедиция разбивалась на семь отрядов (не считая академической группы), состоявших по штату из 977 человек². По мысли Сената и Адмиралтейств-коллегии, осуществлявших общее руководство экспедицией, ее работа должна была развертываться в последовательно нарастающем темпе.

¹ ПСЗР, т. VIII, № 6291.

² А. И. Андреев. Экспедиции В. Беринга, стр. 15.

Первый отряд на двух судах под командованием лейтенантов Муравьева и Павлова должен был отправиться в 1733 году из Архангельска в Карское море, следуя к устью Оби. С 1734 года для продолжения работ на этом участке направлялся на одном судне Обский отряд во главе с лейтенантом Д. Л. Овцыным. Отправным пунктом его был Тобольск, а конечным — Енисейск. Овцыну предстояло заснять и положить на карту устье Оби, Обскую губу, Гыданский полуостров и устье Енисея, а после завершения плавания — берег к востоку от Енисея, Таймырский полуостров — до места встречи с Ленским отрядом. Соединение их мыслось не раньше 1735 — 1736 годов.

Впоследствии возникла необходимость для описи берегов, расположенных к востоку от устья Енисея, организовать новую группу во главе со штурманом Федором Мининым.

На Лене снаряжалось два отряда — один под командованием лейтенанта В. Прончищева, другой — лейтенанта П. Ласиниуса. Первый должен был идти к западу от дельты Лены в направлении Хатанги, затем, огибая Таймырский полуостров, — до встречи с Овцыным, второй — к востоку от Лены до Колымы, а затем вокруг Чукотского полуострова к берегам Камчатки.

К 1737 — 1738 годам намечалось развернуть работу тихоокеанских отрядов. Главный отряд под командованием В. Беринга направлялся к берегам Америки и «островам против Чукотского носа, о которых сообщал Павлуцкий»¹. В распоряжение отряда передавалось два судна.

Другой отряд под руководством М. Шпанберга на четырех судах должен был идти к Японии².

Так первоначально определялись организация, цели и задачи Великой Северной экспедиции³.

Самостоятельной группой в составе экспедиции работали профессор и адъюнкты Академии наук: историограф Г. Ф. Миллер, из отделения медицины, ботаники, химии и естественной истории — Георги и Гмелин, астроном Делаacroer, которых сопровождали искусные художники, рисо-

¹ А. Соколов. Ук. соч., стр. 22. См. карту походов Д. Павлуцкого.

² Во время плаваний офицерам надлежало вести подробные корабельные журналы с записями дня, часа, широт и долгот, глубин, направлений ветров, очертаний берегов. Эти шканечные журналы хранятся ныне в Архиве Военно-морского флота, к сожалению, в копиях. Подлинники в 1759 году были отосланы в Иркутск губернатору Мятлеву, а оттуда пересланы в Тобольск, где, очевидно, погибли во время пожара Тобольского архива.

По окончании похода командир отряда вместе со штурманами должен был составить подробную карту путешествия и немедленно выслать ее в Адмиралтейств-коллегию. В деле 73 фонда капитан-командора Беринга имеется указание на то, что карты экспедиции вместе с подлинниками шканечных журналов также были направлены в 1759 году губернатору Мятлеву. Всего было отослано 62 карты. В Адмиралтейств-коллегии остались только копии и дубликаты карт. Копии с подлинных карт снимались в Шляхетском корпусе под руководством капитана Алексея Нагаева. К этому делу были привлечены мичманы Михаил Татаринов и Василий Карпов. Ими было снято 23 копии. Остальные 39 карт, отосланных Мятлеву, оказались в двух-трех экземплярах, и копии с них не снимались. Очевидно, вместе с подлинными журналами экспедиции эти 62 карты также погибли во время пожара Тобольского архива. Список отосланных и оставшихся в Адмиралтейств-коллегии карт имеется в деле 73, лл. 113—146.

³ В первой половине XVIII века астрономические сутки начинались в 12 часов дня и продолжались до 12 часов следующего дня, причем датировка суток производилась по второй их половине. Таким образом, в судовых журналах часы «по полуночи случаи» совпадали с гражданским календарем, тогда как часы «по полудни случаи» относились к предыдущим суткам гражданского календаря.

В рапортах Адмиралтейств-коллегии и своих отчетах морские офицеры придерживались гражданского календаря (сравните рапорты А. И. Чирикова и В. Беринга с журналами их плаваний к берегам Америки; см. также примечание на стр. 306).

вальщики, студенты и среди них будущий выдающийся русский ученый, исследователь Камчатки Степан Крашенинников¹. Описание деятельности этого отряда не входит в задачу нашей работы. Необходимо отметить, что Академия наук приняла в работе Великой Северной экспедиции живейшее участие. Правительство Анны Ивановны поставило перед Академией наук задачу всестороннего изучения Сибири. Исходя из нее, академик Д. Бернули, И. Гмелин и Г. Миллер составили подробную инструкцию по сбору астрономических, географических, естественно-исторических сведений, что и было затем в значительной мере выполнено².

Итак, на территории Сибири и Дальнего Востока действовало восемь отрядов, пять из которых направлялись на север.

Адмиралтейств-коллегия оставила за собой руководство и координацию деятельности двух отрядов — Двинско-Обского и Обско-Енисейского. Ленские отряды были переданы в ведение Беринга, хотя Адмиралтейств-коллегия вмешивалась в их деятельность, вела регулярную переписку с начальниками отрядов и принимала по ней решения.

На Двинско-Обский и Обско-Енисейский отряды возлагалась специальная задача — отыскание морского пути из Поморья в устья рек Оби, Таза и Енисея, пути, эксплуатацию которого намечалось начать в ближайшем будущем в связи с развитием русско-китайской торговли через Кяхту.

На Восточно-Ленский отряд возлагалось отыскание морской дороги из бассейна Лены к Анадырю и Камчатке, что также выдвигалось правительством как неотложная задача. Успешное решение этой задачи могло бы намного упростить и удешевить связь Иркутска и Якутска с отдаленными гарнизонами Северо-Востока, стимулировало бы развитие торговли и, несомненно, привело бы к новым открытиям на востоке.

Относительно общей цели Великой Северной экспедиции — поисков сквозного Северо-восточного морского пути — надо сказать, что это скорее была программа-максимум, в осуществление которой верили тогда лишь отдельные лица. В числе их был обер-секретарь Сената И. К. Кирилов. В дальнейшем в инструкциях Ленским отрядам Адмиралтейств-коллегия неизменно подчеркивала ту мысль, что Великая Северная экспедиция снаряжена не только, чтобы обязательно открыть сквозное морское сообщение по Ледовитому океану, но также и затем, чтобы узнать, по каким причинам это невозможно сделать. В существовании пролива из Ледовитого океана в Тихий Адмиралтейств-коллегия не сомневалась. Дмитрию Лаптеву, которому предстояло описать берега Чукотского полуострова, в 1737 году, например, из Адмиралтейств-коллегии писали, что «сомнения того уже нет, будто сходство Америки с Азией имелось»³.

Таким образом, Сенат и Адмиралтейств-коллегия ожидали от экспедиции прежде всего решения практических задач. В надежде на успешное выполнение поставленных заданий русское правительство израсходовало на экспедицию большие средства. Для помощи, например в снаряжении Двинско-Обского и Обско-Енисейского отрядов были предо-

¹ Во время работы экспедиции 13 сентября 1737 года последовал указ Сената «О небытии профессоров Гмелина, Делакроера и Миллера в экспедиции Беринга». Академический отряд был исключен из состава экспедиции по просьбе профессоров. В дальнейшем В. Беринг должен был «поступать с ними» с общего согласия и совета, выделив им в Охотске особое судно. «Быть в мореплавании» было приказано одному Делакроеру (ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 49, л. 67).

² Описанию работы так называемого академического отряда посвящено несколько статей и очерков. Сводку литературы и источников см. В. Ф. Гиучева. Материалы для истории экспедиции Академии наук в XVIII и XIX вв., М.—Л., 1940.

³ А. Соколов. Ук. соч., стр. 314.

ставлены материальные и людские ресурсы Архангельской губернии и Тобольской провинции, в том числе гарнизоны Холмогор, Архангельска, Мезени, Пустозера, Березова, Обдорска, Тобольска и Туруханска, а также ясачное население Большеземельской, Малоземельской, Ямальской, Гыданской и Пясинской тундр.

Литература и источники Первые сочинения о Великой Северной экспедиции появились вскоре после ее окончания, в 50-е годы. Заслуживает

быть отмеченным труд акад. Г. Ф. Миллера, опубликованный в академических «Сочинениях и переводах к пользе и увеселению служащих» за 1758 год под заглавием «Описание морских путешествий по Ледовитому и по Восточному морю с Российской стороны учиненных»¹.

Несколько раньше в печати появились отдельные карты, подводящие итоги деятельности отрядов экспедиции.

В 1793 году академик П. С. Паллас напечатал дневник Стеллера с описанием его путешествия 1741 года в Америку и обратно на Камчатку.

Наиболее полное и обстоятельное сочинение под названием «Северная экспедиция», изданное в 1851 году в «Записках гидрографического департамента» (книга IX), принадлежит перу военно-морского историка А. П. Соколова. Это сочинение до сих пор не утратило интереса, так как оно основано по преимуществу на архивном материале (если не считать специальной большой статьи Г. Сарычева, опубликованной в «Записках Адмиралтейского департамента» за 1820 год и известной книги Ф. П. Врангеля «Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю», вышедшей из печати на десять лет раньше указанной работы А. П. Соколова).

Несколько документов экспедиции в 1893 году опубликовал в «Морском сборнике» В. Андреев.

Деятельность тихоокеанских отрядов подробно рассмотрена в книге американского историка Ф. А. Гольдера «*Bering's voyages*» (2 тома, Нью-Йорк, 1922—1923), использовавшего фонд Беринга из Архива Военно-морского флота. В переводе на английский язык Гольдер опубликовал журналы пакетботов «Св. Петр» и «Св. Павел».

Вопросы, связанные с деятельностью Великой Северной экспедиции, особенно много и плодотворно разрабатывают советские историки и географы. В 1940 году под редакцией А. И. Андреева был издан дневник участника плавания в Америку Свена Вакселя, иллюстрированный рядом оригинальных карт². В 1941 году появился сборник документов «Экспедиция Беринга» под редакцией А. Покровского. Эта ценная публикация, к сожалению, почти не содержит документов о работе северных отрядов (за исключением сводных отчетов).

Участие в работах экспедиции ученых Академии наук освещено В. Ф. Гнучевой в книге «Материалы для истории экспедиций Академии наук в XVIII—XIX вв.» (Л., 1940, стр. 36—39, 128—133).

Из общих работ, освещающих деятельность экспедиции, следует отметить ценное научно-популярное произведение акад. Л. С. Берга «От-

¹ В 1753 году Г. Ф. Миллер, по прямому заданию правительства, в ответ на фантастическую и по существу клеветническую статью об экспедиции и ее участниках, автором которой являлся Делакроер, изданную в 1752 году в Париже, составил и опубликовал на французском языке основанный на подлинных документах труд под заглавием: *Lettre d'un officier de la marine Russe à un Seigneur de la Cour concernant la carte des nouvelles découvertes au Nord de la Mer du Sud, et la mémoire qui y sert d'explication, publié par M. De l'Isle à Paris en 1752. Traduit de l'original russe.*

² Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. М.—Л., 1940. Недавно дневник Свена Вакселя переиздан на английском языке (*Waxel Sven. American expedition. London, 1952*).

крытие Камчатки и экспедиции Беринга» (три издания; последнее вышло в 1946 году), монографию В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики» (последнее издание — 1948 год) и упоминавшуюся выше статью А. И. Андреева «Экспедиция Беринга»¹, основанную на архивных разысканиях.

В книге А. В. Ефимова «Из истории великих русских географических открытий» (М., 1950) широко освещена деятельность тихоокеанских отрядов. Автором собран ценный картографический материал, в том числе из Военно-ученого архива, фонда Сената по Кабинету, рукописных отделений ГПБ и БАН и др. К сожалению, вне его внимания осталось крупнейшее собрание карт (в том числе ценнейших карт Великой Северной экспедиции) из Депю Гидрографического департамента.

Картографическое наследство северных отрядов экспедиции пока почти не затронуто исследованиями. В этой связи большое научное значение имеет издание карт экспедиции, которое сейчас подготавливает А. В. Ефимов совместно с автором настоящей работы.

Обстоятельная сводка данных, извлеченных из различных сочинений, дается в книге Г. Яникова «Великая Северная экспедиция» (М., 1949); работа отрядов Беринга — Чирикова освещена в научно-популярном очерке В. А. Дивина «Великий русский мореплаватель А. И. Чириков» (М., 1953).

Обстоятельные биографические очерки о выдающихся участниках экспедиции имеются в сборнике «Русские мореплаватели», М., 1953 (здесь помещены очерки о Беринге, Чирикове, Малыгине, Овцыне, Минине, Прончищеве, братьях Лаптевых). Описание работ отрядов дано также в книге Н. Н. Зубова «Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов» (М., 1955).

Все еще остаются не изученными важнейшие материалы экспедиции — корабельные журналы, рапорты командиров северных отрядов, переписка последних с сибирскими властями, рукописные карты и планы, обобщающие деятельность экспедиции, сочинения — экстракты из журналов, составленные профессорами Морской академии Красильниковым и Зыковым, и другие документы, разбросанные в многочисленных фондах ЦГАВМФ и других архивов. В 1951 году Д. М. Лебедев издал корабельный (шканечный) журнал плавания А. И. Чирикова на пакетботе «Св. Павел».

Отправление ленских и тихоокеанских отрядов

Первые партии сотрудников экспедиции под начальством Шпанберга выехали из Петербурга в феврале 1733 года. Беринг отправился в Сибирь 18 апреля.

Маршрут движения по Европейской части России и Сибири проходил через Тверь, Казань, Екатеринбург и Тобольск. В июле 1734 года Беринг прибыл в Иркутск, а в октябре — в Якутск, надолго ставший основной базой экспедиции. Сюда со всей Сибири свозились необходимые запасы продовольствия, судовые снасти, строительный материал. На реке Тамге был открыт небольшой железоделательный завод для снабжения строящихся судов мелкими металлическими поделками². Остальной металл экспедиция получала с уральских заводов.

В Якутске Беринг пробыл три года. В Охотск он перебрался только в сентябре 1737 года.

Для покрытия расходов по экспедиции в течение всего этого времени с местного населения взимались специальные налоги, которые легли на

¹ «Известия ВГО», т. 75, вып. 2, 1943, стр. 3—44.

² См. А. Покровский. Ук. соч., стр. 33.

него тяжелым бременем. Для прокормления одного лишь главного отряда на его базу ежегодно доставлялось до 50 тысяч пудов ржаной муки и до 3 тысяч пудов круп, не считая других продуктов. Сибирские воеводы поставляли Берингу рабочих, суда и лошадей для перевозки грузов. Экспедиция была рассчитана на 6 лет, поэтому многие офицеры и даже нижние чины привезли с собой семьи, содержание которых также шло за счет сибирского населения. Беринг первый показал дурной пример, взяв с собой не только семью, но и свиту родственников.

В то время когда снаряжение тихоокеанских отрядов экспедиции медленно перевозилось в Якутск и оттуда в Охотск, что было сопряжено с немалыми трудностями, северные отряды уже развернули свою деятельность.

Снаряжение Двинско-Обского отряда

Двинско-Обский отряд снаряжался и оснащался в Архангельске под наблюдением и руководством начальника местного военного порта.

Самым сложным оказался вопрос о типе судов. Морское ведомство не располагало данными о деревянных кораблях, могущих плавать среди льдов. Таких сведений не оказалось и в Архангельском порту. Мореходные качества «новоманерных» судов в необычных арктических условиях не были проверены. Это видно из переписки, которая завязалась летом 1733 года между Адмиралтейств-коллегией и портом.

С первых же шагов стало очевидным, что из-за отсутствия судов и продовольствия летом 1733 года отряд не сможет выйти в плавание. Поэтому Архангельская контора над портом сосредоточила свои усилия на подготовке морского похода в навигацию следующего года.

Организация этого отряда была начата отправкой из Петербурга группы во главе с лейтенантом Михаилом Павловым. Она состояла из семи человек: двух подштурманов, двух врачей, двух штурманских учеников и одного солдата. Выехали они через Ладогу в марте и прибыли на место — в Архангельск — 28 мая 1733 года¹. Главным командиром отряда вместо намечавшегося первоначально Бестужева-Рюмина в Архангельске был назначен лейтенант Степан Войнович Муравьев. Однако ни он, ни его помощник Павлов, как видно из протоколов заседаний Конторы над портом, особой активности в снаряжении экспедиции не проявляли. К конторе они обращались главным образом за получением жалованья и прогонных денег. Всю тяжесть подготовки принял на себя командир порта капитан Мятлев.

Вначале, 8 мая 1733 года, Адмиралтейств-коллегия приняла решение о постройке для экспедиции на архангельских верфях двух палубных ботов. Но уже 13 августа она приказала командующему северной эскадрой контр-адмиралу Бредалю вновь рассмотреть с начальником архангельского порта Мятлевым и капитаном Паддоном вопрос о судах, так как, по имевшимся в коллегии сведениям, строящиеся боты не могли сколько-нибудь успешно противостоять льдам. По мнению коллегии, в затруднительном положении небольшая команда бота не могла освободить судно от сжатия во льдах². Ответ из Архангельска был неопределенным; не располагая точными данными, Мятлев и Паддон писали, что «мелководные суда для посылки на Обь для ущемления про служителей провианта, припасов амуниции сделать невозможно, а большие суда, например, гукеры или галиоты, к пути не способны как для мелких вод, так и для льдов; по мнению обывателей»³. Мятлев и Паддон предложили вместо

¹ ЦГАВМФ, ф. 330 (Материалы архива Архангельского порта), д. 605, л. 1.

² Там же, лл. 11—14, 51—52.

³ Там же, л. 44.

двух судов построить четыре бота длиной 60 футов и шириной 18 футов.

Однако Адмиралтейств-коллегия решила по-другому. На основании пересланных из Архангельска опросов местных жителей члены ее пришли к мнению, что для экспедиции нужно строить кочи как наиболее надежные, мелкосидящие и быстроходные суда. Рекомендуя кочи в качестве экспедиционных судов, поморы настаивали на том, чтобы эти суда имели двойную обшивку («... весьма надобно для льдов от килиа и повыше воды обшить другими досками»)¹.

Выполняя распоряжение Коллегии, Архангельский порт объявил в Поморье о подряде на строительство судов. Примечательно, что выполнять этот подряд взялись новоземельские промышленники-мореходы Федор и Тимофей Кармакуловы, с которыми в сентябре Контора заключила договор на постройку двух кочей, «шитых, длиною по 9, шириною по 3,5 сажени, глубиною от кильсена до палубы 8 фут и 2 дюйма, а аршинами в 3,5, которые облить смолою крепкою лодейною вещю и упрюги класть друг от друга небольшие поларшина и палубы крепить коко-рами, таким манером, каковы делают у здешних обывателей». Судам надлежало прибыть в Архангельск по первой вешней воде 1734 года. Действительно, 16 мая эти суда, названные «Экспедицион» и «Обь», вошли в Архангельский порт².

Большое значение в подготовке плавания на Обь сыграли опросы поморов, производившиеся Архангельской губернской канцелярией и Конторой над портом. Во время этих опросов выяснилось состояние полярных плаваний в водах Баренцова и Карского морей. Собранные архангельскими властями данные наглядно засвидетельствовали печальные последствия указа 1704 года, запретившего массовые походы поморов на Обь, в Обско-Тазовский район в связи с установлением единой верхотурской дороги. Когда Контора над портом запросила Архангельскую губернскую канцелярию «о бывалых людях», знающих путь на Обь, канцелярия ответила, что среди жителей Архангельска и Холмогор таких людей больше не осталось: умерли от старости или погибли на море. Губернская канцелярия смогла сообщить лишь небольшой список мореходов, бывавших в Пустозере на судах местных купцов Никифора и Дениса Бажениных, Ивана Маслова, Ивана Звягина и Петра Кокина³.

Опрошенные затем судовладельцы прибавили к сообщению губернской канцелярии весьма немного. Баженины показали, что их галиот ходил с кормщиком, мезенцем Андреем Шняровым, в 1723 и 1725 годы до Пустозерска и Печорой «с подрядным провиантом и вином». В 1726 и 1727 годах Баженин и Кокин отпускали судно на остров Вайгач «для рыбных, звериных и песцовых промыслов» с кормщиками мезенцем Михаилом Ивановым Южиным и дворянином Ларионом Баркиным. Помимо промыслов, кормщики занимались меновой торговлей с ненцами. Иван Звягин показал, что «в прошедших годах, а в какие не упомнит», четыре года подряд был у него «отпуск малой соемки» до острова Вайгач для песцового промысла с кормщиками мезенцами Калиной Васильевым и Дмитрием Откупщиковым. Василий Шульгин заявил, что в 1728 году он посылал свою малую соемку с кормщиком холмогорцем Никитой Шестаковым в Югорский Шар для звериных и песцовых промыслов.

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 216, лл. 360—361.

² Там же, д. 611, л. 61. Согласно обмеру, произведенному корабельным мастером Брантом, размеры их были следующие: длина (по килю) — 16,55 метра, ширина — 6,40 метра, глубина — 1,88 метра; на судах имелось по две мачты — грот-мачта и бизань-мачта, грот-рея и топсель-рея. Трюм был перегорожен дощатыми переборками (ЦГАВМФ, ф. 330, д. 654. Наряд разных дел).

³ Там же, д. 605, л. 18 и др.

Не менее интересными оказались сведения о снаряжении полярных торгово-промысловых экспедиций. Купцы показали, что на каждое судно они отпускали хлеб и продукты из расчета на 14 месяцев, а также «малые построенные для зимовья избы и дрова, понеже близ моря лесов не имеетца». От кормщиков купцы слышали, что в полярных морях большую опасность для плавания представляет северный ветер, который наносит в пролив Югорский Шар множество льда. Промышленники обычно зимовали против острова Вайгач «на крепкой земле», вводя суда в имеющиеся там малые речки. О кочевом населении — ненцах — торговцы сообщали, что те благожелательно относятся к русским промышленникам.

Контора над портом не удовлетворилась показаниями купцов. На допрос были вызваны люди, которые водили купеческие корабли. Из материалов опроса кормщиков наибольший интерес представляют рассказы жителя Окладниковой слободы Дмитрия Авдеева сына Откупщикова и архангелогородца Никиты Шестакова¹.

Откупщику было 80 лет, 60 из которых он провел на море. Он показал, что ходил на Новую Землю, остров Вайгач и в Югорский Шар, откуда при попутном ветре за сутки, держа курс на восток, успевал пройти к Шараповым кошкам. Его судно за сутки покрывало 250 и больше верст. В Югорском Шаре и у Шараповых кошек бывал неоднократно Никита Шестаков. Конторе над портом он рекомендовал запастись противоцынготными продуктами — морошкой, чесноком, уксусом, вареным луком и посоветовал взять в экспедицию товары для торговли с ненцами: котлы, ножи, топоры, иглы, сукна, табак, колокольчики, хрустальные пронизки, роговые гребни и пр.² Советы кормщиков были включены затем в инструкцию Муравьеву и Павлову, а сами поморы на время проводки судов к Оби приглашены на государственную службу.

Весной 1734 года Контора над портом распределила поморов по судам. На коч «Экспедицион» (командир Степан Муравьев, подштурман Гаврило Руднев) пошли мезенские кормщики Андрей Шняров и Давыд Рогачев, по совету которого к Югорскому Шару на оленях был послан провиант. Всего на «Экспедиционе» находилось 26 человек. Судно «Обь» (командир Михаил Павлов, подштурман Василий Андреев) вели мезенские кормщики Михаил Южин и Иван Нагибин. Команда «Оби» состояла из 25 человек³.

В мае 1734 года Адмиралтейств-коллегия переслала на имя Муравьева и Павлова подробную инструкцию, состоявшую из 11 пунктов, в которых предписывалось при первой же возможности вывести суда в море и следовать от Архангельска вдоль берега к реке Оби, замечая, «где имеются неизвестные места, а особливо опасные». Большое внимание уделялось обследованию островов между Новой Землей и проливом, который «в карте значитца»⁴. Продвигаясь к Оби, Муравьев и Павлов должны были наблюдать за берегами, отмечать заливы и при случае производить их опись. На подробной описи берегов Коллегия не настаивала. Ее интересовало решение главной задачи — открытие морского пути к устью Оби.

В свете этой задачи понятны требования инструкции — собирать всевозможные сведения об удобных гаванях, лесах, годных для ремонта

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 605, л. 44.

² Там же, л. 54.

³ Там же, л. 117—122.

⁴ Из других материалов видно, что это была карта, составленная мезенским кормщиком, вероятнее всего, Михаилом Южиным, выдвинувшим позднее проект экспедиции на реку Енисей. В описи бумаг и вещей лейтенанта Муравьева, произведенной капитаном Черевинным зимой 1736/37 года в Пустозерске, она названа «картой мезенского кормщика» (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 10, л. 376 об.).

судов и устройства причалов, с тем «чтоб впредь могли морские суда заходить». Как и в других наставлениях, здесь говорилось о том, что экспедиция должна стремиться к открытию новых островов и земель, а жителей приводить в русское подданство «ласкою». Рудознатцам надлежало «разведать» земные недра. На имя тобольского воеводы Коллегия заблаговременно послала указ о высылке к берегам Карского моря людей для постройки маяков, которые должны были указывать путь экспедиционным судам¹. В распоряжение отряда были выделены геодезисты, которым поручалось вести подробную съемку берега до подхода судов.

Таковы были конкретные задачи Двинско-Обского отряда.

**Плавание кочей
«Экспедицион» и «Обь»
Двинско-Обского отряда
летом 1734 и 1735 годов**

Плавание кочей «Экспедицион» и «Обь» началось 10 июля 1734 года при благоприятной погоде. Миновав горло Белого моря, 21-го числа суда направились к Югорскому Шару, куда прибыли 25 июля².

28 июля Муравьев отослал Конторе над портом первый свой рапорт, в котором писал: «По се время льду ходячего не видно, только сказывают имеющиеся самоседы, что назад тому недели з две в Югорском Шару было много оногo с моря весьма до-вольно»³.

В проливе суда задержались для проведения описи и составления карты, а также в ожидании возвращения с острова Вайгач посланных туда рудознатцев. Вскоре сюда подогнали олений табун. Пастухам было приказано подвезти к проливу продовольствие и следовать вдоль берега по мере движения судов. Табун состоял из 60 оленей; перегоняли его мезенские промышленники и большеземельские ненцы. Часть стада предназначалась в пищу.

Окончив работы в проливе (опись оказалась настолько точной, что Малыгин в 1736 году не смог внести в нее никаких изменений), отряд двинулся дальше; 29 июля он вышел в Карское море⁴.

Дальше продвигались вдоль берега⁵ и миновали устье Кары и Бай-дарацкую губу; 31 июля суда вышли в Мутный залив (на западном берегу Ямала). Здесь отметили глубину от 2 до 8 саженей. 3 августа кочи следовали вдоль цепи низменных островов между 70°25' и 71°05' с. ш., известных под названием Шараповых кошек.

До этого времени погода весьма благоприятствовала походу, но с 3 августа обстановка резко изменилась: подули встречные ветры, задержавшие кочи у Шараповых кошек до 15 августа. За три следующих дня

¹ 1 июня в Архангельск из Tobольска прибыла «премемория» об исполнении царского указа относительно посылки людей в устье Оби для встречи двинских судов. Tobольский воевода сообщал, что с этой целью он снарядил речную экспедицию под руководством сына боярского Тимофея Чичагова, который снабжен «легкой лодкой» и инструкцией по установке маяков (ЦГАВМФ, ф. 330, д. 605, л. 230).

² ЦГАВМФ, ф. 330, д. 605, л. 200.

³ Там же, л. 200 и др.

⁴ До 3 сентября Архангельская контора над портом не имела никаких сведений о местонахождении Муравьева и Павлова. Только 3 сентября первую весть о них доставил прибывший с моря от островов Долгого и Матвеева крестьянин Куростровской волости Василий Дорофеев Ломоносов, отец М. В. Ломоносова, видевший экспедиционные суда вблизи этих островов (ЦГАВМФ, ф. 330, д. 605, л. 228).

В течение лета Контора над портом держала непрерывную связь с Tobольской провинциальной канцелярией, которая обязана была оказывать помощь Муравьеву.

⁵ Ценные сведения о походе по Карскому морю дает рапорт Муравьева Архангельской конторе над портом, написанный 23 ноября 1734 года по окончании плавания. Этот рапорт существенно дополняет рапорт в Адмиралтейств-коллегию, уже использованный в литературе.

отряд прошел 20 голландских миль (150 километров)¹. Усиливавшийся с каждым часом ветер стал штормовым.

Еще находясь в Югорском Шаре, командир отметил, что кочи дают течь. Среди экипажей началась цынга: четыре матроса слегли. В начале августа больных насчитывалось свыше десяти. Кочи, попав в шторм, не выдерживали сильной качки. С горечью писал Муравьев, что «от великого волнения» на кочах невозможно лавировать и дрейфовать. На «Экспедиционе», кроме того, во время подъема якоря был поврежден брашпиль.

Продвижение вперед становилось все более трудным. И, наконец, кормщики, от которых зависел исход плавания, заявили, что они дальше пути не знают. При таких обстоятельствах, достигнув 72°35' с. ш., Муравьев отдал приказ повернуть на обратный курс².

26 августа отряд вернулся в Югорский Шар и, простояв здесь в ожидании благоприятного ветра до 1 сентября, направился к устью Печоры, куда вошел спустя сутки.

Как видно из рапорта Муравьева, вначале он предполагал зимовать в устье Печоры, но, посоветовавшись с кормщиками, изменил свое намерение, так как здесь «за теснотою в двухсаженных дощатых избах, а особливо за неимением дров, зимовать невозможно».

16 сентября «Экспедицион» и «Обь» остановились у деревни Келтицкой в 15 верстах от Пустозерска, где суда были разгружены и растакеданы. Продовольствие, паруса свезли на берег, вся команда была переведена на зимовку в острог.

В рапорте Архангельской конторе над портом Муравьев докладывал о своих наблюдениях за состоянием погоды и льдов. Он отметил, что «в море льдов не видали, чему кормщики и бывалые определенные у нас обретающиеся в Югорском Шару и при реке Каре самоеды весьма удивляются». О растительном и животном мире Муравьев писал немногословно: «Морских зверей: моржей, свиней, белух, зайцев, медведей белых видели довольно; по берегу снегов, льдов почитай по всему берегу множество... лесов не единого прутика...». В донесении Муравьев сетовал по поводу состояния охваченного цынгой отряда: нехватало медикаментов, муки, крупы, соли. Попытка снабдить экипаж свежим оленьим мясом, для чего вдоль берега был послан табун оленей, не удалась, так как суда за сутки проходили расстояние, которое олени преодолевали в течение двух недель.

Не смогли помочь Двинско-Обскому отряду и люди, посланные Тобольской провинциальной канцелярией для устройства маяков и оповещения кочующих ненцев о прибытии экспедиции. Муравьев маяков не видел, а ненцы о царском указе слышали от него впервые.

К следующей навигации Муравьев просил Контору над портом завести в Пустозерск 600 пудов муки, 50 пудов круп, 16 пудов соли, медикаменты, а также послать одного матроса взамен умершего.

Рассмотрев 25 марта рапорт Муравьева, Контора над портом постановила немедленно начать подготовку к новому плаванию. Адмирал Бредаль, кроме того, распорядился выслать в помощь экспедиции двух геодезистов³ — прапорщика Василия Сомова и ученика Василия Селиффонтова, которые отправились в путь 6 февраля и прибыли на место 11 марта.

¹ Голландская миля равнялась 4 русским милям. Морская современная миля равна 1852 метрам.

² Кочевавшие в устье Оби ненцы и пустозерский житель Ефим Хабаров сообщали, что летом 1734 года суда побывали вблизи острова Белого (ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, л. 43).

³ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 605, л. 290.

В начале 1735 года Муравьеву удалось получить сведения из отряда Овцына. 15 августа, еще находясь у Шараповых кошек, он послал к устью Оби солдата и переводчика Хабарова, которые должны были достигнуть устья Обской губы по сухопутью и обследовать, «сколь оно мелко и выходит ли на море и имеется ли указ по берегам маяки ставить»¹.

Хабаров и его товарищ задание выполнили; вернувшись 15 января в Пустозерск, они доставили письмо Овцына, уведомлявшего своего коллегу о неудаче первого похода по Оби (см. ниже).

В связи с этими новыми сведениями Муравьев запросил Кантору над портом, не будет ли распоряжения «не только те маяки сделать, но и знающих оную реку (Обь.— М. Б.) жителям повелено б до окончания лета впредь нашего приходу ожидать, ибо сказывают в нее трудной проход, так что и устье небывалым людям сыскать не без труда»².

Зимой «для обсервации Обского устья» Муравьев послал еще подштурмана Василия Андреева, с которым на 60 оленях ходили ненцы³. Работой Василия Андреева, вернувшегося в Пустозерск в июне 1735 года больным, Муравьев остался недоволен и писал в Архангельск, что он своего дела (астрономических наблюдений) не знает. К чести Андреева следует сказать, что он, повидимому, на Оби побывал, так как доставил от ненцев новые сведения о прошлогоднем плавании. Ненцы заявили, что Муравьев дошел с судами до поворота «в Тазовскую (это ошибка, следует читать: Обскую.— М. Б.) губу... весьма недалеко, по счислению их самоедскому верст с пятьдесят или меньше». «За неискусство» подштурман Андреев был отстранен от должности и заменен подштурманом Великопольским.

Зимой 1734/35 года в Поморье развернулась деятельная подготовка к предстоящему походу. На Мезени были набраны новые люди, бывавшие ранее на морских промыслах. 17 апреля Муравьев отправил к Оби табун оленей, приказав сопровождавшим его людям двигаться вдоль берега и пройти вперед как можно дальше. Для ориентировки в незнакомой местности Муравьеву была прислана карта Овцына, составленная им во время плавания по Оби⁴.

1 июня 1735 года «Экспедицион» и «Обь» отошли от деревни Келтицкой, а через 14 дней миновали устье Печоры, где сразу же попали в шторм⁵. Хотя вскоре погода улучшилась, Муравьев двигаться вперед не горюпился и собирал сведения о Югорском Шаре. По всем признакам, пролив еще не вскрылся. Только 15 июля, спустя полтора месяца после выхода в путь, Муравьев прибыл в Югорский Шар, где продолжил неоконченную опись и осмотр острова Вайгач силами рудоизнатецев. 21-го кочи прошли в Карское море, но льды вынудили их вернуться назад. 6 августа Муравьев отдал вторичный приказ о продолжении похода, на этот раз оказавшегося более удачным. 11 августа стали в виду Ямальского берега. Здесь не обошлось без приключения: одно из судов село на мель, откуда его с трудом стянули якорями.

Плавание от Шараповых кошек проходило в густом тумане. 18 августа Павлов отстал от Муравьева настолько, что потерял из виду впереди идущее судно своего товарища. С этого момента они продвигались вперед, не видя друг друга. 13-го «Экспедицион» находился под

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 605, л. 330.

² Там же.

³ Там же, л. 365.

⁴ Эта карта хранится в архиве древних карт Гидрографического управления ВМС под № 1397 (см. рис. на стр. 291).

⁵ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 605, л. 365.

73°14' с. ш., а «Обь» — на 73°21' с. ш., повидимому, севернее пролива Малыгина, у северной оконечности острова Белого¹. Таким образом, и на этот раз суда прошли севернее пролива Малыгина, не обнаружив входа в него. Из-за позднего времени Павлов и Муравьев решили повернуть обратно к Югорскому Шару. Первый пришел туда 25 августа, второй — 6 сентября².

Из Югорского Шара отряд вышел на Печору, к месту прежней зимовки. 9 сентября «Экспедицион» и «Обь» бросили якоря у деревни Келтицкой.

3 февраля 1736 года Контора над портом получила из Пустозерска карту «вояжей» Муравьева и Павлова и переслала ее в Адмиралтейств-коллегию³.

Эта рукописная карта, включающая план Югорского Шара, части Карского побережья и берега Новой Земли, была составлена геодезии учеником Селифонтовым⁴.

Карта В. Селифонтова является первой для данного района, если не считать так называемой карты Исаака Массы 1612 года. Источником ее послужили предыдущие карты Муравьева и Павлова, а также более древние карты, хранившиеся при Адмиралтейств-коллегии и имевшиеся в копии у Муравьева (так называемая «коллежская карта», на которой были нанесены берега Белого моря, и карта, «объявленная от кормщика мезенца», по всей вероятности Михаила Южина). Эти источники сейчас утрачены: нет карты «кормщика мезенца», не сохранилась и «коллежская карта», копиями которой пользовались Муравьев и Павлов. Следовательно, карта В. Селифонтова сама стала сейчас драгоценным первоисточником.

Особый интерес она приобретает в части изображения Новой Земли. В главе 3 мы упоминали о карте Новой Земли XVII века, изданной Пальмквистом за границей. Сличая ее с изображением Новой Земли на карте В. Селифонтова, приходишь к выводу, что в основе их лежали принципиально одни и те же данные. Русское происхождение этих двух карт не вызывает сомнений. Названия прибрежных островов, заливов и проливов Новой Земли — старорусские. Очертания ее берегов изображены в обычной для старинной русской картографии манере. Поражает совпадение общего для авторов упомянутых карт взгляда на существование пролива, делящего Новую Землю на два острова. На карте В. Селифонтова о нем сказано, что он «Новую Землю сквозь прошел». Почти бесспорно, что упомянутая в легенде В. Селифонтова «коллежская карта» Новой Земли если не та же самая, копию с которой дает Пальмквист, то во всяком случае обе они имели один и тот же источник — русский чертеж-карту XVI—XVII веков, несомненно, восходящий к чертежам поморов, которые первыми плавали к берегам Новой Земли. Уже одно это делает карту В. Селифонтова весьма ценным источником по истории нашей картографии.

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 10, л. 225—228. Рапорт Муравьева Адмиралтейств-коллегии.

² В указе Адмиралтейств-коллегии от 9 декабря 1735 года на имя Архангельской конторы над портом содержатся выдержки из донесения Муравьева, сообщаящего, что встреча с Павловым произошла 6 сентября в Югорском Шаре (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 10, л. 391—400). А. Соколов оспаривает факт встречи Муравьева и Павлова в Югорском Шаре, считая, что эта встреча была в устье Печоры («Северная Экспедиция», стр. 266). К точке зрения А. Соколова присоединились Л. С. Берг (ук. соч., стр. 213) и Г. В. Яников (ук. соч., стр. 35).

³ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 10, л. 599.

⁴ Архив древних карт. Гидрографическое управление ВМС (ГУ ВМС), карта 13074 в красках (см. стр. 279).



1736 год. Морская карта (рукописная копия) от Архангельска до реки Оби с планом пролива Югорский Шар, составленная геодезистом В. М. Селифонтовым

В левом нижнем углу легенда: «При благополучной державе самодержицы всероссийской ея императорского величества Анны Иоанновны сочинена сия морская карта от города Архангельскаго до означенной во оной по северному берегу, лежащему к реке Обь, северной ширины, показанной в Карском море. А которые места взнесены во оную з других карт бес подлинной обсервации для известия значит под литерами.

Месяца генваря 1736 года.

- А. План Югорскаго шару.
- В. Новая Земля и остров Вайгачь с присланной от коллегии Адмиралтейской.
- С. От реки Кары и до залива Мутново со объявленной от кормщика мезенца.
- Д. Остров Колгоев с коллежской карты.
- Е. Заканинская губа называемая Чецкая, что подход Колгоева с той же коллежской.
- Е. Коротайская губа с помянутой же мезенской».

Внизу в центре рядом с масштабами подписи: «От флота лейтенант Степан Муравьев. От флота лейтенант Михайло Павлов». Под масштабами подпись: «Сочинил сию карту и план геодезист Василь Михалов сын Селифонтов». Надпись под рамкой: «С подлинной копировал геодезист ученик Филипп Тимофеев» ГУ ВМС. Архив древних карт, № 13074.

Следует отметить также то, что карта В. Селифонтова оказала заметное влияние на последующее картографирование района; ее данные вошли в итоговые генеральные карты Великой Северной экспедиции и оттуда — в мировую картографию. Приступая к описи западных берегов Новой Земли, острова Вайгач и юго-западного берега Карского моря, гидрографические экспедиции первой половины XIX века пользовались картами В. Селифонтова, С. Малыгина, А. Скуратова и тем самым в своих работах прямо опирались на древнее картографическое наследие поморов.

Итак, двукратное плавание экспедиционных судов Двинско-Обского отряда оказалось безрезультатным: устье Оби не было достигнуто, хотя суда находились вблизи Обской губы, что тогда оставалось неизвестным. Одной из главных причин неуспеха явилась нерешительность командиров, принявших летом 1735 года неправильные решения о возвращении кочей в момент наибольшего их продвижения к цели, когда до входа в Обскую губу оставалось пройти последние десятки верст. Ссылка Муравьева на плохое состояние кочей вряд ли может оправдать его.

На результатах работ пагубно сказалось то, что в отряде не было должной дисциплины. Командиры ссорились между собой, экипажи, не получавшие жалованья в течение двух лет, неохотно выполняли приказания. Еще 24 июня 1735 года из устья Печоры Муравьев писал, что экипажи «Экспедициона» и «Оби» «восстали» против него. Во время пребывания на зимовке в Петербург летели всевозможные доносы.

Существенно осложнило работу отряда то, что Тобольская провинциальная канцелярия не выполнила распоряжения об установке маяков вдоль берега Ямала. Во время плавания 1735 года Муравьев тщетно искал эти маяки и нашел только один, сложенный ненцами из дикого камня ($72^{\circ}51'$ с. ш.). Маяк оказался неприметным, и к тому же строители не оставили при нем сведений о расстоянии до Обской губы. Таким образом, он не принес ожидаемой пользы.

Подавленный неудачами, Муравьев в своем итоговом рапорте Адмиралтейств-коллегии убежденно писал, что в одну навигацию достичь Обского устья (даже если и не встретятся льды) невозможно¹.

Работы Двинско-Обского отряда 1736—1737 годов

Адмиралтейств-коллегия приняла решение продолжить работу Двинско-Обского отряда. Под страхом предания виновных суду Коллегия указала Тобольской и Архангельской канцеляриям на необходимость установить маяки и выслать к берегу Ямала местных жителей и ясачных сборщиков. Для съемки берегов Ямала было решено неотложно отправить туда геодезистов.

Архангельская контора над портом для похода на Обь обязывалась построить две дубель-шлюпки, определив на них командирами лейтенанта Алексея Скуратова, отличного навигатора (служившего в Архангельске), и лейтенанта Сухотина. При новом наборе моряков, знающих полярные моря, 13 февраля 1736 года с Мезени прибыли кормщики: Иван Дмитриев Откупщиков, Дмитрий Брагин, Яков Дмитриев Протопопов и Иван Борисов Кудяев². По замыслу Коллегии, архангельские суда должны были встретиться с печорскими и, взяв у них снаряжение и снасти, следовать дальше к Оби.

Прежних командиров—Муравьева и Павлова, как не справившихся с порученным делом, Коллегия отстранила от должности и отдала под суд. Обвинительными материалами служили их взаимные обвинения и всевозможные доносы. 22 марта 1736 года состоялось распоряжение о

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 225—227.

² Там же, д. 10, л. 591.

начале розыска, переданного в руки капитана Черевина, находившегося в Архангельске, и лейтенанта Степана Малыгина, специально посланного в Пустозерск. Предполагалось, что в дальнейшем Малыгин возглавит экспедицию на Обь, а Черевин продолжит следствие.

Пока в Пустозерске шел разбор дела, Скуратов и Сухотин в Архангельске готовились к походу. Отряд состоял из 64 человек.

По ходатайству Конторы над портом 28 марта Адмиралтейств-коллегия изменила свое решение о постройке двух дубель-шлюпок, разрешив вместо дубель-шлюпок строить два палубных бота.

Скуратов уделял большое внимание снаряжению отряда и, в частности, обеспечению работ астрономическими инструментами. 19 февраля от Конторы над портом он потребовал «для верной обсервации» выдать на каждое судно по одному «азимут-компасу и по одному остролябиуму с кольцом и гирею, с подпорками и цепью»¹. В Архангельске астрономических приборов не оказалось, и требование Скуратова отослали в Петербург, откуда 22 марта доставили «магнитный камень», два азимут-компаса, алмаз и копии карт Муравьева². Адмиралтейств-коллегия не жалела средств, необходимых для успешного завершения начатого дела. Всего на снаряжение двух ботов было израсходовано 2300 рублей.

В последний момент Скуратов и Сухотин получили новый указ относительно встречи с пустозерскими судами: из Белого моря боты должны были направиться прямо к Югорскому Шару, где и ожидать встречи с Малыгиным. Инструкция предписывала идти в плавание «без потерения удобного времени», а командирам «стараться, дабы оная экспедиция совершенно во окончание приведена была конечно будущим летом 736 года непременно»³.

Кампанию 1736 года открыли два архангельских бота («номер первый» и «номер второй»). На первом находился Скуратов, на втором — Сухотин. 22 июня они отошли от Соломбальской верфи, 25-го миновали двинский бар⁴.

В горле Белого моря отряд измерял глубину между мысом Вороновым и островом Моржевец и нанес на карту восточные берега острова Моржевец. Дальше на пути к Югорскому Шару Скуратов продолжал вести промер глубин, астрономические наблюдения и тщательно измерял пройденное расстояние. В журнал заносились замеченные изменения грунта, встреченные острова. В течение первых дней ветер благоприятствовал плаванию. За день боты успевали проходить 70—80 верст.

После производства наблюдений за приливо-отливными течениями у устья реки Шейны 2 июля боты направились к Канину Носу. «А тот нос,— читаем в журнале,— не малой, высок, и к морю крутой берег, и подводного камню, как подходят к тому носу, так и около обходя, нет».

8 июля отряд прибыл к острову Колгуеву. До 6 августа не прекращался встречный ветер. Скуратов несколько раз пытался продолжать плавание на восток, но вынужден был возвращаться то к Колгуевским кошкам, то к реке Васькиной, где стояли старинные поморские кресты,

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 216, л. 215—216.

² Там же, л. 363.

³ Там же, ф. 330, д. 216, л. 365 об. — 367 об. В этом деле хранятся копии журналов двух походов Малыгина и Скуратова к реке Оби, а также копия журнала Скуратова во время обратного путешествия из Оби в Архангельск.

⁴ Там же, ф. 870, д. 245. «Журнал, веденный лейтенантом Скуратовым во время плавания от города Архангельска Белым и Карским морем, проходя через Северный или Ледовитый океан в реку Обь до города Березова». Описание плавания 1736 года дается по этому журналу, как наиболее точному и подробному.

то к реке Губистой, в устье которой находилась промысловая изба. Хорошо, что на острове в изобилии имелись дрова и свежая вода.

Наконец, ветер стих и боты взяли курс к Югорскому Шару. 7 августа впереди было замечено шедшее под парусами судно. 8-го его различали явственнее: это был коч «Обь» Малыгина. Соединились с ним у островов Голец и Матвеев (во всех имеющихся в литературе описаниях этого похода местом встречи неправильно указывается остров Долгий).

Первоначально Малыгин готовил к плаванию коч «Экспедицион», на котором он отошел от деревни Келтицкой 25 мая (раньше, чем Скуратов и Сухотин из Архангельска). В устье Печоры, у Болванского мыса, недалеко от деревни Соколицы коч сел на мель, где его 29 мая раздавило принесенным с моря льдом. Людей и продовольствие удалось спасти. Посланный капитаном Черевиным для расследования лейтенант Михаил Павлов установил, что виновником гибели судна являлся Малыгин, который, как сказано в рапорте, в силу своего упрямства «не послушал доброго совета»¹. Хотя офицеры предупреждали Малыгина о возможности приноса льдов с моря и советовали ему выслать на разведку карбас, горделивый и опрометчивый командир решительно отказался это сделать. Вина Малыгина в гибели «Экспедициона» была явной. По морскому регламенту Черевин обязан был арестовать виновного, но так как ожидать указа Адмиралтейств-коллегии пришлось бы долго, Черевин на свой страх и риск разрешил Малыгину продолжать плавание, отдав ему последнее пустозерское судно — коч «Обь». Вместе с тем Черевин потребовал от командира Двинско-Обского отряда в порядке искупления вины сделать все, чтобы «экспедицию привести непременно до успешного конца»².

8 августа все три судна направились к Югорскому Шару. Вскоре на горизонте показался остров Вайгач. В тот год морозы начались рано. По утрам приходилось отбивать лед у бортов; вдоль берега пролива заметно расширялся заберег.

Казалось, что лучшее время безвозвратно упущено. Однако Малыгина не покидала надежда. Он послал на разведку к Карскому морю квартирмейстера Якова Иванова, который ничего утешительного не сообщил: на всем пространстве, куда хватал глаз, стояли сплошные льды.

11 августа Малыгин перебрался на первый бот, а Скуратов — на второй. Коч «Обь» был отдан под команду Сухотину, которому надлежало идти в Архангельск, производя по пути опись северного берега Поморья. Эта опись, отлично выполненная, оставалась единственной в течение всего XVIII века.

После ухода «Оби» Малыгин продолжал бесцельно ходить по проливу, лавируя среди густого пловучего льда, который несло из Карского в Баренцево море. 12 августа на правом берегу Югорского Шара встретились с оленными ненцами, а на следующий день — с мезенскими промышленниками, собиравшимися начать промысел песка.

25 августа отряду все же удалось войти в Карское море, еще не совсем освободившееся ото льда. До острова Местного боты продвигались среди льдов, на которых изредка виднелся плавник, очевидно, вынесенный из Енисея.

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 10, л. 361.

² Там же, л. 363. Получив 14 августа 1736 года рапорт Черевина о гибели судна и показания других лиц, Адмиралтейств-коллегия, ввиду различной оценки поведения Малыгина, решила «для уяснения дела» отослать вопросные пункты пустозерскому воеводе. В дальнейшем, после благополучного окончания похода и открытия морского пути к реке Оби, судебное дело о гибели коча «Экспедицион» было приостановлено.

26-го бросили якоря в бухте острова Местного. Спасая суда от надвигавшихся льдов, моряки беспрестанно отпихивали шестами льдины, напивавшие на берег. Дважды за эти дни Малыгин высылал подштурмана Великопольского и кормщика Юшкова с карбасом на поиски удобного для отстоя речного устья, но они смогли обнаружить только мелкие речки.

3 сентября погода резко изменилась: подул крепкий отжимный ветер и лед стал отходить от берега. На следующий день мимо острова Местного прошли два судна промышленников, направлявшихся из Пустозерска к Ямалу. Держа курс на восток, они вскоре исчезли за горизонтом.

В этот день Малыгин созвал совет офицеров и кормщиков, который высказался за немедленное продолжение похода. 6 сентября боты подошли к западному берегу Ямала ($70^{\circ}07'$ с. ш.), где запаслись свежей водой и дровами. Дальше пришлось продвигаться на веслах: мешали штילים с густым туманом и встречное течение, идущее вдоль берега Ямала с севера на юг. Наконец, 9 сентября под $70^{\circ}10'$ с. ш. боты уперлись в сплошную ледяную кромку. Борьба становилась бесполезной. Попытались продвинуться к северу, но безуспешно; Малыгин отдал приказ идти в устье реки Кары.

Таким образом, из-за позднего выхода в Карское море Малыгин не достиг даже широты, на которой побывали Муравьев и Павлов, и вынужден был вернуться назад, хотя он стремился к цели энергичнее своих предшественников. Об этом свидетельствует, в частности, тот факт, что, пройдя в устье Кары и заметив изменение ледовой обстановки, он предпринял еще одну попытку пройти к Оби или во всяком случае к реке Моржовке, где предполагалось стать на зимовку. Сразу же после совещания с офицерами, вечером 13 сентября Малыгин повел боты на восток. 14-го под $70^{\circ}08'$ с. ш. суда были остановлены надвигавшимися с севера льдами и принуждены были повернуть к Каре, хотя находившиеся на мачте дозорные заметили на северо-востоке какую-то землю, весьма заинтересовавшую путешественников. Очевидно, это был мираж.

18 сентября боты вошли в приток реки Кары, речку Трехозерную, где были разгружены и растакеложены. За время своего последнего плавания суда обросли льдом и теперь казались какими-то фантастическими ледяными сооружениями, движущимися по воле ветра. Полный опасностей и риска поход 1736 года окончился.

Остаток сентября, весь октябрь и ноябрь команды без усталости занимались постройкой зимовья. 1 декабря, когда жизнь на зимовке вошла в нормальную колею, Малыгин и Скуратов с командой уехали в Обдорск, оставив на судах подштурмана Великопольского, кормщиков, лекаря, четырех переводчиков и четырех других членов экипажа. В Обдорске Малыгин встретился с командиром Обского отряда Овцыным, с которым договорился о дальнейших действиях для достижения цели — отыскания входа в реку Обь.

Еще в бытность Малыгина на Трехозерной 7 ноября 1736 года туда из устья Кары пришел геодезист Василий Михайлов Селифонтов, посланный из Пустозерска для описи Ямала, Обской губы и постройки береговых маяков. Доложив о цели своего путешествия, Селифонтов представил журнал наблюдений с 18 рисунками, планами, исполненными в высшей степени добросовестно. На каждом плане обозначались определенный участок морского берега, впадающие в море речки, глубины небольших заливов и бухт, а также маяки, которые Селифонтов расставил по западному и северному берегам Ямала. Селифонтова следует

считать первым ученым-географом, изучавшим прибрежную часть Ямала¹.

Журнал и планы Ямала, составленные Селифонтовым,— еще одно яркое свидетельство высокого уровня русской геодезической науки XVIII века. Данные Селифонтова легли в основу карты Малыгина и Скуратова², составленной в 1737 году, и оказали влияние на всю последующую картографию. Помимо этого, работа Селифонтова сыграла немалую роль при решении основной задачи отряда — достижении морем устья Оби (журнал и план Ямала Селифонтова сохраняются в архиве вшитыми в шканечный журнал Скуратова. Вследствие этого они, повидимому, и остались не замеченными исследователями).

16 марта 1737 года Малыгин вторично направил Селифонтова для описи Обской губы и обследования острова Белого. Сведения об этой второй поездке, неточны и скупы. Их дополняет рапорт Малыгина Адмиралтейств-коллегии. По сообщению Малыгина, Селифонтов дважды ходил из Обдорска на остров Белый. Первый раз он совершил поездку туда весной 1737 года, прошел на оленях вглубь острова 50 верст и вернулся из-за отсутствия корма; второй раз — летом на шлюпке и оленях. Об острове Белом Селифонтов писал: «места самые голые, токмо около озер малая трава»³. После неудачной попытки пересечь остров Селифонтов вернулся в пролив, где присоединился к Малыгину.

В то время, когда Малыгин готовился к новому походу, в Петербург из Обдорска явился кормщик Михаил Южин, доставивший Адмиралтейств-коллегии очередные рапорты отрядов экспедиции. Будучи знаком с делами Двинско-Обского отряда и, очевидно, не веря в его успех, Южин предложил снарядить из Поморья новую экспедицию к устью Енисея. «Я нижайший,— писал он,—уразумел тое экспедиции е. ц. в. о взыскании (Оби.— М. Б.) не малую нужду, с покорностью доношу: ежели повелено будет за благо и послать от города Архангельского или с Мезени нынешней (1737.— М. Б.) весной меня... вышереченную экспедицию на угодном судне и дать в помощь на море бывалых людей мезенцев девять человек и провианта на год и на 4-ре месяца, а для сочинения картины послать с нами доброго человека свою должность отправлять, точно не командовать над нами и на море в плавание не вступать... имел я трудолюбное рачение с добрым намерением итти до реки Енисея, разве великие неотносные льды препятствовать будут»⁴.

Характерно отношение к проекту Южина членов Адмиралтейств-коллегии. Хотя три попытки пройти на реку Обь потерпели неудачу, Коллегия не оставляла мысли об открытии морского пути в Сибирь и вынесла положительное решение по предложению Южина. Начальником экспедиции был назначен Южин. Архангельской конторе над портом было приказано для похода на Енисей приготовить судно к лету 1738 года. Однако Контора резко опротестовала столь поспешное решение: по имеющимся у нее сведениям, Южин не внушал доверия, как человек нетрезвого поведения и знающий морской путь не дальше Югорского Шара. Наоборот, за Южина вступилась Архангельская губернская канцелярия, отражавшая интересы местных торговцев и предпринимателей, стремившихся завязать морские связи с Сибирью. Дважды она напоми-

¹ Впервые всесторонние общегеографические и этнографические исследования на Ямале осуществил уже в начале нашего столетия Б. М. Житков, обобщивший свои наблюдения в работе «Полуостров Ямал». Записки по гидрографии, 1911, вып. 33.

² ГУ ВМС, ф. Архив древних карт, № 2991 (карта выполнена на одном листе чертежной бумаги, в меркаторской проекции размером 89—86 см.).

³ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 10, л. 536.

⁴ Там же, л. 438—438 об. Прощение подано в апреле 1737 года.

нала командиру Архангельского порта о необходимости выполнить указ Адмиралтейств-коллегии¹. Экспедиция Южина не состоялась в связи с успешным завершением похода Двинско-Обского отряда.

Малыгин и Скуратов, пополнив запасы продовольствия и отдохнув, в начале мая 1737 года вернулись на зимовку в Трехозерную.

Через месяц река Кара вскрылась. 14 июня кормщики ходили к ее устью для наблюдения за движением льдов и заготовки противочынготной травы — «салаты»². По возвращении они доложили, что Карское море освободилось ото льда.

19-го июня план предстоящего похода обсуждался на совете офицеров. Было решено, что выходить в море раньше 1 июля не имеет смысла. Экипажи судов продолжали деятельно готовиться к плаванию, оснащать и ремонтировать боты. Учитывая износ бортов, плотники усилили обшивку и сверх того смазали борты моржовым жиром.

31 июня отряд покинул Трехозерную и, произведя попутную опись реки Кары (подштурман Великопольский), направился в море. Из-за неожиданно подошедшего к берегу льда выйти в море удалось только спустя шесть дней.

Журнальные записи показывают, что во время плавания тщательно изучались морские течения и другие явления. 8 июля в журнале отмечено, что в Байдарацкой губе движение воды «более времени»³. По мнению Скуратова, это свидетельствует о том, что в губу впадают «реки немалые». 10-го боты прошли мимо большого острова, очевидно, Левдиева, опись которого произвел подштурман Головин. 22-го числа отряд прибыл в Мутный залив, попутно обследовав устье реки Юрибей.

П плавание проходило успешно, хотя в море все еще держался лед. За следующие сутки боты подошли к Шараповым кошкам, где под 71°20' с. ш. заметили первый маяк, сооруженный Селифонтовым. Второй его маяк был обнаружен у реки Китовой. Затем маяки стали попадаться довольно часто, что вселяло уверенность в правильности принятого курса. К исходу суток 23 июля был замечен остров Белый, а через несколько часов на палубу одного из ботов поднялись геодезист Селифонов и переводчик Хабаров.

П плавание проливом между Ямалом и островом Белым оказалось очень трудным. Хотя Малыгин имел опись Селифонтова, план берегов и промеры глубин, продвижение было неуверенным; приходилось поминутно лавировать и часто бросать якорь.

Проход в Обскую губу из пролива, названного теперь его именем, Малыгин обнаружил лишь к концу дня 12 августа, после пребывания в нем в течение 19 суток. Фарватер, проходящий в полутора милях от берега, оказался значительной ширины — 4 кабельтова. С северной стороны его ограничивали мели и сухие косы. Скуратовым этот пролив описан довольно подробно в форме лоцманского наставления мореплавателям.

17 августа 1737 года подгоняемые северным ветром боты вошли в Обскую губу, 23 сентября прибыли в Обдорск, а 5 октября — в Березов, откуда с частью команды Малыгин уехал в Петербург. Скуратов и подштурман Головин остались на зимовку, с тем чтобы следующим летом совершить обратный путь на судах в Архангельск.

В феврале 1738 года Малыгин приехал в Петербург, а 9 марта Адмиралтейств-коллегия слушала его рапорт об окончании плавания. К рапорту были приложены чертеж и отчет об израсходованных суммах. Чертеж,

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 224, лл. 108, 187.

² Там же, ф. 330, д. 245, л. 115.

³ Так в документе. Повидимому, Скуратов наблюдал отлив позднее положенного времени, что он объяснил влиянием сибирских рек, несущих свои воды в океан.

озаглавленный «Меркаторская карта Северного океана с назначением берега от реки Печоры до реки Обь», подписали лейтенанты Малыгин и Скуратов; на нем отмечены глубины у берегов Ямала и особенно в проливе между островом Белым и материком¹. Очертания южного берега Карского моря, как они были положены Малыгиным и Скуратовым, без изменений вошли в сводные карты Великой Северной экспедиции, а оттуда попали во все карты мира. Кроме того, это была первая карта полуострова Ямал.

Итак, в результате четырехлетних попыток первая цель Двинско-Обского отряда — проход в реку Обь — была достигнута. Видную роль в этом достижении сыграли поморы-кормщики и ненцы, без участия которых успех дела был бы немислим.

Положительно оценив деятельность Двинско-Обского отряда, Адмиралтейств-коллегия поручила профессорам Морской академии произвести сличение всех имеющихся карт Белого и Карского морей, а также составить «экстракт из журналов». Эту работу выполнили преподаватели Академии Салтыков и Красильников². Впервые в истории были составлены сводные карты юго-западной части Карского моря с указанием прибрежных глубин и удобных бухт. Эти данные, как и «экстракт из журналов», уже могли служить более или менее надежным руководством для плавания в этом районе.

Но из опыта Двинско-Обского отряда напрашивался вместе с тем и другой вывод. Адмиралтейств-коллегия убедилась в том, что ограниченные технические средства, при отсутствии портов и более или менее благоустроенных гаваней, делают нереальным использование морского пути из Архангельска в Обь. Не оправдался расчет на прохождение всего этого пути за одну навигацию. Обнаружилась полная неподготовленность Сибири к возможным морским перевозкам. Этот вывод еще раз подтвердился в результате двухгодичного обратного плавания Скуратова и Головина из Оби в Северную Двину.

Во время обратного плавания в Архангельск Скуратов имел задание произвести дополнительную опись морских берегов там, где она не была сделана раньше. Эту задачу, на первый взгляд несложную, Скуратову пришлось решать в труд-

Обратное плавание Двинско-Обского отряда от Березова в Архангельск в 1738—1739 годах

нейших условиях³. Боты покинули стоянку на реке Сосьве (близ Березова) 14 июня 1738 года. Всего через несколько часов случилось первое приключение — один из ботов сел на мель. 4 июля суда прошли мимо Обдорска, пополнив там свои запасы.

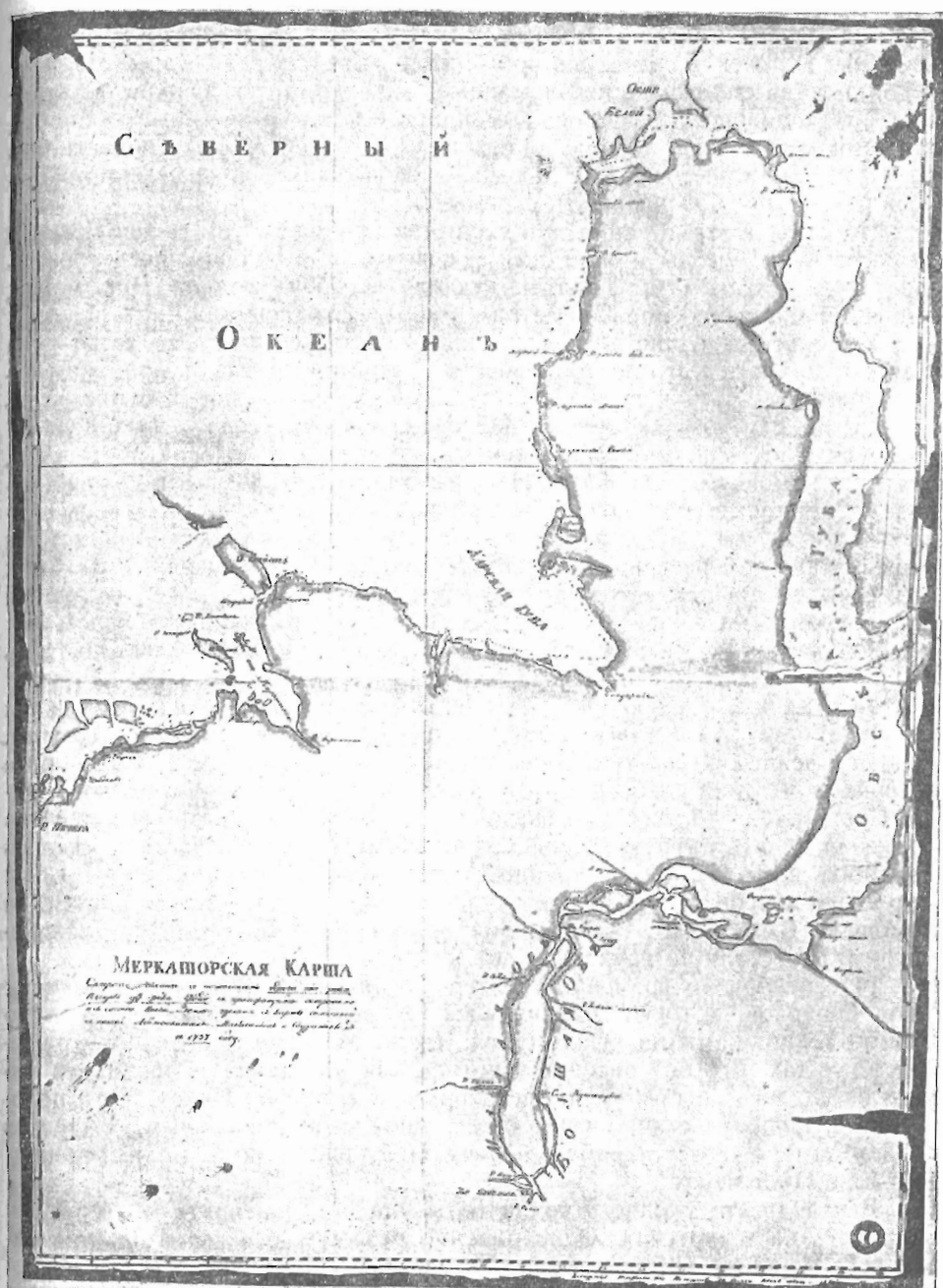
14 июля, идя по Оби под 68°14' с. ш., отряд настиг дрейфующую на север полосу сплошного льда, преодолев которую, он проследовал к острову Белому в густом тумане. 31 июля показался мыс Дровяной. По проливу Малыгина и вдоль западного берега Ямала суда вел кормщик Юшков, принимавший деятельное участие и в прошлых плаваниях.

5 августа отряд достиг реки Китовки, а на другой день — устья реки Моржовки и взял курс на Югорский Шар. Ошибочно принятая за открытое море обширная прибрежная полоса воды, свободная ото льда, вскоре окончилась, и боты очутились во льдах. Чтобы не погубить корабли, Скуратов поспешно вернулся к устью реки Моржовки, оттуда снова пошел вдоль берега Ямала на юг и затем на запад через Байдарацкую губу.

¹ ГУ ВМС, ф. Архив древних карт, № 344 (см. стр. 287).

² ЦГАВМФ, ф. 212, д. 10, лл. 480—500; там же, д. 16, лл. 6—9.

³ Там же, ф. 913, д. 11, «Журнал 1-го палубного бота Обской экспедиции под командованием лейтенанта Алексея Скуратова, веденный в 1738—1739 гг.» (на 125 л.).



1737 год (копия 1823 года). Меркаторская карта берега от реки Печоры до реки Оби по описи лейтенантов Малыгина и Скуратова.

В нижнем левом углу название карты: «Меркаторская карта Северного океана с назначением берега от реки Печеры до реки Оби с прилежащими островами и с частию Новой Земли, зделана с карты сочиненной с описей лейтенантами Малыгиным и Скуратовым в 1737 году». На обороте карты надпись: «Снята с полученной от штурмана Иванова, бывшего при описи реки Печеры до 1823 года. Копировал штурманской помощник 14 класса Иван Иванов, 1823 года октября 16 дня». ГУ ВМС, Архив древних карт, № 344.

Плавание оказалось трудным и опасным. Сквозь льды приходилось идти на шестах и завозах, кое-где прокладывая путь пешнями. Наиболее сложное положение создалось при подходе к устью реки Кары. На пути судов лежали сплошные, невзломанные льды. Кормщик Юшков и матрос Сидоров, ходившие по заданию командира в устье реки Кары, сообщили, что этим летом льды вообще не отходили от берега. Боты продвигались по узким прогалинам между льдами — «завитухам», то и дело приходилось разламывать и разбивать перемычки.

Но даже в эти трудные дни Скуратов продолжал вести наблюдения за состоянием погоды и морскими течениями. У него сложилось убеждение, что в Карском море ветры, дующие «с обоих концов того моря», «причиняют течение моря по ветрам в параллель берегов».

Уходили последние дни навигации. 4 сентября, когда до устья реки Кары оставалось всего полторы версты, Скуратов приказал экипажам судов прорубить путь к губе пешнями. Однако усилия моряков оказались тщетными. Вечером состоялся совет офицеров совместно с кормщиками. Было решено, используя возможные изменения в ледовой обстановке, стать на зимовку в реке Каре. На следующий день лед не только не отнесло к северу, но еще больше придвинуло к берегу; суда оказались прижатыми к мелям. Правда, 12-го числа сильным юго-восточным ветром льды отжало от берега, но при попытке продвинуться вперед боты были подхвачены сильным встречным течением; пришлось бросить якоря. На следующие сутки, ночью, по недосмотру вахтенного, пловучим льдом был начисто срезан якорный канат. Бот понесло и стало бить о лед. Пытаясь спасти судно, вся команда отталкивалась от льдин шестами. Добычей стихии стал и второй якорь, у которого была сломана лапа. Наружная обшивка бота разлетелась в щепки; разбило форштевень и шлюпку. С наступлением утра положение экипажа не улучшилось. Мимо бота проплыли обломки разбитого этой же бурей какого-то промыслового судна. Продолжая бороться за спасение своего судна, 14 сентября Скуратов приказал начать выгрузку продовольствия на берег. К счастью, удалось вытащить из-под льда потерянный ночью якорь. Кормщик Старков был отправлен вглубь материка к кочующим поблизости от Кары ненцам за помощью. Второй бот, своевременно укрывшийся за косой, остался невредим. Его стали разгружать в тот же день¹.

14 сентября во временный лагерь отряда пришел промышленник Яков Ощурков, который направлялся к реке Моржовке с девятью своими товарищами на судне купца Ивана Маслова и потерпел крушение во льдах. Его бот разбило в щепки, так что даже из провианта ничего не удалось спасти. Судно вел кормщик Никифор Инков. Хотя положение с продовольствием было более чем затруднительным, Скуратов оказал потерпевшим кораблекрушение посильную помощь и переправил их в Пустозерск.

В результате упорного труда боты удалось подтянуть к берегу и закрепить на швартовах. Одновременно развернулось строительство зимовья². Морякам активно помогали местные ненцы, которые поставили временные чумы и перевезли с реки Кары избы, оставшиеся от экспедиции Малыгина. Приготовления к зимовке отряд окончил в октябре. По-

¹ Днем 14 сентября к отряду подошли пустозерский солдат Федор Мезенцев, крестьянин Петр Короблев и три ненца, которых выслали навстречу судам с приказанием Скуратову произвести допрос подштурмана Великопольского по делу Муравьева и Павлова. Архангельскую контору над портом, видимо, больше интересовали судебные тяжбы, чем судьбы русских моряков-героев, терпевших бедствие.

² По определениям Скуратова, его лагерь находился под 60°00' с. ш. «от Кары в 4-х милях к осту». Это свидетельствует о том, что обычные сведения о зимовке Скуратова (на реке Каре) неверны.

сланный из Пустозерска еще во время плавания солдат Илья Зайцев на оленях местных ненцев доставил продовольствие. 11 ноября, оставив вместо себя на зимовке подштурмана Великопольского (с кормщиками Давыдом Рогачевым, Афанасием Юшковым, Яковом Каршенлевым и Семеном Еримеевым), Скуратов с остальной командой уехал в Обдорск.

В течение всей зимы Скуратов не порывал связи с лагерем. Он посылал Великопольскому различные указания и тем самым продолжал руководить отрядом. Для заготовки продовольствия 31 октября он выслал в Пустозерск квартирмейстера Иванова, а за досками, оставленными летом 1736 года на острове Вайгач,— подштурмана Болотовского со служилыми людьми и кормщиком Юшковым. Доски и якоря Болотовский доставил на зимовку 24 апреля¹.

7 мая 1739 года Скуратов вернулся в лагерь, к ботам. В июне отряд закончил ремонт судов, и 4 июля они вышли в плавание. Из-за скопления льдов боты только 8-го смогли подойти к устью реки Кары, где продолжали выжидать освобождения моря ото льда; 13-го числа, подгоняемые попутным ветром, они направились к Югорскому Шару и 25-го миновали остров Местный.

После долгой, суровой зимовки экипаж с радостью приближался к родным берегам. Еще не доходя до пролива, 29 июля путешественники встретили мезенских промышленников, рассказавших, что путь на запад свободен ото льда. 7 августа отряд миновал остров Колгуев, где повстречал судно кормщика Осипа Одинцова. Этот кормщик был послан архангельским купцом Федором Коральковым на Новую Землю, но вблизи Гусиног Носа потерпел крушение и теперь возвращался домой на плохоньком карбасе. 12 августа боты миновали двинский бар, а 14-го бросили якоря против Соломбальской верфи, со стапелей которой они сошли четыре года тому назад.

17 сентября 1740 года Скуратов доложил о своем плавании Адмиралтейств-коллегии, которая признала работу отряда полезной и приказала Скуратову «учинить... общую карту» берега от Архангельска до Березова.

Несмотря на отдельные промахи и недостатки, за шесть лет своей деятельности Двинско-Обский отряд проделал большую работу. На карты был положен морской путь от Архангельска до Березова. Первые морские карты юго-восточной части Баренцова и приобской части Карского морей, составленные отрядом, заложили прочную основу для дальнейшего успешного картирования западного района Северного морского пути.

Следует отметить, что само название «Карское море» впервые появилось на картах Двинско-Обского отряда. Бесспорно, оно заимствовано от поморов, ходивших по Карскому морю на кочах с незапамятных времен. На иностранных картах XVI—XVII веков Карское море обычно сливалось с другими морями в один океан.

**Четырехкратное плавание
Обско-Енисейского отряда
на дубель-шлюпке «Тобол»
и боте «Оби-Почтальон»
в 1734—1737 годах**

Обско-Енисейский отряд Великой Северной экспедиции под командованием Дмитрия Леонтьевича Овцына, решавший задачу изыскания пути из Оби в Енисей, снаряжался в городе Тобольске.

Овцын приехал в Тобольск 2 апреля 1733 года. Постройка экспедиционного судна завершилась в январе следующего года. Двухмачтовая дубель-

¹ В Югорском Шаре Болотовский застал много промышленников, занимавшихся зимним промыслом песка. Там зимовали судно Дениса Баженина, с которого был принят якорь, судно мезенского крестьянина (Окладниковой слободы) Ильи Коткина и др. Таким образом, остров Вайгач был оживленным даже в зимнее время.

шлюпка получила название «Тобол». Она имела длину 21 метр, ширину — 4,5 метра и осадку — 2,1 метра. 13 мая 1734 года «Тобол» в сопровождении дощаников, нагруженных продовольствием, отправился в свое первое плавание. Экипаж судна состоял из 56 человек, в числе которых были подштурман Дмитрий Стерлегов, штурманский ученик Федор Конищев, геодезии ученик Федор Прянишников, рудознатец Захар Медведев и несколько лощманов. 1 июня отряд прибыл в Березов, а 11 июня — в Обдорск¹. От Березова экспедицию сопровождал шедший вдоль берега казачий отряд из 74 человек, назначенный для охраны Овцына от возможных нападений.

Некогда бойкий торговый город Обдорск к 30-м годам XVIII века пришел в запустение. Во всем городе имелось всего лишь четыре караульные избы. В Обдорске Овцын рассчитывал нанять в качестве проводников местных жителей, знакомых с Обской губой. Но оказалось, что старожилы знали дорогу не далее как за 300 верст от Обдорска, а о выходе в море не слыхали. Овцын решил идти дальше без проводников.

13 июня «Тобол» снялся с якоря и через несколько дней вошел в губу. В 60 верстах от устья Оби к северу от Семи Озер он выслал на берег березовских казаков для постройки магазинов, а сам вместе с дощаниками последовал дальше. В 100 верстах к северу от Надыма, в свое время бойкого торгового пункта, были выгружены основные запасы продовольствия, а речные суда с конвоем отослали назад. На пути стали попадаться редкие льды. Осторожный командир вел судно очень медленно, опасаясь мелей. Для измерения фарватера и описи берега то и дело высылались люди.

В 300 верстах от Надыма «Тобол» встретился с ненцами, но о самой северной части Обской губы они ничего не знали. Овцыну удалось узнать лишь то, что до устья губы осталось идти не больше десяти дней и что губа замерзает на исходе августа.

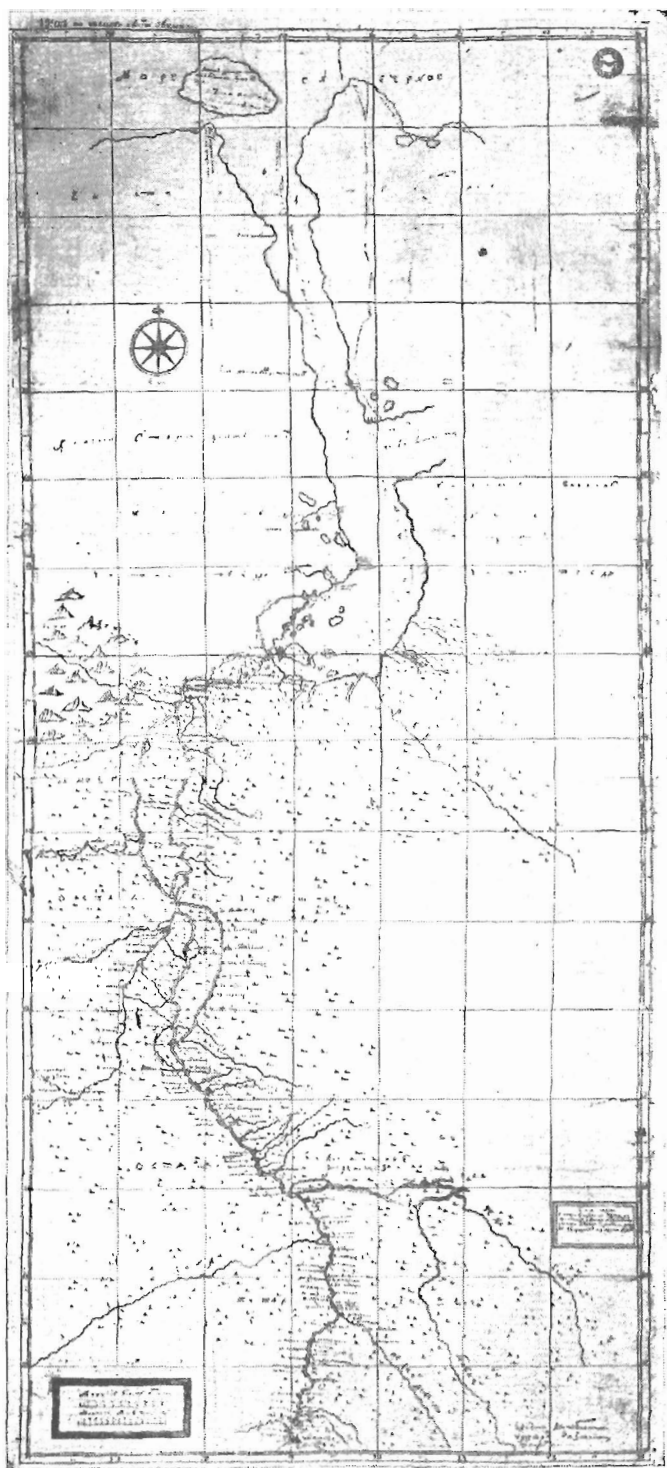
Под 69°30' с. ш. отряд поставил земляной маяк. 5 августа «Тобол» достиг 70°04' с. ш.² Наступили трудные дни. Вскоре дубель-шлюпка попала в сильный шторм, во время которого лишилась руля; у двух якорей отломало лапы. «Тобол» несло на льды, и его удалось спасти только ценой напряженного труда. Расталкивая льды шестью, экипаж завел судно в бухту. Дальнейшее плавание с поврежденными рулем и якорями становилось немыслимым. Собрав совет офицеров, Овцын получил их согласие на возвращение. На обратном пути 31 августа отряд встретился с группой комиссара Тимофея Чичагова, посланного Тобольской провинциальной канцелярией для встречи судов Двинско-Обского отряда³.

Вместе с ними для описи Обской губы были направлены на ялботе геодезист Выходцев и подштурман Стерлегов. Выходцева сопровождал отряд казаков. Не достигнув моря, ялбот попал во льды и был раздавлен. Люди с огромными трудностями вернулись в Обдорск, куда 3 сентября прибыл Овцын. Вскоре стала Обская губа, а 21 сентября — река

¹ В рапорте Д. Овцына ошибочно названа другая дата прибытия в Обдорск — 6 июня.

² А. Соколов, а за ним Л. С. Берг и Г. В. Яников, ссылаясь на рапорт Овцына, опубликованный в «Материалах для истории русского флота», т. VII, стр. 757, сообщают, что Овцын повернул назад 5 августа. В рапорте Овцына, помеченном 30 сентября 1734 года, указывается, что поход продолжался до 10 августа (ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 17—20). В журнале «Тобола» названа дата 5 августа (ЦГАВМФ, ф. 913, д. 7, л. 62 об.).

³ Чичагов продвигался на лодке. Для показа фарватера Овцын отослал с ним геодезии ученика Федора Прянишникова с заданием вести от Обской губы на пути к Енисею опись берега.



1734 год. Карта реки Оби от Тобольска и Обской губы по описи Дмитрия Овцына
 В правом нижнем углу карты подлинная подпись лейтенанта Дм. Овцына. ГУ ВМС. Архив
 древних карт, № 1397.

Обь у Обдорска. Так неудачно окончился первый поход Обско-Енисейского отряда.

Адмиралтейств-коллегия, заслушав рапорт Овцына о плавании 1734 года¹, решила поиски выхода из Обской губы в море продолжить в следующем году. Кроме того, Овцыну поручили составить подробную карту и переслать ее Муравьеву. Как уже отмечалось, это задание было выполнено.

Всю зиму и весну команда Обско-Енисейского отряда напряженно готовилась к новому походу. Овцын много внимания уделял розыску и опросам людей, бывавших в губе. На этот раз удалось найти ненцев, кочевавших по левому берегу Обской губы, знавших дорогу на взморье и к острову Белому. Кстати, эти люди рассказали Овцыну, что лет 30 назад к острову Белому и в Обскую губу приходило торговое судно из Пустозерска. Весной эти ненцы в сопровождении казаков были отправлены к устью Оби с заданием ставить маяки и поддерживать на них огонь². Двух самых опытных приняли в состав экипажа.

Попутно Овцын собирал сведения о старинной мангазейской трассе, «которой прежде ходили от Тобольска к Туруханску с хлебом через (мимо.— М. Б.) Березов кочи»³. Нашлись люди, которые описали Овцыну и этот путь. Летом 1735 года Овцын отослал на Таз геодезии ученика Федора Прянишникова (с 13 казаками) с приказанием подробно расспрашивать престарелых ненцев о мангазейском пути, а также стараться найти проход с реки Таз в Туруханск⁴. Журнал Прянишникова передает интересные подробности этого выдающегося для своего времени сухопутного похода, предпринятого летом и осенью 1735 года по маршруту Обская губа — река Хадыта — Тазовская губа — Пур-Тазовское зимовье (Мангазея) — Туруханск. Во время похода Прянишников вел наблюдения за природой и животным миром тундры⁵.

Поход 1735 года начался 29 мая. Уже 10 июня «Тобол» прошел мимо Семиозерных магазинов, а с 18-го числа до конца плавания (68°40' с. ш.) шел во льдах, иногда преграждавших дорогу сплошной стеной. В таких условиях трудно было рассчитывать на удачу.

В протоколе консилиума об окончании похода, подписанном всеми офицерами, указано, что главной причиной неудачи явилось позднее вскрытие реки Оби и Обской губы. В этот год залив не успел даже освободиться от зимнего льда. Вместе с тем из-за отсутствия свежих продуктов многие члены экипажа заболели цынгой. Сам командир тоже заболел; с 8 июня, еще до подхода к Семиозерным магазинам, он уже не мог самостоятельно вставать и его выносили на палубу на руках; от сильного истощения Овцын харкал кровью, ощущал сильные боли в животе и груди. 28-го июля на дубель-шлюпке было зарегистрировано 10 больных, через несколько дней слег почти весь экипаж. Болело 38 матросов и офицеров. Здоровых, могущих стоять у штурвала и компаса, осталось всего 12 человек. Четверо скончались: среди них был рудознатец Захар Медведев⁶.

Несмотря на тяжелое состояние отряда, Овцын, верный своему долгу, выслал к устью Обской губы для встречи архангельских судов служи-

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 17—20.

² Овцын отправил в Адмиралтейств-коллегию чертеж маяков.

³ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 17—20.

⁴ Там же, лл. 103—105.

⁵ Там же, лл. 400—420. Съемка Прянишникова длительное время оставалась единственным материалом для освещения глубинной приобской тундры. В 20-х годах XX века она послужила основой для составления карты ГГУ № 763 Тазовской губы (Архив ГУСМП, ф. КСМП, оп. 1, д. 176, л. 12).

⁶ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 81—84.

рых людей с группой ненцев. Руководил этой группой прапорщик Переводчиков. Путешествие окончилось трагически: весь русский состав группы был убит ненцами.

Возвращаясь назад, 10 августа «Тобол» прошел в устье Оби, а 5 октября прибыл в Тобольск.

12 января 1736 года, заслушав рапорт Овцына, Адмиралтейств-коллегия вновь приняла постановление о продолжении поисков. Было решено в Тобольске заложить более маневренное и быстроходное судно — бот длиной 18 метров, шириной 5,1 метра и осадкой 2,1 метра¹. С этой целью в Тобольск направили ботового мастера Скобельцына и штурмана Федора Алексеевича Минина, ранее служившего в Кронштадте². Командиром нового судна Адмиралтейств-коллегия назначила «мастера флота» Ивана Кошелева³. Металлические части для строившегося бота — якоря, тросы и блоки поставлял Екатеринбургский завод.

Несмотря на принятые меры, строительство корабля задержалось и было окончено только летом 1737 года. Поэтому третье свое плавание Обско-Енисейскому отряду пришлось совершать на старой дубель-шлюпке «Тобол».

В 1736 году путешествие по реке Оби началось 23 мая. В плавании принимали участие 50 человек, в том числе штурман Минин, подштурман Дмитрий Стерлегов, геодезии ученик Михаил Выходцев. 14 июня «Тобол» прошел мимо Березова, а 20-го — мимо Обдорска. Длительную остановку имели у Семиозерных магазинов, где сгружали продовольствие с дощаников.

«Тобол» сопровождал казачий конвой. Плавание проходило вдоль правого берега в «великих льдах». На 42°40' с. ш.⁴ отряд был остановлен дрейфующими льдами, достигавшими мощности, как пишет Овцын, 2 — 2,4 метра. 3 августа, миновав льды, судно приблизилось к устью. Попытка выйти в море не увенчалась, однако, успехом, так как, перейдя под левый берег (правый стал отмелым), отряд повстречался со сплошными льдами, стоявшими на мелях и достигавшими «саженей по 6 и по 7, зело твердостью застарелые».

Пройдя в северную часть губы, Овцын стремился собрать как можно более подробные сведения об этом районе. Правда, не все эти сведения достоверны, но все же они ярко характеризуют научную активность отряда. Овцын сообщает безусловно неверные данные о ширине устья губы (104 версты). Определенный научный интерес представляли наблюдения за соленостью воды, которая здесь «зело солона и горька». Овцын отметил глубину губы (14 саженей) и грунт, который, с его точки зре-

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, л. 134 об.

² В фонде Беринга (д. 7, л. 264 и др.) сохранилось прошение Ф. А. Минина на имя императрицы Анны Ивановны, в котором рассказано о его предыдущих службах (такие сведения до последнего времени в литературе отсутствовали). Службу во флоте Минин начал 20 февраля 1726 года в качестве штурманского ученика (по окончании Морской академии) в Астрахани; плавал на ботах по Каспийскому морю с 1729 по 1733 год. Вернувшись в Петербург, был произведен в штурманы. Затем плавал в Балтийском море на корабле «Шлютенбург». Осенью 1733 года сопровождал брига-вахтенное судно в г. Выборг, в 1734 году зимовал вместе с пакетботом «Курнер» в Ревеле, в 1735 году был послан из Ревеля в Архангельск вокруг Скандинавии в команде капитана Полянского, откуда на вновь выстроенном корабле «Новоархангельск» вернулся в Кронштадт. В прошении Минин писал, что понес большие расходы на покупку инструментов и не получал штурманского жалованья, почему просил отставить его от посылки на Обь. Таким образом, выясняется, что Федор Минин не желал ехать в Тобольск.

³ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, л. 64 об.

⁴ Там же, лл. 431—434. Рапорт Д. Овцына из Березова, помеченный 13 ноября 1736 года. Дальнейшее описание похода дано по этому документу, соответствующему журналу.

ния, вполне «надежен» для якорных стоянок. В его записях имеются краткие замечания, что берега губы низменные, почти отсутствуют заливы и реки, могущие служить удобными гаванями. У самого выхода из губы моряки повстречали множество плавника — лиственницы и других пород, из которого на левом и правом берегах были сооружены маяки и магазины снабжения как для будущего похода, так и для ожидавшихся с моря судов Двинско-Обского отряда. Один магазин был построен силами казаков под руководством Ивана Потапова (72°26' с. ш.).

Убедившись в невозможности выйти в море, Овцын с общего согласия приказал повернуть назад. 9 сентября «Тобол» прошел Семиозерные магазины. 26-го прибыл в Обдорск, где экипаж остановился на зимовку. Здесь Овцын занялся составлением подробной карты, которая позднее была вручена Малыгину и сыграла определенную роль при выполнении Двинско-Обским отрядом его основной задачи.

План следующего похода Овцын разрабатывал еще более тщательно. В феврале 1737 года для обследования и описи берегов Обского устья с выходом оттуда на восток — к устью Енисея была послана специальная группа во главе с тобольским дворянином Михайлом Выходцевым, которого сопровождали восемь казаков со 180 оленями. Навстречу ему из Туруханска вниз по Енисею направлялся Федор Прянишников. Эти походы должны были дать Овцыну обширный общегеографический и картографический материал по неисследованному району, который не удалось обследовать с судна.

5 мая из Тобольска на новом боте, названном «Оби-Почтальон», в сопровождении двух дощаников, груженных продовольствием, отправился мастер Кошелев, достигший через месяц Обдорска¹. Здесь, разделив отряд поровну, по 35 человек, Овцын перешел на бот, а Кошелеву передал дубель-шлюпку.

10 июля суда находились у Семиозерных магазинов, 14-го — у Гусиного носа Тазовской губы, а 8 августа вышли к морю (под 74°02' с. ш.), где встретили «великие льды». Опасаясь смещения кромки дрейфующего льда, Овцын отвел отряд к югу.

16 августа «Оби-Почтальон» и «Тобол» снова пошли вперед. На этот раз Овцын измерил глубину фарватера и поставил на самом северном мысе губы маяк (73°15' с. ш.). В этот же день отряд обогнул мыс Мате-Сале, следуя к Енисею. Море было чисто ото льда, погода благоприятствовала плаванию, установился ровный попутный ветер.

В свой журнал Овцын вносил необходимые для будущих мореплавателей данные². Он отметил, что от самого Мате-Сале до Гыданского залива лежит безжизненная тундра. На низменных ее берегах появлялись лишь белые медведи. В море стояли сплошные льды, над которыми кружили чайки. Путешественники встретили китов, «испускавших воду в немалой высоте». Между Гыданским заливом и Северо-восточным мысом (ныне мыс Минина) команда видела стаи белух, множество гусей и уток. По берегам стояли песцовые ловушки. Ф. Минин съезжал на берег и соорудил на нем три маяка.

16 августа суда бросили якоря вблизи мыса, называемого ныне мысом Шокальского. На берег для описи сошел Минин, обнаруживший здесь тлеющий костер — след недавнего пребывания в этих местах человека. Затем отряд направился через Гыданский пролив в устье Енисея и остановился у зимовья Ошмарина (71°15' с. ш.). В Енисейской тундре Овцын заметил множество озер.

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, л. 460.

² Там же, дд. 7 и 2. См. журнал Кошелева.

В Енисейском заливе, где отряд измерял глубины фарватера, произошла встреча с Федором Прянишниковым, который безуспешно пытался продвинуться навстречу Выходцеву.

2 октября, попав в ледостав, Овцын поставил на зимовку бот «Оби-Почтальон» в 30 верстах, а дубель-шлюпку «Тобол» — в 100 верстах от Туруханска. Четвертый по счету и на этот раз удачный поход окончился.

В то время когда основной отряд Овцына продвигался к Енисею, посланный от новых Северных магазинов (72°26' с. ш.) дворянин Михаил Выходцев в том же направлении вел съемку Гыданского полуострова по суше. В архиве сохранился его журнал («реестр»), подробно излагающий события этого выдающегося похода¹. Выходцев первым описал Гыданский залив и впадающие в него реки, что послужило материалом для составления первой карты этого района.

Вышел в поход Выходцев 21 июля 1737 года, а окончил его 2 февраля следующего года в Туруханске. Вдоль берега его группа продвигалась на оленях и в лодках. В пути Выходцев непрерывно измерял пройденное расстояние, определял широты, вычислял разность долгот. Большую помощь группе Выходцева оказали ненцы, служившие проводниками. 19 августа Выходцев прибыл на реку Юрибей, устье которой «течением разделило на мелкие острова». 31 августа отряд остановился на речке Гыдыя (71°28' с. ш.) в куте залива, откуда ненцы ходили на Енисей. Здесь Выходцев узнал о неудачном походе Прянишникова. Даже после этого он не потерял надежды встретиться с ним, пройдя к устью Енисея. Однако сопровождавшие Выходцева ненцы из-за позднего времени наотрез отказались продвигаться вперед; они заявили Выходцеву: «Вот тебе наши олени, иди с ними куда хочешь». Отказ ненцев заставил Выходцева повернуть к ближайшему населенному пункту, расположенному на Оби. Сначала вся группа прошла вверх по реке Гыдыя, которая была подробно описана Выходцевым. 10 ноября прибыли к Гусиному Носу, а 15-го — к Семиозерным магазинам, где узнали о приходе в Обдорск судов Двинско-Обского отряда. Здесь Выходцев получил приказание Овцына немедленно выехать в Туруханск. Отпустив березовских казаков, Выходцев отправился в путь по реке Таз; 12 января он достиг Тазовского городка (бывшей Мангазеи), а 14 февраля явился к Овцыну. По дороге, на реке Пур, ненцы покинули Выходцева, и последние дни Выходцев и его спутники брели по тундре голодные и измученные, уже не надеясь остаться в живых.

Поход Выходцева завершил работы Обско-Енисейского отряда.

Выказав беспримерную отвагу, русские моряки выполнили возложенную на них задачу — открыли морской путь из Оби в Енисей, что потребовало четырехлетних походов, поглотивших много сил и средств.

Плавание Д. Л. Овцына развеяло ранее существовавшее представление об отсутствии морского прохода в Енисей. Такая точка зрения была высказана еще в 1616 году при обсуждении вопроса о Мангазейском ходе. В пример приводилось плавание московского гостя Луки, который в царствование Федора Ивановича, пытаясь пройти из Обской губы на восток, пропал без вести. Рассказывались всякие небылицы о непреодолимых льдах, якобы закрывающих вход в Обь. Опыт плавания 1737 года доказал несостоятельность подобных утверждений. Выяснилось, что Обская губа и вообще юго-западная часть Карского моря не всегда блокирована льдами и летом мореплавание в этих районах возможно.

Походы Овцына имели исключительное значение для развития правильных географических представлений об Обско-Енисейском районе. Сравнительно подробно было обследовано побережье Обской губы, поло-

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 107, лл. 95—103 об.

жены на карту берега, произведены измерения глубин и определены расстояния между наиболее важными пунктами. Партии геодезистов Шапошникова и Выходцева доставили большой материал о внутренних областях Гыданской и отчасти Тазовской тундры, о направлении и размерах рек, впадающих в Гыданский залив.

Обобщением всех этих результатов занялся помощник Овцына Иван Кошелев. Прибыв в 1739 году в Петербург, он при рапорте в Адмиралтейств-коллегию подал сочиненное им «Краткое описание против зее карт от города Тобольска реками Иртышем, Обью, Обским проливом и Северным морем окіяном и рекою Енисеем с указанием курсов и расстояния и широты и длины, какие показывают народы, с описанием природы»¹. «Краткое описание» было использовано профессорами Морской академии при составлении «Экстракта», подводящего итоги работ отрядов Великой Северной экспедиции. В «Кратком описании» большое внимание уделялось расстояниям от Тобольска до Енисейска и показанием корабельных курсов с расчетом на практическое их использование.

**Плавание Минина на боте
«Оби-Почтальон» и походы
Стерлегова на восток от
Енисея в 1738—1740 годах**

Во время пребывания в Туруханске, руководствуясь седьмым пунктом инструкции Адмиралтейств-коллегии, которым предписывалось по окончании плавания в Енисей направиться, огибая Таймыр, на соединение с Ленским отрядом, Овцын распорядился послать для решения этой задачи отряд во главе со штурманом Федором Алексеевичем Мининым. Минину был передан бот «Оби-Почтальон». В фонде Беринга сохранилась подлинная инструкция «От флота лейтенанта Дмитрия Овцына штурману Федору Минину», помеченная 6 июня 1738 года².

Инструкция Овцына составлена намного конкретнее тех, которые вручались командирам отрядов в Петербурге. «На судне «Оби-Почтальон», — писал Овцын, — Вам надлежит, начав от города Мангазея далее до Северного моря и к осту от реки Хатанги в следствии Вашем как на реке Енисее, так и на Северном море, содержать журнал по регуле навигацкой», т. е. определять широту и долготу, вести опись берегов и т. д. По окончании плавания командир обязан был составить подробную карту.

Опись берега Минин должен был начать там, где закончил ее Овцын, т. е. от зимовьев Крестовского и Троицкого, расположенных в устье Енисея (72°18' с. ш.). По указанию Овцына, главное внимание следовало уделить описи устья Енисея и расположенных здесь островов, а также восточного берега.

В конце инструкции говорилось: «Следовать Вам Северным морем к осту и где залив правого берега реки Енисея окончание имеет. К северу оное место обсервовать. И потом следовать морем до помянутой реки Хатанги, до которой здешние жители объявляют, что дальние затруднения ото льдов в августе месяце без опасности. И лежащий сибирской берег между рекою Енисеем и оною Хатангою обстоятельно со впадающего из того реками описать и глубину вымеривать тако же где случай допустит и устья тех рек потому ж вымеряв, описывать и класть на карту».

¹ Это «Краткое описание» см. ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 701—704.

² ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 525—528. В литературе связи между действиями Обско-Енисейского отряда и походами Минина выяснена недостаточно, а в ряде случаев освещается неверно. Так, Г. В. Яников утверждает, что Минин «на свой страх и риск принял решение продолжать съемку дальше на восток» (Г. В. Яников. Ук. соч., стр. 63 и 65).

Если останется время, Минину разрешалось вернуться на Енисей, если же нет, то зимовать на Хатанге, «понеже по оной реке русских... жителей ведомства Мангазейского довольно число и морское судно при оной зимовало»¹. Минину и его отряду вменялось в обязанность привлекать при обследовании края местное кочующее население и русских промышленников. Для охраны судна разрешалось использовать казачий конвой. В устье Енисея отряд должен был построить караульную избу и поселить там казаков. Возвращаться с моря раньше сентября запрещалось, так как июль и август Овцын считал самыми благоприятными месяцами для плавания. Для минералогического изучения края к Минину был прикомандирован рудознатец.

28 октября 1737 года при обсуждении доклада Овцына Адмиралтейств-коллегия одобрила его инициативу в организации плавания к Таймыру. Решение Адмиралтейств-коллегии содержало специальный пункт, отмечавший личные заслуги Овцына в выполнении возложенных на него задач; Коллегия назвала Овцына «верным слугой». Однако 20 ноября она получила извещение канцелярии Тайных розыскных дел об аресте Овцына и предании его суду. Как позднее выяснилось, Овцын был причастен к делу политического ссыльного князя Алексея Долгорукова. Из канцелярии Тайных розыскных дел позднее в Адмиралтейств-коллегию поступили карты, журналы и рапорты Обско-Енисейского отряда. Гвардии лейтенант Овцын был разжалован в матросы и сослан на Камчатку в отряд Беринга, с которым он затем ходил в Америку.

Тем временем под начальством Минина из Туруханска отправился в путь бот «Оби-Почтальон». В состав отряда Минина входило 57 человек, в том числе подштурман Стерлегов, гардемарин Паренаго и рудознатец Лескин.

3 августа 1738 года отряд подошел к Гольчихинскому зимовью, где из числа мангазейских промышленных людей взяли проводников — крестьянина Григория Кибалина, происходившего из города Яринска, Запольской деревни, и крестьянина Сергея Соболева из Исецкой слободы Тобольска, «которые подле моря от реки Енисея до реки Пясиной по берегу действительно места знают»². Из рапорта Минина видно, что эти люди занимались песцовым промыслом в Пясинском районе в течение 15 лет. По их мнению, плавание от Енисея до Пясины при отсутствии льда могло занять двое суток. Далее к востоку от Пясины, по их сведениям, лежало множество островов. Таким образом, первые указания об архипелаге мелких островов, названном позднее шхерами Минина, были получены от Кибалина и Соболева. В последующих кампаниях Минин широко использовал опыт местных жителей.

На пути из Хантайского залива вдоль берега бот сопровождал казачий конвой во главе с Филиппом Харитоновым и энецким князьком Сарусоваловым³.

От Гольчихи Минин направился к Глубоким магазинам, где, встретив льды, на некоторое время остановился. С 1734 года здесь жила группа казаков во главе с Василием Марковым. Поставленные ими зимовье и маяк находились в безопасном месте; в течение четырех лет вешняя вода и льды не доходили до жилья. Минин решил поставить у Глубоких магазинов караульную избу, предусмотренную инструкцией.

¹ Возможно, что это было то самое судно, которое летом 1736 года бот «Якутск» встретил между Оленеком и Анабаром.

² ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 551—561.

³ Там же, лл. 552—553. Рапорт Ф. Минина о плавании к Глубоким магазинам, полученный 6 августа 1638 года.

6 августа, продолжая вести описание берега, отряд двинулся дальше на север, к зимовью Волгина, где Минин узнал от местных жителей много ценного о промыслах в Пясинской тундре. Летом между зимовьем Волгина и Пясиной никто из промышленников не жил, но зимой они ходили вдоль берега до зимовья Китаева. По сведениям старожилов, весь берег от Енисейского залива до устья Пясины был полон зимовьями, служившими убежищами для звероловов. На генеральной карте Северного Ледовитого океана, подписанной 10 мая 1746 года всеми командирами Северной экспедиции, в том числе и Мининым, на побережье между Енисеем и Пясиной красными точками показано восемь промышленных зимовий¹. Во время стоянки в Волгине Минин распорядился выстроить маяк. Для поддержания огня был оставлен один казак.

Когда отряд снова вышел в плавание, над морем стоял густой туман. 8 августа у мыса Ефремов Камень определили широту; она оказалась равной $72^{\circ}23'$. Дальнейшему продвижению на север мешали «немалые льды», державшиеся вдоль берега и в море. Кроме того, у мыса Ефремов Камень бот попал в сильный шторм. Несмотря на ветер, туман не рассеивался. В такой обстановке судно могло попасть в беду, и Минин решил отвести отряд назад, к зимовью Волгина.

Вскоре, однако, подул южный ветер, и «Оби-Почтальон» снова смог достичь мыса Ефремов Камень. Теперь здесь положение изменилось. В полдень замерзла вода в баках и обледенели снасти. Выпал обильный снег. Посланный на берег Стерлегов подтвердил раннее наступление полярной зимы: всюду, где он был, замерзли небольшие речки и озера.

И все же по обусловленным в инструкции календарным срокам возвращаться назад было еще рано.

16 августа отряд двинулся дальше и, обогнув Северо-Восточный мыс, заметил в голомани низменные острова. Посланный к ним на ялботе Стерлегов берега достичь не смог. Вернувшись, он сообщил, что на островах растет трава, «как ржавщина, мелкая, оленнего моха и пресной воды совершенно нет».

Льды не отходили от берега в течение всего августа. В конце августа Минин послал Стерлегова в разведку. Тот шел на ялботе среди льдов целый день, пока не достиг высокого мыса (очевидно, Двухмедвежий), за которым в расстоянии четырех голландских миль виднелся другой мыс. Повсюду, куда доставал глаз, лежали сплошные льды.

На мысе Двухмедвежьем Минин поставил маяк, состоящий из девяти венцов, с крестом на срубе; на маяке была прибита доска со следующей надписью: «1738 году августа 23 дня мимо сего мыса именуемого Енисея северо-восточного на боту Оби-Почтальон от флота штурман Минин пошел к осту оной в ширине $73^{\circ}14'$ »².

Затем с общего согласия Минин повернул назад и 19 сентября привел судно в реку Курью, где поставил на зимовку. На Курье были срублены изба, амбар и баня. Сюда же возвратился казачий конвой, который побывал на зимовке Стрелова, в устье Пясины. По сведениям, полученным от начальника конвоя Харитонова, отряд продвигался вдоль берега от зимовья к зимовью.

На зимовке Минин составил карту Енисейского залива. Нанести на нее Северо-восточные острова он не решился. Карта прибыла в Адми-

¹ ГУ ВМС, Архив древних карт, № 4349. На карте Ф. Минина 1740 г. (опубликована К. А. Богдановым в кн. «Морская картография», ч. 1, Л., 1954) от Туруханска до Пясины по Енисею и морскому берегу отмечено 59 зимовьев.

² Эта доска найдена Н. Бегичевым в 1922 году и ныне хранится во Всесоюзном Географическом обществе в Ленинграде.

ралтейств-коллегию 20 марта 1739 года вместе с рапортом об окончании похода 1738 года¹.

Ознакомившись с рапортом Минина, Адмиралтейств-коллегия приказала ему выполнить инструкцию Овцына до конца. Было решено выдать Минину необходимые материалы, в том числе якоря (выделки Екатеринбургских заводов) и астрономические инструменты. Мастеру Кошелеву, остававшемуся на «Тоболе» в Енисейске, Коллегия приказала заготовить продовольствие и доставить его весной к месту зимовки бота «Оби-Почтальон».

Для восполнения пробела в описи 1738 года по вскрытии льда Минин приказал Стерлегову идти с Северо-восточного мыса на Каменные острова. Стерлегов произвел первую опись этих островов и промерил глубины в проливах между ними. Опись и журналы Стерлегова Минин переслал в Петербург².

Новая кампания началась 30 июня 1739 года. Прежде всего Минин направился в Туруханск, где по плану ему предстояло запастись продовольствием. При выходе из Курьи он встретил два груженных продовольствием дощаника, один из которых был выслан ему навстречу, а другой по приказу Х. Лаптева следовал с провиантом на реку Пясину, куда Х. Лаптев рассчитывал прийти с Лены. Один из дощаников дошел до Гольчихи, второй Минин вернул в Туруханск, куда сам прибыл на боте 29 июля. Задержка на Енисее произошла по вине местных властей, не подготовивших продовольствия для экспедиции. Возмущенный Минин обвинил туруханского управителя — дворянина Алексея Карамзина, нерадением которого «был остановлен поход». Если бы не случилась задержка, как утверждал Минин, он смог бы успешно выполнить свою задачу, ибо «в июле стояли дни теплые... такого лета жители не запомнят с давних лет»³. Признав доводы командира Енисейского отряда правильными, Адмиралтейств-коллегия приказала Сибирской губернской канцелярии немедленно начать следствие о виновниках задержки бота «Оби-Почтальон». Для следствия в Туруханск выехал сын боярский Семен Аксенов.

Как бы то ни было, но Минин получил возможность начать плавание к низовьям Енисея только 31 июля. В рапорте Адмиралтейств-коллегии, отправленном в день отхода из Туруханска, он писал, что не оставил надежды пройти в Хатангу. Но благоприятное время уже было упущено.

С 21 по 27 августа отряд стоял у Каменных островов (72°09' с. ш.) из-за большого волнения; 27 августа разыгрался шторм. Время шло к зиме. Созвав офицерский совет, Минин принял решение о возвращении. 31 августа «Оби-Почтальон» подошел к Гольчихинским магазинам, а 1 октября бросил якорь в Ангутском заливе.

Минин с основным отрядом зимовал в Туруханске. В ноябре сюда прибыл нарочный от Х. Лаптева, который запрашивал о результатах похода и постройке маяков к северу от Пясины. Но что мог сообщить Минин? План летней кампании 1739 года был сорван.

В силу сложившихся обстоятельств от Минина требовалось принять решительные меры для оказания помощи Ленско-Хатангскому отряду. Он решил снарядить сухопутную экспедицию к востоку от Енисея. Ее возглавил Дмитрий Стерлегов. В путь он отправился в январе 1740 года на двух нартах⁴.

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, лл. 782 и др.

² Там же, лл. 782—783.

³ Там же, лл. 678—678 об.

⁴ Описание похода Стерлегова дается по рапорту Ф. Минина Адмиралтейств-коллегии, помеченному 26 июня 1740 года (ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, 790—793).

Стерлегов начал описать морского берега у Северо-восточного мыса, от места, где летом 1738 года стоял «Оби-Почтальон». В его задачу входили съемка и описание береговой линии до устья Нижней Таймыры, где он должен был поставить маяк.

Опись и съемка производились в чрезвычайно тяжелых зимних условиях. В течение всего похода не прекращалась пурга. Люди были изнурены до последней крайности. Только на $73^{\circ}44'$ с. ш. отряд немного отдохнул в зимовье промышленного человека Федора Попова. Дальнейший путь пролегал по безлюдной, голой тундре и торосистому льду. Отряд вели опытные промышленники Трофим Лыткин и Сергей Соболев, у которых за Пясиной от ветра «весьма глаза попортились... и неточию б где вперед мысы видеть от себя не могли, но и взглянуть было им весьма трудно». Промышленники продвигались впереди отряда «по памяти». Стерлегов крепился дольше всех, но и он сдал; к концу путешествия у него настолько болели глаза, что «иногда насилу впереди можно было берег усматривать». В довершение бед кончились дрова, а плавника нигде найти не удалось. При сильном морозе неровно работал пель-компас¹.

14 апреля, после четырехмесячного похода, отряд достиг $75^{\circ}26'$ с. ш. Впереди, писал Стерлегов, пошли низменные места, а к северу простиралось множество островов, «от которых берег натуральной признать было невозможно». На мысе (ныне мыс Стерлегова) путешественники построили маяк в виде столба с крестом, под которым было положено письмо следующего содержания: «1740 году апреля 14 дня у сего места от реки Енисея з боту Оби-Почтальон был штурман Дмитрий Стерлегов и берег с мерою, с расстоянием и положением оного и виденные острова описывал и обсервации, где время допускало, брал; а сие место по обсервации моей в ширине $75^{\circ}29'$ ». Второй маяк Стерлегов построил на обратном пути под $75^{\circ}10'$ с. ш., положив под него письмо аналогичного содержания.

Возвращаясь назад по пройденному маршруту, Стерлегов не заметил ничего достойного примечания, за исключением того, что от Северо-восточных островов до зимовья Решетникова в апреле лед был взломан.

29 апреля 1740 года отряд на 20 собаках прибыл в Гольчиху, а 8 мая — к зимовью Исакова, где Стерлегов решил ожидать «Оби-Почтальон».

По приказу Минина Стерлегов опросил устьясиинских промышленников Трофима Кыткина и Федора Тобольского о виденных ими Пясиинских островах, посещенных русскими в начале XVII века. Тобольский и Кыткин еще в апреле 1739 года промеряли фарватер Пясины и установили, что в дельте имеется только одна проходимая протока глубиной от 12 до 15 саженей. Ширина ее была не больше полверсты. Прочие протоки не годились для судоходства². На морские острова промышленникам пройти не удалось, так как у них не было судна.

Результаты похода Стерлегова были весьма значительными. Ему удалось пройти к северо-востоку от устья Пясины дальше, чем всем предыдущим экспедициям. Он выполнил опись побережья от Северо-восточного мыса до $75^{\circ}29'$ с. ш. Расставленные им вдоль берега знаки (маяки) во многом облегчили последующие морские походы.

¹ Пель-компас — обычный компас, картушка которого помещена в цилиндр, наполненный спиртом. Можно предполагать, что в данном случае спирт оказался недоброкачественным.

² ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 7, л. 791. Этот фарватер был вторично открыт только в 1932 году гидрографической экспедицией Комсевеопути на судне «Белуха» («Советский север», № 6, 1932, стр. 122).

Заблаговременно, еще с осени была начата подготовка кампании 1740 года. Продовольствие было доставлено на дощаниках из Енисейска к Туруханску 5 июня.

3 июля, на 28 дней раньше прошлогоднего срока, бот «Оби-Почталъон» вышел в путь. 3 августа у Гольчихи отряд встретился со Стерлеговым. Согласно инструкции Минин оставил здесь для Х. Лаптева 50 пудов сухарей (на случай его удачного плавания вокруг Таймыра), а 5 августа послал для него еще 80 пудов сухарей к Северному зимовью.

Следуя от Глубоких магазинов под всеми парусами, уже на шестые сутки «Оби-Почталъон» миновал Северо-восточный мыс, не встретив в море ни единой льдины. Правда, погода стояла пасмурная, с туманами, и дул сильный ветер. Но это не задержало судно. 17 августа отряд приблизился к устью Пясины, войти в которую не смог, так как не удалось отыскать фарватер, обследованный Тобольским и Кыткиным.

Не пожелав терять время на поиски входа в реку, Минин отдал приказ двигаться дальше на север. Находясь на широте 75°, судно вошло во льды, в которых следовало до конца похода. На карте, составленной Мининым сразу же после плавания, показана конечная точка пути судна — на широте 75°15', откуда оно повернуло обратно. Немного севернее этого пункта (75°29' с. ш.) помечен маяк, поставленный Стерлеговым, а северо-западнее прямой линией обозначены сплошные льды. Вдоль берега от устья реки Пясины до маяков на карте рассеяны многочисленные мелкие острова, среди которых выделяются два, очевидно, называющиеся теперь островами Олений и Колосова¹.

Причиной возвращений бота «Оби-Почталъон» летом 1740 года оказались льды, преградившие ему дальнейший путь на северо-восток. Еще 20 августа Минин отдал команду повернуть назад. 26 августа отряд миновал Северо-восточные острова, а на следующий день, войдя в Енисей, остановился в речке Дудиной, где зазимовал. Сюда весной 1741 года прибыли группы людей, посланных Х. Лаптевым.

Учитывая безрезультатность двукратного похода, Адмиралтейств-коллегия еще в марте 1740 года вынесла постановление о прекращении морских походов восточнее Пясины. Это постановление Минина в Туруханске не застало, он получил его уже осенью в Гольчихе. Во исполнение этого распоряжения весной 1741 года бот «Оби-Почталъон» направился в Енисейск, куда прибыл 4 августа. Отсюда Стерлегов уехал в Петербург для доклада Адмиралтейств-коллегии. С ним была отправлена упомянутая выше карта Минина.

Результаты работ Енисейского отряда оказались немаловажными. Они рассеяли прежнее ошибочное представление о береговой линии к востоку от Пясины и очертили контуры обширного полуострова Таймыр, не обозначенного на старых картах. Но Адмиралтейств-коллегия, очевидно, не сочла возможным поверить карте Минина без дополнительной съемки. Это видно из итоговой ландкарты, составленной Морской академией 19 февраля 1741 года по материалам Великой Северной экспедиции². На основе журналов Малыгина, Скуратова и Овцына на ландкарте близко к современному дано очертание берега Ледовитого океана от острова Вайгач до устья реки Енисея. Таймырский же полуостров на этой карте отсутствует. Берег от устья реки Пясины изображен простирающимся почти по параллели. За Пясиной показаны реки Таймура и Хатанга и оговорено, что морской берег в этом районе положен «по ведомостям», т. е. по расспросам промышленников.

¹ ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1353.

² Там же, № 7826 (см. стр. 303).

Отослав Стерлегова в Петербург, сам Минин остался на Енисее, где занялся подготовкой к новому плаванию.

После 1740 года Ф. Минин предпринял еще один морской поход. М. С. Боднарский пишет (без ссылки на источник), что в навигацию 1742 г. Ф. Минин еще раз пытался пройти к устью Хатанги¹. В деле Минина (фонд Беринга, д. 50) имеются указания на то, что летом 1742 года Ф. Минин действительно организовал новый поход в «Северное море для кампании». Его судно опустилось по Енисею, но, очевидно, не смогло пробиться на восток. К моменту прибытия Х. Лаптева на Енисей «Оби-Почталъон» только что вернулся в Хантайское зимовье, где его встретил С. Челюскин. Следовательно, Ф. Минин совершил не три похода, как это принято считать, а четыре.

В 1743 году в связи с успешным завершением описи Таймырского полуострова Ф. Минин и Х. Лаптев выехали в Петербург.

С прекращением деятельности Енисейского отряда заканчивались работы Великой Северной экспедиции в западном секторе современного Северного морского пути. В течение шести лет отряды этой экспедиции проделали поистине громадную работу по описи морских берегов от Архангельска до Таймыра. Были изучены морские глубины, выяснены условия мореплавания, выявлены фарватеры в устьях рек Оби, Енисея и Пясины. Из всех других отрядов Великой Северной экспедиции результаты деятельности ее отрядов, работавших в Двинско-Енисейском районе, были наиболее успешными и плодотворными.

Необходимо подчеркнуть заслуги местного населения, представители которого служили в отрядах в качестве проводников и лоцманов, выполняя тяжелые работы по снабжению и строительству морских и речных судов. Опыт поморов, участвовавших в экспедиции, подчас решал успех дела. К Югорскому Шару и Шараповым кошкам, на устье Оби и к острову Белому, Гыданскому заливу и на Пясины — всюду суда вели поморские и сибирские промышленники, сыновья и внуки тех, кто в XVII веке открывал Сибирь. Имена кормщиков Михаила и Афанасия Южных, Давыда Рогачева, Дмитрия Откупщикова, пясинских промышленников Соболева и Тобольского должны стоять в одном ряду с именами Муравьева и Павлова, Малыгина и Скуратова, Овцына и Кошелева, Минина и Стерлегова.

Плавания Ленско-Хатангского отряда на дубель-шлюпке «Якутск» в 1735 и 1736 годах

Выше отмечалось, что между Таймыром и Чукотским полуостровом работали два отряда Великой Северной экспедиции — Ленско-Хатангский, имевший целью опись морского берега к западу от дельты Лены, и Восточно-Ленский, занимавшийся описью берега к востоку от дельты Лены и затем на юг — до Камчатки. Свою деятельность оба отряда начали летом 1735 года. Во главе западного отряда стоял лейтенант Василий Прончищев, а после его смерти — подштурман Семен Челюскин и лейтенант Харитон Лаптев. Восточный отряд сначала возглавлял лейтенант Петр Ласиниус, затем Дмитрий Лаптев.

Для Ленско-Хатангского отряда² в Якутске была построена дубель-шлюпка «Якутск» (длина 21,4 метра, ширина 4,6 метра, осадка 2,1 метра), а для Восточно-Ленского отряда — бот «Иркутск» (длина 18 метров, ширина 5,4 метра, осадка около 2 метров). Оба судна в сопровождении

¹ Русские мореплаватели, М., 1953, стр. 79.

² Описание похода Прончищева летом 1735 года дано по корабельному журналу, который вел С. Челюскин, и рапортам (Журнал см. ЦГАВМФ, ф. 913, д. 4)



1741 г. Рукописная итоговая ландкарта побережья от о. Вайгач до р. Хатанги, составленная при Морской академии

Внизу в рамке легенда: «Лант карта, сочиненная с разных карт, а именно от города Архангельского по описи лейтенантов Муравьева, Павлова, Овцына и геодезиста Селифонтова, а от Оби с устьем Енисейским Овцына ж; от Таймуры реки и до Лены с описи геодезиста Чекина и штурмана Челюскина; от реки Лены и до Ковымы и Чукоцкого берега с описи лейтенанта Лаптева; а вершины рек Оби и Енисея и Лены и со впадающими в них реками, так же и часть Пензинского моря положено с карты капитана Беринга. При Морской Академии февраля 19 дня 1741 года». Под рамкой карты приписка почерком XIX века: «Снята с средней части оригинала за общ. кат. № 1348. По ветхости оригинала глубины некоторые пропущены. Подполк. М. Клыков». ГУ ВМС, Архив древних карт, № 7826. Опубликовано М. И. Беловым в «Географическом сборнике», 1954. № 3



1736 г. Карта р. Лены от г. Якутска до Северного Ледовитого океана, составленная Семеном Челюскиным

Внизу в рамке легенда: «Карта сочиненная с содержащегося журналу на дубельшлюпке «Якуцке» прошлаго 1735 году реки Лены от города Якуцка до Северного океана и сочинена оная карта штурманом Семеном Челюскиным. Штурман Семен Челюскин» ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1398

дощаников отправились из Якутска в низовья Лены 30 июня 1735 года. 2 августа они достигли острова Столб (дельта Лены), где разлучились: Прончищев на «Якутске» пошел на запад, Ласиниус на «Иркутске» — на восток.

На «Якутске», кроме Прончищева и его жены Марии, находились подштурман Семен Челюскин, геодезист Никифор Чекин, квартирмейстер Толмачев, иеромонах, лекарь и 50 человек команды.

Чтобы быстрее достичь Оленека, «Якутск» направился к Крестецкой протоке, по которой еще в XVII веке успешно плавали кочи; с тех пор Крестецкая протока сильно обмелела, и «Якутск» по ней не прошел. Это была первая неудача. На карте реки Лены, составленной Семеном Челюскиным по журналу бота «Якутск»¹, кроме Оленекской, показаны еще две протоки: Анардамская и Тумацкая. Неизвестно, пытался ли Прончищев пройти этими протоками, но если и была сделана такая попытка, она не привела к успеху. «Якутску» пришлось срочно менять курс и идти в обход дельты Лены. По Быковской (восточной) протоке дубель-шлюпка вышла в море, обогнув дельту с севера, и 25 августа достигла устья реки Оленек.

Так как в судне обнаружилась течь и время было упущено, Прончищев решил зимовать на Оленеке. Судно было введено в реку, а экипаж расположился в селении Усть-Оленекском. Из-за нехватки свежих продуктов часть сотрудников отряда, в том числе и командир, заболели цынгой, но в общем зимовка прошла относительно спокойно. Местные жители рассказывали Прончищеву о залежах медной руды, которую они обнаружили в верховьях реки Анабар. В доказательство был принесен образец медной руды, который Прончищев направил в Якутск Берингу. Последний приказал Прончищеву зайти в Анабар².

¹ ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1398.

² ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 24, л. 307. Исследователи не обратили внимания на это показание Беринга, считая, что Прончищев заходил на Анабар по собственной инициативе.

Зимой, очевидно, была составлена карта реки Лены от Якутска до моря. Это — первая из известных карт реки Лены, выполненная на основе инструментальной съемки; прежние карты реки Лены (XVII века), хотя и отличались точностью, однако не могут идти с ней в сравнение. Обращает на себя внимание то, что дельта реки положена на карту как группа островов. Показаны острова Столб, Хатыстах, Екгалах, Крестях, Туматы, Кырах и др. Отмечены наиболее крупные селения (к северу от Якутска): Жиганское, Сиктяхское, Оленекское.

В 1736 году Оленек вскрылся 21 июня, но пловучий лед не позволял выйти в море до начала августа.

2 августа «Якутск» вышел из Оленека в море и вскоре достиг низменных берегов Анабара. Для выполнения задания Беринга Прончищев послал на Анабар ялбот с геодезистом Чекиным. Пока Чекин ходил в верховья реки, отряд занялся осмотром анабарского лимана и наблюдениями за приливо-отливными течениями. Эти наблюдения показали, что морская вода прибывает в реку с начала 1-го часа и до 7 часов пополудни, когда заметен становится ее спад, оканчивающийся к 12 часам. В течение суток прилив наблюдался дважды. В устье реки было обнаружено промысловое зимовье, в котором жили потомки русских, пришедших сюда в 40-е годы XVII века.

10 августа вернулся Чекин, привезший «с собой для пробы оной руды в одном мешечке небольшом». Эта проба была отослана в Якутск академическому отряду и признана профессором Гmeliным малоценной. Следует заметить, что упорные слухи о медных рудах в Оленекско-Анабарском районе начали ходить еще в XVII веке, когда были предприняты первые попытки их разработки. Возможно, что эти слухи имели под собой некоторое основание. Во всяком случае Прончищев уделил им серьезное внимание. Помимо Чекина, для обследования анабарского побережья в минералогическом отношении Прончищев снарядил группу во главе с квартирмейстером Толмачевым. Эта группа вернулась на судно перед самым его выходом в море — 11 августа. Ее поиски не увенчались успехом.

Поход от Анабара к Таймыру проходил в сложных ледовых условиях. Продвижению вперед мешали два ялбота, шедшие на буксире за «Якутском» (на палубе дубель-шлюпки они не умещались). Особенности трудности пришлось преодолевать в сплоченных льдах у острова, ныне носящего имя Бегичева. Один из ялботов был так поврежден льдами, что от него остались одни щепки.

12 августа «Якутск» остановился у юго-восточного мыса острова Бегичева, принятого Прончищевым за низменный материковый берег, простирающийся с севера на юг. Повернув на север и следуя вдоль восточного, а затем северного и западного берегов острова, в тот же день «Якутск» вошел в Хатангский залив.

Островное положение виденной Прончищевым к северу от Нордвика земли осталось тогда незамеченным. На его карте Хатангско-Анабарского района остров изображен соединенным с материком. Такую же ошибку совершали и все последующие картографы вплоть до XX столетия, пока этот район не исследовал Н. Бегичев.

Лавируя среди льдов, 14 августа Прончищев пристал к восточному берегу Хатангского залива. Высадившиеся на берег матросы обнаружили здесь зимовье. В журнале об этом имеется следующая запись: «Нашли в том зимовье хлеб и собак видели у того зимовья, а хозяина не застали, а знатно, что отлучился на промысел».

Не задерживаясь, отряд направился вдоль восточного берега Таймырского полуострова к северу и 17 августа, прокладывая путь среди

льдов, вошел в залив Фаддея; первоначально этот залив был ошибочно принят за место, куда впадает река Таймыра. По определениям Прончищева, залив находится в 139 итальянских милях от Хатанги, под 76°39' с. ш. С борта отчетливо виднелись высокие горы, составлявшие резкий контраст с низменным берегом. Следуя по заливу, отряд обнаружил острова, определенные под 77°29'. В заливе и севернее его отряд видел множество белух, моржей и чаек. Дальше к северу Прончищев продвигался крайне медленно из-за скопления льдов, о которых писал: «Так видно, что в здешних местах оной лед всегда стоит, а по правую сторону льду не видать, понеже воздух мрачный» (Прончищев, повидимому, отмечал наличие «водяного неба»). 19-го числа, когда «Якутск» находился под 77°29', снасти обледенели. Лот не достал дна.

От 77°29' с. ш. «Якутск» пошел на северо-восток, но вскоре был остановлен льдами на траверзе мыса, называемого теперь мысом Прончищева.

Состояние экипажа «Якутска» все более и более ухудшалось. Тяжело заболел цынгой командир судна. По общему решению 19 августа отряд повернул назад к Хатанге¹. В журнале подробно записано постановление консилиума, состоявшегося в каюте больного Прончищева: «За препятствием великих льдов для того, что в путь нам к Енисейскому устью не пропустило, понеже льды в море лежат далече к северу и от севера к востоку и льды плотные и густые и обойти их и между ими пройти невозможно, того ради, сделав консилиум, господин лейтенант Прончищев со всеми команды своей ундер-офицеры и поднялся (поклоняся.— М. Б.) он, господин лейтенант, и все ундер-офицеры, что за препятствием льдов (не пройти.— М. Б.) к Енисейскому устью, того ради возвратились назад к реке Хатанге или где пристойнее будет зимовать»².

Обратный путь оказался очень трудным из-за штиля; шли на веслах, которые все время обмерзали. «Якутск» продвигался со скоростью одного узла среди густых льдов, надвинувшихся с востока. 23 августа мореплаватели достигли Хатангского залива, где посланная на берег партия обнаружила под 74°12' пустое промысловое зимовье. Сложилось мнение, что на Хатанге «жила никакого и леса нет». Поэтому был отдан приказ о походе к Оленеку.

В 8 часов утра 29 августа 1736 года Прончищев скончался, и командование судном принял на себя подштурман Семен Челюскин как старший среди офицеров; 2 сентября «Якутск» вошел в Оленек. Изнуренные борьбой со льдами, люди едва держались на ногах, многие болели цынгой. 6 сентября состоялись похороны командира. Через несколько дней умерла его жена Мария Прончищева.

Отослав Берингу рапорт об окончании похода, Челюскин и Чекин поехали в Якутск, но по дороге в Сиктыхе были задержаны местным ясачным сборщиком. Тем временем летом 1737 года боцманмат Медведев привел дубель-шлюпку в Якутск.

Так как установленный Адмиралтейств-коллегией двухгодичный срок работы для Ленско-Хатангского отряда истек, Беринг не решился посылать его в новое плавание. А ждать указаний Коллегии пришлось

¹ В журнале Прончищева под 20 августа в графе «с полудни» записано, что поворот назад получился «сего августа 19 дня». Согласно журналу «Якутск» достиг широты 77°29', после чего в течение 19 августа еще шел вперед, и, следовательно, на обратный курс он повернул севернее 77°29' с. ш. Г. Яников, как и Ф. П. Врангель, оспаривает показания журнала, считая, что Прончищев повернул обратно с широты 77°25'.

² ЦГАВМФ, ф. 913, д. 4, л. 79 об.

долго; рапорт Ленско-Хатангского отряда был рассмотрен только 20 декабря 1737 года. Учтя опыт плаваний Малыгина и Овцына, Адмиралтейств-коллегия вынесла постановление о продолжении работ ленских отрядов. Командирам вменялось в обязанность по вскрытии Лены немедленно выйти в море и дело «приводить в окончание», если не в одно лето, то на следующий и даже на третий и четвертый год.

Руководителем Ленско-Хатангского отряда был назначен Харитон Прокопьевич Лаптев, произведенный из мичманов в лейтенанты.

Морские плавания Ленско-Хатангского отряда в 1739 и 1740 годах

Х. Лаптев прибыл в Якутск 25 мая 1739 года, а 7 июня повел дубель-шлюпку «Якутск» в назначенный путь¹. На судне находилась почти вся прежняя его команда. В море вышли 22 июля через Крестецкую протоку, где на этот раз боцманмату Медведеву удалось отыскать фарватер. У устья протоки поставили деревянный маяк. В крестецкой протоке в трюмы было погружено 2 сажени дров и 30 бочек свежей питьевой воды.

Следом за «Якутском» отправились дощаники с грузом продовольствия, который надлежало доставить на базу на Оленеке.

При выходе из Лены Х. Лаптев произвел сверку нового, присланного из Петербурга компаса со старым, которым пользовался Прончищев. Результат оказался неутешительным: разность показаний «от севера к западу, от зенифа (достигала.— М. Б.) 53 36; 0 800»².

Ни А. П. Соколов, ни Ф. П. Врангель, просматривавшие шканечный журнал, не обратили внимания на это обстоятельство, тогда как оно объясняет разноречивость в наблюдениях В. Прончищева и Х. Лаптева, оставшийся до сих пор непонятным.

Продвижение среди льдин, достигавших иногда трех-четырёхсаженной высоты, было крайне медленным. 24 июля «Якутск» прошел мимо низменных оленекских островов Енгелах, а 25-го на широте 73°20' попал во льды, которыми его стало сносить к северу. Чтобы освободить судно, экипаж высадился на лед и стал окалывать лед вокруг судна пешнями и топорами. Но все усилия остались тщетными. К счастью, несколькими часами позже во льдах открылся узкий проход (повидимому, наступило разрежение); воспользовавшись этим, Х. Лаптев вывел «Якутск» на чистую воду.

26 июля у острова Салкаева путешественники заметили «якобы какое морское судно» и, чтобы привлечь его внимание, выстрелили из пушки, но ответа не последовало.

27 июля отряд подошел к юго-восточной части острова Бегичева. На следующий день геодезист Чекин осмотрел с ялбота бухту Нордвик. Вернувшись, он рапортовал, что «ходил северным берегом к востоку не менши 10 верст и тот берег и вся губа положенными при сем румбами описал, песцов видел довольное число и одного белого медведя; людей и промышленного зимовья не видал. Берег оной губы в немалой высоте и крутости; лесу плаучего по отлогим местам малое число и тот гораздо мелок и давних лет». Выполненное Чекиным общее описание бухты Нордвик до XX столетия (до описи Бегичева) оставалось в географической литературе единственным.

Не обнаружив прохода из бухты Нордвик к Хатанге, Х. Лаптев стал обходить остров Бегичева и 30 июня бросил якорь в одной из его бухт

¹ Г. В. Яников указывает, что Х. Лаптев вышел из Якутска 5 июня; в журнале обозначена другая дата. Походы Х. Лаптева и С. Челюскина ниже описаны по корабельным и другим журналам Х. Лаптева (см. ЦГАВМФ, ф. 913, д. 5).

² Смысла этих цифровых данных расшифровать не удалось.

(74°10' с. ш.), решив здесь выждать улучшения ледовой обстановки. В бухте он нашел ледяную гору (видимо, стамуху), на которую, по его словам, «по веснам великими ветрами песок снегом наносит». Напор льда даже в этом сравнительно защищенном месте был очень сильным; вместе с тем увеличилась водотечность, в трюме высота воды достигала 6—8 дюймов, что по существу было аварийным положением.

Время шло, и Х. Лаптев стал явно волноваться. 3 августа он послал на ледовую разведку ялбот во главе с матросом Шеламовым. Донесение разведки не порадовало командира. К северу лежали сплоченные льды. Только 6 августа сильным южным ветром льды унесло в море и «Якутск» получил возможность возобновить плавание. 6 августа судно миновало большой остров, названный островом Св. Преображения.

Из-за льда Х. Лаптев не пошел в Хатангский залив и пристал к берегу около обнаруженного Прончищевым зимовья (по счислению Х. Лаптева, оно лежало под 72°32' с. ш., а В. Прончищева, — 74°12'). Экипаж попытался сгрузить на берег часть провианта, но неожиданная подвижка льдов заставила командира поспешно ретироваться к югу. Спустя три часа «Якутск» стал у другого промышленного зимовья, куда свезли все тяжелое снаряжение, пушки, провиант, оставив для охраны солдата. Видимо, Х. Лаптев намеревался создать запасные продовольственные базы как можно ближе к району, штурмовать который он собирался не один год.

Во время выгрузки снаряжения и продовольствия вода в дубель-шлюпке угрожающе прибывала и вскоре достигла высоты 11 футов. На берег пришлось снести дрова, бочки с пресной водой, которые, впрочем, через несколько дней, после откачки воды, снова погрузили на судно. У зимовья был оставлен большой ялбот, так как он не умещался на палубе.

Потеряв много времени и сил, 14 августа отряд отправился на север. 16 августа он достиг губы (76°26' с. ш.), которой дали имя Петровской, а трем прилегающим к ней островам — Св. Петра. 18-го числа судно подошло к группе островов, которым присвоили имя Св. Андрея, 19-го — к острову Павла. На мысе Игнатия геодезист Чекин поставил маяк из плавника. В близлежащей бухте удалось откопать мамонтовый клык. 21 августа судно прошло в залив Фаддея, который Х. Лаптев, как и В. Прончищев, ошибочно принял за Таймырскую губу. Посланные вперед люди сообщили, что от залива Фаддея до островов Самуила (ныне острова Комсомольской Правды) простирается гладкий, нетронутый лед, который смыкается со льдом, стоящим на море. Следовательно, дальнейший морской поход к северу становился невыносимым. Чтобы удостовериться в правильности этих известий, Х. Лаптев выслал геодезиста Чекина вперед на собаках определить, далеко ли к западу идет берег Таймыра. Два человека пошли к предполагаемому устью реки Таймыры, а шесть человек — на берег для постройки маяка. Маяк на мысе Фаддея был сооружен из камня. Здесь же второй раз за все плавание нашли мамонтовый клык длиной 4 фута.

Тем временем «Якутск» подошел к островам Самуила и благополучно миновал пролив, ныне носящий имя Харитона Лаптева. Участок материкового берега получил название Св. Лаврентия. 21 августа вернулся посланный в разведку Чекин, доложивший, что он вынужден был вернуться из-за туманов и скверной дороги. Одновременно прибыла группа, ходившая (как тогда считалось) к устью Таймыры. Она не смогла перейти даже залив Фаддея.

Утром 22 августа, находясь на широте 76°47', Х. Лаптев созвал совет для обсуждения вопроса о дальнейшей судьбе похода. Офицеры

согласились с мнением командира о необходимости повернуть обратно — к реке Хатанге.

24 августа «Якутск» приблизился к берегу около промыслового зимовья Конечного, где в свое время было оставлено продовольствие, но на этот раз пристать к берегу не удалось. В конце концов доставку продовольствия от Конечного к месту зимовки поручили шести солдатам на ялботе. Х. Лаптев пошел вверх по Хатангскому заливу.

Около устья реки Попигай путешественники обнаружили несколько промышленных зимовий. Все они были пусты. Вообще же река Попигай показалась им местом мало привлекательным. Следуя к югу, посланный на берег Челюскин только 30 августа подыскал удобное для зимовки место у реки Блудной. Здесь были построены два зимовья — Малое и Большое. 8 сентября к зимовьям прибыл оставленный на складе продовольствия в зимовье Конечном матрос Шеламов. Вместо себя он назначил в караул солдата Грязнова и лоцмана Дорофеева. 13 сентября Хатангский залив замерз.

Решив зимовать на Хатанге, 1 октября 1739 года Х. Лаптев отослал Якутской канцелярии два письма, в которых просил построить для него магазины и маяки, в частности к востоку от устья Пясины, а также приказать Д. Лаптеву доставить с бота «Иркутск» большой якорь¹. С этим же нарочным был послан рапорт Берингу.

Пока налаживалось снабжение, чтобы избежать цынги, командир приказал всем употреблять в пищу мороженую рыбу.

Организация продовольственных дел на основной базе на Оленеке была поручена квартирмейстеру Толмачеву, человеку энергичному и деятельному. Для перевозок продовольствия он привлек местное население. Сначала провиант везли на Анабару и оттуда на Хатангу. Путь был опасным и тяжелым. Грузы приходилось доставлять по весеннему льду, через полыньи и битый лед, по глухой тайге и тундре, но другого выхода не было. Весной продовольствие для зимовки стали подвозить на ялботе с реки Попигай.

В течение зимы Х. Лаптев принял ряд мер для выполнения основной задачи — описи берега от мыса Фаддея до реки Пясины. 21 октября он послал боцманмата Медведева на реку Пясину, поручив ему осмотр берега к востоку от этой реки. Вместе с Медведевым поехал солдат Константин Хороший, который вез в Туруханск рапорт Адмиралтейств-коллегии и экстракт из журналов. К рапорту Х. Лаптева была приложена меркаторская карта. Енисейскую воеводскую канцелярию Х. Лаптев извещал о построенных им маяках и просил сообщить, выйдет ли в море летом 1740 года штурман Минин.

Медведев благополучно достиг устья Пясины и с начала года приступил к порученной описи, но из-за стужи и «великих ветров» вынужден был вернуться к устью, не пройдя и 40 верст. В отряд он прибыл 22 апреля. За месяц до этого Х. Лаптев послал к устью Таймыры (для описи берега между этой рекой и Пясиной) геодезиста Никифора Чекина с солдатом Тобольского полка Фофановым. В качестве проводника с ними поехал якут, несколько лет живший в устье Таймыры. Им дали семь собачьих упряжек, а также оленей для доставки дров.

Следует отметить, что Х. Лаптев отправил Чекина после того, как он узнал о неудаче Медведева, о которой сообщил прибывший из Туруханска солдат Хороший. Не достигнув цели в пясинском направлении, Х. Лаптев рассчитывал, что опись, начатая от Таймыры, будет более

¹ В феврале 1740 года Д. Лаптев отправил на Хатангу два якоря: один прибыл в зимовье, а другой был оставлен на Попигае, откуда его предполагалось принять на борт во время плаванья.

успешной. Но Чекину удалось разрешить не всю задачу. Через 14 дней оленья группа вернулась на зимовку из-за отсутствия в пути корма для оленей. Сам Чекин, достигнув устья Таймыры и пройдя к западу от него 100 верст, повернул назад из-за недостатка продовольствия, выданного ему всего на два месяца (у него было всего пуд мяса и пуд крупы). Потеряв в пути всех собак, он добрался до зимовки пешком 17 мая.

Неудача с описью берегов побудила Х. Лаптева пересмотреть организацию сухопутных отрядов, особенно в части снабжения их продовольствием. Предполагая в будущем еще раз отправить людей к устью Таймыры, он заранее, еще 23 мая, послал туда для заготовки рыбы и оленьих якута Фомина и посадского человека Кондратия Култасова. Ехавшие с ними тавгийцы (нганасаны) должны были позаботиться о корме для собак.

Весной 1740 года развернулась деятельная подготовка отряда к новому морскому походу. Плотники заделывали прошлогодние пробойны в судне и ремонтировали ялботы. С Попигая был доставлен большой якорь, присланный с бота «Иркутск». Весь экипаж принял участие в погрузке продовольствия на судно. По вскрытии Хатанги 12 июля на судно переселился Х. Лаптев. 13-го «Якутск» снялся с якоря и стал медленно спускаться по реке, держась правого, более свободного ото льда берега. 15-го дубель-шлюпка вышла к устью. Дальше путь преградили зимние льды. Лавируя в ожидании очищения залива, 1 августа «Якутск» находился под $74^{\circ}15'$ с. ш. против реки Новой, впадающей слева в Хатангский залив. 5 августа отряд подошел к зимовью промышленника Василия Сазоновского, у которого в прошлом году была оставлена часть провианта ($74^{\circ}31'$ с. ш.). Продвигаясь вдоль правого берега залива, 9 августа «Якутск» подвергся сильному натиску дрейфующих льдов и вынужден был отойти назад.

11 августа Х. Лаптев приказал снова выйти в поход к морю, где «подобно горам» громоздились стамухи. 13 августа отряд находился на $75^{\circ}49'$ с. ш., но в конце суток «Якутск» оказался окруженным со всех сторон льдом, дрейфовавшим по течению (в северо-восточном направлении). Вскоре «весь носячий лед спекся и стал недвижим на глубине 12 саженей, где тот лед остановился, и так чист, что нигде полого места не видно».

«Якутск» попал в ледовый плен. Чтобы спасти судно, Х. Лаптев приказал заделывать мешками с хлебом увеличивающиеся пробойны. Непрерывно работали три помпы, однако вода все прибывала. К середине дня 14 августа весь провиант оказался затопленным. Тем временем под напором льда судно резко накренилось на правый борт. Видя безнадежное положение дубель-шлюпки, командир приказал выгружать продовольствие на лед. Чекин с двумя солдатами был послан к берегу на разведку. 15-го числа, посоветовавшись с экипажем, Х. Лаптев решил расстаться с судном, которое уже погружалось в воду. 16 августа, перейдя залив по льду, отряд обосновался на берегу, где был наскоро выстроены две деревянные юрты. Боцманмату Медведеву удалось доставить сюда часть продовольствия с «Якутска». В журнале, который, не смотря ни на что, регулярно вел штурман Челюскин, под 19 августа отмечено, что больше половины людей болели «от натуги и худого воздуха». Нехватало свежих продуктов.

Понимая, что быстрейшая доставка продовольствия является теперь вопросом жизни или смерти, 23 августа Х. Лаптев отправил за продовольствием Чекина и солдата Редькова на Анабар, а солдата Меркурьева — к зимовью Василия Сазоновского. Чекин вернулся назад через день, так как не смог перейти еще не замерзшую реку. 29-го числа он

снова отправился на Хатангу, рассчитывая сделать плоты и переправиться на них на правый берег, но и эта попытка оказалась неудачной.

Таким образом, до ледостава на Хатангском заливе о походе на юг нечего было и думать. Такая возможность открылась только 21 сентября, т. е. через полтора месяца после гибели «Якутска».

Отряд продвигался двумя партиями. Впереди шли Х. Лаптев и Чекин; несколькими днями позже с остальной командой из лагеря двинулся Челюскин. Во время передвижения по незнакомым и безлюдным местам люди испытывали крайнюю нужду в пище, запасы которой истощались с каждым днем. Четверо человек из партии Х. Лаптева умерли от цынги. 25 сентября передовая партия вышла к Каменному Зимовью (река Попигай) и оттуда перебралась на левый берег к реке Блудной, к старому зимовью. Вскоре сюда подошел Челюскин. Подсчитав оставшееся продовольствие, командир убедился, что его едва хватит на несколько недель. Героический экипаж «Якутска» спасло одно неожиданное обстоятельство. Еще будучи на Попигае, Х. Лаптев направил на Анабар за продовольствием солдата Рогаченова. Последний в сопровождении тавгийцев 15 ноября привез на зимовку 21 мешок сухарей, 12 кулей соли, крупу, солод, что спасло изголодавшихся людей от неминуемой гибели. В декабре удалось наладить связь с Толмачевым. С тех пор снабжение отряда протекало нормально.

Безуспешное плавание В. Прончищева летом 1736 года и собственные неудачи привели Х. Лаптева к выводу, что обойти Таймыр морем невозможно. 8 ноября совет офицеров подтвердил эту точку зрения командира. 25 ноября 1740 года Х. Лаптев послал с матросом Соторниным (через Туруханск) соответствующий рапорт Адмиралтейств-коллегии. Он просил разрешения продолжать опись берега с суши. Соторнин доехал в Петербург необычайно быстро — к апрелю 1741 года, когда и состоялось решение Коллегии.

Сухопутные работы Ленско-Хатангского отряда по описи берегов в 1741—1742 годах

Учтя прошлые ошибки, Х. Лаптев приступил к выполнению своего плана еще до получения решения Адмиралтейств-коллегии. Он разделил отряд на три группы, с тем чтобы начать опись сразу же из трех пунктов.

17 марта штурман Семен Челюскин отправился на трех нартах к устью Пясины, чтобы оттуда пройти с описью к устью Таймыры, где, как сообщили побывавшие на зимовке промышленники, тавгийцами был приготовлен необходимый запас продовольствия.

22 апреля геодезист Никифор Чекин в сопровождении солдата Коналово на трех собачьих упряжках пошел к устью Хатанги для описи восточного берега полуострова до устья Таймыры. Сам Х. Лаптев с четырьмя служителями (в числе их был Никифор Фомин) 24 апреля направился к устью Таймыры, чтобы оттуда выйти навстречу либо Челюскину, либо Чекину, смотря по обстоятельствам. Освободившиеся от дальнейшего участия в экспедиции люди были посланы на Енисей — в Дудинку.

Снаряжением трех сухопутных партий Ленско-Хатангский отряд начал беспримерные работы по описи берегов Таймырского полуострова, в ходе которых личный состав отряда проявил исключительную смелость, настойчивость и выдержку.

К устью Таймыры Х. Лаптев прибыл 6 мая. Определив широту места, он убедился в своей ошибке, когда летом 1739 года принял за устье Таймыры залив Фаддея. Река впадала в море значительно запад-

нее, чем предполагалось. Таким образом, порученная Чекину работа по описи берега оказывалась значительно более трудоемкой, чем это представлялось раньше.

Чтобы помочь Чекину, Лаптев выступил ему навстречу. Сначала он продвигался довольно быстро. 13 мая отряд находился под $76^{\circ}42'$ с. ш.; здесь остановились из-за сильной вьюги и тумана, не прекращавшихся в течение нескольких дней. Х. Лаптев и его спутники сильно страдали от снежной слепоты. Дальнейший поход стал невозможным. Поставив знак в конечной точке своего маршрута, 17 мая Х. Лаптев вернулся в Усть-Таймырское зимовье. Через несколько дней он снова отправился в путь, на этот раз к Пясине, навстречу Челюскину. Встреча состоялась 1 июня на широте $75^{\circ}21'$. Отсюда Лаптев и Челюскин возвратились на Пясину; затем они отправились в Туруханск, где провели зиму.

На Енисее Х. Лаптев и С. Челюскин неожиданно встретились с Чекиным. Он дошел с описью лишь до островов Петра ($76^{\circ}35'$ с. ш.), где вся его группа заболела снежной слепотой.

Несмотря на ряд неудач, в зиму 1741/42 года Ленско-Хатангский отряд проделал работу по описи более значительную, чем за все предыдущие годы. Оставался необследованным участок побережья от мыса Фаддея до точки, которой достиг Х. Лаптев в мае 1741 года, т. е. самая северная и трудно доступная часть Таймырского полуострова.

Завершить опись берега на этом участке Х. Лаптев поручил своему помощнику штурману Семену Челюскину, выехавшему из Туруханска к Хатанге 5 декабря 1741 года на пяти собачьих упряжках.

Опорной базой отряда С. Челюскина служило Попигайское зимовье, где были сосредоточены запасы продовольствия. Прибыв туда в феврале 1742 года, он снарядил для отправки к устью Таймыры группу, которая в апреле вышла в путь под командой якута Никифора Фомина. Сам Челюскин через несколько дней (3 апреля) на трех собачьих упряжках с солдатом Фофановым и каюрами-тавгийцами отправился по западному берегу Хатангского залива к месту описи. 5 апреля он побывал в зимовье Василия Сазонового, на реке Балахне. Пройдя 30 верст к северу, группа встретила еще одно зимовье того же промышленника а через 40 верст — третье. 9-го числа Челюскин ночевал в зимовье Старом.

Зимовья по левому берегу располагались довольно часто, и пока идти было безопасно. Два промысловых зимовья Челюскин обнаружил на реке Новой; в зимовье Столбовском ему удалось заменить поломанную нарту, а в Конечном он нагнал посланного вперед солдата Фофанова с двумя тавгийцами. Всего за время продвижения к северной оконечности Таймыра Челюскин насчитал на побережье около полутора десятка станков, что указывает на интенсивную промысловую деятельность в этом районе, не прекращавшуюся, возможно, даже со времени первого появления здесь русских.

Обождая в зимовье Конечном наступления ясной погоды, 19 апреля Челюскин двинулся в дальнейший путь. 23 апреля в губе Петровской ($76^{\circ}37'$ с. ш.) он неожиданно обнаружил пустое промысловое зимовье хатангского жителя Скордина. Это зимовье в течение XVIII—XIX столетий являлось, очевидно, самым северным в русской Арктике. 24 апреля отряд остановился у мыса Нового, где нашел шесть чумов, оставшихся от прошлогодней стоянки Чекина.

До залива Фаддея Челюскин шел в сопровождении тавгийцев, но от этого места он отослал провожатых назад и дальше к северу отправился с двумя солдатами. 1 мая отряд достиг мыса Фаддея, а 9 мая вышел на

самую северную точку азиатского материка, к мысу Восточному Северному, носящему теперь имя его открывателя — Челюскина¹.

За три дня до этого выдающегося в истории географических открытий события, когда Челюскин находился в районе мыса, ныне называемого мысом Зари (откуда виден остров Песцовый), он произвел астрономические наблюдения. Определенная здесь широта (77°27' с. ш.) была затем ошибочно принята за широту мыса Челюскина, что, разумеется, можно было сделать лишь с существенной поправкой; после указанного астрономического определения Челюскин продвигался вперед еще целый день (7 мая была пурга) и, как свидетельствует журнал, прошел 10 верст к северо-западу от мыса Зари. Следовательно, выходило, что Восточный Северный мыс, по данным Челюскина, расположен не на 77°27' с. ш., а севернее, т. е. его определение очень близко к современным (77°42'7"). Этот факт был в свое время замечен А. Миддендорфом. Готовясь к путешествию на Таймыр и изучая журналы Х. Лаптева и С. Челюскина, А. Миддендорф составил карту, на которой самый северный мыс Азии показан приблизительно на широте 77°32' (см. рисунок на стр. 513).

Сообщение Челюскина о том, что ему удалось побывать на крайней северной точке Таймыра, долгое время вызывало недоверие. Только после опубликования А. Соколовым в 1851 году выдержек из журнала С. Челюскина сомнения были рассеяны². Правильность наблюдений выдающегося русского полярного исследователя ныне признана всеми географами мира.

Крайний северный мыс Евразийского материка Челюскин характеризовал следующими словами: «Здесь берег высоты средней, приярый, высоты средней. Около одного льды гладкие и торосов нет. Здесь именован мною оный мыс Восточной Северной мыс»³.

Челюскин сознавал, что он достиг северной точки полуострова. Это видно из его замечания, что берег за Восточным Северным мысом круто поворачивает «от запада к югу». На мысе был сооружен деревянный знак, материал для которого везли с Хатанги.

Следуя на юг, измученные и полуголодные люди 15 мая встретились с посланным от Х. Лаптева солдатом Константином Хорошим и сопровождавшим его якутом. Отсюда они вместе направились в Усть-Таймырское зимовье Никифора Фомина. В пути повстречали еще одного солдата — Михайлова, также посланного Х. Лаптевым.

В устье Таймыра Челюскин рассчитывал встретиться с Лаптевым, но тот, не дождавшись Челюскина, в начале мая отбыл на озеро Таймыр, оттуда на Пясино, а затем в Туруханск. Из Усть-Таймырского зимовья Челюскин со своими спутниками отправился на Пясино (по Таймыре и Дудинке), куда прибыл 31 мая. Встреча Челюскина с Лаптевым произошла не в устье Пясины, как принято считать⁴, а в Туруханске, куда Челюскин пришел на дощанике. Кстати говоря, в записках Челюскина, веденных им во время летнего плавания по Енисею, указывается на то, что около Хантайского зимовья 20 июля 1742 года он встретился с ботом «Оби-Почтальон».

Собрав в Туруханске весь отряд, Х. Лаптев на дощанике вышел затем в Енисейск. По пути он производил подробную опись.

¹ Г. В. Яников указывает неточную дату — 7 мая (ук. соч., стр. 102).

² Подробнее о споре вокруг правильности показаний Челюскина см. Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 326—327.

³ В публикации А. Соколова имеются расхождения с подлинником. Было бы желательно издать дневник С. Челюскина целиком.

⁴ Г. В. Яников. Ук. соч., стр. 102.

В конце 1742 года вместе с Мининым и Челюскиным командир Ленско-Хатангского отряда выехал в Петербург, куда прибыл в начале 1743 года. Адмиралтейств-коллегии были представлены журнал, карты и отчет в израсходованных средствах.

Продолжавшиеся в течение семи лет и с большими трудностями походы с Лены на Енисей имели огромное значение для географии Таймырского и Ленско-Хатангского районов.

Результаты работ Ленско-Хатангского отряда

Две карты, составленные отрядом, одна — реки Лены от Якутска до ее устья, другая — «части Ледовитого моря от устья реки Лены к западу до устья р. Таймыра, с промером возле берега»¹ легли в основу генеральной карты Ледовитого океана 1742 года, на которой в отличие от всех предыдущих обозначался Таймырский полуостров в контурах, довольно близких к современным. Крайняя северная точка Таймыра была показана по определениям Челюскина².

По существу это было открытием огромного по площади полуострова, о котором раньше не подозревали.

Походы отряда Х. П. Лаптева обогатили не только картографию, они принесли много ценного по гидрографии, гидрологии, биогеографии и этнографии Хатангского и Таймырского районов. В 1851 году в «Записках Гидрографического департамента» (ч. IX, стр. 8—58) А. П. Соколов опубликовал составленное Х. Лаптевым «Описание Земель между Леной и Енисеем». В этой работе Лаптев подробно освещает промысловую деятельность населения Ленско-Хатангского края, уделяя много внимания эвенкам, энцам и тавгийцам. Особую ценность представляют его сведения о жизни и промыслах таймырских племен. В описании имеются также некоторые данные о растительном мире районов Хатанги, Пясины и Енисея. Ценные данные собрал Х. Лаптев о приливах и отливах в устьях рек. Им определен прикладной час в устье Енисея (5 час. 30 мин.), в устье Пясины (3 часа). По данным Лаптева, в Хатангском заливе летом разность уровня высокой и малой воды выражалась в 1,2—1,4 метра, а прикладной час был равен 11 часам 55 минутам³. Описание Х. Лаптева на протяжении ста лет оставалось единственным; только в 1842 году реку Таймыру и ее притоки посетил Миддендорф, а обследование внутренней части Таймыра после Х. Лаптева было произведено только в 1928 году.

Как и в предыдущих случаях, обобщением опыта плаваний и сухопутных походов В. Прончищева и Х. Лаптева по заданию Адмиралтейств-коллегии занялась Морская академия⁴. Но на этот раз профессора Академии отступили от правил, установившихся при работе над материалом Обской экспедиции. Там данные журналов последовательно излагались в виде своеобразной лоции, обрабатывая же материалы Ленско-Хатангского отряда, профессора Академии ограничились по существу технической работой: сделали краткие выписки из корабельных и сухопутных журналов отряда Х. Лаптева, подчеркнув, что его четырехлетними морскими походами достаточно доказана недоступность Таймыра с моря, на котором стояли «великие и непроходимые льды».

Действительно, к северу от мыса Фаддея, как показывал Х. Лаптев, всюду встречались льды, и сам собой напрашивался вывод, что здесь

¹ Эвальд. Каталог атласов и карт, стр. 112.

² ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1356. Генеральная карта 1742 г. опубликована в «Географическом сборнике», III, 1954, стр. 144. Она легла в основу генеральной карты 1746 г. (см. ниже).

³ Подробнее об этом см. Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 329—337.

⁴ См. ЦГАВМФ, к. 212, д. 16, лл. 16—25 об.

море никогда не освобождается ото льдов, а если освобождается, то весьма редко, и потому оно непригодно для судоходства.

Следует отметить, что в журнале Челюскина имеется одно наблюдение за состоянием льдов в проливе Вилькицкого, на которое не обратили внимания ни сам Х. Лаптев, ни составители «экстрактов». 9 мая в сопровождении одного солдата Челюскин прошел к северу от Восточного Северного мыса 18 верст. На этом пути сначала он встретил «льды гладкие», а дальше, в 6 верстах от берега, «виден был перелом шириною 1/4 версты и от оною залому торосов есть». Иными словами, данные Челюскина убедительно доказывали, что у северных берегов Таймыра льды находятся не всегда и что их часто ломает и относит от припая. Однако этому ценному показанию Челюскина ни тогда, ни много лет спустя не придали должного значения.

Наоборот, укоренился противоположный взгляд: еще в XX веке продолжали считать, что северные берега Таймырского полуострова всегда блокируются непреодолимыми сплошными льдами.

Плавания Восточно-Ленского отряда в 1735 и 1736 годах

Решение большой практической задачи — изыскание морского пути из Лены на Камчатку было поручено Восточно-Ленскому отряду. Этот отряд, кроме того, должен был произвести опись морского

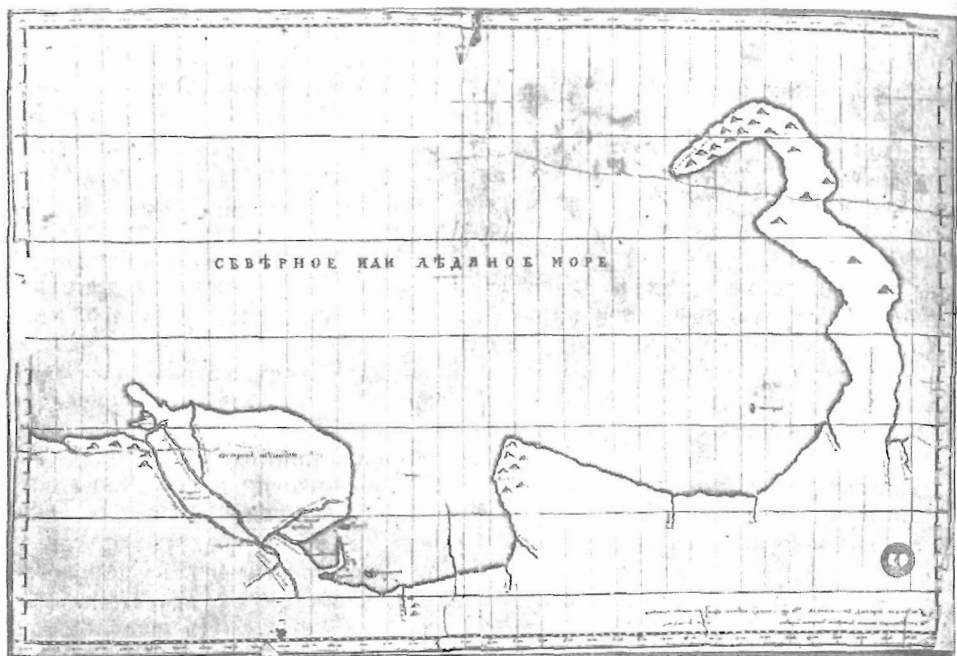
берега от устья Лены до Колымы и дальше к востоку, с тем чтобы соединить ее с описью, которую вели камчатские отряды. На выполнение описи Восточно-Ленскому отряду было отведено два года. Во главе отряда были поставлены лейтенант Петр Ласиниус и штурман Василий Ртищев — преданные своему делу, но мало сведущие в арктических делах моряки.

Как упоминалось, П. Ласиниус вместе с отрядом В. Прончищева отправился из Якутска 30 июня 1735 года. 2 августа Ласиниус и Прончищев расстались в устье Лены. Имея на борту опытных лоцманов из числа ленских старожилов, некогда ходивших на Колыму, Ласиниус вывел судно по Быковской протоке в губу Буорхая или Омолоеву губу, являющуюся участком, весьма сложным для мореходства. Дующие здесь в летнее время северные ветры часто наносят большие массы льда¹. В губе Буорхая «Иркутск» попал в трудные ледовые условия. Испытав все имеющиеся средства борьбы со льдами, 12 августа Ласиниус направил судно на зимовку в реку Хараулах, куда прибыл 18-го числа. Здесь из плавника было построено зимовье — большой барак, где разместился весь экипаж — 52 человека. С наступлением санного пути четырех человек Ласиниус отправил в Якутск с рапортом об окончании похода, а остальных решил оставить на зиму в Хараулахе. Это было роковой ошибкой, приведшей отряд к гибели, так как выбранное для зимовки место оказалось отрезанным от продовольственных баз.

С первых дней стала ощущаться нехватка свежих продуктов. Начались заболевания. Сам командир заболел и умер от цынги 18 декабря. Штурман Ртищев, принявший на себя обязанности командира, пытался выйти из затруднительного положения, но все было тщетно. К апрелю, когда Ртищев связался с Якутском, от цынги скончалось 37 человек. Удалось спасти лишь немногих; их вместе со Ртищевым доставили в Якутск.

Вместо Ласиниуса командиром Восточно-Ленского отряда Беринг назначил лейтенанта Дмитрия Яковлевича Лаптева, а его помощником — штурмана Щербинина, который немедленно был послан к месту несчастной зимовки для приготовления бота к морскому походу.

¹ См. «Водные пути бассейна реки Лены», Л., 1938, стр. 72.



1736 год (рукописная копия 1754 года). Карта берега от устья р. Лены до р. Индигирки, составленная Дмитрием Лаптевым

В правом нижнем углу надпись: «На подлинной подписано тако: карта, сочиненная из журнала 1736 году. Лейтенант Дмитрий Лаптев. С подлинной копировал штурман Михайла Страхов 1754 году». ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1351

Сам Дмитрий Лаптев с остальной командой весной 1736 года приплыл на дощаниках к устью Лены и, пройдя Быковской протокой, остановился в Севастьяновой губе (ныне залив Неелова). Дальше возникли неожиданные трудности со снаряжением «Иркутска». Потеряв много времени на ремонт бота, Щербинин и Д. Лаптев привели его к месту стоянки дощаников. Только 11 августа «Иркутск» снялся с якоря и отправился в путь. Через два дня под $73^{\circ}13'$ с. ш. бот был остановлен торосистыми льдами.

До сих пор оставалось не совсем ясным, почему Д. Лаптев, желая обойти Святой Нос, направился прямо к северу от Лены. Правда, сам Лаптев писал, что к этому побудили его старинные чертежи морского берега между Леной и Колымой, на которых мыс Святой Нос выступал далеко на север, до $76^{\circ}20'$ с. ш. Это вполне подтверждается составленной им «картой Северного или Ледяного моря»¹. Действительно, на этой интересной карте сразу за Яной обозначен далеко выдающийся в океан неширокий полуостров, основание которого находится под $72^{\circ}20'$, а вершина — под $76^{\circ}22'$, причем на полях карты отмечено, что Святой Нос положен по «ведомостям», т. е. по рассказам бывалых людей. К востоку от Святого Носа Д. Лаптев поместил на карту реки Хрому и Индигирку.

Заблуждаясь относительно истинного положения мыса Святой Нос и сразу направив судно к северу, Д. Лаптев вскоре достиг кромки сплошного льда, «которого к востоку носилось множество». Начались тщетные поиски прохода на восток. Один такой проход удалось отыскать, но после трехчасового плавания бот снова уперся в непроходимые льды.

¹ ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1351. Карта подписана Дмитрием Лаптевым.

Для уточнения обстановки Д. Лаптев направил по льду группу моряков с приказом пройти как можно дальше на восток. Вскоре вернувшись, они сообщили, что на их пути всюду встретились не проходимые для судна льды.

Так сложилось мнение о существовании около Святого Носа «вечных льдов». На Яне то же подтвердили и якуты Петр Антипин с товарищами, промышлявшие песцов у Святого Носа в течение почти 25 лет.

На основании опросов Д. Лаптев пришел к мысли, что «всякое лето у той земли (Святого Носа. — М. Б.) лед стоит на море и морем не ломает»¹. Вывод этот был преждевременным и неверным, тем более что Д. Лаптев не испытал всех возможностей, например, он не пошел на юг вдоль берега, где в XVII веке успешно плавали кочи. Вообще к старинному опыту ленских старожилов Д. Лаптев летом 1736 года и позднее относился с большим недоверием.

Не найдя прохода к Святому Носу, «Иркутск» 14 августа повернул назад. На совете офицеров было принято постановление воздержаться от выхода в море, а Д. Лаптеву ехать в Петербург с журналом и картой². 6 сентября отряд прибыл на Лену, в реку Борисову (70°40' с. ш.), откуда, оставив экипаж на зимовье, командир 30 мая 1737 года отправился в Якутск. К Берингу он явился 8 июня перед вскрытием Лены. Оставшийся на месте зимовки экипаж никаких приказаний о подготовке бота к походу не получил. Таким образом, благоприятное для навигации на Лене лето 1737 года было проведено в полном бездействии.

Обсуждение вопроса о возможности мореплава- ния к востоку от Лены

Направляясь в Петербург, Д. Лаптев рассчитывал доказать Адмиралтейств-коллегии бессмысленность дальнейших попыток обойти морем мыс Святой Нос.

В то же время Беринг запросил профессоров Академии наук о возможности мореплавания к востоку от Лены.

Старший среди них Делаacroер посоветовал Берингу «из разных препятствий» не открывать навигацию 1737 года, так как «по сказыванию разных людей, — писал он Берингу, — Ледовитого моря перед прежними годами много ubyло и подле берегу стало мелко, а лед иногда не ломается и остался узкий только проход между льдом и морским берегом». На основании каких именно «сказываний» пришел к такому выводу Делаacroер, неизвестно, но его мнение сыграло решающую роль, так как оно побудило Беринга отменить плавание в навигацию 1737 года.

Между тем и Делаacroер и Беринг имели в своем распоряжении составленную на основании документов Якутского архива профессором Г. Ф. Миллером статью «Известие о северном морском походе России из устьев некоторых рек, впадающих в Ледяное море, для проведения восточных стран». Материалы Якутского архива достаточно убедительно говорили о том, что в XVII веке якутские торговые, промышленные и служилые люди, хотя и не без трудностей, но успешно плавали мимо Святого Носа³. Делаacroер, Беринг и Д. Лаптев явно не доверяли показаниям старинных документов. Что касается Д. Лаптева, то свое отрицательное отношение к данным Якутского архива он высказывал неоднократно.

В одном из рапортов Адмиралтейств-коллегии, касаясь вопроса,

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 24, лл. 641—643. Рапорт Д. Лаптева о походе летом 1736 года, помеченный 27 января 1738 г.

² Там же.

³ «Известие» Г. Ф. Миллера было приложено к рапорту В. Беринга, помеченному 27 апреля 1737 года. Оно опубликовано с некоторыми сокращениями в 1742 году в «Примечаниях» к «Петербургским ведомостям» и вторично, полностью — в академических «Сочинениях и переводах» за 1758 год.

возможно ли судоходство к востоку от Лены и существовало ли оно раньше, Д. Лаптев писал: «Суда по Северному морю от Лены подле берегов выходили, то правда, но хотя б одно из них имело счастливое возвращение, или пришло в желаемый путь, тому по видимым обстоятельствам, статься невозможно, и по берегу, у реки Яны и у реки Индигирки от устья к востоку и западу суда выброшенные из моря с давних лет, и якоря и снасти и поные есть, что видели высланные из бота служители, и следует, что они пропали»¹.

Д. Лаптев искренне заблуждался в оценке достижений древнерусского восточно-сибирского мореходства. А Делаacroер ратовал за прекращение морских походов к востоку от Лены, исходя при этом из вымысла о «вековой неспособности» русских к мореплаванию, в особенности арктическому.

Однако Адмиралтейств-коллегия, изучив «Известие» Г. Ф. Миллера, пришла к противоположным выводам: она резко раскритиковала начальника Великой Северной экспедиции за бездеятельность и поставила ему в пример плавание казаков и промышленников. Как уже указывалось, 20 декабря 1737 года Коллегия вынесла решение о продолжении морских походов на Северо-Востоке, даже если на это понадобится два, три и четыре года. В то же время члены Коллегии единодушно высказали уверенность в том, что азиатский материк не соединен с Америкой².

О постановлении Адмиралтейств-коллегии от 20 декабря 1737 года Д. Лаптев узнал по дороге из Якутска в Петербург из врученной ему в Москве инструкции. Но поскольку большая часть пути осталась позади, Д. Лаптев все же решил явиться в Петербург для уточнения некоторых пунктов инструкции. Ему удалось убедить Коллегию в том, что условия плавания на Северо-Востоке очень сложны, и она, подтвердив прежнее свое приказание — всемерно искать морской путь на Камчатку, уточнила его указом от 2 марта 1738 года, в котором командиру Восточно-Ленского отряда разъяснялась заинтересованность правительства в отыскании этого морского пути и необходимость веских доказательств, если «оной не возможен».

Д. Лаптеву предоставлялся выбор: либо продолжать вести опись со стороны моря, либо производить ее по сухопутью на нартах. Дни, проведенные Д. Лаптевым в Адмиралтейств-коллегии, не прошли для него без пользы. Во всяком случае, вернувшись на Лену, он приложил всю свою энергию и показал несомненный талант при осуществлении поставленной перед ним и его отрядом задачи морскими средствами.

Плавания и сухопутные работы Восточно-Ленского отряда в 1739—1741 годах.

Еще по дороге в Якутск для предварительной описи берега между рекой Яной и мысом Святой Нос Д. Лаптев выслал вперед на Яну матроса Алексея Лошкина, обязав его работать в содружестве с местным населением. На реку Индигирку был послан геодезист Киндяков, которому поручалось промерить фарватер и описать берег от устья Индигирки до Святого Носа³. Окончательную опись Д. Лаптев намеревался произвести за два года, разбив берег на два участка⁴. Мыс Святой Нос являлся разграничительным пунктом. Не рассчитывая обойти Святой Нос морем, Д. Лаптев для дальнейшего плавания предполагал

¹ А. Соколов. Северная экспедиция, «Записки по гидрографии», IX, 1851, стр. 321.

² Там же, стр. 314.

³ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 24, лл. 814—815. Рапорт Д. Лаптева Адмиралтейств-коллегии, помеченный 22 июня 1739 г.

⁴ Экспедиция Беринга, под ред. А. Покровского. М., 1941, стр. 314.

построить суда на Индигирке. Жизнь внесла в этот план существенные коррективы¹.

6 июня 1739 года Д. Лаптев на боте «Иркутск» вышел в низовье Лены. За день до этого он встретил матроса Лошкина и казака Шоломова, осуществивших опись берега от Святого Носа до мыса Буорхая, откуда они прибыли на Лену². Опись Лошкина приложена к журналу бота «Иркутск». В ней указано, что промерен берег длиной 375,5 версты.

«Иркутск» остановился в Севастьяновой губе, которую описал штурман Щербинин. На море стоял «превеликий» лед, и дальнейшее плавание было невозможным. Во время стоянки в губе к боту подходили огромные косяки пеляди. По этому поводу в журнале отмечено, что «с бота видели ее множество как в Северном море у берегов Норвегии, подобно фин фишу и также перековыривается и воду отрыгивает».

Только 20 июля отряд смог продолжать плавание. Губа Буорхая была еще забита льдом. 29 июля бот продвигался вперед по образовавшемуся во льду каналу. На следующий день разразился шторм, сопровождавшийся «волнением великим». На боте были порваны снасти и поломаны некоторые реи. 31 июля отряд достиг реки Омолоевой, устье ее обследовал посланный на ялботе матрос Романов. 4 августа подошли к мысу Буорхая, около которого в море обнаружили неподвижные льды.

Проход на восток был закрыт, но на этот раз командир «Иркутска» не растерялся: по его приказу в перемычке был пробит пешнями канал и судно смогло пройти к Янской протоке. «Иркутск» продвигался вперед крайне осторожно. Можно предполагать, что Д. Лаптев намеревался войти в реку Яну, чтобы выждать там улучшения ледовой обстановки, так как 8 августа он посылал казака Барабанского (одного из потомков известного якутского землепроходца) в Ильин Шар для промера фарватера. В это время приехавшие к боту на ветках два якута сообщили Д. Лаптеву о том, что к северу от Яны они видели дрейфующий лед. Промеры Барабанского оказались неблагоприятными: в устье Яны казак обнаружил только двухсаженную глубину. Прибывший позднее в Ильин Шар Щербинин подтвердил данные Барабанского — эта протока действительно была слишком мелкой, чтобы ею пройти в Яну. Пытаясь в течение почти недели отыскать проход в Яну, Д. Лаптев рассчитывал принять там на борт знающих морские пути людей. В известной мере ему удалось это осуществить: 10 августа были взяты «вожаки» — якуты Федор Тимофеев и Иджигин Жан.

Штормовая погода, сколь она ни была тяжела для экипажа, все же помогла делу. Штормом лед разломало и понесло на запад; судно могло возможность двигаться. 14 августа с «Иркутска» увидели Нос Каменный (мыс Святой Нос), определенный Д. Лаптевым под 72°50' с. ш. и 110°07' в. д.³. «Нос Каменный, — читаем мы в журнале, — утес над ним и три горы высокие». Таким образом, то, что еще недавно казалось невозможным, сбылось: отряд Д. Лаптева вошел в воды Восточно-Сибирского моря.

При проходе мыса Святой Нос на северо-востоке был замечен остров, который называли Меркуриус. Несколькими часами позднее в расстоянии 3,5 немецкой мили к северо-северо-востоку снова заметили землю, получившую наименование острова Св. Диомида. Обе упомянутые записи относились, повидимому, к одному и тому же острову. Ошибка была исправлена самим Д. Лаптевым при составлении карты, так как

¹ Описание плаваний Д. Лаптева в 1739—1741 годах дано по журналу бота «Иркутск» (ЦГАВМФ, ф. Гидрографии, д. 23, на 207 листах).

² ЦГАВМФ, ф. Гидрографии, д. 23, лл. 18—49.

³ Счет велся от Петербургского (Пулковского) меридиана.

на ней помечен только один остров — Св. Диомид, а остров Меркурий отсутствует. Кстати, на карте Д. Лаптева 1740 года¹ красной краской нанесены контуры (все остальное — черное) двух островов, напоминающих собой Большой и Малый Ляховские, хотя на карте 1739 года островов нет. Нет их и на итоговой карте Великой Северной экспедиции. Возможно, что Ляховские острова были подрисованы позднее, в XIX веке. Что касается острова Св. Диомид, то в XVIII веке его впервые видел Шалауров, но последующие путешественники потеряли из виду. Высказывается предположение, что остров Св. Диомид, омытый в значительной мере ископаемым льдом, исчез в результате тектонического разрушения².

При попутном ветре «Иркутск» быстро продвигался на восток. 16 августа на берег был послан матрос Романов, который обнаружил на берегу пустой амбарчик, построенный, по его мнению, не ранее 60 лет тому назад. 20-го числа, миновав две западные протоки дельты реки Индигирки, бот подошел к устью Колымской протоки. Восточнее ее стояли льды и виднелись «два великих ледяных холма». Течение шло от устья. Учтя все эти обстоятельства, Д. Лаптев принял решение о зимовке в Индигирке. После долгих поисков прохода в реку 19 сентября при помощи местных жителей — коряков экипаж стал свозить провизию на берег, где была построена землянка. Оставив бот на зимовых льдах, 22 сентября экипаж перешел по суше в зимовье Русское Устье. Штурману Щербинину было поручено описать восточное (Колымское) устье, что он и выполнил.

Едва устроившись на зимовку, Д. Лаптев стал деятельно готовиться к новому походу. Силами геодезистов и матросов была завершена опись двух западных протоков Индигирки. Голыгинскую протоку описал Лошкин, среднюю — Киндяков. Кроме того, Лошкин ходил на реку Алазю и описал 89 верст берега от устья этой реки до Колымской протоки Индигирки. Следующим летом надлежало продолжать опись берега к востоку от устья Индигирки.

По окончании описных работ была составлена карта плавания 1739 года, которую 2 декабря вместе с рапортом Д. Лаптев отослал в Петербург. Эта карта Д. Лаптева до сих пор не опубликовалась. Подлинник ее хранится в архиве древних карт ГУ ВМФ № 1352 (см. вклейку к стр. 321). Любопытна подробная легенда к карте, в которой кратко рассказывается о занятиях, быте и верованиях жителей рек Лены, Яны и Индигирки. Легенда содержит интересные сведения о древнем населении края. Так, на Индигирке, где, кроме русских, раньше жили только юкагиры и ламуты, во времена Д. Лаптева появились якуты, коряки и камчадалы, что свидетельствовало о глубоких изменениях в расселении племен Северо-Востока, происшедших в течение трех последних десятилетий XVIII века. В низовьях реки Яны Д. Лаптев застал якутов, которые отеснили в леса древнее коренное население — юкагиров. Представляет интерес ряд подробностей самой карты. Так, к югу от Быковского полуострова, по описи штурмана Щербинина, на карте нанесена губа Горелая (ныне бухта Тикой). В бухте показан безымянный остров, названный много лет спустя островом Бруснева, а к востоку от него — остров Быковский, ныне остров Муостях. Таким образом, Д. Лаптев следует считать первым, кто положил на карту район бухты Тикой.

После отъезда Лошкина в Петербург Д. Лаптев стал налаживать связь с Колымой. Оттуда в январе 1740 года прибыл на нартах солдат

¹ Опубликована в «Географическом сборнике», III, 1954, стр. 145.

² П. К. Хмызников. О размере берегов моря Лаптевых. «Северный морской путь», VII, Л.—М., 1937.

Филипп Юхляев. Через несколько дней Юхляев вместе с геодезистом Киндяковым и парусником Семеновым отправился для описи реки в Нижнеколымск. Одновременно в Русское Устье были вызваны казаки, которые могли дать ценные сведения о пути на реку Колыму. Один из них, Василий Кудря, показал, что в «некоторые годы он сам на мелких судах подле берега с Колымы до Индигирки проходил, а в некоторые через все лето за множеством льды не пропустило пройти»¹. Вернувшийся в апреле 1740 года после окончания описи Киндяков привез в Русское Устье посадского Кирилла Наумова «...в вожи, который прежде морем хаживал»². На Колыму для постройки помещений были отправлены плотники.

Одновременно продолжались работы по описи морского берега, в особенности в районах рек Яны и Хромы. 25 января 1740 года штурман Шербинин и матрос Романов были посланы для описи на Яну³. В апреле сам Д. Лаптев ездил на реку Хрому. Его особенно интересовало устье Хромы, оказавшееся мелководным. По результатам описи этой реки была составлена карта, которая, к сожалению, не сохранилась.

23 мая 1740 года тронулся лед на Индигирке; 25-го река совершенно очистилась. Все наличные силы Д. Лаптев бросил на спасение бота, скованного морским льдом. 29 мая он выехал к Колымской протоке, напротив устья которой в море стоял «Иркутск», и сам стал руководить работами по выводу судна на чистую воду. По приказу Д. Лаптева экипаж бота и привлеченные местные жители — якуты и коряки (всего 651 человек) пробивали во льду канал длиной в 1000 сажень. Лед ломали пешнями и балками⁴. Когда канал был готов, произошла подвижка льдов, и работа нескольких дней пошла насмарку. Отважный экипаж не пал духом при этой неудаче. Вскоре был пробит второй канал, по которому «Иркутск» вывели в прибрежную полынью⁵. Но и здесь судно не оставалось в безопасности. При очередной подвижке льда его сорвало с якоря и выжало на мель. Стоя по пояс в ледяной воде, люди подводили под судно ваги, чтобы спасти корабль.

31 июля «Иркутск» вышел в плавание, а через день миновал устье реки Алазеи. 3 августа с мачты был замечен Крестовый остров — первый из группы Медвежьих островов, до того неоднократно посещавшийся русскими промышленниками. Д. Лаптев определил положение острова под 71° с. ш., а протяженность его с севера на юг — равной одной немецкой миле. Он «весь каменный, а жила нет». За неимением времени Д. Лаптев описью острова не занимался. 4 августа бот вышел в среднюю протоку дельты реки Колымы, откуда командир направил в Нижнеколымск извещение о своем приходе. Надеясь на благоприятные ледовые условия, он рассчитывал летом 1740 года обогнуть Чукотский полуостров и тем благополучно завершить начатое дело. Однако этого не случилось. Около мыса Баранов Камень 9 августа «Иркутск» подошел к сплошному льду, простиравшемуся далеко на север. 14 августа отряд вернулся в Нижнеколымск. Согласно записи в журнале, на судовом совете было решено: «Поздним летом далее к востоку не ходить, ибо льды, которые мы проходим, на глубине 10 и 7 сажень и сверх воды выше 2 сажень».

Некогда густо населенный Нижнеколымский острог в то время был

¹ ЦГАВМФ, ф. Гидрографии, д. 23, л. 74.

² Там же, л. 81 об.

³ Опись Шербинина приложена к журналу плавания 1740 года

⁴ Речь идет, очевидно, о бимсах, на которых стелется палуба судна.

⁵ Насколько нам известно, Д. Лаптев первым из полярных мореплавателей применил для спасения судна, зажатого льдами, прорубку во льду канала.

в запустении; в нем сохранились лишь десяток плохоньких рубленых избушек. Присланные Д. Лаптевым плотники дополнительно построили три избы для команды. По определению Д. Лаптева, «Нижеколымск лежит на широте 68°34', высота солнца против юга 25.38 от Санктпетербургского меридиана 130»¹.

В конце 1740 года Д. Лаптев составил «окуратную» карту своих походов 1739 и 1740 годов. Она напоминает собой карту 1739 года, но, во-первых, здесь положен берег от Индигирки до мыса Баранов Камень и реки Алазея и Колыма; во-вторых, на этой карте больше подробностей, в частности, показаны береговые отмели между устьем Яны и мысом Святой Нос; в-третьих, как обозначено в легенде, «против преждепосланной от устья Восточного реки Индигирки берег снижен по обсервации на 18 минут и прочие места потому снизились»².

В августе 1741 года Д. Лаптев еще раз пытался обойти Баранов Камень, но тщетно. Совет офицеров «Иркутска» вынес в связи с этим решение о прекращении дальнейших попыток пройти в Тихий океан. В решении говорилось, что «за вышеобъявленными причинами прибыть на Камчатку невозможно» и «впредь на оное море с ботом не выходить».

6 августа 1741 года «Иркутск» окончательно отошел от Баранова Камня и 10-го числа бросил якорь близ Нижнеколымска.

К этому времени Сенат и Адмиралтейств-коллегия, окончательно принявшие на себя руководство Восточно-Ленским отрядом, опасаясь нападения чукчей, строго-настрого запретили Д. Лаптеву производить сухопутную опись прибрежной полосы Чукотского полуострова, хотя они весьма интересовались достоверными сведениями о чукотском народе и даже приказали Д. Лаптеву тщательно собирать такой материал. Позднее, по настоянию Адмиралтейств-коллегии, Д. Лаптев написал для правительства специальное сочинение о чукотском народе³. Особое внимание ему предписывалось уделить описи реки Анадырь.

Для заготовки провианта Д. Лаптев еще перед выходом в море направил на Анадырь специальную партию, большую же часть команды под руководством штурмана Щербинина отослал в Петербург.

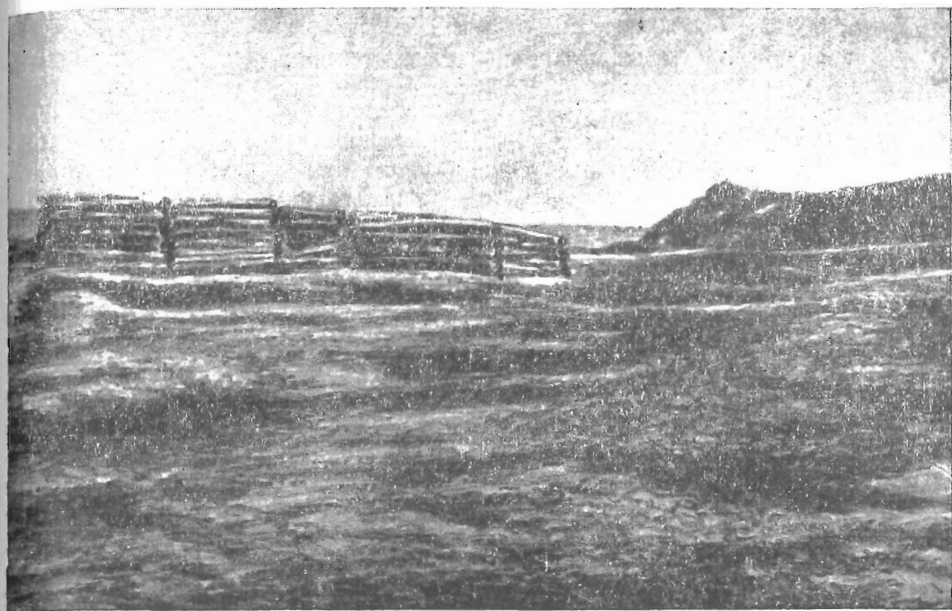
Вернувшись в Нижнеколымск и не откладывая дела в долгий ящик, Д. Лаптев отправился через Анюйский хребет в Анадырск, куда прибыл 18 ноября 1741 года. Летом следующего года на шести выстроенных за зиму судах, на которых находилось 90 человек команды, он 9 июня начал опись реки и выполнил ее сравнительно быстро, за два месяца (к 10 августа). Небольшой отряд во главе с Романовым произвел опись пути от Анадырского острога до Пенжинского залива, включенную в общий журнал экспедиции. Суда Д. Лаптева вели чукчи.

Выполняя задание Сената, Д. Лаптев проделал в высшей степени полезную и ценную работу — он составил карту и дал научное описание бассейна реки Анадырь вплоть до впадения ее в море, произвел промеры

¹ Через 47 лет Биллингс установил широту Нижнеколымска более точно; его данные отличались от определений Д. Лаптева на 37'.

² На карте 1740 года, как уже указывалось, красной тушью кем-то дорисованы Ляховские острова и исправлен берег между Яной и Святым Носом. Поправки эти оказались весьма неудачными. Судя по свидетельству Геденштрома, эти неточности в описи берега между Яной и Святым Носом связаны с картой Хвойнова (70-е годы XVIII века), с которой аналогичные ошибочные контуры попали даже на генеральные карты Россин, например, на карту Иркутской губернии 1792 года из Российского атласа. Повидимому, изменения на карте Д. Лаптева также нанесены были с карты Хвойнова. Карта Д. Лаптева 1740 года опубликована в «Географическом сборнике», III, 1954, стр. 145.

³ Этот труд Д. Лаптева не издан. См. ЦГАВМФ, ф. Гидрографии, д. 23, лл. 177 об.—178.



Остатки изб Лаптева около маяка вблизи устья Колымы.
С современной фотографии

фарватеров, выяснил условия судоходства по этой реке. В результате гидрографических работ отряда Д. Лаптева было определено, что небольшие морские суда могут входить в Анадырь и подниматься по нему вверх на протяжении 200 верст¹.

Работами в бассейне Анадыря завершилась деятельность Восточно-Ленского отряда. Через Нижнеколымск, где бот «Иркутск» был передан местным властям, Д. Лаптев 8 марта 1743 года приехал в Якутск. Здесь он встретился с капитаном А. И. Чириковым. В декабре того же года Д. Лаптев прибыл в Петербург. Вместе с отчетом он передал Адмиралтейств-коллегии журналы бота «Иркутск» и карту походов 1739—1741 годов (опубликована в «Географическом сборнике», III, 1954).

Работы Восточно-Ленского отряда и политические интересы царизма на Северо-Востоке

Работам Д. Лаптева в бассейне Анадыря Сенат и Адмиралтейств-коллегия уделяли большое внимание, так как эти работы были непосредственно связаны с политическими интересами России на дальнем Северо-Востоке. Эти работы, в частности, позволили выявить наиболее надежные пути сообщения с весьма отдаленным гарнизоном Анадырского острога, форпостом царизма на Северо-Востоке². Не случайно несколькими годами позже, когда снова возник вопрос о походе против чукчей и проблема связи с Анадырским острогом приобрела особую остроту, к этому делу был привлечен Д. Лаптев³.

Во время описных работ Д. Лаптев оказывал помощь отряду анадырского пятидесятника Шипицына, направлявшемуся «громить» чукчей за разорение «верноподданных» коряков. С Шипицыным Д. Лаптев

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 48, л. 725 и др.

² Г. В. Яников высказал предположение, что Д. Лаптев поехал на Анадырь, рассчитывая пройти оттуда морским путем на Колыму вокруг Чукотского полуострова (Яников. Ук. соч., стр. 127). Нам это кажется необоснованным.

³ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1558, лл. 262—268.

отослал квартирмейстера Романова и бывшего поручика артиллерии Новицкого. Позднее свои пушки Д. Лаптев передал отряду майора Д. Павлуцкого, собиравшемуся открыть военные действия против чукчей. Под 5 сентября 1741 года в журнале Д. Лаптева записано, что к нему в Нижнеколымск прибыла промемория от якутского воеводы Писарева «о послушании анадырской партии». Иными словами, в последний период деятельность отряда Д. Лаптева была непосредственно подчинена целям военной экспедиции Д. Павлуцкого.

К вопросу об освоении морских путей, обеспечивающих политические интересы царизма на дальнем Северо-Востоке, правительство не раз возвращалось в течение всего XVIII века.

Так было, в частности, в 1745—1746 годах, когда вернувшийся в Петербург Мартын Шпанберг подал Адмиралтейств-коллегии рапорт о морском обеспечении действий отряда майора Павлуцкого. По мнению Шпанберга для усиления обороны северной части Берингова моря следовало оснастить в Охотске два военных судна и «одному из оных крейсировать между матерой землей и островом (очевидно, Св. Лаврентия.— М. Б.) от 64 до 66° с. ш. около самого мысу и отбивать тамошних островных жителей, дабы оныя не давали ни в чем помощи тем, которые против майора Павлуцкого воюют и противятца, понеже на тех островах многолюдно и Большая Земля (Аляска.— М. Б.) от Суксунского (Чукотского.— М. Б.) Носу состоит под востоком не в дальнем расстоянии и оттуда великая помощь оным бывает, о чем в поданной в Государственную Адмиралтейств-коллегию в прошлом 744 году от меня карте явствуется именно»¹. Другое судно, по мнению Шпанберга, должно было направиться к Большой Земле (Аляске) и произвести обследование ее южной и северной частей, с тем чтобы узнать, «какие на оной живут люди, понеже, по скаскам тамошних жителей, земля — велика и людей, и лесу, и зверей весьма много»².

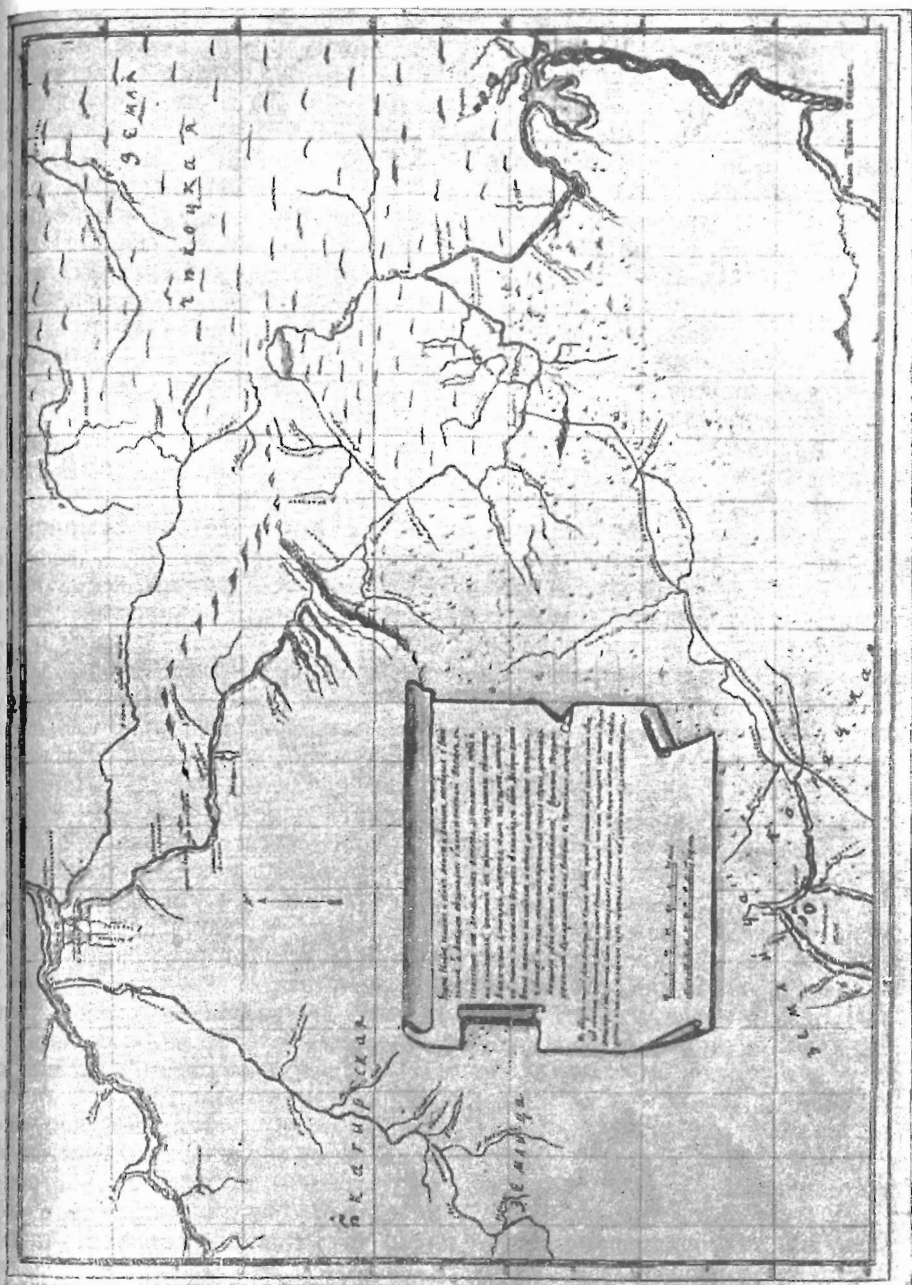
Адмиралтейств-коллегия, заинтересованная столь актуальным проектом, решила запросить его автора по ряду дополнительных вопросов, в частности, будет ли в указанных широтах благоприятной для плавания ледовая обстановка. На это Шпанберг ответил утвердительно, заверив, что в Беринговом море льдов не бывает даже в октябре. Далее Коллегию интересовал вопрос, принесет ли проектируемая военно-морская экспедиция (намечалось иметь на двух кораблях по 12 пушек и 70 человек команды) ощутительную пользу в плане пресечения всяких сношений островитян с чукчами. И на это было отвечено положительно.

В проекте Шпанберга предусматривалось использование для плавания судов части Северо-восточного морского прохода. Так, он проектировал отправку «судна под север через губу, сколь далеко оное судно подле тамошнего Носу итти может, и не будет ли где мели и льды препятствие чинить, также и не можно ли вокруг Святого (Шелагского.— М. Б.) Носу до Колымерского (Колымского.— М. Б.) острогу свободно пройти, понеже когда мы в прошлом 729 году (на самом деле в 1728 году.— М. Б.) возвратились от ширины 67°20' (считается, что возвращение Беринга в 1728 году произошло от 67°18' с. ш.— М. Б.), тогда никаких мелей и льда нами не усмотрено»³.

¹ Карту см. А. В. Ефимов. Ук. соч., стр. 183.

² ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 48, л. 721—721 об.

³ Там же, л. 724. Цитируемый рапорт М. Шпанберга помечен 27 января 1746 года. Сам Шпанберг оказался не в состоянии ответить на все вопросы, возникшие в связи с его проектом, и он рекомендовал военному ведомству обратиться к тем лицам, которые лучше его знали тамошние края, в частности, к капитану Д. Лаптеву.



1778 год. Карта рек Большого и Сухого Анюев и Амолонана Анадыря, составленная по журналу Дмитрия Лаптева 1741—1742 годов

Легенда: «Карта рекам Большому и Сухому Анюев и Амолонана Анадыря, текущим в реку Ковыму и с Анадыря, впадающего в Тиховосточный океан от трактом от Анадырского острога до Пенжинской губы и на Камчатку. Сочинена изъ журнала содержания в каманде капитана Дмитрея Лаптева 1741 и 1742 годов, который изъ Нижне-Ковымского острога съ командою бота Иркуцка зимою ехал нартами на собаках и оленях до Анадырского острога, а летом 1742 года на новопостроенных тамо судах, до взморья. Анадырь река описана по инструменту. Сочинена Государственной Адмиралтейской коллегии в Чертежной 1778 года.

По северную сторону реки Анадыря, никаких лесов окроме оленьяго корму великих мхов нет, где летним временем оленей ходит велими стадами, а к зиме переходят на южную сторону Анадыря в леса, весною паки переплывают в холодные мхи, и во-время ихъ плава Анадырския жители и чюкчи на лодках вдруг выехавши колют себе для пропитания до не-скольких тысячч».

Запрошенный Коллегией о плане отправки военно-морской экспедиции в Берингово море, Д. Лаптев 25 февраля 1746 года высказался по этому вопросу скорее отрицательно, чем положительно. Он, в частности, отверг мысль об использовании Анадырского острога в качестве морской базы для военных операций. Д. Лаптев отметил, что в реку Анадырь могут входить суда с осадкой не более 10 футов, но они не в состоянии подняться до Анадырска, так как дальше 200 верст вверх по реке идти нельзя. Невозможно также подойти к границе леса, годного для строительства и ремонта кораблей. Зима на Анадыре, — писал Д. Лаптев, — начинается в исходе сентября и продолжается до середины мая. В течение всей зимы стоят морозы и «великие метели». Что касается ледовитости Берингова моря, то льды здесь держатся еще в июне, не говоря о более ранних месяцах. В заключение своего рапорта Д. Лаптев высказался против крейсерства у берегов Чукотки, где нет благоустроенных гаваней и «от неприятеля спасенья нет»¹.

Не ограничиваясь обращением к Д. Лаптеву, Адмиралтейств-коллегия запросила мнение капитана А. И. Чирикова, также приславшего отрицательный ответ².

К этим же вопросам Сенат вернулся в связи с делом, возникшим спустя полтора десятка лет после окончания работ Восточно-Ленского отряда. Речь идет о рассмотрении в Сенате новых проектов транспортировки грузов на Северо-Востоке, в частности, проекта сибирского губернатора Мятлева, который предложил Сенату организовать морские перевозки между Леной и Колымой. Свое предложение Мятлев основывал на результатах работ отряда Д. Лаптева в 1739—1741 годах. Имея в своем распоряжении пересланные ему в Сибирь журналы Великой Северной экспедиции (в том числе журнал бота «Иркутск»), которые он тщательно изучил, Мятлев пришел к выводу, что для сообщения между Леной и Анадырем значительно выгоднее использовать морской путь, чем возить хлеб и продовольствие в Анадырск по суше через Анюйский хребет. «Флота капитан Лаптев, — писал он, — от устья Лены реки на мореходном судне дошел до Северного моря, через Индигирское устье в 740 году августа 4 дошел к самому устью реки Колымы, и тою рекою следовал августа по 24 до Нижнеколымского острогу, от которого река Анюй очень не в великом расстоянии на карте значит».

В связи с проектом Мятлева Д. Лаптев (тогда уже контр-адмирал) прислал в Военную коллегию свои соображения о состоянии морских и сухопутных дорог в якутском воеводстве. Он подробно рассмотрел вопрос об улучшении транспортной связи с Анадырским гарнизоном и, ссылаясь на свой опыт плаваний в 1736 и 1741 годах, утверждал, что «морем проход... невозможен»³. Так различно были оценены результаты работ Восточно-Ленского отряда; его командир о возможностях восточно-сибирского судоходства высказался более чем скептически, тогда как лица, более остро ощущавшие насущную потребность развития такого судоходства, доказывали, что своим проходом из Лены на Колыму Д. Лаптев подтвердил осуществимость морского сообщения на этом участке.

В конце концов, так же как и в отношении других арктических участков (Архангельск — Обь, Обь — Енисей), морское ведомство пришло к выводу, что на северо-востоке, где материально-технические условия для развития мореплавания были еще менее благоприятны, чем на западе, открыть морское сообщение невозможно.

¹ ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 48, л. 725.

² Там же, л. 736.

³ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1558, лл. 262—268.

Таким образом, несмотря на достигнутые Великой Северной экспедицией успехи в поисках морских путей, царская крепостническая Россия в силу своей технико-экономической отсталости вынуждена была отказаться от их использования, хотя развитие внешней торговли и политические интересы настоятельно выдвигали эту проблему в порядок дня.

Деятельность тихоокеанских отрядов. Плавание в Японию и Америку

Тихоокеанские отряды Великой Северной экспедиции прибыли в сентябре 1737 года из Якутска в Охотск¹.

Первым по времени вышел в плавание отряд под командованием Шпанберга, который летом 1738 года на трех судах — гукоре «Св. Михаил», дубель-шлюпке «Надежда» и небольшом палубном боте «Гавриил» отошел из Охотска к берегам Камчатки, с тем чтобы, следуя вдоль Курильской гряды, посетить Японию и положить на карту ее острова. В первый год Шпанбергу удалось достичь 46° с. ш., откуда из-за недостатка продовольствия и времени он вынужден был вернуться в Большерецк.

Весной 1739 года Шпанберг возобновил попытку пройти к берегам Японии, однако еще в начале плавания при плохой видимости и тумане суда отряда разлучились и совместное плавание расстроилось. После этого Шпанберг некоторое время вел свое судно гукор «Св. Михаил» на юг до 38°41' с. ш., откуда возвратился в Охотск. Лейтенант Валтон, потеряв из виду флагманский корабль, пошел на боте «Гавриил» предписанным ему курсом, обследуя северные берега Японии (до 39° с. ш.). 16 июня «Гавриил» бросил якорь в гавани небольшого японского городка, где экипаж судна едва не попал в плен. Далее «Гавриил» посетил юг Японии (33° с. ш.). 23 июля Валтон привел свое судно на Большерецкий рейд, а затем в Охотск.

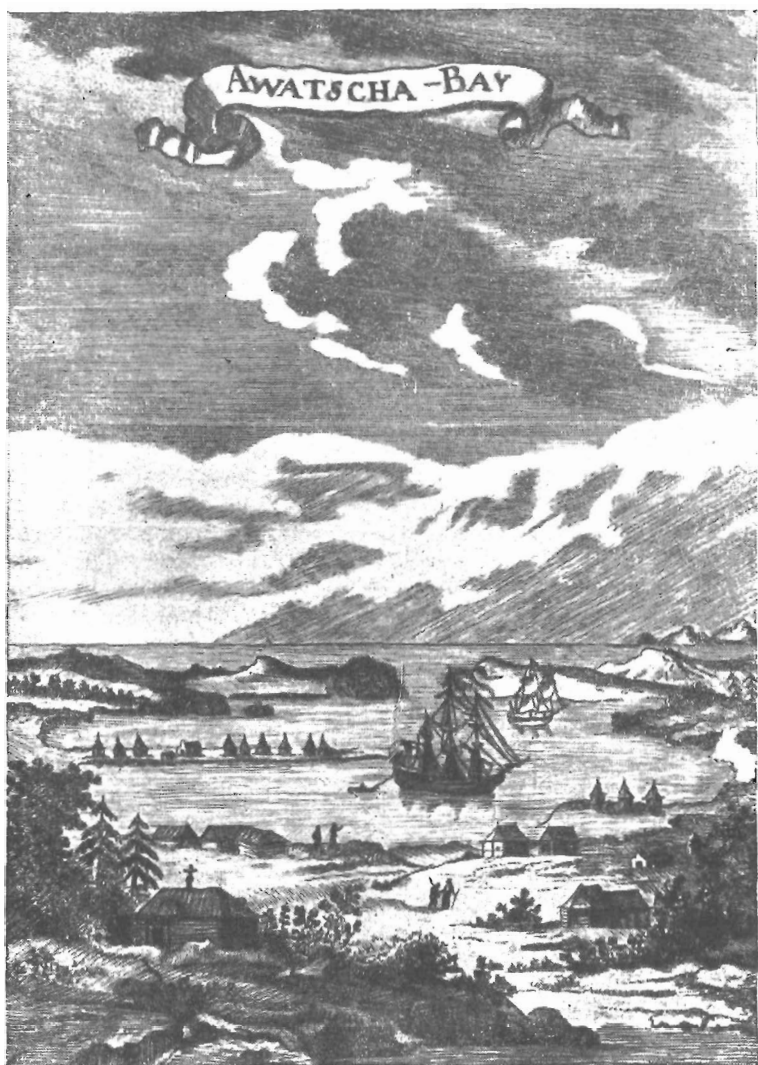
В 1741 году Шпанберг составил схематическую карту Охотского моря, на которой нанес план нового плавания к берегам Японии (см. стр. 329). В следующем году он вместе с лейтенантом Шелтингом ходил в Японию, но неудачно. Достигнув 39°30' с. ш., Шпанберг приказал повернуть обратно. Разлучившись с флагманским судном, Шелтинг прошел несколько южнее, до 38°30' с. ш.

В результате трехлетних походов русские моряки собрали важные материалы о Курильских и японских островах. Была доказана фантастичность сведений о существовании так называемых земель Жуана-де-Гамма и Компании. К сожалению, весь этот материал лежал без движения, так как Адмиралтейств-коллегия выказала недоверие к показаниям шканечных журналов и картам Шпанберга. Позднее, уже в XIX столетии, когда в Японии побывали русские моряки, многое из того, о чем писали их предшественники, подтвердилось.

Главный американский отряд под командованием Беринга и Чирикова приступил к работе в сентябре 1740 года, когда пакетботы «Св. Петр» и «Св. Павел» вышли с Охотского рейда в направлении Камчатки и вскоре, обогнув мыс Лопатку, бросили якорь в Авачинской губе, где была устроена гавань, получившая название Петропавловской².

¹ Детальное рассмотрение деятельности тихоокеанских отрядов не входит в нашу задачу; об их работе имеется достаточно обширная литература: Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции В. Беринга. М.—Л., 1946; С. Ваксель. Вторая камчатская экспедиция Витуса Беринга. М.—Л., 1940; А. В. Ефимов. Из истории великих русских географических открытий, М., 1950; Д. М. Лебедев. Плавание А. И. Чирикова на пакетботе «Св. Павел» к берегам Западной Америки. М.—Л., 1951; В. А. Дивин. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков. М., 1953.

² После окончания работ Великой Северной экспедиции Петропавловская гавань была надолго заброшена. Как порт и крепость она была восстановлена в конце XVIII века в связи с мероприятиями по обороне русских владений на Тихом океане.



Авачинский залив
С гравюры XIX века

Зимой 1740/41 года Беринг, Чириков и Делакроер обсуждали маршрут предстоящего похода; мнения их резко разошлись. Людовик Делакроер, ссылаясь на карту своего брата, настаивал на том, чтобы все силы экспедиции были брошены на поиски Земли Жуана-де-Гамма (47—45° с. ш.). Тем самым отряд отвлекался от решения главной задачи — поисков Америки. Чириков считал, что американский континент расположен против Чукотского Носа, и настаивал на том, чтобы пакетботы вышли на поиски в район к северу от Авачинской бухты. Ссылаясь на формальное распоряжение Сената, Беринг присоединился к предложению Делакроера — идти на поиски Земли Жуана-де-Гамма.

Секретная документация Сената проливает некоторый дополнительный свет на вопрос об основных задачах тихоокеанских отрядов. В 1741 году, когда Беринг и Чириков готовились к морскому походу, а Д. Лаптев снимал план реки Анадырь, командир Охотска Дивизии



1741 год. Схематическая карта Охотского моря, составленная капитаном М. Шпанбергом

Вверху в рамке легенда на немецком языке. «План капитана Мартына Шпанберга 1741 года дня 18 апреля». На пунктирных линиях, прочерченных по акватории Охотского моря, следующие надписи: «Путь от Ламы до Камчатки до Большой реки» (на линии, идущей от устьев рр. Охоты и Куктуя), «От Уди реки по сей линии для Японии пути отправитца от команды моей судно» (на линии, идущей от устья р. Уды), «От Амуру до сего места я сам пойду» (на линии, идущей от устья р. Амур). К югу от Камчатки в направлении островов Курильской гряды имеется надпись: «От сего острова путь до самой Японии известен и я ходил». ГУ ВМС, Архив древних карт, без №.

донес Сенату о своих мероприятиях по закреплению за русским государством дальнего Северо-Востока¹.

Из донесения Дивизера видно, что он принимал меры для отражения нападений чукотских отрядов на северо-восточные русские владения; так, он послал из Охотска в Анадырьск (вокруг Камчатки) для подкрепления военное судно «Охотск». Одновременно Охотская канцелярия усиленно собирала сведения о численности чукчей и их союзниках. «Для подлинного известия, — писал Дивизер, — и лучшего знания Иркутская провинциальная канцелярия о жительстве немирных чукоч, где они жилище имеют и по каким местам и рекам кочуют и с какими именно Российскими местами смежны и каким путем и откуда ближе можно к ним пройтись, прислала с описанием чертеж»².

Дивизера особенно беспокоило то, что жители виденной Федоровым и Гвоздевым в 1732 году Большой Земли (Аляски) имеют сношения с чукчами и оказывают им военную помощь. Дивизер писал Сенату, «что оных чукоч не так много преж сего бывало, как в то время (в 1732 году. — М. Б.) приезд их на байдарках (был)... оныя неизвестные народы оным чукчам помогают и сообщаются с ними злыми напастями». Отрицательно относясь к деятельности Великой Северной экспедиции, критикуя ее за неповоротливость и невыполнение своих основных задач, Дивизер писал: «И весьма то удивительно, что экспедиционные служители уже давно пребывают в здешних краях в морских походах, а оттого к пользе ее императорского величества высокого интереса или вышеупомянутая неизвестная земля и народы не сыскано и неизведано, ибо слух находится от прочих народов, что оная земля есть и на ней какие народы живут и в каких действиях и правах состоят».

Сбор точных сведений о Большой Земле (Америке) Дивизер выдвигал на первый план в работе Великой Северной экспедиции. Все его донесение проникнуто тревогой за судьбу дальнейшего продвижения к берегам Большой Земли³. 18 февраля 1742 года, еще не зная о смерти Беринга, Сенат вынес по донесению Дивизера решение, обязавшее «об островах и о Большой Земле, которые показаны в экстракте, означенному Дивизеру вызывать Камчатской экспедиции с капитаном командиром Берингом и прочими будущими в морском вояже офицеры иметь сношение»⁴. Таким образом, Сенат основное внимание тихоокеанской экспедиции пытался сосредоточить на отыскании Большой Земли.

Характерно, что майору Д. Павлуцкому, направлявшемуся на Чукотский полуостров с карательным отрядом, тоже поручался сбор сведений о Большой Земле и даже предусматривался поход на Аляску с тем, чтобы «означенные живущие на островах и Большой Земле народы, не имеют ли с ними, чукчами, какого свойства и прочего согласия и не помогают ли им в походах и в побитии подданных ея императорского величества ясачных коряк и русских людей и за что именно они то чинят».

23 февраля 1742 года был подписан именной указ, в котором всем сибирским властям и Великой Северной экспедиции предлагалось установить между собой тесный контакт⁵. На тот случай, если бы Беринг отправился в море до получения указа, Дивизер должен был построить «способные суда» и послать их «для отыскания того подлинного известия и описания тех островов и Большой Земли»⁶.

¹ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1552. О восстании коряков и чукчей.

² Как указывалось, это описание и чертеж были составлены переводчиком отряда Беринга Яковом Линденау.

³ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1552, л. 2 — 2 об.

⁴ Там же, л. 3.

⁵ Там же, л. 4 — 4 об.

⁶ Там же, л. 7.

Указы Сената и императрицы не застали Беринга в Охотске: они пришли на Камчатку, когда тихоокеанский отряд уже выполнил свою главную задачу — открыл берега Северо-Западной Америки со стороны Тихого океана, с востока.

К берегам Америки отряд отправился на двух судах. Пакетботом «Св. Петр» командовал Беринг. На его борту находилось 77 человек, в том числе Свен Ваксель, мастер Сафрон Хитрово, подштурман Юшин, профессор Г. Стеллер и разжалованный Д. Л. Овцын.

На пакетботе «Св. Павел» под командой А. И. Чирикова состояло 69 человек и среди них лейтенанты Чихачев, Плаутин, мастер Дементьев, штурман Елагин. С Чириковым пошел Людовик Делаacroер, которому поручались астрономические наблюдения.

Из Авачинской губы суда вышли 4 июня 1741 года и до утра 20-го числа следовали вместе, когда в тумане потеряли друг друга из виду. С этого момента каждое из них действовало самостоятельно.

15 июля¹, на 35,5 часа раньше Беринга, Чириков под 55°36' с. ш. достиг американского берега. Следуя на север и желая завязать сношения с местным населением, 17 июля он выслал к берегу шлюпку с отрядом во главе с мастером Дементьевым, который назад не вернулся. 23 июня для выяснения судьбы отряда Дементьева на берег были отправлены боцман Сидор Савельев с матросами, плотником и конопатчиком, также не вернувшиеся на корабль.

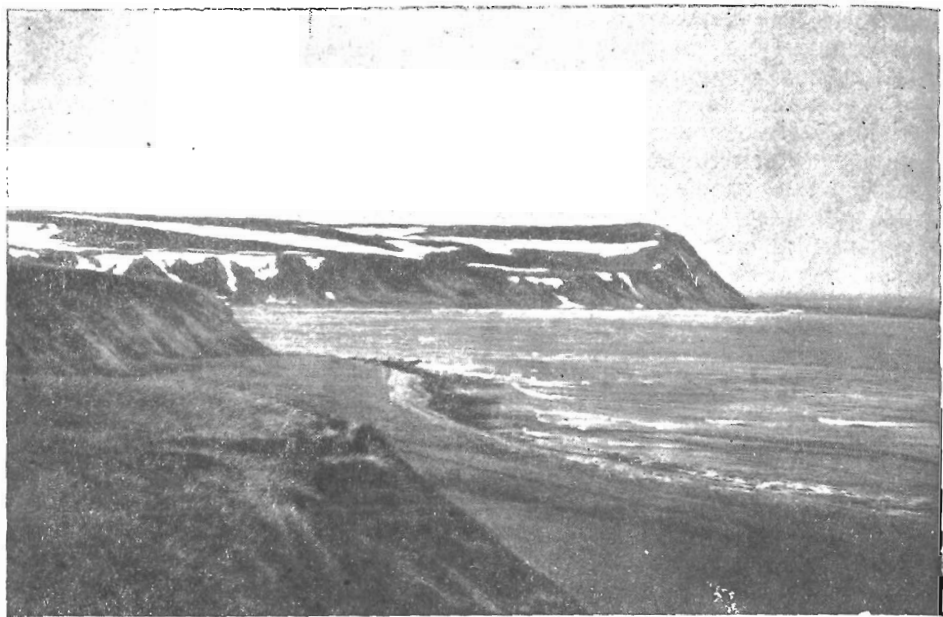
Дальнейшая судьба 15 людей из команды Чирикова неизвестна. Во второй половине XVIII века, когда эти районы посетила экспедиция Биллингса, до нее доходили слухи о том, что среди местного населения живут якобы потомки русских.

26 июля ввиду позднего времени Чириков от широты 58°21' повернул судно назад, на Камчатку, куда прибыл 8 октября после долгих блужданий и многих невзгод; из-за недостатка пресной воды на судне умерло 20 человек.

Пакетбот «Св. Петр» подошел 16 июля к американскому берегу в районе острова Св. Ильи (Каяк), а 27-го — к матерому берегу под 56°54' с. ш. Беринг не решился произвести высадку на берег и последовал далее на север. 2 августа он открыл Евдокеевские, 29 августа — Шумагинские острова (здесь умер матрос Шумагин). 4 сентября отряд встретился с алеутами, с которыми установил дружественные отношения.

От Шумагинских островов Беринг двигался вдоль гряды Алеутских островов, держась южнее, на некотором расстоянии от них. Виденные с борта корабля острова он ошибочно принял за американский континент и прибрежные острова. С 8 сентября в Тихом океане начались сильные бури. Жестоко страдая от качки, экипаж выбился из сил. На корабле усилились заболевания цынгой. Заболел и больше не вставал с постели Беринг. Командование судном перешло к Хитрово и Вакселю. Наконец, 4 ноября показался долгожданный берег. Всех охватила неописуемая радость. Измученные люди бросались друг другу в объятия со слезами радости, но она была преждевременной. Земля, принятая за берег Камчатки, оказалась небольшим островком, расположенным в 80 верстах от

¹ Д. М. Лебедев, неточно уяснив соотношение между сутками гражданского календаря и морскими сутками, на основании журнала А. И. Чирикова ошибочно указывает, что отправление судов состоялось не утром 4, а утром 5 июня, а американский берег достигнут А. И. Чириковым не утром 15, а утром 16 июля (Д. М. Лебедев. Плавание А. И. Чирикова, стр. 31, 40). В рапорте Адмиралтейств-коллегии А. И. Чириков, сообразуясь с гражданским календарем, подтверждает, что это случилось соответственно 4 июня и 15 июля (о счислении морских суток см. стр. 268).



Восточный берег острова Беринга
Фотография подполковника Волошинова

Авачинской бухты. Высадившись на этом острове (ныне остров Беринга), экипаж пакетбота пережил тяжелую зиму, во время которой Беринг и большая часть команды умерли. Оставшиеся в живых соорудили из остатков пакетбота небольшое суденышко и в августе 1742 года с трудом добрались до Петропавловска.

Так окончилось выдающееся плавание русских моряков по Тихому океану к берегам Америки.

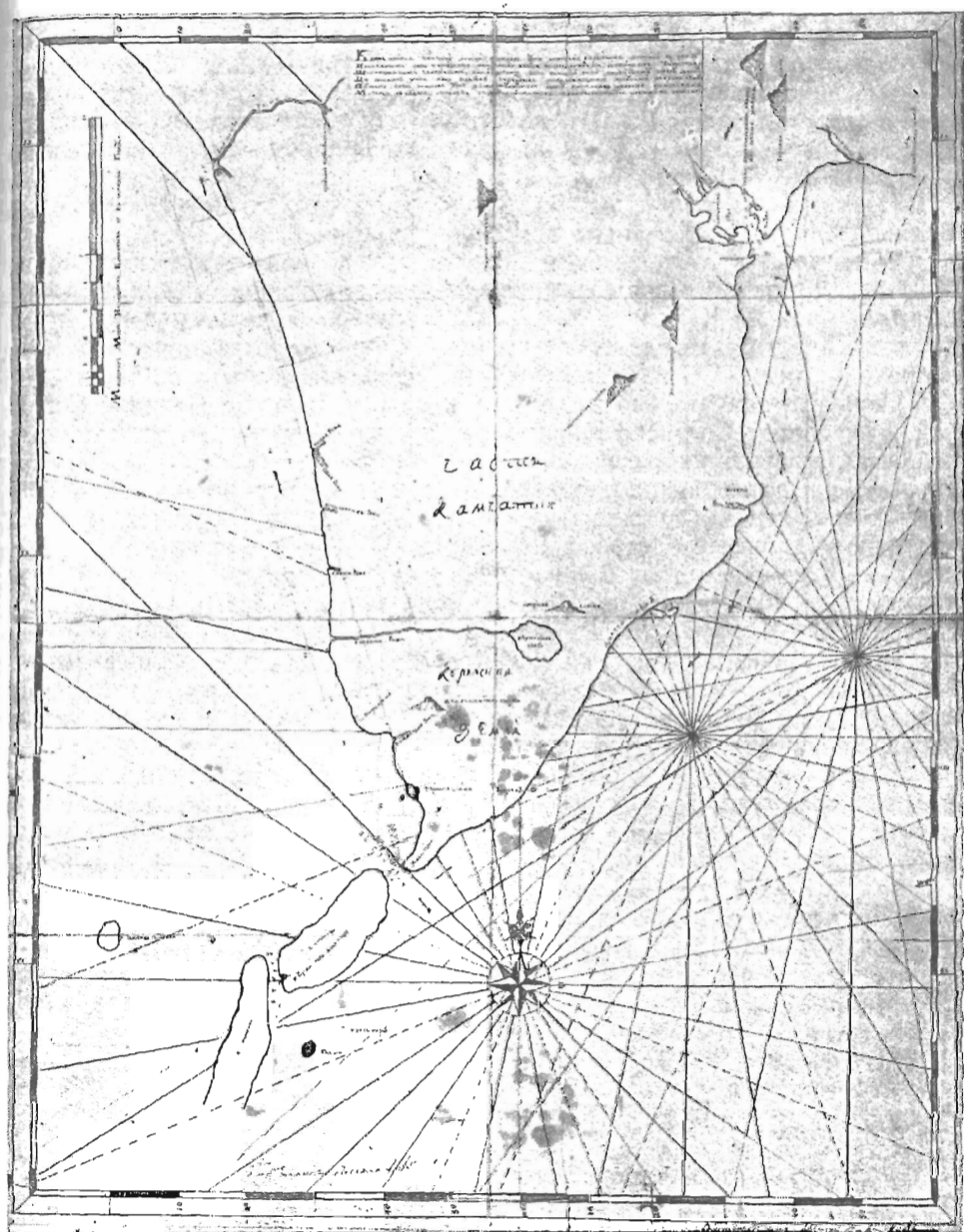
Летом 1742 года Чириков, несмотря на плохое состояние команды и на собственное нездоровье, еще раз пытался достичь земли, виденной им в плавание 1741 года. Ему удалось побывать на одном из островов Алеутской гряды, которому он дал имя Св. Федора (остров Атту). 1 июля Чириков вернулся в Петропавловскую гавань. 12 августа «Св. Павел» снова вышел в море и 16-го бросил якорь на Охотском рейде.

По окончании похода к берегам Америки Чириков вместе с И. Елагиным составил обстоятельную карту своего путешествия¹.

Окончание Великой Северной экспедиции и итоги ее деятельности

За прошедшие десять лет экспедиция все же не выполнила своего плана в полном объеме. Ее командиры серьезно рассчитывали на продолжение работ и готовились к новым походам. После смерти Беринга все руководство экспедиционными работами принял на себя А. И. Чириков, являвшийся сторонником продолжения экспедиции. В рапорте Адмиралтейств-коллегии, пересланном затем в Сибирский приказ,

¹ См. Г. Эвальд. Каталог атласов и карт, стр. 145. Карта А. И. Чирикова, исполненная в красках, ныне хранится в ГУ ВМС, в Архиве древних карт. Черновик карты Чирикова опубликовал А. В. Ефимов (Из истории великих русских географических открытий, стр. 193). Кроме того, карту плаванья пакетбота «Св. Петр» представил в Адмиралтейств-коллегию Свен Ваксель (см. С. Ваксель. Вторая Камчатская экспедиция, стр. 128).



1740 год. Карта части Камчатки и первых Курильских островов, составленная Алексеем Чириковым

Вверху карты легенда: «Карта плоская Камчаткой земли и южного угла, которая сочинена по описи в 740 году посланном от капитана командора Беринга по предложению капитана Чирикова штурманом Елагинным, а описывана от Большой реки по западному берегу до конца южного угла и вся залива Аваченская с надлежащими пеленгами мерою сухим путем, а от южного угла до Шипунинского мысу восточная сторона описывана морем с судна, которая опись приемлется за невернейшую прежних описей». Под рамкой карты собственноручная подпись. «Флота капитан Алексей Чириков». ГУ ВМС, Архив древних карт № 2115.

он развивал мысли о дальнейшем исследовании Сибири, изучении морей Севера и укреплении России на Дальнем Востоке¹.

Однако 23 сентября 1743 года последовало распоряжение Сената о временной приостановке экспедиции. Моряки и солдаты под командованием своих офицеров должны были остаться на месте, в Сибири, на неопределенное время. Указ о возобновлении работ экспедиции был отдан только в 1753 году. Окончательно экспедиция была ликвидирована в 60-х годах XVIII века.

Несмотря на ряд промахов и просчетов, результаты деятельности Великой Северной экспедиции поистине громадны.

В неимоверно тяжелых условиях была выполнена гигантская работа по морской описи берегов Северного Ледовитого океана от Архангельска до мыса Баранов Камень и далее по сухопутью от Колымы через Аною до устья Анадыря. Вся северная полоса Сибири, открытая русскими землепроходцами в XVII веке, теперь была пройдена со съемкой.

Особенно значительно картографическое наследство Великой Северной экспедиции. Согласно описи карт, хранящихся при Адмиралтейств-коллегии, экспедиция оставила после себя 62 сибирские и камчатские карты. Если до экспедиции морское ведомство не располагало картографическим архивом (русские морские карты хранились в разных местах, частично в кабинете Петра, в Верховном Совете, в Модельной палате и др.), то в конце работ Великой Северной экспедиции было положено начало созданию такого архива, впоследствии выросшего в крупнейшее собрание².

В картировании берегов Ледовитого океана огромное значение сыграли ландкарты отдельных отрядов экспедиции. По своему уровню они стоят неизмеримо выше русских чертежей XVII века, не говоря уже о западноевропейских картах, составленных по русским источникам.

Особо значительным вкладом в науку являются итоговые, по терминологии того времени генеральные карты, обобщающие собранный экспедицией географический материал. Морская академия, где обрабатывались картографические материалы экспедиции, отнеслась к составлению генеральной карты 1746 года с особой тщательностью³. Изображение морских северных и восточных берегов Российской империи было на этой карте несравненно более точным, чем на генеральной карте, составленной в 1745 году Академией наук, а также на другой академической генеральной карте, выполненной в 1753 году Г. Ф. Миллером и изданной

¹ Эта записка А. И. Чирикова была последним документом, написанным им незадолго перед смертью, наступившей в 1748 году. Записка хранится в ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 104. Кроме нее, в том же фонде (д. 48, лл. 736—737, 744) имеется «Экстракт из проекта» А. И. Чирикова, составленного 25 июля 1746 г. Несмотря на то, что здесь имеются два различных документа, написанных по разным поводам, В. А. Дивин почему-то объединил их в один и озаглавил его «Проектом А. И. Чирикова по обороне Дальнего Востока», тогда как в природе подобного проекта никогда не существовало (см. В. А. Дивин. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков, М., 1953).

² Из обнаруженной в делах Адмиралтейств-коллегии переписи о картах Великой Северной экспедиции (ЦГАВМФ, ф. Адмиралтейств-коллегии, № 19, 1743) видно, что такой архив был создан 3 ноября 1742 года, когда по определению коллегии «геодезии учителю», выдающемуся картографу Василию Красильникову из Модельной палаты от канцеляриста Хрусталева было передано определенное количество карт. Красильникову поручалось бережно их хранить и составить подробную опись. Тогда же Красильников ходатайствовал о чертежных инструментах и чертежном столе «для рисования карт». Из заведения, возглавляемого Красильниковым, выросло Депо карт Гидрографического департамента Морского министерства—русская национальная коллекция морских атласов и карт, одно из крупнейших картографических собраний мира.

³ Об этом см. М. И. Белов. О составлении генеральной карты Второй Камчатской экспедиции 1746 года, «Географический сборник», III, Л.—М., 1954.

в 1758 году¹. Это были карты, различные по своей географической концепции. На академической карте 1758 года (окончательный вариант) можно видеть фантастические очертания не существующих в Тихом океане архипелагов и столь же фантастическое, грушеобразное очертание Чукотского полуострова. Автор карты Г. Ф. Миллер при изображении такого грушеобразного Чукотского полуострова опирался в основном на свои собственные догадки и намного отставал от уже существовавших в России морских карт, в основу которых в части изображения Чукотского полуострова была положена карта 1734 года Ивана Кирилова. Досадно, что этот домысел, скрепленный авторитетной рукой Г. Ф. Миллера, приобрел широкую известность и неоднократно воспроизводился на русских и западноевропейских картах XVIII века.

Несомненно, известную роль сыграло то, что Г. Ф. Миллер не располагал точными материалами, получения которых он тщетно добивался от Адмиралтейств-коллегии.

Таким образом, говоря о картографической традиции XVIII века, следует подчеркнуть, что в 40—50-х годах XVIII века в картографии Сибири было положено начало двум направлениям. Одно из них исходило от Морской академии, где составлялась Генеральная карта 1746 года, другое — от Академии наук — академика Г. Ф. Миллера. В основе всех морских карт Ледовитого и Тихого океанов (они в то время были секретными) лежали карты Великой Северной экспедиции, ее описи и судовые журналы. Что же касается гражданских карт Ледовитого и Тихого океанов, продолжавших традицию академической карты 1758 года, то из достоверных сведений в их основе имелось лишь то незначительное, что удавалось получить из секретного картографического архива Адмиралтейств-коллегии и от небольших академических экспедиций.

В изображении Чукотки и Чукотского полуострова существовала, помимо этого, еще одна картографическая традиция, которая исходила от чертежей без градусной сетки, составленных людьми из простого народа. К числу их надо отнести карты Ивана Львова, Тимофея Перевалова, Якова Линденау, карту Северо-Восточной Азии и Северной Америки Степана Андреева, карту Николая Дауркина и др. Очертания Чукотки даны на них более точно, чем на морских картах, и несравненно точнее, чем на академических картах XVIII века.

Итоги развития двух направлений в картографии северо-восточной Сибири и северной части Тихого океана — народного и морского — подвели карты секретной географической и астрономической экспедиции, составленные Г. Сарычевым. Эти карты можно считать достаточно точными и с точки зрения современных требований. Академические же карты Сибири конца XVIII века попрежнему отставали: они немногим изменились к лучшему.

В свете картографических работ Великой Северной экспедиции наиболее наглядно выступает отставание западноевропейской картографии в части, касающейся Сибири и Севера России.

На западноевропейских картах второй половины XVIII века попрежнему продолжали изображать такие географические объекты, как «мыс Табин», «пролив Анианский», «земля Жуана-де-Гаммы», «острова Компании», хотя работы Великой Северной экспедиции начисто опровергли эти фантастические представления и заменили их достоверными данными, добытыми в результате таланта и героизма русских исследователей.

¹ Варианты карты см. А. В. Ефимов. Ук. соч, стр. 195, 197 и 199.

Уже из одного этого видно исключительное значение Великой Северной экспедиции для развития правильных научных представлений о Севере и, в частности, о севере Тихого океана.

Значение трудов Великой Северной экспедиции не ограничивается ее вкладом в географию северной части земного шара. Наряду с описью берегов полярных морей участники экспедиции производили промеры морских глубин, изучали ледовый покров, морские течения, приливо-отливные явления, заложив тем самым основы океанографии Северного Ледовитого океана. Серьезный вклад в гидрографию был сделан профессорами Салтыковым и Зыковым, составившими на основе корабельных журналов «Краткие экстракты», изложенные в форме материалов для лоции. Участники экспедиции — ученые и мореплаватели обогатили науку также большим и разносторонним материалом по этнографии и истории Сибири.

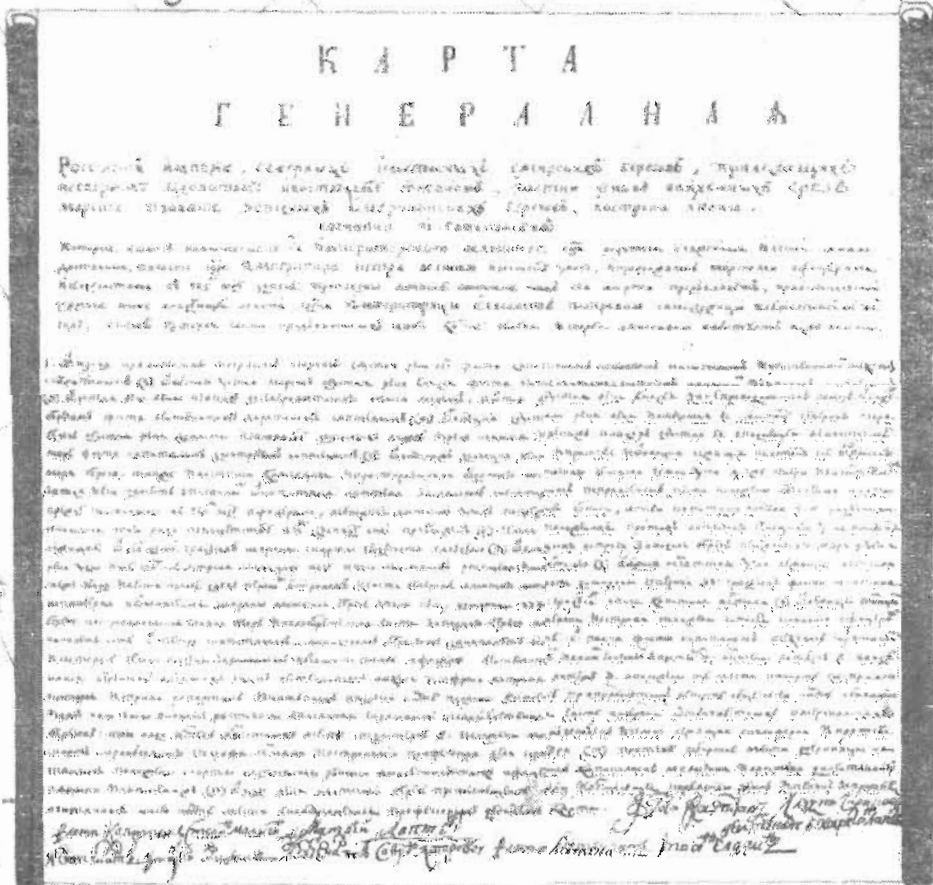
Особое значение Великая Северная экспедиция имела для всего последующего хода изучения Арктики. Достаточно указать, что в течение XVIII века, а в некоторых случаях и в XIX веке Адмиралтейств-коллегия (затем Морское министерство) в обязательном порядке наряду с прочими материалами передавала начальникам полярных экспедиций «экстракты» из журналов и копии карт северных отрядов экспедиции, благодаря чему в течение более чем ста лет богатейшее наследство экспедиции использовалось на практике, критически проверялось и пополнялось. Прежде чем отправиться на север, Креницын и Левашов, Синдт и Леонтьев, Биллингс и Сарычев, Литке и Врангель тщательно знакомились с журналами, картами и планами, рапортами и другими материалами Великой Северной экспедиции.

Все эти экспедиции располагали более совершенными приборами и, естественно, вносили коррективы прежде всего в астрономические определения Великой Северной экспедиции. В ряде случаев оказались неточными определения широт, существенно исправлялись определения долгот. Это вполне понятно, так как в XVIII веке астрономия еще не располагала надежными методами нахождения долгот. Кроме того, долготы определялись от различных меридианов, что вносило в вычисления большую путаницу и разноречивость. Неудивительно, что ошибки при этом достигали 5 и даже 10 градусов.

Все эти ошибки нужно отнести главным образом за счет несовершенства измерительных инструментов того времени. Например, для определения широты пользовались такими инструментами малой точности, как квадрант и градшток¹. Не отличались большой точностью и навигационные приборы. Однако, несмотря на несовершенство астрономических и навигационных приборов, моряки Великой Северной экспедиции, как свидетельствуют современные исследования достигли высокой точности работ.

Великая Северная экспедиция дала толчок развитию промысловой деятельности в полярных морях и в Тихом океане. Непосредственным результатом открытия Берингом и Чириковым богатых морским зверем Алеутских и Командорских островов явились последующие экспедиции промышленников в Тихий океан, в свою очередь приведшие к новым гео-

¹ Заслуживает быть отмеченным стремление к изобретению более совершенного прибора для определения долгот. Штурман Петров предложил Адмиралтейств-коллегии оригинальный инструмент для астрономических наблюдений и свой способ вычисления долгот, основанный на упрощенных математических расчетах. При этом Петров представил чертеж астрономического прибора и описание его устройства (ЦГАВМФ, ф. Беринга, д. 111).



Флота капитан Алексей Чириков.
Флота капитан Степан Мамчин, Дмитрий Лаптев, лейтенант Харитон Лаптев, лейтенант Дмитрий Овцын, лейтенант Сафрон Хитрово, флота лейтенант Иван Елагин»

графическим открытиям. Первым после Великой Северной экспедиции летом 1743 года плавал на Командорские острова сержант Басов. В 1747 году в компании с купцом Трапезниковым он предпринял вторичную поездку и вывез на Камчатку звериных шкур на 111 220 рублей. В 1750 году Басов ходил на остров Беринга третий раз. В 1745 году на Камчатке составила первая звероловная компания, а затем такие компании стали расти, как грибы.

В 1748 году купцы Новиков, Бахов и Шалауров вместе с геодезистом Тимофеем Переваловым выстроили судно на Анадыре, отправились в море и после вынужденной и тяжелой зимовки на острове Беринга прибыли в Петропавловскую гавань. После Беринга и Чирикова они вторично открыли морской путь с Анадыря на Камчатку¹. Только за 15 лет — с 1745 по 1760 год — в Тихом океане было совершено 23 плавания промысловых экспедиций к Командорским и Алеутским островам и берегам Америки².

В связи с работами Великой Северной экспедиции заметно оживились промыслы также в Белом и Баренцовом морях. Летом 1743 года архангельский купец Денис Федоров Баженин исходатайствовал сенатское постановление о разрешении промысла «камня янтаря» по берегам Ледовитого океана³. Летом того же года он снарядил на Печору судно-лихтер «Св. Иоанн» во главе с Егором Дудиным, земляком М. В. Ломоносова, и кормщиком Ерофеем Яруковым. В июле «Св. Иоанн» вышел из Северной Двины в море. Дальнейших известий об этом походе нам обнаружить не удалось.

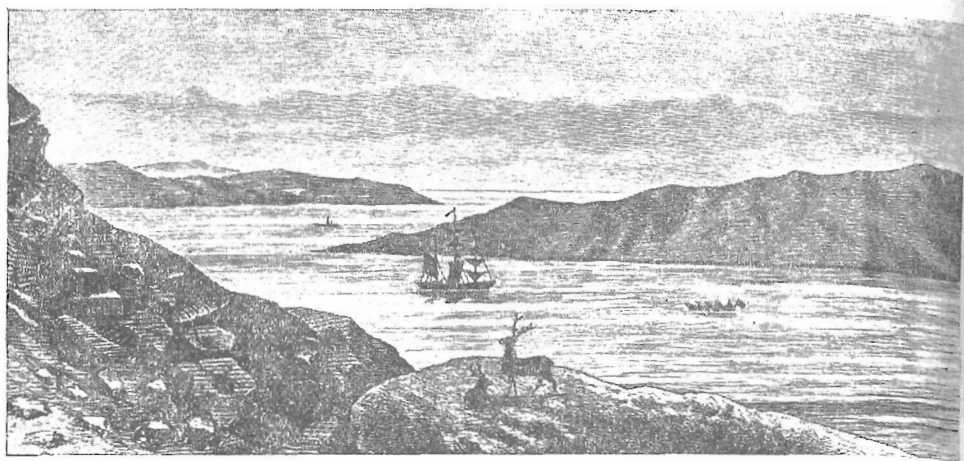
С фактами оживления промысловой деятельности в Поморье и Сибири мы встретимся позже при изложении событий второй половины столетия.

В истории развития проблемы Северного морского пути Великая Северная экспедиция сыграла несколько своеобразную роль. До Великой Северной экспедиции Северо-восточный проход рисовался намного короче и доступнее. Французский посол Кампредон, например, ссылаясь на русские источники, утверждал, что пройти из Оби к берегам Китая и Японии можно не более чем за шесть месяцев. Заслуга Великой Северной экспедиции состоит в том, что она впервые во всем объеме вскрыла трудности судоходства в полярных морях. После нее невозможно было не считаться с ледовитостью морей, с тем, например, фактом, что на участках Пясины—Хатанга и Колыма—Анадырь море подолгу покрыто сплошными льдами, преодолеть которые при слабой корабельной технике того времени представлялось делом крайне трудным. Взяты были под сомнение возможности прибрежного плавания. Не случайно, что с 40-х годов XVIII века в России не появилось ни одного проекта освоения сквозного морского пути вдоль сибирских берегов, тогда как раньше такие проекты насчитывались десятками. Научная мысль сосредоточилась на последней надежде — открытии морского пути через центральную часть арктического бассейна. А когда этот вариант также оказался непригодным, русские правительственные и морские круги надолго забросили мысль об установлении судоходства между Архангельском и Тихим океаном через полярные моря, поощряя в то же время всякую разумную частную инициативу в данном вопросе.

¹ См. А. Сгибнев. Исторический очерк главнейших событий на Камчатке. «Морской сборник», 1869, № 4, стр. 75.

² См. З. Н. Зубкова. Алеутские острова, ОГИЗ, 1948; Р. В. Макарова. Экспедиции русских промысловых людей в Тихом океане в XVIII веке. Вопросы географии, Сб. 17, М., 1950.

³ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 967, л. 82.



Екатерининская гавань в Кольском заливе
Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I. М., 1881

**Завершение работ
по описи берегов Русской
Арктики (работы
в Кольском заливе
и в Белом море)**

Великая Северная экспедиция охватила описью не всю береговую линию русской Арктики. Не были засняты северные берега Чукотского полуострова, берега Белого моря и Кольского полуострова. Стремясь восполнить этот пробел, в начале 1741 года, когда работы Великой Северной экс-

педиции близились к концу, Адмиралтейств-коллегия отдала приказ Архангельской конторе над портом об организации описных работ на Белом море и в районе Колы.

Проведение таких работ диктовалось необходимостью улучшить сухоходство на западном фланге Северо-восточного морского прохода и усилить оборону Севера перед лицом реальной угрозы нападения извне, так как превратности русско-шведской войны коснулись также и территории дальнего Севера. Начало описных работ, направленных на обслуживание операций северного военно-морского флота, совпало по времени с подготовкой военных операций в Арктике и с введением крейсера в Баренцовом и Норвежском морях, решение о котором было принято правительством еще в 1730 году.

На основании указа Сената от 29 июля 1730 года Военная коллегия приняла постановление об учреждении архангельской верфи для постройки военных кораблей и содержании в порту судов, выделяемых для крейсирования в северных водах. Северная эскадра, как ее тогда называли, входила в состав военно-морских сил России, базировавшихся на порты Балтийского моря. В 1733 году состоялось решение о восстановлении Архангельского военного порта и строительстве военных кораблей. 31 мая 1739 года по именному указу было велено «у города некоторое число военных кораблей всегда держать»¹. Уже в следующем году с архангельских стапелей сошло три 66-пушечных фрегата, два 54-пушечных и два 32-пушечных корабля, из которых четыре получили назначение крейсировать в северных водах. На зимовку они были направлены в Колу под командованием капитана Лювеса. Прибыв в Колу, Лювес основал в Кольском заливе базу в очень удобной для этой цели Екатерининской гавани.

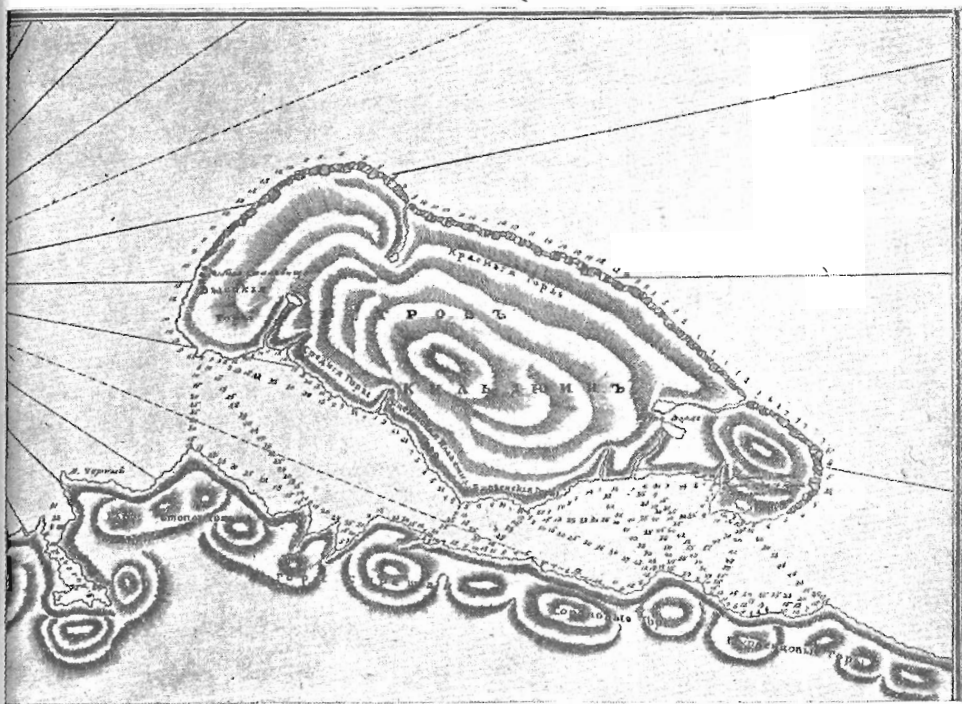
¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 5, лл. 16—17. 1742. Наряд на постройку военных кораблей в Архангельске.

Первая зимовка русской военной эскадры в Арктике протекала в трудных условиях, хотя Архангельский порт своевременно прислал Лювесу полный комплект зимнего обмундирования, продовольствие, лес на строительство двух казарм и госпиталя. Весь отряд не смог поместиться в выстроенных наспех зданиях, часть его пришлось перевести в Кольский острог, где, по данным Военной коллегии, имелось 250 дворов. На зимовке Лювес установил строжайший порядок, особенно в пищевом рационе. Пищу выдавали по заранее разработанному меню, куда входили свежее оленьё мясо, чарка водки, на которой делался настой из сосновых шишек, зелень (трава под названием трефолье), квас с хреном. Специальный рацион спас экипаж от цынготных заболеваний. Согласно донесению вице-адмирала Бредаля президенту Адмиралтейств-коллегии адмиралу Головину на зимовке в 1741 году не отмечалось ни одного случая цынг.

Летом 1742 года, пополнившись кораблями из Архангельска, Северная эскадра совершила первое крейсерство в арктических водах, предупредив тем самым заход шведского флота в русские гавани и произвол каперов¹.

На зимовку в Екатерининской гавани корабли Северной эскадры ставились и позднее. Все это настоятельно требовало от морского ведомства быстрее решить вопрос об описи берегов Кольского полуострова и Белого моря.

В 1741 году лейтенант Винков и геодезист Зубов выполнили опись берега от острова Кильдина до Кольского острога, с тем чтобы выяснить возможность постройки магазинов для снабжения «кораблей и фрега-



1741 год Карта острова Кильдина по съемке лейтенанта Винкова
Из собр. ГПБ, Картографический отдел

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 5, л. 72.

тов». В распоряжении Винкова имелись бот, две шлюпки и швертбот под управлением навигатора «академии ученика» Михаила Страхова, составившего по описи карты берегов Кольского залива и острова Кильдина.

Одновременно лейтенант Евстихей Бестужев и мичман Петр Михайлов производили промер рек Чижи и Чешы, соединяющих Белое море с Чешской губой. Составленная ими карта этих рек¹ должна была рассеять неверное представление о том, что Канин Нос будто бы является островом, а не частью материка, как это изображалось на Генеральной карте Морской академии 1746 года.

Описью Винкова, как «необстоятельно», Адмиралтейств-коллегия осталась недовольна. На карте, которую он прислал в Петербург, не были показаны заливы, острова, леса, пресноводные водоемы, что представлялось очень важным при создании военно-морской базы. Коллегия приказала повторить опись и послала к месту действия, кроме кораблей, опытного инженера для съемки плана будущей крепости². Летом 1742 года Винков снова ездил в Колу и успешно выполнил задание. К сожалению, его карта острова Кильдина и «заливов при устье реки Колы с Екатерининской гаванью» дошла до нас в сокращенном виде³.

В 1746—1747 годах по решению Адмиралтейств-коллегии Архангельская контора над портом возобновила прерванные описные работы. Решение об описи берегов Белого моря состоялось 25 января 1746 года. Архангельской портовой конторе поручалось «Белое море и находящиеся в нем острова, заливы и реки в благополучное время и на пристойном одном или двух судах описать все со всякой аккуратностью и то описанное и учиня из него карту, прислать в коллегию немедленно»⁴. Эту, насколько нам известно, первую опись Белого моря производили на двух гукорах лейтенант Жидовин и штурман Иванов. В 1746 году они работали в устье Северной Двины. О дальнейших их работах ничего неизвестно. Опись берега Белого моря продолжалась в 60-е годы и особенно успешно в 1776 году, когда ее вел лейтенант Доможиров.

Описные работы на участке Архангельск—Кола следует рассматривать как завершение деятельности Великой Северной экспедиции.

¹ Карта опубликована Ф. Литке. См. «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан», ч. II, СПб. 1828, стр. 150.

² ЦГАВМФ, ф. 330, д. 384. Наряд описания реки Колы.

³ Хранится в Картографическом отделе ГПБ им. Салтыкова-Щедрина. Пользуясь случаем, приношу искреннюю благодарность бывшему заведующему этим отделом В. А. Бриллианту за содействие, оказанное мне при работе над картами.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 1097, 1746. Наряд на опись Белого моря.



СЕВЕРНЫЕ ОКРАИНЫ РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII ВЕКА И РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Во второй половине XVIII столетия в народном хозяйстве России произошли дальнейшие сдвиги по пути разложения системы крепостничества и упрочения новых, буржуазных отношений. Хотя господствовавший в стране класс дворян всемерно стремился усилить крепостнические порядки и сохранить за собой монопольное положение во всех отраслях хозяйства, правительство все же не могло не считаться с теми новыми требованиями, которые возникали в связи с развитием торговли и промышленности. Да и само дворянское хозяйство все больше теряло свой замкнутый, натуральный характер.

Известный писатель Болтин отмечал, что «из сословия земледельцев знатное количество перешло в сословие промышленников, фабричных ремесленников. Прибыло много городов, заведены многие здания, к строительству которых потребовалось великое число мастеровых»¹. Русская промышленность делала значительные успехи; количество мануфактур выросло по сравнению с петровским временем в десять раз. Наряду с купечеством стала складываться довольно большая прослойка владельцев мануфактур и разных промыслов. Из людей этой категории впоследствии вышли фабриканты и заводчики — представители русской промышленной буржуазии.

В новых условиях царизм вынужден был пойти на отмену веками сохранявшихся таможенных барьеров. С 1754 года сенатским постановлением был отменен на всей территории России таможенный сбор. Была ликвидирована русско-украинская таможенная черта — одно из последних препятствий для создания всероссийского рынка. Образовались новые постоянные ярмарки и базары. Успешно действовали, например, Макарьевская (Нижегородская) ярмарка, Свинская — на Украине, Коренная — близ Курска, Ирбитская — в Сибири. В несколько раз выросли обороты внешней торговли. К 1780 году они составили крупную сумму —

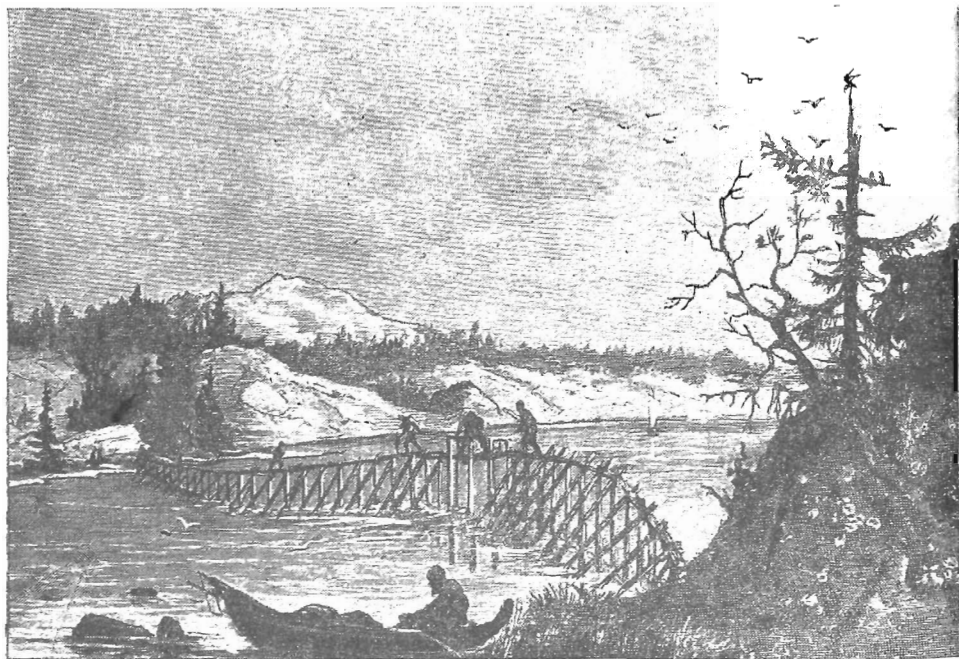
¹ Цит. по П. Ляшенко. История народного хозяйства СССР. т. I, М., Госполитиздат, 1952, стр. 410.

30 миллионов рублей в год, тогда как в 1725 году равнялись всего 4,2 миллиона рублей. Россия вела торговлю главным образом со странами Западной Европы, меньше — с азиатскими странами. Торговля с Китаем, Ираном и другими странами составила 17% общерусского внешнеторгового оборота.

Наряду с усилением буржуазных элементов расширялось крепостное хозяйство, разраставшееся за счет включения новых земель и новых групп населения. К концу века 53% всего крестьянства находилось в крепостном состоянии. Усиление крепостного гнета вызывало крестьянские восстания, которые в 1773—1775 годы вылились в мощную антикрепостническую войну под руководством Е. И. Пугачева.

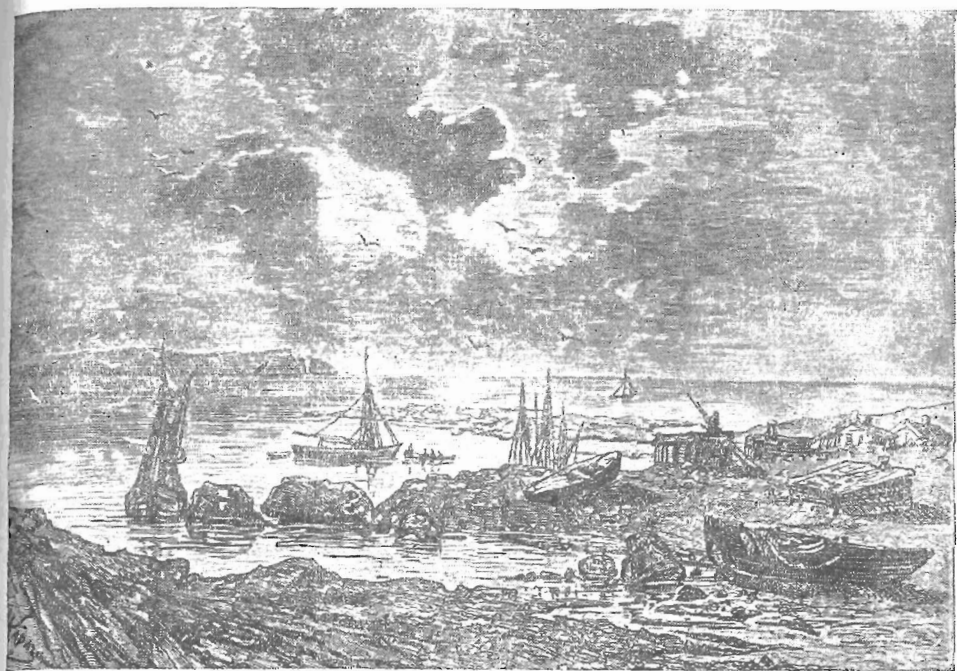
Наряду с обострением антагонистических противоречий между основными классами — помещиками-крепостниками и крепостным крестьянством разгоралась борьба между растущим купечеством и дворянством, стремившимся господствовать не только в сфере крепостного хозяйства, но также и в торговле и в промышленности. Царское правительство держало сторону дворянства и всячески отстаивало его интересы. Характерно, что именитое купечество в это время пыталось срастись с придворной камарильей. Купцы Демидовы получили дворянское звание; Лазаревы, Твердышевы, Яковлевы действовали заодно с царскими фаворитами П. И. Шуваловым, Зубовым, Тепловым, Паниным, Потемкиным и др.

Все эти сложные социально-экономические процессы, особенно бурно протекавшие в центральных губерниях России, захватили и окраины страны, Поморье и Сибирь, где к середине XVIII века стала заметно проявлять себя влиятельная прослойка торгово-промышленного люда. В Сибири она в значительной мере состояла из пришлых купцов, преимущественно выходцев из центральных районов страны, подолгу про-



Семужный забор на р. Онеге

Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I, М., 1881



Рыбачий поселок на Мурмане

Рисунок Н. Каразина. Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I, М., 1881

живавших в Сибири, но не порвавших связи с центром. В Поморье налицо была прослойка местных поморских коммерсантов — архангельских, вологодских, устюжских и др. В первой половине столетия они еще не играли большой роли в хозяйственной жизни Севера, так как все промыслы и торговлю монополизировали казна и царские фавориты типа П. И. Шувалова, Шафирова или иностранные дельцы вроде Вернизобера, Шемберга, позднее — Гомма, добившегося лесной монополии на Онеге. Но с 60-х годов можно определенно говорить о том, что в Поморье и в Сибири значительной силой стало местное купечество, выступавшее за использование природных богатств Севера, что при отсутствии других видов транспорта требовало развития арктического мореплавания.

Борьба поморских купцов с дворянскими монополиями

Как известно, в русском Поморье население с давних лет занималось зверобойными и рыбными промыслами на Белом и Баренцовом морях. На примере Поморья можно проследить, как процесс формирования местной торгово-промышленной буржуазии протекал в сложной обстановке борьбы с правительственными монополиями, подрывавшими благосостояние поморского населения, заинтересованного в свободном развитии морских промыслов и торговли.

Ранней весной для ловли трески и палтуса в Кольский острог из уездов Поморья ежегодно направлялись сотни крестьян. Выходя в море, они рассредоточивались по всему берегу полуострова. С отходом кромки льда на север, когда доступным становилось Белое море, из Архангельска выходила новая ватага шняк, лодей, швертботов, кочей, соемок и карбасов.

В апреле 1710 года, например, в Кольский острог прибыло на рыб-

ные промыслы из Двинского и Каргопольского уездов, Соловецкого и Антониево-Сийского монастырей «крестьян пеших» 517 человек на 262 судах. По записям Кольской таможни, эти люди доставили на Кольский рынок 701 947 штук трески и 4803 пуда трескового сала¹. Летом того же года из Архангельска в Мурманские морские становища на зверобойный и рыбный промыслы пошло 190 больших судов и среди них 87 лодей, поднимавших каждая по 120 тонн груза². В апреле 1712 года в Колу явилось 550 человек на 209 судах³.

О размахе кольских народных промыслов можно судить по следующим данным о количестве судов, приходивших на промысел к Мурманскому берегу⁴.

Годы	Количество судов	Годы	Количество судов
1711	41	1720	246
1712	47	1721	240
1713	355	1722	186
1714	247	1723	177
1715	144	1724	233
1716	152	1725	115
1717	нет сведений	1726	117
1718	164	1727	142
1719	281	1728	66

Еще в годы царствования Петра I в Поморье была создана компания рыбных и звериных салых промыслов под названием Кольской компании князя Меньшикова, всесильного царского фаворита. Компании была передана монополия на производство лова, продажу рыбы, кож морских зверей и сала. Без ее согласия никто не имел права заниматься рыболовством на Мурмане, что значительно урезало доходы поморского населения, извечно жившего за счет морских промыслов. Пользуясь своим монопольным положением, компания вместо организации лова семги и трески на свои собственные средства стала по дешевке скупать у поморских крестьян весь улов, а затем выгодно продавала его за границу. С начала XVIII века для перевозки рыбы, закупленной у Кольской компании, в Колу ежегодно прибывало до десятка голландских, датских и английских торговых судов.

После распада компании Меньшикова (1721) тресковый и зверобойный промысел снова перешел в руки населения Поморья, но ему чинились всяческие препятствия со стороны архангельских властей, что привело к резкому ослаблению промысла.

Новое, еще большее падение народных промыслов наблюдалось в связи с передачей всех мест зверобойного промысла в Поморье во владение компании графа П. И. Шувалова (1748). Хозяйствование этой компании вызвало резкое недовольство со стороны архангельского купечества.

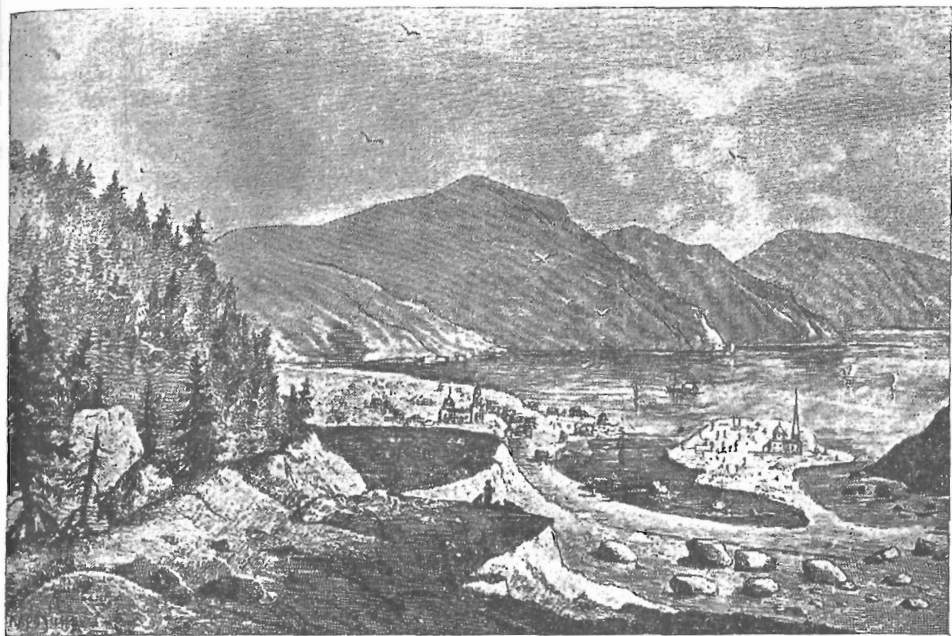
Особенно серьезный урон монополии нанесли поморскому промыслу трески, служившему одним из основных источников пополнения продо-

¹ ЛОИИ, ф. ДАГК, д. 71. Книга таможенная Кольского острогу бургомистра Андрея Пушкарева.

² Там же, д. 21. Книга привального и отвалного всяким судам... 1710 г.

³ Там же, д. 530, л. 7. Списки с подлинных таможенных книг Кольского острогу... 1712 г.

⁴ Архангельский областной архив, ф. Архангельская губернская канцелярия д. 1072, лл. 24—204.



Город Кола в 80-е годы XIX века

Рисунок Н. Каразина. Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I, М., 1881

вольственных ресурсов Поморья, а также дававшему треску для снабжения армии. Дело дошло до того, что, располагая на Севере громадными рыбными богатствами, Россия принуждена была ввозить треску из-за границы, собственный же промысел трески почти совсем прекратился. По данным архангельского губернатора Головцына, в 1761 году Поморье дало армии только 3168 пудов трески, а после этого поставка трески для армии вообще прекратилась.

По данным Комиссии о коммерции, в 1764—1765 годах на рынки Архангельска и Колы от промышленников поступило всего 39 744 пуда трески, что не удовлетворяло спроса местного населения, не говоря уже о вывозе трески внутрь страны. Сообщая Комиссии о создавшемся в Поморье тяжелом положении, Головцын писал, что крестьяне восьми поморских волостей, насчитывавших 1858 ревизских душ, никогда своего хлеба не имели, а всегда кормились рыбными промыслами; с падением промыслов положение поморского населения стало катастрофическим. Даже Сенат, меньше всего склонный к благотворительности, вынужден был в 1762—1763 годах выдать наиболее разорившимся крестьянским семьям ссуду в размере 1906 рублей 30 копеек, которая назад не была возвращена «за сущим изнеможением»¹. Из-за голода поморское население уходило на юг, в хлебобродные губернии.

Сильный удар тресковому промыслу нанесло недалекое распоряжение Военной коллегии о переводе Кольского гарнизона в Архангельск, так как, по утверждению Головцына, кольские солдаты поставляли на местный рынок основную массу трески. Как он сообщил Комиссии о коммерции, из состава гарнизона на лов трески из Колы в 1732 году выходил 231 человек.

¹ ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 421, л. 134.

После вывода гарнизона Кола стала приходить в упадок. Чтобы поправить дело, Головцын предлагал Комиссии начать заселение края административным путем, направив туда 400 семей черносошных крестьян, бобылей и половников, которым надлежало выдать ссуду, необходимую для обзаведения хозяйством. Но Комиссия о коммерции и Сенат не пошли на это, решив, что переселение должно идти на добровольных началах. В 1770 году Головцын донес, что охотников ехать в Колу в Поморье не отыскалось¹. Так была решена участь Кольского острога, вознившего еще во времена Ивана Грозного и сыгравшего видную роль в обороне Севера.

Положение со зверобойным и рыболовным промыслами не могло не привлечь внимания правительства. В 1766 году, в связи с обострением отношений с Данией, Екатерина II запретила ввоз трески из-за границы и вместе с тем приказала организовать свободный лов трески в Коле и в Архангельске². А спустя два года, в 1768 году, Екатерина II изъяла сальные промыслы и сельдяной лов из рук компании Шувалова и передала его в собственность всего архангельского купечества. Результаты не замедлили сказаться. Если за 20 лет своей деятельности компания графа П. И. Шувалова добыла 100 866 бочек моржового и тюленьего сала, то за последующие 10 лет свободного торго (1768—1778) было добыто 693 603 бочки сала. За эти десять лет архангельское купечество получило чистой прибыли от зверобойного промысла 491 195 рублей. Поощряя инициативу поморского купечества, в апреле 1778 года правительство предоставило ему право «свободного торго» еще на десять лет³.

В 1774 году в Сенат обратился купец Вишняков с просьбой передать ему сальные и рыбные промыслы Поморья и Новой Земли. Это прошение было передано на заключение архангельскому губернатору Головцыну, который решительно возражал против новой монополии. Вишнякову было отказано.

Таким образом, правительство Екатерины II оставило в конце концов рыбные и моржовые промыслы в руках богатой верхушки поморского крестьянства. В результате к 80-м годам XVIII века удалось целиком восстановить чрезвычайно выгодный зверобойный и отчасти сельдяной промысел; однако менее выгодный тресковый промысел и особенно китоловство попрежнему влачили жалкое существование.

Китобойные компании и китоловство

Первые постановления о начале русского китобойного промысла состоялись при Петре I и предусматривали создание своей национальной китобойной флотилии. В 1725 году на Севере была образована китобойная компания барона Шафирова и Вернизобера. Для плавания к Шпицбергену компания приобрела три судна, командирами которых были назначены иностранные капитаны. В Коле были построены помещения для зимовки китобоев и разделки добытых китов.

Между тем заграничные компании всеми средствами стремились не допустить к промыслу русских конкурентов. Эти компании (особенно среди них отличались голландские и гамбургские), как отмечала Коммерц-коллегия, делали все, чтобы «такой российский промысел... весьма отвергнуть»⁴.

¹ ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 421, л. 128.

² Там же, л. 122 об.

³ Там же, ф. 3, оп. 4, д. 299, д. 5 и др.

⁴ Там же, ф. 4, оп. 1, д. 14, лл. 1—2; там же, ф. 3, оп. 3, д. 78. Следственное дело о матросе Василии Попове, донесшем на директора Вернизобера «о нерадении государственного интересу».

Осенью 1725 года директор компании Вернизобер направил два китобойных судна из Архангельска в Колу. Из этих судов «Грунланд» вскоре сел на мель у острова Сосновец, а «Фалфиш», на котором шел сам Вернизобер, обманным путем, несмотря на возражения русских матросов, был заведен сначала в Мезенскую губу, затем к берегам Норвегии, откуда он прибыл в Колу только летом следующего года — слишком поздно, чтобы отправиться к месту промысла китов в водах Шпицбергена.

Три судна компании достигли Шпицбергена только в 1727 году, но и здесь по вине капитанов они долго стояли без дела. Немудрено, что улов оказался мизерным. С судна «Гротфише» за все лето было добыто только четыре белых медведя, причем льдами во время стоянки был поврежден форштвень.

Видя убыточность китобойного дела, в 1731 году Коммерц-коллегия передала его в руки купцов — братьев Евреиновых (некоторые права компании Меньшикова перешли к ним еще в 1721 году). Коммерц-коллегия считала, что за убытки от китобойного промысла Евреиновы «будут вознаграждены прибылями от моржевого лова»¹, и выразила надежду, что новые монополисты приведут промысел «в доброе состояние и размножение в пользу государственную»². Эта надежда не оправдалась. Евреиновы вели непривычное для них дело также из рук вон плохо. Они оставили в компании все по-старому. Капитаны, штурманы, шкиперы и гарпунеры попрежнему нанимались за границей. Даже стоянка кораблей была перенесена в Гамбург.

В 1739 году по именному указу китобойный промысел на десять лет перешел в руки генерал-берг-директора Шемберга. У него дела пошли ничуть не лучше. Растратив крупную сумму казенных денег, он вскоре бежал из России. В 1742 году за китоловство снова принялся Вернизобер, но и его компания с треском провалилась. После стольких неудач правительство фактически отказалось от промысла китов в районе Шпицбергена³.

В 1768 году вопрос о возрождении шпицбергенского китобойного промысла был поставлен перед Комиссией о коммерции архангельским губернатором Егором Головцыным⁴.

Головцын подчеркивал, что промыслом китов в водах русской Арктики до последнего времени занимались исключительно англичане; он считал возможным за счет прибылей от выгодного сального промысла учредить в Поморье новую, на этот раз купеческую компанию. Комиссия нашла соображения Головцына правильными и представила Екатерине II проект специального указа, который и был немедленно утвержден. Указ широко оповещал, что русское правительство, желая возобновить прерванный китобойный промысел, призывает предпринимателей к участию в «славном и полезном деле».

Первым на это предложение откликнулся торговавший в России штеттинский купец Траппе, который просил передать ему китовый лов вместе с монопольным правом заниматься сальными беломорскими и мурманскими промыслами. Комиссия о коммерции нашла такое предложение неприемлемым. После этого Траппе представил еще два проекта. В последнем из них он соглашался вести китобойный промысел на свой

¹ ЦГИАЛ, ф. 3, оп. 1, д. 390, лл. 3—4.

² Там же, л. 4.

³ См. Э. Веберман. Китобойный промысел в России (сводный труд о китоловстве в России, основанный на литературных и архивных данных).

⁴ ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 421. О сальном и китоловном промыслах.

счет, но правительство, учитывая печальный опыт прошлой деятельности иностранцев, отвергло контракт с Траппе, сославшись на то, что последний отлучился из Петербурга в Выборг.

17 августа 1778 года с предложением об организации китобойной компании в Комиссию о коммерции обратились петербургские купцы Семен Вишняков, Иван Чаркин и Семен Долгов, предложившие организовать бой китов «в Ледяном море между Грунландскими берегами и Шпицбергенем в проливе Датинском, между Нордкапом и Новой Землей». Купцы просили разрешить им постройку пяти судов, которые базировались бы на Екатерининскую гавань, выдать им казенную ссуду (в рассрочку) в размере 50 000 рублей и отпустить на свободу 300 государственных и помещичьих крестьян. К участию в промыслах они намеривались привлечь промышленников-поморов, «довольно знающих и смелых людей, которые завсегда по морю при тех промыслах упражняются»¹. Компания предполагала действовать в течение 30 лет. Комиссия нашла предложение купцов заслуживающим внимания, но вопрос об отпуске крестьян она сама решить не смогла и все бумаги переслала в Сенат, который, как и следовало ожидать, с предложением купцов не согласился: дворянский ареопаг не решался в интересах «третьего сословия» ограничить сословные права дворян на крепостных.

Отказом петербургским купцам дело о китобойном промысле не кончилось; в 1787 году к президенту Коммерц-коллегии графу А. Г. Воронцову от имени архангельского купечества обратился архангельский историограф В. В. Крестинин, указав на желательность развития русского китобойного промысла в водах Арктики. В. В. Крестинин, между прочим, писал: «Здесьнего поморского края народ (читай — купцы) уступал северным народам Европы (Норвегии, Дании и Голландии. — М. Б.) даже до последнего времени в произведении китового промысла на океане. Способность его к тому скрывалась, аки бездушное тело под спудом. Но оныя в прошедшем годе произведенными опытами на море, близ кольских берегов доказательна зделалась. Китоловство сие может быть произведено еще далее и более. Новая Земля и Мезень могут о сем преимуществе с Онегою и Колою спорить». Чтобы заинтересовать Воронцова проектом и склонить влиятельного вельможу на свою сторону, В. В. Крестинин вместе с письмом переслал в его адрес свое сочинение «Известие о Новой Земле полуночного края»².

Однако в ответных письмах В. В. Крестинину А. Г. Воронцов ни словом не высказал своего мнения по затронутым вопросам. Зато он обратил свое внимание на вскользь брошенное Крестининым замечание о наличии в губе Серебрянке на Новой Земле серебряных руд и желании архангельского купечества начать их разработку³. Ссылаясь на именной указ от 28 июня 1782 года о праве собственности на «сокровенные в земле произращения», Воронцов заверил Крестинина в полной поддержке этого намерения архангельского купечества. По его мнению, на Новой Земле для рационального использования ее природных богатств надлежало основать постоянные поселения, а существующую раскольничью пустынь превратить в главное становище⁴.

Что же касается китобойного промысла, то он, не получая правительственной поддержки, больше не возобновлялся.

¹ ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 421, л. 110.

² Этот труд был опубликован в «Новых ежемесячных сочинениях» в 1788 году, ч. XIX. Позднее он печатался акад. Н. И. Лепехиным в «Путешествиях», т. 4., СПб., 1805.

³ ЛОИИ, Архив Воронцовых, д. 1212, л. 104 и др.

⁴ Там же, лл. 107—109 об. К этому вопросу казна неоднократно возвращалась в XIX столетии.

**Морские промыслы
и торговля Поморья
в последней четверти
XVIII века**

С отменой монополий (1767 год) и в результате городской реформы 1775 года, а также поощрительных мер, о которых говорилось выше, в последней четверти XVIII века в торговле и промышленности Поморья наметился некоторый подъем. Расширился моржовый промысел поморов у берегов Новой Земли и Шпицбергена. В 1753 году, как указывалось, граф П. И. Шувалов добился постановления Сената о беспрепятственном плавании поморских судов по старому Мангазейскому пути на Обь и Таз, что дало некоторый толчок развитию промыслов в Карском море. Несколько промысловых экспедиций на Обь снарядил сам Шувалов, но, очевидно, они оказались невыгодными, дорогостоящими, и шуваловский промысел вскоре заглох.

Как бы то ни было, развитие народных промыслов в районе Новой Земли содействовало дальнейшему освоению этого района и, в частности, ранее недоступного восточного берега Новой Земли.

В начале 60-х годов, как сообщает В. В. Крестинин, олончанин Савва Лошкин на собственном судне обошел вокруг всей Новой Земли, проведя две зимы на ее восточном берегу¹. К сожалению, сведения о выдающемся походе Лошкина чрезвычайно скудны. Кроме данных Крестинина, исследователи пока не располагают какими-либо другими материалами.

Об активности русских полярных мореходов того времени свидетельствуют многие факты. Выше уже сообщалось о морском походе мезенцев (служивших в компании графа П. И. Шувалова) летом 1760 года, когда Лошкин обходил Новую Землю.

В архиве Воронцовых хранятся интересные ведомости (по данным архангельской таможни) о мореплавании и торгах за 1787—1789 годы². Ведомости убедительно показывают широкий размах торгов и промыслов в Поморье на исходе столетия. Согласно этим документам из поморских уездов в один только Архангельск было доставлено товаров русского кустарного производства и продуктов морского промысла в 1787 году на сумму 1 423 163 рубля, в 1788 году — на 1 519 201 рубль, в 1789 году — на 2 673 721 рубль.

Следует отметить, что ввоз иностранных товаров в Россию через Архангельск не намного превышал полмиллиона рублей, что составляло 20—30% стоимости товаров, проданных на внутреннем рынке. В рыночных отношениях и развитии морских промыслов активную роль играли архангельские купеческие дома: Антона Моисеева, Степана Дорофеева, Ивана и Якова Лыжиных, Матвея Стукачева, Алексея Попова, Кузьмы Амосова, Прасковьи Кудиновой. К ним присоединилось около 20 крупных торговцев из Москвы, Вологды, Устюга, Вятки и других городов.

На стр. 350 приводится «Ведомость о прибывших и отправленных из Архангельска судах за 1787—1789 гг.» из архива Воронцовых.

Продуктивность промыслов и успехи ремесленного производства в Поморье за те же годы видны из перечня товаров, доставленных в Архангельск на поморских судах (см. стр. 351).

Приведенные данные наглядно показывают, насколько широкий размах получил в Поморье зверобойный промысел, особенно на моржа, и, соответственно, добыча ворвани и моржовых клыков.

¹ «Новые ежемесячные сочинения», ч. XIX, 1788.

² ЛОИИ, Архив Воронцовых, д. 579, л. 5 и др.

I. Ведомость о прибывших и отправленных из Архангельска судах за 1787—1789 гг.*

С в е д е н и я

П Р И Б Ы Л О	Г о д ы				В Ы Ш Л О				Г о д ы				об отпущенных от Архангельска Российских судах	
	о пришедших к Архангельскому порту с промыслами и для хлебных припасов Российских судах													
	1787				1788				1789				1787	
	судов	людей	судов	людей	судов	людей	судов	людей	судов	людей	судов	людей	судов	людей
Из Колы	7	31	7	40	2	9	2	39	—	—	—	—	—	—
С Онеги	1	3	1	2	8	45	10	56	10	141	7	35	10	35
С Мезени	3	18	5	34	6	33	8	72	9	92	19	110	8	110
Из Пустозерска	—	—	—	—	1	13	3	17	5	36	6	30	3	30
Из Приморских селений	116	477	129	532	113	518	251	1488	135	1581	206	1020	1488	1020
Со Шпицбергена	3	50	3	55	9	119	3	31	4	40	4	43	3	43
С Новой Земли	5	68	3	31	4	46	63	261	64	955	92	1520	63	1520
С Мурманского берега	204	1955	164	1573	194	1715	3	51	4	68	4	69	3	69
							1	16	6	65	7	88	1	88
И Т О Г О с промыслами и хлебными припасами	339	2602	312	2267	357	2498		2031	237	2978	345	2915	344	2915

* ЛОИИ, Архив Воронцовых, д. 570, л. 5 и

**II. Ведомость о товарах, доставленных в Архангельск (из районов Поморья)
в 1787—1789 гг.***

Доставлено на судах в Архангельск

Наименование товаров	Г о д ы		
	1787	1788	1789
Голов тресковых	4190 пуд.	6201 пуд.	7124 пуд.
Зубов моржовых	1305 шт.	360 шт.	2290 шт.
Кож бобровых	239 "	19 "	13 "
Кож бычьих	55 "	74 "	88 "
Шкурок беличьих	2324 "	1860 "	3740 "
Кож бельковых	4 "	3 "	303 "
Шкурок заячьих	14709 "	12746 "	3609 "
Шкурок куньих	96 "	150 "	45 "
Кож моржовых (лафтах)	2979 "	438 "	410 "
Кож моржовых	1769 "	866 "	2756 "
Кож медвежьих	64 "	83 "	21 "
Кож лисьих красных и бурых . .	1933 "	2580 "	64 "
Кож лысуновых	—	—	966 "
Кож нерпичьих	310 "	291 "	720 "
Кож оленьих	1798 "	1804 "	4097 "
Кож ошкуевых	—	—	181 "
Кож песцовых черных, голубых и белых	905 "	1037 "	599 "
Кож сорочьих	34466 "	5213 "	6509 "
Морошки	46 бочек	244 ушата	131 ушат
Палтусины	—	1450 пуд.	2915 пуд.
Пикшуев	—	1450 "	2915 "
Пуху	—	33 пуда	3 куля и 5 пуд.
Сала ворванного	19960 пуд.	59728 пуд.	3115 пуд.
Сала трескового	5868 "	6643 "	60330 "
Сельдей российских	3377 боч.	33585 боч.	2161 боч.
Семги	1306 пуд.	8963 пуд.	12713 пуд.
Трески соленой	77625 "	110936 "	119555 "
Трески сухой	9499 "	7310 "	10852 "
Укладу	3578 "	2260 "	1985 "
Гороху	318 "	460 "	377 "
Досок пильных	59281 шт.	136716 шт.	100306 шт.
Муки	129453 пуд.	126725 пуд.	95202 пуд.

К концу столетия промысловая деятельность оставалась на прежнем высоком уровне. Об этом говорят данные «Экономических примечаний генерального межевания Российской империи по Архангельской губернии» (1796 г.). Летом указанного года в Архангельский порт прибыли с промыслов на Новой Земле, Шпицбергене, Мурманском и Мезенском берегах 124 лоды, 97 кочей, 2 брига, 2 бота, 1 галиот, 74 весновальных карбаса и 15 шняк — всего 315 судов, на которых пришло 2082 промышленника. Они добыли рыбы, сала, звериных кож, гагачьего пуха и пр. на 300 000 рублей¹.

В. А. Русанов приводит данные о походах поморов на Шпицберген в 1797 — 1799 годах. За эти годы в районе Шпицбергена побывало 18 судов, на которых ходило 360 человек². В 1800 году купцы Амосовы, Окольнішниковы, Стукачев, Плотников направили на Шпицберген пять судов, три из которых тем же летом вернулись назад³. В последние годы

* ЛОИИ, Архив Воронцовых, д. 579, л. 6.

¹ ЦГИАЛ, ф. Сената. Атлас Архангельской губернии.

² См. В. Русанов. Статьи, исследования, письма, Изд. Главсевморпути, 1945, стр. 282.

³ ЦГИАЛ, ф. 3, оп. 1, д. 231, л. 2.

XVIII века к Новой Земле и Шпицбергену плавала лодья купца Болотовского, на которой ходило 18 промышленников¹.

Неоднократно бывали на Новой Земле потомок знатной семьи мореходов XVII века кормщик из Мезени Михайло Личутин², кормщик Аким Старостин, плававший на Новую Землю 30 раз, Иван Старостин, известный своими зимовками на Шпицбергене (в районе Гринхарбора), вологодский крестьянин-бедняк Самсон Суханов. Последний, нанявшись в зверобойную артель, в 1783 году отправился на Шпицберген (бухта Магдалины), откуда через два года вернулся в Архангельск с большой добычей: он привез 1000 песцов, 300 моржей, 80 морских зайцев, 150 тюленей, 100 белух, 150 белых медведей, а также много бочек с жиром.

На Новую Землю ходили мезенцы и пустозерцы Михаил Корепанов, Андрей Воронцов и Михаил Павлов³.

Развитие торговли и промыслов в Сибири и проблема морских путей через полярные моря

В Сибири, так же как и в Поморье, вопрос о морских путях через полярные моря выдвигался в связи с развитием торговли и промыслов. Особенно острым этот вопрос был для Северо-Востока. С 50-х годов широко развернулось промысловое освоение

новых территорий, особенно в северной части Тихого океана. Наряду с Командорскими и Алеутскими островами, ставшими объектами русских промыслов, постепенно втягивались в орбиту торговых связей и районы Чукотки. В 80-е годы купец Баранов с товарищами основал на Анадыре первые свои фактории и открыл бойковую торговлю с чукчами. Все более актуальным становился вопрос о путях связи с далекими окраинами. Наиболее вероятным представлялся морской путь из Лены на Анадырь.

В этот же период активно развивалась торговля России с ее великим восточным соседом — Китаем, что опять-таки выдвигало вопрос о мореплавании на Востоке. Дело в том, что торговля России с Китаем, как и прежде, шла по неустроенным сухопутно-речным трактам. Когда Комиссия о коммерции в 1765 году, т. е. в разгар подготовки экспедиции Чичагова по отысканию Северо-восточного прохода, запросила иркутского депутата купца Алексея Сибирякова о средствах и путях передвижения к китайским границам, Сибиряков сообщил, что существует три таких пути. Один проходил по земле через Верхотурье, Ирбитскую ярмарку, Тюмень к Тобольску, откуда на дощаниках товары перевозились по рекам в Иркутск. От Иркутска до Кяхты имелось два пути — сухопутный и водный по озеру Байкал. Этой трассой пользовались купцы Украины, Москвы и Поморья. Два других пути ничем существенным от первого не отличались, за исключением того, что к самому Верхотурью из внутренних областей страны можно было попасть по дорогам различных направлений⁴.

Все эти дороги представляли исключительные трудности. На перевозку русских товаров в Китай тратились огромные средства и требовалось немалое время.

С 50-х годов на рынок Кяхты в больших количествах, чем раньше, стали поступать не только товары русского производства, но и те, какими был богат Дальний Восток, прежде всего шкурки камчатского и алеутского бобра.

В прибыльной пушной торговле были заинтересованы и казна и вершушка купечества сибирских и русских городов. Атмосферу борьбы,

¹ ЦГИАЛ, ф. 3, оп. 1, д. 231, лл. 71—72.

² См. В. Ю. Визе. Русские полярные мореходы, стр. 43.

³ Там же, стр. 45—49.

⁴ ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 337, лл. 31—44.

завязавшейся вокруг пушного рынка, хорошо передают ходатайства устюжского купца Бабкина о ликвидации Кяхтинской казенной монополии и передаче всей торговли пушниной в частные руки¹. Торговую проблему Бабкин и его товарищи прямо связывали с развитием судоходства и промыслов в Тихом и Ледовитом океанах. В случае объявления свободной торговли Сибири с Китаем, как утверждал Бабкин, могли произойти важные изменения, отчего в Сибири и на Камчатке «коммерция и камчатских бобров и прочих зверей промысла вскорости умножитца могли и для вояжес в море в Охотском порте и на Камчатке довольное число вновь постройтца морских судов... и через вольные бобровые и прочих зверей промысла и в море вновь многие острова найдены быть имеют». Бабкин рассчитывал начать «на новых островах» поиски золота и серебряных руд, приступить к открытию пути в Китай, Японию и Америку. Характерен сам по себе факт, что рядовой устюжский купец Бабкин выступал с обширными проектами поисков новых промыслов и торговли.

Напомним, что ходатайства Бабкина вносились как раз в годы создания М. В. Ломоносовым проекта открытия и использования Северо-восточного прохода, который, таким образом, отражал назревшие в среде русского купечества потребности освоения Северного морского пути. Не менее характерно то, что правительство Екатерины II отказало купцам в праве свободной торговли с Китаем, не пошло на ликвидацию казенной монополии, приносившей казне и сановной аристократии немалые прибыли.

Бабкину было строго-настрого приказано впредь не возбуждать данного вопроса. А когда неугомонный купец еще раз напомнил о себе, Екатерина II собственноручным указом предписала сослать Бабкина в Устюг, откуда ему не только не разрешалось выезжать, но запрещалось посылать в адрес правительственных учреждений какие-либо письма.

Бабкин не был одинок. Он опирался на немногочисленную, но довольно сильную группу купцов, заправлявших всей хозяйственной жизнью Сибири и Поморья, в свою очередь связанную с купцами центральных областей. В Сибири и главным образом на Камчатке эти купцы втридорога продавали местному русскому населению хлеб, сало, масло, говядину и прочие товары. В 1753—1775 годы на Камчатке и в Восточной Сибири насчитывалось 23 крупных купца. Среди них были коренные сибиряки, в частности иркутские купцы — Никифор Ворошилов, Иван Бечевин, Вагин, кяхтинский — Кирилл Овсянкин, тотемские — Иван и Никифор Пановы, якутские — Михаил Молоковский, Петр Всевидов, Федор Шапошников, тобольский — Иван Мухин, камчатский — Иван Красильников². К этой группе относились и устюжские купцы Бахов, Новиков и Шалауров, фактически осевшие в Восточной Сибири.

С развитием торговли с Камчаткой и пушных промыслов на островах Тихого океана сюда потянулось много торгового люда. Однако связь с этими районами оставляла желать лучшего: чтобы попасть туда, приходилось затрачивать два-три года. Особенно изнурительной и опасной была дорога от Якутска до Охотска и от Охотска через бурное море к берегам Камчатки. Направляясь в Охотск, купцы ходили караванами по долинам рек Алдан, Мая, Юдома, далее через хребет Джугджур на реку Улью и только оттуда попадали в Охотск. Вот почему со стороны сибирского купечества со второй половины XVIII века стали поступать проекты использования отдельных восточных участков Северо-восточного морского прохода. Казна также была заинтересована в налаживании

¹ ЦГИАЛ, ф. 4, оп. 1, д. 129.

² Там же, ф. 1341, д. 343, л. 62.

прямых и более дешевых связей со своими северо-восточными и тихоокеанскими форпостами.

На этой почве родился ряд проектов использования Северного морского пути. В 1773 году начальник Иркутской навигационной школы штурман Петр Татаринов предложил иркутскому губернатору Брилю организовать плавание из устья реки Лены вокруг Чукотского полуострова для осмотра Чукотской земли и Северной Америки. Однако Бриль, основываясь на опыте Великой Северной экспедиции и плавании Шалаурова, отверг проект Татаринова, признав, что он «крайне неясен и невозможен»¹. Бриль отклонил также проект Николая Дауркина, который предлагал вместе с геодезистом и четырьмя казаками, а также немцем из Берлина, студентом Фридрихом Сириным, организовать морской поход в Америку из Анадыря. По мнению Бриля Сирину, как иностранцу, «зверять было это дело сумнительно». Повидимому, решающую роль в данном случае сыграла боязнь казны пойти на большие невозместимые расходы. Наотрез отказывая в предоставлении государственных субсидий для организации полярных плаваний, казна вместе с тем охотно поддерживала частную инициативу.

Примером этому может служить разрешение на поиски новых островов в Ледовитом океане, выданное тобольскому купцу Якову Обросимову. Этот купец хорошо знал низовья Обской губы, куда неоднократно плавал и где слышал про остров Белый, открытый лейтенантом Малыгиным. Целью путешествия Обросимова было «пройти далее в море и открыть неизвестные еще никем места», с тем чтобы завести торг с осяками и ненцами и заняться по берегам Обской губы промыслом песца. Поход он рассчитывал совершить на собственном галиоте, строившемся в Тобольске.

По прошению Обросимова 27 февраля 1778 года Сенат постановил: «Помянутому просителю купцу Обросимову дать от Сената указ, в котором, описав предпринимаемое им намерение к производству мореплавания по неизвестным в океане-море островам для заведения с тамошними народами торгов объявить, что Сенат, похваляя оное его усердие, уверен, что все и каждый в проезд его по берегам не токмо не будет ему в том препятствовать, но еще по возможности станут благодествовать взаимно, надеятца и ожидает и с его стороны, что никому никаких обид и огорчений не причинит»². Указ был направлен тобольскому губернатору Чичерину и выполнен им, как это видно из его донесения Сенату в мае 1778 года. О дальнейшей судьбе предприятия Обросимова сведений нет, так как архивное дело на этом обрывается.

**Внешняя политика царизма
во второй половине
XVIII века и усиление
военных позиций России
на Севере и на Тихом океане**

Во второй половине XVIII века абсолютистская монархия Екатерины II, усиливая крепостной гнет и подавляя антифеодальные восстания внутри страны, проводила вместе с тем активную внешнюю политику.

Вступление на престол Екатерины II (1762) совпало с чрезвычайно благоприятной для России международной обстановкой. Соседи ее — Швеция и Польша — были ослаблены либо внутренними беспорядками либо войнами с Россией. Германия и Италия продолжали оставаться государствами, раздробленными на мелкие княжества. Султанская Турция клонилась к упадку. Все еще сильными на континенте являлись Австрия и Франция, но у них было много своих за-

¹ А. Сгибнев. Исторический очерк главнейших событий на Камчатке. «Морской сборник», 1869, № 6, стр. 11.

² ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 326.

бот, которые отвлекли их внимание от восточных дел. Новая русская императрица умело воспользовалась благоприятной обстановкой для решения давно назревшего черноморского вопроса. В результате двух русско-турецких войн Россия вернула побережье Черного моря и присоединила Крымский полуостров (1783). Успеху боевых действий против турок во многом способствовал военный гений А. В. Суворова и выдающихся русских флотоводцев XVIII века.

Борьба за Черное море отвечала классовым интересам дворянства, стремившегося к захвату плодородных причерноморских земель. Вместе с тем выход России к Черному морю был действительно необходим для экономического развития страны. Немалое значение имели интересы русских купцов, стремившихся использовать Черное море для вывоза хлеба в Западную Европу.

Продвижение России к берегам Черного моря серьезно беспокоило английскую буржуазию. С последней четверти XVIII века между Россией и Англией усилилась борьба за сферы влияния. Эта борьба вспыхивала везде, где сталкивались русско-английские интересы. Нашли они отголосок и на Севере, в русской Арктике.

В 1780 году, во время борьбы американских колоний против владычества Англии, Екатерина II издала декларацию «О вооруженном нейтралитете», направленную против английского могущества на морях. Согласно этому акту всякое подписавшее его нейтральное государство имело право вооруженной защиты своих судов. Это, как отмечал Ф. Энгельс¹, по существу ограничивало права флота Англии, сильнейшей морской державы того времени. Для подкрепления декларации в Северное, Норвежское, Баренцово, Средиземное моря и Атлантический океан были высланы отряды русских военно-морских кораблей.

Архангельский порт занялся подготовкой военной демонстрации в водах Арктики еще с лета 1773 года, когда для описи Белого моря, Терского берега и Мурмана был снаряжен отряд моряков под командованием лейтенанта Дмитрия Доможирова и Петра Григоркова². Отряд положил на карту берег от Пялицы до Орлова Носа и оттуда до местечка Плотна и Ломбальских островов³. На основании этой описи была составлена подробная карта Белого моря.

В 1779 году, т. е. за год до объявления вооруженного нейтралитета, Екатерина II направила в Норвежское море эскадру, состоявшую из шести судов, под командованием контр-адмирала Хметевского, получившего задание охранять северное побережье. На борт своих кораблей Хметевский взял архангельских кормщиков, хорошо знавших места стоянок на северном берегу Норвегии. Во время крейсирования у норвежских берегов Хметевский попутно выполнил гидрографические работы. По окончании похода в Адмиралтейств-коллегию была представлена карта заливов и бухт Норвежского моря⁴.

14 июня 1780 года из Архангельска в арктические воды вышла эскадра под командованием капитана 1 ранга Фондезина в составе двух 66-пушечных кораблей и двух пинков; вернулась она глухой осенью⁵.

Столкновение англо-русских интересов и обострение противоречий между этими двумя могущественными державами было далеко не эпизо-

¹ См. К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. XVI, ч. II, стр. 16.

² См. Ф. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, СПб., 1823, стр. 156.

³ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 1788. Аттестатный формуляр офицеров, бывших при описи Белого моря.

⁴ Там же, д. 1804. О крейсировании судов в Северном море.

⁵ Там же, л. 212.

дическим явлением. Важный узел таких противоречий завязался на Тихом океане, что было связано с агрессивными устремлениями английских торговых компаний в сторону русской Аляски, Чукотки и островов на севере Тихого океана, давно открытых и заселенных русскими мореплавателями-промышленниками.

В 1764 году по указу Екатерины II к берегам Америки отправилась секретная экспедиция во главе с Левашевым и Креницыным, имевшая задачей опись Алеутских островов. Летом 1768 года экспедиция в составе четырех судов посетила острова Уналашку и Унимак. Вскоре после окончания ее работ (в 1770 году) в камчатских и чукотских водах появилась организованная английской Ост-Индской компанией экспедиция под командованием прославленного капитана Джемса Кука (1778—1779). Это было его третье и последнее путешествие, увенчавшееся выдающимися географическими открытиями.

В 1778 году на двух судах «Resolution» и «Discovery» Кук с целью открытия Северо-западного морского прохода со стороны Тихого океана прошел вдоль берегов Аляски и миновал пролив, отделяющий Азию от Америки, дав ему название Берингова пролива. В Чукотском море корабли Кука первоначально следовали вдоль берегов Аляски до мыса, названного им Ледяным, затем, повернув назад из-за встретившихся тяжелых льдов, приблизились к сибирскому берегу. Здесь плавание продолжалось до мыса, получившего название Северного (ныне мыс Шмидта). Льды помешали Куку продолжать плавание на запад, и он вынужден был возвратиться в южные моря. На следующий год его помощник Кларк (Кук был убит на Гавайских островах) пытался, пройдя Берингов пролив, отыскать проход из Тихого океана в Атлантический, но его плавание было еще менее удачным.

Не входя в оценку больших научных заслуг экспедиции Кука—Кларка, необходимо отметить политические цели руководителей Ост-Индской компании, снаряжавшей эту экспедицию. Об этих целях достаточно ясно говорит то, что Куку предписывалось объявлять английским любой «новый» остров или землю, которые он встретит на своем пути. Кук так и поступил. Следуя к Берингову проливу, а затем пройдя дальше на северо-запад, он присваивал английские названия всем посещенным им бухтам, заливам, мысам и островам, хотя до него они были открыты и нанесены на карты русскими мореходами. Так, мыс Нутка был назван мысом короля Георга, остров Св. Лаврентия — островом Кларка, Чукотский мыс — «Кукс-гавн» и т. д. Кстати, во время своего путешествия Кук и Кларк пришли к заключению о невозможности использовать Северо-западный и Северо-восточный проходы по ледовым условиям.

Вскоре после Кука в водах Дальнего Востока появилась французская экспедиция Лаперуза (1787).

Вслед за этим, в 1788 году на Алеутские острова (острова Кадьяк, Уналашку и Унимак) прибыла испанская экспедиция во главе с капитанами Мартинесом и Харо¹. На Уналашке от русского коменданта Измайлова Мартинес узнал об ожидавшемся прибытии из Петербурга военного корабля для основания там русской колонии. Испанские мореплаватели сразу же вышли в обратный путь с тревожным для вице-короля Новой Испании известием. Последний распорядился немедленно послать к острову Нутка военные корабли под командованием Мартинеса и Харо, с тем чтобы поставить русских перед совершившимся фактом присоединения острова к Испании. Одновременно испанское правительство напра-

¹ ЦГАВМФ, ф. 315, д. 983. Перевод с французского сочинения Диофла дель Мофра, т. II, 1844, глава X

вило в Петербург ноту с требованием прекратить русскую колонизацию в «испанских землях» Америки, хотя на самом деле эти земли до того испанцами никогда не посещались и принадлежать им не могли. По-видимому, не желая привлекать к своим тихоокеанским делам внимание Европы, Екатерина II весьма уклончиво ответила на испанскую ноту.

Тем временем на берегах Аляски развертывал свою деятельность предприимчивый Григорий Шелихов.

Активность западноевропейских держав в Тихоокеанском бассейне сильно встревожила царское правительство, которое законно беспокоилось за судьбу русских владений в Америке и на Тихом океане. Еще в 1786 году в русских военно-морских кругах возник проект посылки из Кронштадта на Дальний Восток эскадры под командованием Муловского. Первоначально этот проект составил личный секретарь Екатерины П. И. Соймонов, который представил его Коммерц-коллегии в виде «Записки о торге и звериных промыслах на Восточном море»¹.

При определении прав на территориальные приобретения Соймонов предлагал исходить из установившегося в международной практике принципа — «по общему правилу открытые земли принадлежат тем народам, которые их открыли». В этой связи Соймонов напоминал об открытиях берегов Тихого океана к северу от 55°21' с. ш. Берингом и Чириковым, а также о плаваниях лейтенантов Валтона и Шпанберга. К записке была приложена карта русских открытий на североамериканском берегу Тихого океана². «Записка» Соймонова была передана на заключение графу А. А. Воронцову и вице-президенту Коллегии иностранных дел А. А. Безбородко, которые горячо поддержали предложение П. П. Соймонова послать в воды Тихого океана военную эскадру, «довольно достаточную для удержания если не военных сил, то частных промышленников морских держав (имелась в виду главным образом Ост-Индская компания.— М. Б.) от покушения на звериные промыслы, по всем правам России принадлежащие»³.

Проектируя кругосветную экспедицию и создание на ее основе дальневосточной флотилии, Воронцов и Безбородко подчеркивали, что это мероприятие может принести непосредственную пользу государственным интересам России в Азии, так как «заставит и китайцев, поблизости находящихся от них, сего вооружения иметь особое уважение и быть приклоннее ко всякому предложению в восстановлении прерванного с ними торгова»⁴. По замыслу авторов проекта кругосветная экспедиция должна была приблизиться к североамериканским берегам и осмотреть их между 60 и 64° с. ш. Одобрив предложения Соймонова, Воронцова и Безбородко, Екатерина II секретным указом от 22 декабря 1786 года приказала: «По примеру употребленному капитаном английским Куком и другими мореплавателями, вооружить в Кронштадте два корабля и выслать их летом 1787 года в назначенный путь мимо мыса Доброй Надежды»⁵.

Из-за начавшейся русско-шведской войны кругосветная экспедиция Муловского не состоялась. Использование южного морского пути для связи с Дальним Востоком снова было отложено на неопределенный срок.

Вместе с тем, сознавая свою военную слабость в бассейне Тихого океана и реальность угрозы промыслового, а затем и военного вторжения

¹ ЦГАВМФ, ф. Биллингса, д. 408, л. 793. Здесь имеется копия «Записки» Соймонова.

² Эта карта появилась в печати в 80-е годы.

³ ЦГАВМФ, ф. Биллингса, д. 408, л. 794.

⁴ Там же, л. 797 об.

⁵ Там же, л. 791.

со стороны Англии, Франции и Испании, русское правительство предприняло ряд мер для усиления обороны дальневосточных владений России. По получении первых вестей о заходе в Петропавловск французских кораблей Лаперуза, а также судов английской Ост-Индской компании, был отдан секретный приказ о проведении на Камчатке и всем Дальнем Востоке охранных мероприятий, в частности восстановлении Петропавловской гавани и крепости, заброшенных после отъезда оттуда Чирикова.

Это было совершенно необходимо, так как обороне этих дальних рубежей уделялось раньше весьма малое внимание.

Характерен следующий эпизод. Когда комендант Петропавловска узнал о приближении английских кораблей Кларка, он решил торжественно встретить их орудийным салютом, рассчитывая заодно продемонстрировать перед иностранцами мощь крепостной артиллерии. Но из этой затеи получился конфуз: многие крепостные пушки разорвало при первом же выстреле, а из некоторых вообще невозможно было стрелять. Примерно таково же было положение на Аляске, где русские меньше всего заботились о военных делах, ибо между русскими поселенцами и коренным населением быстро установились дружественные отношения и промысловые поселения русских людей стали центрами хозяйственной жизни северо-западной Америки.

Новая расстановка политических сил на Тихом океане могла сложиться не в пользу России. Приходилось думать об эффективной защите северо-американских и тихоокеанских владений. В июне 1799 года Павел I подписал указ об организации «Российско-американской компании». Царскому двору казалось, что эта компания сможет противостоять торговой конкуренции иностранных купцов и вооруженному захвату русских владений.

Обострение англо-русских и русско-испанских противоречий в бассейне Тихого океана усиливало интерес к транспортной проблеме, в особенности к вопросу о связи центральной России с Камчаткой и Охотском, тем более что Дальний Восток уже играл в это время заметную роль в народном хозяйстве страны как поставщик пушного товара.

Наряду с планами освоения южных путей на Дальний Восток и развитием плаваний на Тихом океане взоры русских государственных деятелей все чаще обращались к северу, к просторам Ледовитого океана.

* * *

Таким образом, во второй половине XVIII века как транспортно-экономическая, так и политическая стороны проблемы Северо-восточного морского прохода привлекали к себе общее внимание. Купцы и дворяне, сановники и казна подходили к ней каждый со своей точки зрения. Придворная камарилья, тесно связанная с именитым купечеством, поддерживала инициативу установления морских связей с Дальним Востоком, имея в виду прежде всего упрочение и удешевление торговли с Китаем, Америкой и Японией. Стоявшие на страже интересов дворянства царский двор, чиновничье-бюрократический Сенат и военное ведомство поддерживали такие планы с точки зрения укрепления позиций царизма на Тихом океане. Сибирские купцы, хотя и не выдвигали в это время всей проблемы в целом, не прочь были использовать отдельные участки северной морской трассы для усиления связи Сибири с Алеутскими островами и северо-западной Америкой, где они имели свои интересы. Открытие морского сообщения через полярные моря устраивало казну, так как могло увеличить ее доходы от ограбления малых народов и удешевлялс

связь сибирских административных центров с отдаленными гарнизонами Северо-Востока.

Все эти соображения и чаяния в известной мере парализовались результатами работ Великой Северной экспедиции, которая установила неосуществимость морских сообщений между Архангельском и Камчаткой вдоль берегов Сибири. Ограниченные возможности кораблестроительной техники того времени, отсутствие сколько-нибудь надежных береговых баз и, наконец, суровые навигационные условия северных морей казались непреодолимыми препятствиями для развития арктического мореплавания.

Нужно было обладать необычайно смелым полетом научной фантазии, громадной эрудицией, превосходными знаниями условий Арктики и, наконец, незаурядной смелостью, чтобы подняться над этими, казалось бы, неопровержимыми результатами и снова выдвинуть убедительный проект Северо-восточного прохода, причем выдвинуть так, чтобы он увлек своим смелым замыслом консервативное чиновничество, бюрократов и осторожных сенаторов. Все эти качества счастливо сочетал в себе один человек. Это был Ломоносов.



ПРОЕКТ М. В. ЛОМОНОСОВА И ЭКСПЕДИЦИЯ В. Я. ЧИЧАГОВА

В 60-е годы XVIII века по инициативе М. В. Ломоносова русское правительство снарядило первую высокоширотную экспедицию на поиски Северо-восточного морского прохода.

После Великой Северной экспедиции снаряжение этой экспедиции является одним из самых выдающихся политических и географических мероприятий дореволюционной России, оказавших серьезное влияние на дальнейший ход исследования Арктики. В организации этой экспедиции во всем блеске проявилось дарование гениального сына русского народа, человека, ставшего знаменем передовой русской науки, — великого Ломоносова.

М. В. Ломоносов родился в 1711 году в русском Поморье — Холмогорском уезде, Куростровской волости, деревне Мишанинской¹.

Предки его, как можно судить по косвенным данным, поселились на Севере в давние времена. Первый из известных нам Ломоносовых — Артемий жил в Поморье еще при Иване Грозном.

Двоюродные деды М. В. Ломоносова — Лука и Иуда (вторая половина XVII века) занимались морскими промыслами. Лука Ломоносов был известен как опытный лодейный кормщик; в доме его родился и вырос М. В. Ломоносов. Еще теснее был связан с морем его отец — Василий Дорофеев, купивший на собственные средства судно (гужор), на котором часто ходил в море². Василий Дорофеев брал своего сына в далекие морские рейсы с десятилетнего возраста. В 1725—1728 годы Василий Дорофеев состоял на службе учеником-гарпунером в китоловной компании Шафировой и на ее кораблях ходил в район Шпицбергена. Возможно, что с Василием Дорофеевым там побывал и юный Ломоносов, который позднее не раз вспоминал о бое китов. В 1729 году М. В. Ломоносов навсегда покинул Поморье. Вскоре после этого его отец бросил компанию

¹ См. нашу статью «Биографические сведения о М. В. Ломоносове по новым данным». Сб. «Ломоносов», т. III, 1951.

² Подробнее см. А. Морозов. Ломоносов и моря русского Севера. Сб. «Север», Архангельск, 1950.



М. В. Ломоносов

С гравюры Уткина. Экспозиция Музея М. В. Ломоносова (Ленинград)

Шафиров и снова занялся самостоятельным морским промыслом. Выше упоминалось, что летом 1734 года Василий Дорофеев ходил в район Новой Земли и на обратном пути, у островов Матвеева и Долгого, встретил суда отряда Муравьева — «Обь» и «Экспедицион», о чем сообщил, вернувшись в Архангельск. Этот выдающийся полярный мореход погиб в 1741 году во время очередного морского плавания.

Жизнь и труды М. В. Ломоносова общеизвестны. Следует отметить, что Фридрих Энгельс, знакомясь с передовой русской литературой и наукой, выписал для себя перечень естественно-научных и философских трудов Ломоносова, отметив, в частности, его гениальные «Рассуждения о большой точности морского пути». Ф. Энгельс записал для памяти также основные сведения и даты из биографии М. В. Ломоносова¹.

Деятельность М. В. Ломоносова в стенах Академии наук совпала с расцветом русской науки, техники, литературы и искусства, мощный толчок которому дали преобразования первой четверти XVIII века. Вместе с Ломоносовым в Академии работали выдающиеся русские ученые — этнограф С. П. Крашенинников (1711 — 1755), автор «Описания Земли Камчатской», несколько позже — астроном С. Я. Румовский (1732 — 1815), биологи И. Лепехин (1740 — 1802) и Н. Я. Озерецковский (1750 — 1827). В предшествовавший Ломоносову период были широко известны труды В. Н. Татищева (1686 — 1750), видного географа и историка своего времени. Современниками Ломоносова были выдающийся русский изобретатель И. И. Ползунов (1728 — 1766), «механикус» Академии наук И. П. Кулибин (1735 — 1818), автор проекта одноарочного моста через Неву, изобретатель первого оптического телеграфа, первого протеза («механической ноги»), прожектора и ряда астрономических приборов.

В ряду широких научных занятий Ломоносова, оставивших глубокий след в истории многих наук, на видном месте стоят его исследования о полярных странах и арктическом мореплавании. Этому предмету он уделял много времени, энергии и сил. Где бы и над чем ни трудился великий ученый, его не покидала мысль о преобразовании суровой жизни на Севере, на его родине, стремление найти средства и способы подчинить человеку ледовые пространства Арктики.

Уже будучи знаменитым ученым, Ломоносов не порывал связей с Поморьем; он охотно принимал в своем петербургском доме земляков, подолгу беседовал с ними о северных промыслах и арктических походах. Само собой разумеется, что самое пристальное его внимание привлекали вопросы освоения Северо-восточного морского прохода, которые во второй половине XVIII века занимали царский двор, торгово-промышленный класс и военно-морское ведомство.

В противоположность царским чиновникам и купцам, большинство которых преследовало узко корыстные цели, Ломоносов видел в открытии морского пути через Арктику на Восток возможность приумножить славу России, содействовать дальнейшему расцвету мореплавания и науки, усилить оборонную мощь своей страны.

Сейчас, спустя почти два столетия после смерти Ломоносова, когда советские ученые и моряки совершают выдающиеся открытия в полярных странах, труды Ломоносова приобретают новое значение. Они особенно ценны тем, что в них впервые выдвинута программа широких и разносторонних исследований Арктики, выполнение которых стало возможным только при Советской власти.

¹ «Вопросы философии», 1950, № 3, стр. 122—123.

**Проект М. В. Ломоносова
освоения Северо-восточного
морского прохода**

Мысли М. В. Ломоносова по проблемам Севера были обобщены в 1755 году, когда он составил «Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном»¹.

Эти смелые мысли не сразу получили признание, так как в то время, во-первых, еще свежи были в памяти неудачи Великой Северной экспедиции, а во-вторых, Россия готовилась к Семилетней войне (1756—1763) против Пруссии. Правящие круги России уже давно беспокоило то, что Пруссия Фридриха II проявляет захватнические устремления по отношению к Прибалтике. Теперь же интересы царизма были надолго прикованы к Балтике.

После окончания Семилетней войны Ломоносов снова возбудил вопрос об отыскании Северо-восточного морского прохода.

20 сентября 1763 года он передал президенту Адмиралтейств-коллегии великому князю Павлу Петровичу свое известное сочинение «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию»².

22 декабря «Краткое описание» поступило на рассмотрение незадолго до того образованной Морской Российской флотов комиссии, с тем чтобы в случае одобрения передать это предложение на утверждение Екатерины II³.

Автор «Краткого описания» и последовавших затем первого и второго «Прибавлений», а также статьи «Мысли о происхождении ледяных гор в Северных морях» выступал убежденным сторонником Северного морского пути. Во введении к «Краткому описанию» он утверждал, что открытие морского пути на Восток через ледовитые моря усилит Россию, увеличит торговлю и приведет к подъему народного благосостояния.

Основную идею гениального ученого лучше всего раскрывает часто цитируемая строфа из его стихотворения «Петр Великий в Белом море»:

*«Колумбы Россские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток,
И наша достигнет в Америку держава...»*

Ломоносов ратовал за широкое исследование русскими учеными Арктики. «Могущества и обширности морей, Российскую империю окружающих, требуют рачения и знания,— писал он.— Между прочим, Северный океан есть пространное поле, где... углубиться может Российская слава, соединенная с безпримерною пользою через изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку»⁴.

Разделяя господствовавшие тогда меркантилистские взгляды, Ломоносов утверждал: «Благополучие, слава и цветущее состояние государств... происходит... от взаимного сообщения внутренних избытков с отдаленными народами через купечество»⁵.

¹ А. Соколов, Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова, СПб. 1854, стр. VII. Дальнейшие сноски на документы сделаны по Полному собранию сочинений М. В. Ломоносова, т. VI, изд. АН СССР, 1952.

² «Краткое описание» было обнаружено морским историком А. П. Соколовым, который опубликовал его в 1854 году в указанном выше сочинении.

³ Биографы Ломоносова утверждают, что решающее значение в быстром продвижении предложений Ломоносова имели его связи с высокопоставленными лицами—членом Адмиралтейств-коллегии М. Л. Воронцовым, П. И. Шуваловым и с фаворитом Екатерины II Г. Г. Орловым (В. А. Перевалов. Ук. соч., стр. 219—222). Возможно, что в какой-то степени они и правы, но главную роль, конечно, сыграла чрезвычайно благоприятная для проекта обстановка того времени.

⁴ М. В. Ломоносов, т. VI, стр. 420.

⁵ Там же, стр. 421.

С открытием Северного морского пути Ломоносов связывал усиление военной мощи России в бассейне Тихого океана. «Россия не меньше счастьем,— писал он,— как силою и общим рачением простерла свою власть до берегов Восточного океана и в пространстве оного открыла неведомые земли, но как за безмерною дальностью для долговременных и трудных путей сила ея на востоке весьма укоснительно и едва чувствительно умножается, так и в изыскании и овладении оных земель и в предприятия купеческого сообщения с восточными народами нет почти больше никаких успехов. Все сии трудности прекращены быть могут морским северным ходом»¹.

Заслуга Ломоносова в истории освоения Северного морского пути заключается не только в том, что он указал на возможность плавания по нему (что одно само по себе было немаловажным вкладом в науку), но и в том, что он впервые это научно обосновал и доказал.

Свое «Краткое описание» Ломоносов начал с экскурса в историю географических открытий, в котором показал тщетность попыток Голландии и Англии разрешить вопросы северного мореплавания. В противоположность этому он подчеркивал реальные успехи в развитии арктического мореходства, достигнутые творцом русской истории — русским народом. Народ — вот кто, по мысли Ломоносова, являлся двигателем прогресса, вот кому Россия обязана великими географическими открытиями в Сибири и на Дальнем Востоке. Подобный подход к оценке сложного общественного явления во времена, когда в исторической науке безраздельно господствовали идеалистические взгляды, исключителен. Ломоносов особо отметил открытие русскими в XVIII веке северных окраин Сибири и устьев полярных рек. Он одним из первых дал высокую оценку подвигу Семена Дежнева.

На основе изучения старинных документов Ломоносов установил, что берега моря между Вайгачом и Ленским устьем «промышленниками обойдены издавна»². Этот вывод подтвердился совсем недавно, когда в 1940 году на восточном берегу Таймыра были обнаружены останки погибшей русской торгово-промысловой экспедиции XVII века, обогнувшей Таймыр с намерением пройти далее на восток.

Рассматривая материалы Великой Северной экспедиции, Ломоносов подчеркнул, что хотя морское пространство вдоль берегов Сибири забито торосистым льдом, но «оный в летнюю пору ходил», и, следовательно, существует возможность для прохода судов.

Доказывая возможность арктического мореплавания, Ломоносов исходил из гипотезы о наличии свободного моря к северу от Шпицбергена и Новой Земли, где течение и льды «по силе общего закона» идут от востока к западу.

Относительно состояния льдов в центральной части Арктического бассейна Ломоносов писал: «В отдалении от берегов Сибирских, на пять и семьсот верст Сибирский океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу». Это свободное пространство, по мнению Ломоносова, лежало между 65° и 80° с. ш. И хотя гипотеза свободного полярного моря впоследствии не подтвердилась, но наличие постоянного дрейфа в направлении, показанном М. В. Ломоносовым, установлено дрейфами судна «Фрам» (1893—1896), станций «Северный полюс» (1937—1955) и ледокольного парохода «Георгий Седов» (1937—1940).

Ломоносову принадлежит открытие так называемого принципа гомологии, т. е. соответствия в морфологическом отношении очертаний мате-

¹ М. В. Ломоносов, т. VI, стр. 422.

² Там же, стр. 450.

риков и отдельных участков суши. Он писал: «Северный Американский берег Ледовитого моря протянулся вогнутою излучиною, так что северную полярную точку кругом обходит»¹.

Будучи противником Северо-западного прохода (т. е. плавания через северные проливы Канадского архипелага и мимо берегов Аляски в Тихий океан), Ломоносов убедительно показал несостоятельность утверждения английских ученых о близости берега Тихого океана к Атлантическому. Вскрывая их ошибку, он доказал, что приливная волна в Баффиново море и Гудзонов залив проникает не из Тихого океана, а из Атлантики.

М. В. Ломоносов впервые в науке дал четкую классификацию льдов, разделив их на три группы: 1) морские льды («мелкое сало, которое подобно как снег плавает в воде, иногда игловат, или, хотя и связь имеет, однакож гибок и судам не вреден»); 2) речные льды («второй род, т. е. ледяные поля или стамухи берут свое начало в устьях больших рек»); 3) глетчерные льды («горы нерегулярной фигуры, которые глубиною в воде ходят от 35 до 50 сажень, выше воды стоят на десять и больше, беспрестанно трещат, как еловые дрова в печи»). Ему же принадлежит установление понятия об ископаемых льдах.

Исходя из своих научно обоснованных представлений об Арктике, Ломоносов разработал маршрут первой русской высокоширотной экспедиции. Корабли ее предполагалось направить мимо Новой Земли (на северо-восток от мыса Желания) по направлению к Чукотскому мысу. Большую часть пути суда должны были находиться в высоких широтах. Как известно, частично по этому маршруту — к северу от Северной Земли — в 1932 году прошел ледокольный пароход «Сибиряков».

Несколько позднее Ломоносов изменил свой план и отказался от первоначального маршрута плавания. Произошло это под давлением Адмиралтейств-коллегии.

Прежде чем решить вопрос об экспедиции столь большой государственной важности, Российских флотов комиссия вызвала в Петербург группу моряков-поморов, служивших во флоте и ранее бывавших на Груманте и Новой Земле, а также поморских крестьян, бывавших на далеких морских островах. В марте 1764 года все они были опрошены в Адмиралтейств-коллегии. В присутствии Ломоносова поморы рассказали о широко развитом русском промысле на Шпицбергене, поделились своим богатым морским опытом, дали много ценных сведений, послуживших Ломоносову для уточнения и развития «Краткого описания».

Особый интерес Комиссии вызвал красочный рассказ олончанина Амоса Корнилова, ходившего на Шпицберген до десяти раз. Трижды ему пришлось в тех краях зимовать и наблюдать за перемещением льдов, которое он относил за счет действия сильных и резких ветров, обычных для тех широт. По мнению Корнилова, колоссальное скопление льдов в районе Шпицбергена также следовало объяснить действием сильных ветров. Он верно определил, что льды движутся с востока на запад, как ему приходилось наблюдать с острова Пятигора (ныне остров Надежды), где он часто останавливался. Определенный интерес имело сообщение А. Корнилова о наиболее удобных и безопасных для отстоя судов шпицбергенских гаванях в Колокольном (Клокбай) и Зеленом (Ронбой) заливах. Показания Корнилова подтвердили предположение Ломоносова о том, что течение, идущее вдоль западных берегов Шпицбергена, направлено к северу; это предредило выбор второго варианта маршрута экспедиции.

¹ В. А. Перевалов. Ломоносов и Арктика, стр. 176.

Корнилов, между прочим, рассказал, как в 1743 году четыре мезенских промышленника отправились в очередное плавание, были застигнуты бурей и потерпели крушение около одного из необитаемых островов Шпицбергена, где затем прожили 6 лет и 3 месяца, питаясь оленями. Только 15 августа 1749 года их случайно подобрало и доставило в Архангельск судно Корнилова, причем один из полярных робинзонов незадолго до прихода судна умер от цынги. Имена их — братья Алексей и Иван Химковы, Степан Шарапов и умершего — Федор Веригин. Рассказанный Корниловым случай из жизни четырех груманланов стал впоследствии популярным сюжетом полярных повестей¹.

Опрошенные Комиссией кормщики Федор Рогачев (сын Ивана Рогачева, водившего по Карскому морю суда Великой Северной экспедиции), Павел Мясников и Василий Серков подтвердили показания Корнилова о возможности мореплавания в высоких широтах Арктики. Об этом же заявили земляки Ломоносова — кормщики Степан Каркавуев, Иван Морозов, Алексей Агапонов, Иван Соснин, Алексей Откупщиков и другие².

Рассмотрев проект Ломоносова и имея перед собой ясную картину народного мореплавания, Комиссия все-таки не высказала о нем определенного суждения и передала его на рассмотрение Адмиралтейств-коллегии.

¹ Одно из первых сочинений на эту тему написал Пьер Леруа, профессор истории и член Российской Академии наук, некоторое время бывший воспитателем сыновей графа П. И. Шувалова — содержания поморских китовых и зверобойных промыслов. По указанию последнего двое из участников злополучного приключения были вызваны в Москву и дали свои показания. Первое издание сочинения Леруа появилось в Санкт-Петербурге в 1766 году на французском языке под названием «Relation des aventures arrivées à quatre Matelots...». В 1772 году в неточном и сокращенном переводе с немецкого книга Леруа вышла на русском языке под названием «Приключения четырех матрозов, к острову Шпицберген бурею принесенных, где они шесть лет и три месяца прожили». В 1933 году этот текст был переиздан Арктическим институтом под редакцией В. Ю. Визе, а в 1955 году вновь напечатан Географизмом. Следует отметить, что авторизованное произведение Леруа на французском языке выгодно отличается от немецкого перевода и заслуживает специального изучения. Профессор А. И. Андреев приводит письмо академика Г. Ф. Миллера Бюшенгу, в котором высказывается мысль, что автором книги «Приключения четырех русских матрозов» был М. В. Ломоносов (Сб. «Ломоносов», т. II, стр. 142). Хотя эта версия пока не подтверждается документами, не исключена возможность, что Ломоносов, близко знавший Амоса Корнилова, писал сочинение на этот сюжет, причем его сочинение могло быть известно Леруа.

В Поморье бытовали и другие варианты рассказа о приключениях четырех поморов. Так, спустя полстолетия инженер Киселев, производивший генеральное межевание Архангельской губернии (в 1796 году), включая в экономические примечания один из таких вариантов, существенно отличающийся от корниловского, или, точнее, — от изложения Леруа. Автором рассказа, записанного Киселевым, являлся мезенец, «земляк героев, хорошо их знавший».

По варианту Киселева, 8 поморских судов (а не одно судно, как у Леруа), выйдя из Шпицбергенских становищ (а не на пути туда, как у Леруа), сильными ветрами и множеством льдов были загнаны в одну губу. Четверо из промышленников вышли на берег для оленьей охоты. Ночью разразилась буря, заставившая их искать убежища в промысловой избе. На утро промышленники, подойдя к берегу, судов не обнаружили, и им ничего другого не оставалось, как остаться на необитаемом острове. С собой у них было по ружью, немного пороха и дрови. Израсходовав весь порох, они добывали пищу с помощью ножей и сделанных из плавника луков и стрел. Суда, от которых эти промышленники случайно отстали, погибли. Один из четырех груманланов умер от цынги, остальных случайно подобрало и привезло в Архангельск промысловое судно. Необычайное приключение четырех промышленников привлекло к себе внимание графа П. И. Шувалова, содержателя конторы сальных и звериных промыслов, который вызвал трех мореходов-мезенцев в Петербург. Один из них назвался Крыской, другой — Турпановым, а третий — Кабановым. Вернувшись к себе на родину, в Поморье, все трое потом еще неоднократно ходили на Грумант и Новую Землю. В 1778 году Крыска и два его сына погибли от цынги на Новой Земле, куда они плавали на судне архангельского купца Андрея Дудина (ЦИИАЛ, ф. Сената, Атлас Архангельской губернии).

² См. В. А. Перевалов, Ук., соч., стр. 249—250.

**Указ об экспедиции
В. Я. Чичагова
и ее маршрут**

14 мая 1764 года Екатериной II был подписан секретный указ о снаряжении экспедиции по отысканию Северо-восточного морского прохода. Указ гласил: «Для

пользы мореплавания и купечества на восток наших верных подданных, за благо избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном на Камчатку и далее. Того ради всемилостивейше повелеваем, не упуская времени, положить сему предприятию начало нынешним летом, под именем «возобновления китовых и других, звериных и рыбных, промыслов на Шпицбергене»¹.

Экспедиции предписывалось, выйдя из Архангельска, идти к западному берегу острова Большой Шпицберген, затем к гренландским берегам, а дальше к востоку («на правую руку») через Арктический бассейн, в общем направлении к Берингову проливу².

Таким образом, составленный Ломоносовым императорский указ недвусмысленно говорил о Северо-восточном, а не Северо-западном проходе, как это недавно пытался доказать В. А. Перевалов.

Во исполнение именного указа Адмиралтейств-коллегия должна была назначить главным командиром экспедиции «искусного и надежного офицера» и с ним двух других бывалых и знающих людей, выдав им три «не великие морские судна». При укомплектовании штата офицерами, унтер-офицерами и матросами надлежало принять на суда «бывалых на оном Шпицбергене и на Новой Земле искусных тамошних кормщиков и мореходцев, на каждое судно сколько за благо найдется». На суда было приказано погрузить «довольный провиант» на три года, а сверх того «всякие орудия, без скудности», и промысловые избы «для зимовья, ежели оное случится». Офицеры вне очереди повышались в следующий ранг «для ободрения», и по достижении цели им присваивались новые звания. Предусматривалась также выдача всем офицерам и рядовым за время плавания двойного жалованья. Казна ассигновала на экспедицию 20 тысяч рублей.

Указ разрешал присутствовать на всех заседаниях Коллегии статскому советнику Ломоносову. Екатерина II так желала сохранить экспедицию в строжайшей тайне, что даже приказала «сего нашего указу, до времени, не объявлять и нашему Сенату». Строгая секретность экспедиции вызывалась тем обстоятельством, что по своему характеру она являлась крупным политическим мероприятием; предполагалось, что экспедиция может сделать новые географические открытия, и тогда, в случае ее огласки, это могло повредить русским интересам на Севере.

Главным командиром экспедиции Адмиралтейств-коллегия назначила капитана 1-го ранга Василия Яковлевича Чичагова (1726—1809), человека справедливого, осторожного и, безусловно, сведущего в морском деле. Помощниками ему были определены капитан 2-го ранга Никифор Панов и капитан-лейтенант Василий Бабаев. Их помощниками являлись лейтенанты Петр Бурноволок, Федор Озеров и Петр Поярков.

В делах Адмиралтейств-коллегии сохранился аттестационный список участников экспедиции Чичагова, в котором имеются характеристики многих ведущих командиров и их подчиненных³. В далекий и необычный арктический рейс коллегия назначила лучших русских морских офицеров.

Капитану 2-го ранга Бабаеву в год назначения в экспедицию исполнилось 39 лет, из которых 20 лет он провел во флоте. Он неоднократно ходил по Баренцову морю, в том числе из Ревеля в Архангельск на пинке

¹ А. Соколов. Ук. соч., стр. XXV—XXVI.

² К западно-северному мысу Северной Америки, по терминологии Ломоносова.

³ ЦГАВМФ, 212, д. 476.

«Лапоминк» под командованием Дмитрия Овцына; в 1756 году на 84-пушечном фрегате под командованием Дмитрия Лаптева он посетил Готланд. Лейтенант Бурноволокос служил во флоте 15 лет; ему было 33 года. Он также не раз совершал морские переходы из Архангельска в Кронштадт и обратно. Лейтенант Поярков служил во флоте 11 лет. Летом 1756 года он ходил на пинке «Кола» из Кронштадта в Архангельск, затем еще дважды плавал в арктических водах. Такой же тщательный отбор был произведен среди унтер-офицеров, особенно среди штурманов и подштурманов. Любопытно заметить, что весь офицерский состав был подобран из людей не старше 39 лет.

Сначала предполагалось, что Чичагов выйдет в море в 1764 году, но организация экспедиции затянулась, и выход был отложен на год.

Для доставки на Шпицберген изб. амбара, бани, части продовольствия и зимовщиков Архангельская контора над портом летом 1764 года отправила шесть судов под командованием лейтенанта Михаила Немтинова. В состав флотилии вошли флагманский пинк «Слон» и арендованные у архангельских купцов гукоры «Св. Иоанн», «Св. Дионисий», «Св. Николай», «Св. Наталия» и «Св. Михаил».

Немтинов на пинке «Слон» вышел в море 4 июля¹; 5 августа он прибыл на Шпицберген². 6-го числа к Клокбаю подошли гукоры, за исключением «Св. Дионисия», возвратившегося из-за течи в Архангельск. Остальные суда тоже имели течь, но не столь значительную, как «Св. Дионисий».

На разведку фарватера в Клокбае Немтинов выслал лейтенантов Шипунова и Рындина, которые нашли лишь очень узкий и притом мелкий проход глубиной при полной воде 12 футов. Бухта еще была скована льдом. В одной из внутренних бухт Рындина и Шипунов встретили судно промышленника Михаила Амосова, который показал им более удобное место стоянки, так называемый Зюйдов залив, защищенный от северо-западных ветров высокими горами³. В Зюйдовом заливе имела речка, откуда можно было брать пресную воду. 7 августа началась выгрузка провианта и строительных материалов, 16-го работы были окончены. 22 августа флотилия вышла в обратный путь и 22 сентября прибыла в Архангельск. На Шпицбергене были оставлены 11 человек во главе с лейтенантом Моисеем Рындиным⁴.

Плавание Немтинова было глубокой разведкой перед большим морским походом. Разведка вполне удалась благодаря смелости и способности командира и экипажа и имела большое значение для дальнейшего развертывания экспедиции. Немтинов не только основал на Шпицбергене базу, но и составил отличную карту Клокбая с указанием фарватера и места зимовки, произвел некоторые наблюдения надо льдами и пр.⁵

Льды встретились Немтинову от острова Медвежьего до Клокбайского залива «по близости Земли»; дальше к северу они не были замечены. Таким образом, Немтинов подтвердил мнение Ломоносова и свидетельство поморов о том, что у западных берегов Шпицбергена летом

¹ В. А. Перевалов приводит неверную дату — 17 июля (ук. соч., стр. 320).

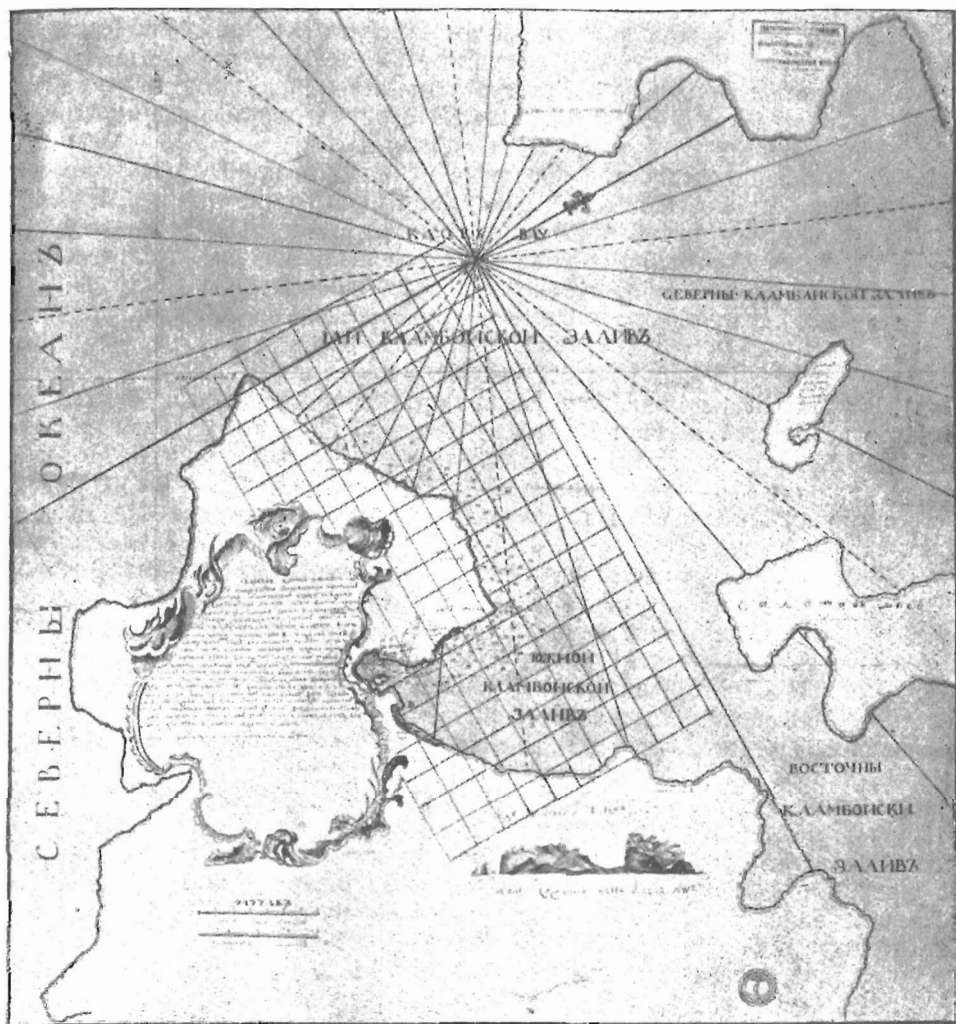
² Описание походов Немтинова дано по корабельным журналам, в частности по журналу пинка «Слон» (ЦГАВМФ, ф. графа Чернышева, д. 408, лл. 7—26).

³ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 469. Секретарский протокол плавания судов под командованием Немтинова летом 1764 года.

⁴ Там же, лл. 74 об—75. Подробный рапорт Немтинова о походе летом 1764 года.

⁵ Два варианта составленной Немтиновым карты залива Клокбай хранятся в ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1319 и 1330. Карты имеют размеры 1,5×0,75 метра и 1×0,5 метра; обе карты выполнены в красках.

держится чистая вода. О характере льда Немтинов писал: «лед имеет толщину в воде сажень 20 и более, а вершины его в сажень. А более бывает льду гладкого и большого. А вода как в море, [так] и в губе, соленая; лед в воде солоноват. А сверх воды лед немного пресен...». На всем протяжении пути флотилия шла в густом тумане, «но токмо,— замечает Немтинов,— от оных воздушхов в малое время к людям отягощения к болезням никакого не было».



1764 год. Карта Клокбайского залива (Шпицберген), составленная по описи лейтенанта М. Немтинова на пинке «Слон»

В орнаментированной рамке следующая легенда: «Плоская карта на часть острова Спизьбергена, находящегося в Северном океане с показанием входа в южную Кламбойскую заливу описи флота лейтенанта Немтинова на пинке «Слоне» 1764-ом году сочинена по имеющемуся при нем компасу Промер глубин и береговая опись от литеры «А» до южного конца виденной горы «В» положены с их меры, самой же вход Кламбойской заливы и видимые мысы означены с пеленгов. Между теми мысами берега положены с галанской плоской карты, по которой чрез океан до показанного Спизьбергена имели плавание. Возвышение воды в том месте, где построили избы, амбар и бани, бывает до 5 фут. Прикладных 1 ч. 28 м и для поверения компаса меридианальной лентой за высотой гор и пасморных дней сделать было невозможно. Весь оной берег весьма крутогор и на верхах их снег. При входе во оной залив никаких опасностей не имеетца, а имеется только от Иннова мыса по всему берегу к ZO клипы в расстоянии от берега не далее 2-х миль. С подлинной карты уменьшена при Адмиралтейской коллегии» Справа на о-ве след. надпись: «На сем острове зимуют русские промышленники с ладьями» ГУ ВМС, Архив древних актов, № 1330.

В бухте Клокбай путешественники видели множество чаек, диких уток и гусей, встречали моржей, тюленей, морских зайцев, песцов, медведей, а в районе Остовой губы — немалое число оленей, из которых одного застрелили. Заметили они также, что среди ясного дня «вдруг на горах сделается густой туман и с мокротой и холоднее бывает»¹.

По показаниям Немтинова Клокбай был в то время обжитым русским становищем, куда часто заходили промысловые суда.

Строительство судов и набор кормщиков

В июне 1764 года Адмиралтейств-коллегия приняла решение о постройке в Архангельске к 1 сентября трех кораблей длиной от 72 до 90 футов. Суда выстроили

на месяц раньше срока — к 1 августа и назвали именами их командиров — «Чичагов», «Панов», «Бабаев». В отличие от обычных они имели двойную обшивку.

Тогда же архангельское портовое начальство приступило к набору опытных кормщиков, бывавших ранее на Шпицбергене и Новой Земле². На флагманский корабль были определены кормщики Алексей Агапонов, Яков Варавин, Тимофей Бараков и 12 промышленников. Остальных мореходов передали в распоряжение Панова и Бабаева.

Любопытно отметить, что список груманланов, подлежавших приглашению на морскую службу, был прислан в Архангельск из Адмиралтейств-коллегии (одним из составителей его, бесспорно, являлся Ломоносов). В этом списке значились имена мореходов, опрошенных Российских флотов комиссией, — Иван Мокалев, Хрисанф Инков и др., многих из которых Контора над портом разыскать не смогла³. Например, Мокалев еще в феврале 1764 года отправился на Зимнюю сторону Терского берега для весновального нерпичьего промысла, Иван Назаров ушел на рыбный промысел к Канину Носу, Хрисанф Инков на судне Ивана Мелехова летом 1763 года отбыл на Новую Землю и к следующему лету не вернулся⁴. Среди груманланов Ломоносов не забыл упомянуть имена своих земляков — крестьян из Сметанкиной деревни Прокопия Сметанина и Якова Пинежских⁵.

В подготовке экспедиции М. В. Ломоносов принимал самое непосредственное и горячее участие. Его изобретательскому таланту экспедиция обязана лучшими и новейшими астрономическими приборами. Не в пример прошлым полярным экспедициям Чичагову выдали на каждое судно грегорианские трубы, две подзорные трубы, гадлеев квадрант, барометр, термометр, термометр для воды, наклонительную магнитную стрелку, секундные часы⁶. Командиры получили астрономические таблицы, карты и выписки из корабельных журналов Великой Северной экспедиции. Вице-адмирал А. И. Нагаев составил для экспедиции «Наставление» по астрономическим и геодезическим наблюдениям⁷.

Желая придать экспедиции научно-исследовательский характер, М. В. Ломоносов лично приступил к обучению штурманов⁸. Занятия

¹ «Примечания», приложенные к «Секретарскому протоколу» плавания судов под командованием Немтинова летом 1764 года (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 469).

² Там же, д. 741, л. 10 и 10 об.

³ Первоначально предполагалось послать в плавание Алексея Откупщикова, но он был очень стар. Предполагалось также взять прибывшего летом 1764 года со Шпицбергена кормщика Аверкия Филиппова, но он в то время отлучился из Архангельска.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 741, лл. 53—55.

⁵ Там же, лл. 36—37.

⁶ См. А. Соколов. Ук. соч., стр. XVIII.

⁷ Об этом подробнее см. у В. А. Перевалова (ук. соч., стр. 321—341).

⁸ Вначале штурманов хотели выпустить из Гамбурга, но «за поздним временем» отказались от этой затеи (см. ЦГАВМФ, ф. 212, д. 468, л. 174).

происходили на его квартире. Через несколько месяцев, получив достаточные знания, штурманы и штурманские ученики выехали на лошадях в Колу, куда в марте 1765 года Чичагов привел свои корабли. Со штурманами Адмиралтейств-коллегия переслала главному командиру «Примерную инструкцию», подарки для офицеров и астрономические пособия.

«Примерная инструкция» великим ученым незадолго до смерти, М. В. Ломоносова является по существу развернутой программой исследования полярных морей.

Ломоносов ставил перед экспедицией задачу накопления разнообразных данных, которые «не только для истолкования природы ученому свету надобны, но и в самом сем мореплавании служить впредь могут». Моряки должны были производить метеорологические и астрономические наблюдения, измерять глубины, брать пробы воды для последующего анализа в Петербурге, записывать склонение компаса, изучать животный мир, собирать образцы минералов и там, где окажутся люди, вести этнографические наблюдения: «описывать... вид, нравы, поступки, платье, жилище и пищу». Все эти данные должны были служить главной цели — «будущему мореплаванию». Иными словами, М. В. Ломоносов требовал широкого географического изучения морей.

Для обслуживания будущего мореплавания он выдвинул идею создания «Мореплавательской академии» по типу международных научных ассоциаций, опередив на 120 лет мысль об организации Международного полярного года. Обоснование принципа комплексных исследований полярных морей — неоценимая заслуга Ломоносова перед океанографией.

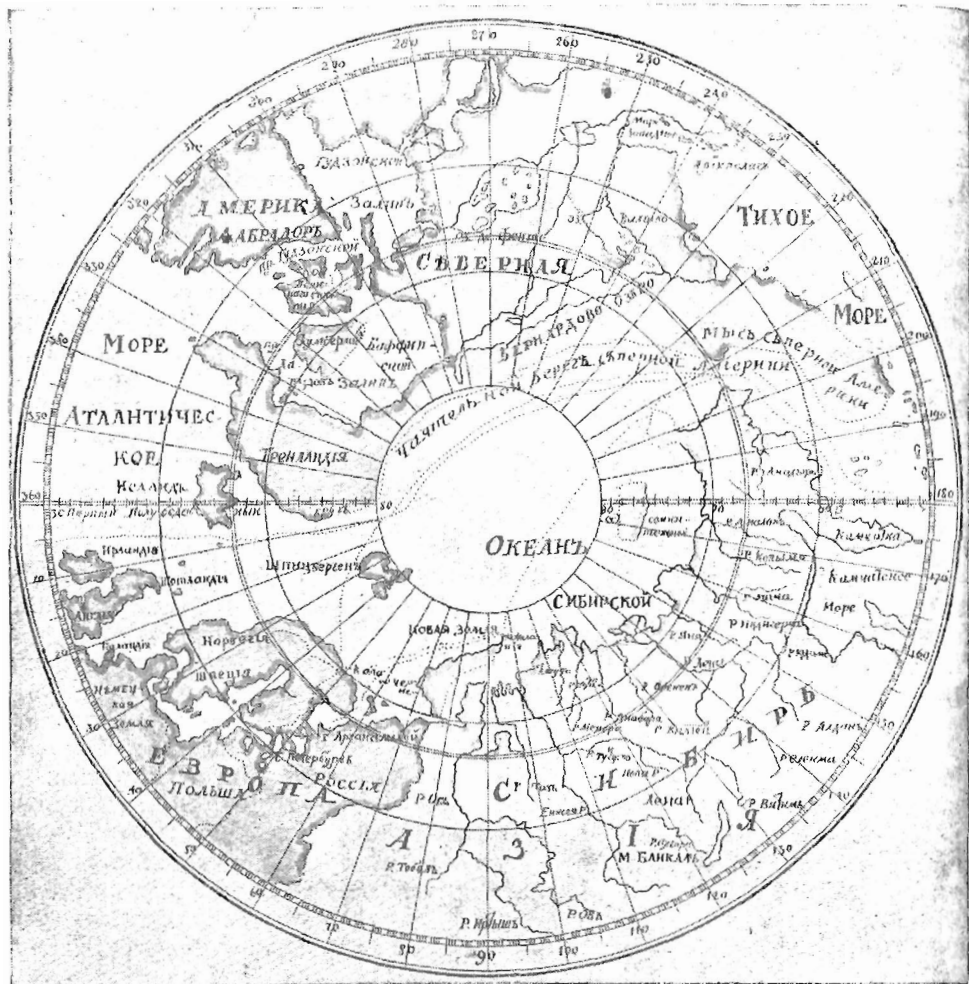
В «Примерной инструкции» содержался ряд ценных советов: Ломоносов рекомендовал офицерам вести корабельные журналы и астрономические наблюдения, даже когда все три судна пойдут вместе, с тем чтобы затем можно было, сверив их, установить правильность счисления. То же самое правило следовало соблюдать и в отношении измерения глубин моря. Давались подробные указания, как определить мелли, расстояние до берега и т. п.

«Из многих примет морского хода, — писал Ломоносов, — суть следующие внимания достойны:

1) Приливы и отливы, или течения моря, показывают в те стороны ход, по которым простираются. 2) Чрезвычайная их быстрота дает знать узкое место. 3) Когда румб морского течения переменится, значит в той стороне берег, от коего отвращается. 4) Течения приливов, несходные с течением луны, значат великие заливы... 5) Разная соленость морской воды прибавляясь показывает отдаление от берегов и льдов, убывая значит к ним приближение. Внезапно чувствительная воды пресность уверяет о близости устья великой реки. 6) Приращение стужи — близкие льды, приращение теплоты близкие безснежные берега производят, а растворение воздуха постоянное есть знак пространного моря» и др.¹

Относительно маршрута экспедиции инструкция повторяет требование указа от 14 мая 1764 года — идти от Шпицбергена к Гренландии и оттуда «следовать в правую руку (на восток. — М. Б.) в виду одного берега, с мыса на мыс перенимаясь». В случае встречи «великих льдов» между Гренландией и Шпицбергеном автор «Инструкции» настаивал, чтобы «не оставлять надежды и без наивозможнейшего покушения в продолжении пути не возвращаться, но употреблять в пользу время и место. Временем пользоваться, ожидая случая, когда льды разойдутся,

¹ М. В. Ломоносов, т. VI, стр. 524—525.



Карта Северного Ледовитого океана М. В. Ломоносова

Приложение к сочинению М. В. Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» (1763). На карте показаны два варианта маршрута экспедиции В. Я. Чичагова

ибо известно, что их с места на место переносят воды и ветры, летняя теплота и трение о землю и друг о дружку истребляет».

Ломоносов не ограничивал инициативу Чичагова в поисках Северо-восточного прохода, как это затем пыталась неверно истолковать Адмиралтейств-коллегия, но со своей стороны он намечал, что этот проход надлежало искать «от Гренландских берегов к западно-северному концу шпицбергенскому»¹. Будучи решительным противником Северо-западного прохода, Ломоносов в § 12 «Инструкции» предостерегал мореплавателей от случайного захода в проливы Канадского архипелага и в Баффиново море, что, по его мнению, было делом опасным и безнадежным. Инструкция предусматривала, что в одно лето экспедиция может не достичь намеченной цели. В таком случае надлежало идти назад, в Архангельск.

Заслуживает быть отмеченным указание инструкции на возможную встречу Чичагова с экспедицией Левашова—Креницына. «Когда случится

¹ М. В. Ломоносов, т. VI, стр. 526.

сойтись, — писал Ломоносов, — с отправленными навстречу с Камчатки судами, тогда, смотря по обстоятельствам, должны: 1) снабдить друг друга избытками, в чем у них недостаток, 2) показать и сообщить друг другу своих путешествий журналы, 3) взять друг у друга по два или по три человека на смену так, чтоб с Камчатки отъехавшие пришли в Колу обратным на кораблях путем и в Санкт-Петербург, а со здешней стороны пошедшие достигли бы в Камчатку и оттуда Сибирю в Россию»¹.

Как видно из «Примерной инструкции», Ломоносов решил воспользоваться услугами правительственной экспедиции, уже направленной на Тихий океан. В эти же годы в Беринговом море работала экспедиция лейтенанта Синдта, но о ней, очевидно, Ломоносов не имел сведений².

Результатов экспедиции Чичагова М. В. Ломоносов уже не узнал: 15 апреля 1765 года, незадолго до выхода кораблей в море, он скончался.

В Коле, куда продолжали прибывать люди и продовольствие, с ранней весны 1765 года все было готово для похода. На тихих водах залива мерно покачивались три военных корабля. На них суетились люди, ожидавшие сигнала, чтобы выйти в опасный и необычный полярный рейс.

Наконец, 9 мая Чичагов отдал приказ сняться с якоря и на своем корабле с командой в 76 человек вышел в море. За ним следовали «Панов» и «Бабаев» (на этих судах было по 51 человеку команды)³.

16 мая, подгоняемые попутным ветром, корабли достигли острова Медвежьего, где задержались до 25-го из-за северных ветров, препят-

¹ М. В. Ломоносов, т. VI, стр. 533. Текст «Инструкции» явился предметом специального исследования В. А. Перевалова. Нельзя, однако, согласиться с утверждением В. А. Перевалова о том, что Ломоносов являлся инициатором и организатором не только экспедиции В. Я. Чичагова, но и Тихоокеанских экспедиций. Секретная экспедиция Креницына—Левашева, как указывалось выше, возникла по другим причинам. В связи со снаряжением экспедиции на Алеутские острова в «Наряде делам секретной экспедиции Камчатской капитана Креницына и Левашева» Адмиралтейств-коллегия отмечала, что по сенатскому указу 28 декабря 1753 года эта экспедиция, во главе которой в 60-е годы стоял сибирский губернатор Соймонов, продолжала деятельность Великой Северной экспедиции (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 452). Команда Креницына была укомплектована «из обретающихся в Томске и Охотске... морских и адмиралтейских служителей и судов», бывших в распоряжении Соймонова. Креницын имел совершенно четкую цель — идти к американским берегам по маршруту Беринга и Чирикова. В. Свирская справедливо пишет, что встреча Чичагова и Креницына, хотя экспедиции имели совершенно разные задачи, могла представиться вполне реальной и Ломоносову и Адмиралтейств-коллегии («Вопросы истории», 1950, № 10, стр. 105).

² Осенью 1764 года в Петербург прибыли первые известия о русских открытиях в Тихом и Ледовитом океанах. Этим открытиям М. В. Ломоносов посвятил «Прибавление второе» к инструкции Чичагову. Содержание этого важного документа еще раз подтверждает, что великий ученый, добиваясь осуществления высокоширотной экспедиции, главное внимание уделял разносторонней научно-исследовательской работе в морях Арктики, которой должно быть охвачено пространство от Архангельска до Камчатки и Алеутских островов. В «Прибавлении втором» Ломоносов особо рассмотрел плавание на острова Уникам и Алахшак, совершенное Степаном Готовым, передовщиком купцов Ильи Снигирева и Ивана Буренина. Это плавание Ломоносов поставил в связь с развиваемой им гипотезой свободного, более теплого моря в районе полюса.

Новые открытия, как видно из второй полярной карты Ломоносова, представлялись ему возможными на полпути от Шпицбергена на Камчатку. Внимательно следя за новейшими известиями о русских открытиях, Ломоносов делал все, чтобы немедленно извлечь из них пользу для экспедиции Чичагова. Об этом свидетельствует его письмо графу Чернышеву от 22 октября 1764 года, в котором он, сообщая последнему об открытии Медвежьих островов сержантом Андреевым, просил, чтобы это известие было немедленно послано Чичагову курьером.

Ломоносов выдвинул также предложение о том, чтобы отправлять в Сибирь специальных курьеров, дабы немедленно сообщать все новейшие сведения об открытиях.

³ Поход Чичагова 1765 года описывается по материалам дела 408, из фонда графа Чернышева, лл. 155—159.

ствовавших плаванию. 5 июня к западу от Клокбая под 77°51' с. ш. корабли были остановлены во льдах, среди которых, как пишет Чичагов, они почти сутки «находились в немалой опасности». На этой широте экспедиция встретила два английских и три гамбургских китобойных судна. 16 июня флотилия подошла к Клокбаю и легла в дрейф. На следующий день к Чичагову прибыл лейтенант Рындин с докладом о состоянии зимовки.

6 июля, после небольшого отдыха, погрузив продовольствие, экспедиция отправилась дальше. Море было чисто, дул благоприятный ветер. Но уже 11 и 12 июля суда снова попали во льды. 13 июля Чичагов в тумане потерял из вида два других корабля, которые были обнаружены только после усиленной пушечной стрельбы.

20 июля экспедиция определила себя под 79°13' с. ш. В эти дни, чтобы проложить путь к Гренландии, кораблям приходилось часто менять курс, лавируя во льдах.

23 июля, находясь к северу от северной оконечности Шпицбергена, корабли достигли предельной широты — 80°26'. Затем через день из-за тяжелых льдов они вынуждены были стойти к югу, все время следуя вдоль кромки сплоченного льда. 29 июля на широте 78°09' с. ш. было решено возвращаться в Архангельск, так как «во время плавания как Гренландского берега, так и проходу сквозь льды не усмотрели и потому заключили, что прохода нет».

30 июля флотилия находилась на параллели Клокбая, но на базу не зашла. Видимо, Чичагов считал положение зимовщиков не внушающим опасения и надеялся посетить зимовку в следующую навигацию 1766 года. Это была ошибка, повлекшая за собой человеческие жертвы.

6 августа корабли прошли мимо острова Кильдин, а 20-го, окончив свой первый дальний арктический поход, бросили якоря на архангельском рейде.

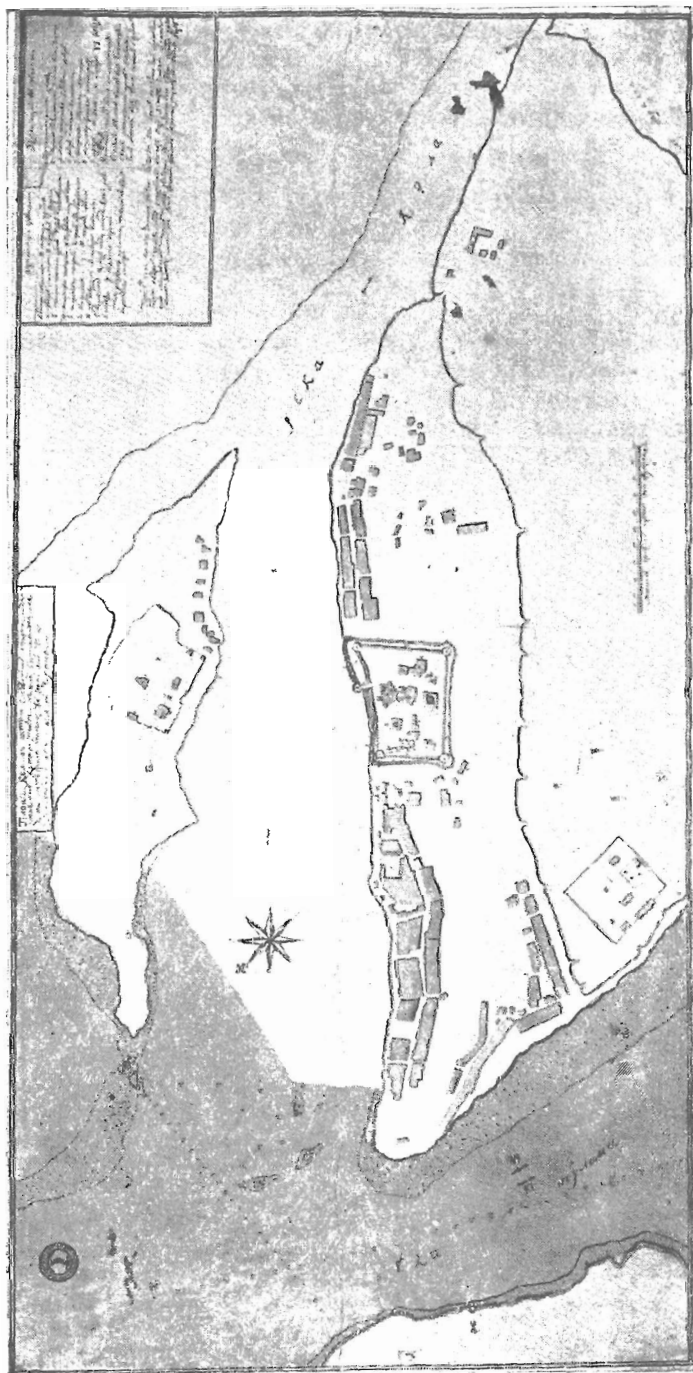
Предполагая продолжать плавание следующим летом, Чичагов отослал с Бабаевым все три судна в Колу, куда они пришли 8 ноября. Здесь суда были разоружены, а команды размещены на зимовку в Кольском остроге. Сопровождавший их бот № 1 вблизи Кольского полуострова, на выходе из Горла Белого моря, потерпел крушение, а бот № 2, нагруженный провиантом, прибыл в Екатерининскую гавань только 3 марта.

23 декабря 1765 года Чичагов переслал в Петербург итоговый рапорт, судовые журналы и меркаторские карты с маршрутами похода от Нордкапа до конца плавания¹.

В первом рапорте об окончании плавания, который Адмиралтейств-коллегия получила 1 сентября 1765 года, Чичагов объяснял свою неудачу тем, что, встретив сплоченные льды и не обнаружив прохода к Гренландии, он решил идти обратно, «не ожидая позднего времени, ибо в рассуждении тамошних мест, всегдашних туманов, снегов и непрестанной стужи, к тому ж и время приближалось к августу, в которое более спокойных погод ожидать надлежит, через что можно притти в бессилие и подвергнуть себя крайнему бедствию без всякой пользы, не имея уже надежды, за препятствием льдов к дальнейшему предприятию, а пользуясь случившимися тогда нордовыми ветрами».

На основе личных наблюдений и мнения своих спутников Чичагов сделал вывод: «И по всем видимым нами обстоятельствам северный поход, за непреодолимым препятствием ото льдов, невозможен».

¹ Карты экспедиции В. Я. Чичагова находятся в ГУ ВМС, Архив древних карт. № 2984, 1321, 1322, 1323. Маршруты на них показаны красной тушью. Копии плоских карт плаваний «Чичагова» «Панова» и «Бабаева» хранятся в ЦГАДА, ф. карты Архангельской губернии.



1767 год. План Кольского острога по описи капитана Бабаева

Сверху в середине карты легенда: «План Кольского острога с казенным и партикулярным строением, которой по описи сочинен бытною в Коле флота капитана Бабаева 1766 года, а снят 767 года. Копирован при коллежской чертежной». ГУ ВМС. Архив древних карт, № 1144.

Такой вывод для Адмиралтейств-коллегии был несколько неожиданным и дал пищу для всяких подозрений.

12 сентября 1765 года Коллегия, после сличения первого рапорта с инструкцией, определила, что плавание экспедиции происходило в нарушение наставлений. Коллегия нашла, что Чичагов напрасно следовал из Клокбая прямо к северу до 80° с. ш., тогда как ему предписывалось идти лишь на 2° к северу, а затем держать курс к западу, чтобы своевременно достигнуть Гренландии. Чичагов несправедливо был обвинен в том, что он не проявил терпения. По мнению Коллегии, ему следовало дольше оставаться в море¹.

Для личных объяснений Чичагова вызвали в Петербург, но еще до его приезда Адмиралтейств-коллегия вынесла решение о продолжении под его командованием поисков Северо-восточного морского прохода².

О мотивах этого решения писал В. Я. Чичагову вице-президент Коллегии граф И. Г. Чернышев, который, проявляя беспокойство за честь русского морского флага, отмечал, что трудно будет убедить «в неодолимости сего прохода не только Европу, но и самих себя». Чернышев сетовал на то, что Чичагов и весь личный состав экспедиции даже не попытались «изыскать какой-нибудь способ прикрыть падающий на российских мореплавателей стыд о малотерпеливости их бытия в неизвестных водах». По мнению Чернышева, всего лучше было бы остаться на зимовку в Клокбае. В конце письма, в назидание Чичагову, Чернышев привел народную пословицу: «синица море зажигала, море не зажгла, а славы много наделала»³.

Сын В. Я. Чичагова — П. В. Чичагов, разъясняя создавшуюся обстановку, писал: «Таким образом, граф Чернышев с уязвленным самолюбием дошел до того, что требовал, чтобы мой отец снова покинул Архангельск и зимовал с эскадрою на Шпицбергене. При совершенном непонимании дела, Коллегия, желавшая управлять экспедицией и быть разумнее и опытнее, даже при том условии, когда почти все члены ее далее Ревеля по морю не ездили, обвиняла моего отца в трусости, боязливости, в нетерпении, а поэтому предлагала ему опровергнуть подозрения зимовкою на ледяных скалах, вместе с белыми медведями. По мнению Коллегии, не было препятствующих обстоятельств для зимовки на Шпицбергене, вот до чего она дошла со своим необразованием и недоверчивостью»⁴.

В то время, когда Чичагов вел дебаты с членами Коллегии, положение зимовщиков на Шпицбергене во главе с унтер-лейтенантом Моисеем Трофимовичем Рындиным становилось трагическим.

Еще в июле 1765 года капитан Петр Чаплин, принимавший активное участие в снаряжении экспедиции как главный командир Архангельского порта, выслал в Клокбай для смены зимовщиков пинк «Лапоминк» под командой Михаила Немтинова, но тот, встретив густые льды у Шпицбергена, 15 августа с согласия всего экипажа вернулся назад.

Осенью 1765 года Клокбай посетило промысловое судно двинянина Василия Абрамова Меньшикова, с которым Рындин послал через Архангельск рапорт на имя Екатерины II о своем бедственном положении и просил о немедленной помощи. 1 августа Меньшиков на карбасе вышел

¹ См. А. Соколов. Ук. соч., стр. LIX.

² Там же.

³ Там же, стр. LXVIII.

⁴ Записки П. В. Чичагова, «Русская старина», 1886, стр. 40—41. 18 января 1766 года Адмиралтейств-коллегия вновь подтвердила решение о возобновлении экспедиции. На этот раз Коллегия предоставила Чичагову право предпринимать самостоятельные шаги и освободила его от ответственности за нарушение «инструкции покойного Ломоносова», в остальном оставленной в силе.



1765 год. Карта Шпицбергена, составленная капитаном Василием Чичаговым с указанием маршрута пла-
вания судов его экспедиций летом 1765 года

В верхнем левом углу легенда: «Карта морская плос-
кая, содержащая в себе остров Шпицберген с показанием
во оной чрез разные румбы плавания. Сочинена по правому
компасу.
Экспликация.
Назначенные линии значат путь чрез разные румбы
плавания, при них цифирные числа значат числа месяцев.

Черные линии значат путь к определенному предмету, кар-
миною начатой путь возвратной из показанных линий, не-
которые покрыты тушью — значат тогда туман, а другие
змейкою — значат дрейф. Синей краской значат люд, где
точками тут редкой, а где сплош тут густой и безпреры-
вной». Внизу собственноручная подпись: «Флота капитан
Василий Чичагов». ГУ ВМС, Архив древних карт, № 434

в море и, пробившись сквозь полосу льда, 13 сентября прибыл в Архангельск. Однако приказание Коллегии об отправке в Клокбай пинка «Лапоминк» осталось невыполненным, так как пинк был сильно поврежден. Поморы же, обычно плававшие на Грумант летом, выйти в море глухой осенью не согласились. Тогда, чтобы хоть как-то компенсировать Рындина за понесенные лишения, Коллегия произвела его в следующий чин. Но и она вынуждена была смириться с тем, что установить связь с зимовкой раньше весны 1766 года не удастся.

Весной 1766 года пинк «Лапоминк» вышел в Клокбай, куда прибыл 16 июля. Зимовщики находились в тяжелом состоянии, и несколько человек уже умерло от цынги. Разгадку того, как часть зимовщиков, оставшихся с небольшим запасом продуктов, все же сохранила свои силы, мы находим в экстракте журналов, веденных экспедицией Чичагова летом 1766 года. Как рассказал Чичагову Рындин, в Клокбае, верстах в 30 от изб. Рындина, зазимовали 12 промышленников из Даниловской пустыни. Кормщиком у них был Василий Бурков. Всю зиму промышленники занимались добычей моржей, медведей и оленей, которых употребляли в пищу. Часть своей добычи они великодушно приносили отряду Рындина.

Плавание Чичагова в 1766 году началось 19 мая и проходило до 10 сентября. Уже 24 июня «Чичагов», «Бабаев» и «Панов» подошли к Клокбаю, где запаслись свежей водой. 1 июля эскадра продолжала поход¹. Все дни стояла пасмурная погода со снегопадом и дул крепкий встречный ветер, в результате чего суда были снесены к югу до 76°31' с. ш. Эскадра получила возможность идти на север только 6 июля. 13 июля, продвигаясь параллельно западному берегу Шпицбергена, она встретила сначала редкий, а затем сплоченный лед. 16 июля корабли находились на 79°50' с. ш., у оконечности северного Шпицбергена. Брошенный здесь лот дна не достал. Пройдя еще немного к северу, экспедиция встретила во льдах 14 иностранных судов, которые, как отмечено в журнале, почти все «скрылись из виду, завидев нас». Случай был весьма подходящим, и Чичагов не хотел его упускать. Приблизившись к одному из судов (под голландским флагом), он спросил шкипера о дальнейшем пути на север, но тот заявил, что севернее этих широт и в Гренландии он никогда не бывал. На следующий день грянул мороз, снасти на судах обледенели. В 2 часа 30 минут, увидев впереди сквозь туман густой лед, Чичагов дал позади идущим судам сигнал повернуть назад. В 5 часов были замечены два трехмачтовых иностранных судна, а в 11 часов — еще три. Продолжалось дальнейшее медленное продвижение сквозь льды. У команды появилась надежда на близость гренландского берега.

«В двенадцатом часу, — пишет Чичагов, — прилетела к нам на судно береговая птичка, видом наподобие чижики. И уповательно, что она отлетела от берега в туман через лед и может быть, что от Гренландской стороны (потому что на Шпицбергене таких птичек видеть мне не случалось). И для того старались далее склоняться к западу и лавировали в видимую нами заливу с намерением, что не случится ли через лед увидеть землю». 16 числа корабли находились под 80°12' с. ш. при глубине 40 сажень; затем, пройдя упомянутый «залив», они достигли 80°30' с. ш.² Так сказано в журнале Чичагова и отмечено на «Меркаторской карте» Панова, причем в последней оговорено, что в обратном направлении судно пошло «от непроходимых северных льдов в 3 часа по полуночи 18 числа июля»³.

¹ Плавание 1766 года описано по экстракту из журналов чичаговской экспедиции 1766 года (ЦГАВМФ, ф. 212, д. 38).

² А. Соколов. Ук. соч., стр. XII.

³ ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1323.

В течение всего этого времени ветер и мороз не унимались. Сплошной лед простирался «от WZW через N и O до Z и затем далее». Таким образом, путь к северу был отрезан. Брошенный лот показывал глубину 110 саженей, грунт — камень с песком. Очутившись в столь сложных ледовых условиях, Чичагов, несмотря на туман, решил вести суда к юго-западу. Но и там было не лучше, всюду стоял сплошной лед. Поздно вечером 17 июля, когда суда находились под 80° с. ш., Чичагов позвал к себе в каюту Бабаева и Панова и вместе с ними принял решение о возвращении «за непреодолимым к намеренному пути от льдов препятствием»¹. Отсюда суда повернули в обратный путь.

30 июля Чичагов пришел в Клокбай, где встретился с Немтиновым, прибывшим сюда на пинке «Лапоминк» из Архангельска. До 7 августа экспедиция оставалась в Клокбае, где пополняла запасы пресной воды и занималась сортировкой провианта. Тем временем часть отряда измеряла высоту горы, прилегавшей к заливу, которая оказалась равной 316 шести-футовым саженям, «а сверх оной примечено, что всякой день отваливались от ледяных гор привеликие льдины».

Предполагал ли Чичагов, что ему снова придется направиться к Шпицбергену, неизвестно, но в Клокбае он оставил все постройки: три избы, амбар, баню, а также 30 саженей дров. 10 сентября эскадра «за крепкими и противными ветрами» пришла в Архангельск.

27 сентября 1766 года Адмиралтейств-коллегия рассматривала рапорт Чичагова о втором его плавании и приняла решение о ликвидации экспедиции. Вместе с тем Коллегия положительно оценила труды экспедиции и признала необходимым наградить ее участников².

Результаты экспедиции В. Я. Чичагова

Было бы совершенно неправильно оценивать результаты экспедиции Чичагова с точки зрения того, выполнила ли она основную задачу — нашла ли проход из Ледовитого океана в Тихий. В этом отношении походы Чичагова бесспорно неудачны. И дело совсем не в том, как это нередко изображают, что сам Чичагов не верил в возможность Северо-восточного прохода, чего на самом деле не было. При тогдашнем уровне кораблестроительной техники правильная идея высокоширотной экспедиции не могла быть реализована. Корабли Чичагова, хотя и обладали двойной обшивкой, но, будучи парусными, не могли сколько-нибудь успешно бороться со льдами. Нельзя не отметить, что и много позже даже мощный ледокол «Ермак» в том же районе не смог продвинуться намного дальше к северу, чем парусные суда В. Я. Чичагова.

Правильную оценку экспедиции Чичагова надо искать лишь в свете последовательного изучения Арктики, в данном случае центральной части Северного Ледовитого океана.

До Ломоносова и Чичагова в высокие широты ходили промышленники — китобои и звероловы. Их плавания не преследовали задач изучения северных вод; для многих из них эти воды стали вечной могилой. Ломоносов первым в мировой науке выдвинул, а Чичагов первым осуществил основанную на научном расчете и предвидении попытку проникнуть в центральную область Ледовитого океана. Ломоносов, как указывалось выше, поставил перед наукой важнейшую задачу всестороннего изучения полярных морей. Его труды об Арктике опередили время почти на два столетия.

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 38, л. 21 об.

² По представлению Чичагова, всем офицерам и рядовым был выдан годовой оклад жалованья. Денежными наградами удостоены 134 участника похода. Награды получили также участвовавшие в экспедиции поморы.

Экспедиция Чичагова собрала большой материал о природе Гренландского моря и подтвердила открытый Ломоносовым закон большого дрейфа, т. е. движения льдов Ледовитого океана с востока на запад, впоследствии доказанного многочисленными дрейфами судов и буев.

Во время плаваний в Гренландском море экспедиция Чичагова производила метеорологические наблюдения и таким образом впервые доставила ценные сведения о погоде высоких широт. Интересны метеорологические наблюдения во время зимовки экспедиции в Коле, которые вел штурман Алексей Ломов¹. Наблюдения экспедиции над льдами, туманами, измерения глубин, исследования морских грунтов показывают, что участники экспедиции с честью справились с возложенными на них задачами.

Во время снаряжения экспедиции был собран большой исторический материал о Шпицбергене и русских грумманланах. Опросы поморов в связи с проектом Ломоносова раскрыли яркую картину русского народного мореплавания.

При устройстве на Шпицбергене базы экспедиции русские моряки обследовали удобные якорные стоянки и бухты и нанесли их на карты.

Заслуги участников первой русской высокоширотной экспедиции тем более значительны, что они способствовали проникновению человека в высокие широты Арктики и облегчили изучение этих районов для последующих поколений исследователей.

Что касается влияния экспедиции Чичагова на дальнейшее решение проблемы Северного морского пути, то оно сказалось скорее отрицательно; неудача в этом смысле двух крупнейших русских экспедиций XVIII века — Великой Северной и высокоширотной экспедиции Чичагова убедили морские круги России в беспечности поисков сквозного Северо-восточного морского прохода.

Великая Северная экспедиция своими работами показала, что при современном ей уровне науки и техники попытки пройти с запада на восток, придерживаясь сибирского берега, бессмысленны. Экспедиция Чичагова доказала невозможность плавания к северу от Шпицбергена и Гренландии через Центральный полярный бассейн. Идея Ломоносова о плавании от северной оконечности Новой Земли в направлении Чукотского Носа была подвергнута критике самим автором, хотя в последующие годы Адмиралтейств-коллегия в связи с организацией плавания Розмыслова снова заинтересовалась этим направлением.

Итоги двух больших экспедиций XVIII века предопределили отрицательное отношение русского правительства к поискам Северо-восточного прохода на казенные средства в течение свыше ста лет. В то же время русское правительство всячески поощряло попытки торговой буржуазии снаряжать арктические экспедиции. Но только теперь, после Великой Северной экспедиции и высокоширотной экспедиции Чичагова, оно решительно отказывало всем таким предпринимателям в казенных субсидиях, предлагая им вести все дело на свой счет.

Проект отыскания Северо-восточного прохода купца Гомма

Среди частных проектов отыскания Северо-восточного морского прохода того времени следует отметить проект английского купца Вильяма Гомма. В 1760 году по сенатскому указу этому купцу был передан на 30 лет лесной промысел Онежского края, ранее принадлежавший графу П. И. Шувалову. Гомм обязался присылать на Онегу ежегодно 20 кораблей для вывоза за границу в определенном количестве бревен,

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 472, л. 25.

брусьев, досок и прочих пиломатериалов. На Онеге и в Архангельске он построил пильные мельницы и судоверфи. Сначала дело шло сносно. Но к концу 60-х годов Гомм обанкротился, так как не смог выдержать конкуренции со своими коллегами из Западной Европы. Еще до объявления банкротства Гомм через Шуваловых втерся в доверие к царскому двору и, взявшись доставить из-за границы серебряных ефимков на 2 миллиона рублей, растратил их¹. Дело приняло скандальный характер, и, чтобы как-нибудь замять его, Комиссия о коммерции с разрешения Екатерины II вынесла постановление о лишении Гомма наследственных прав на лесную монополию и приставила к нему опекунов из русских. Гоммовская компания просуществовала до 1779 года, а затем была закрыта.

Как раз в период наибольших затруднений в 70-е годы Гомм представил Екатерине II через ее секретаря Теплова новый проект поисков Северо-восточного морского прохода. самого проекта нам обнаружить не удалось, но сохранилось второе письмо Гомма Екатерине II (1772 г.), в котором упоминается о проекте. Гомм писал, что год тому назад (в 1771 г.) он представил императрице «некоторые бумаги, которые преподавали средства умножить силу и богатство империи в.в. присваиванием знатной части торгу в Восточную Индию, которое кажется натура определила установить между империей в.в. в Европе и Азии через свободное мореплавание к норд-осту под полюсом арктическим. И я имел счастье услышать, что в.в. те мои мысли явились угодны». Ожидая царского решения, Гомм не прекратил своих домогательств. В результате «дальнейших исследований» Гомм пришел к выводу, что первым делом следует «отворить коммуникацию между Белым морем и Камчаткою». Для плавания в Арктике он подобрал нужного человека, искушенного в морском деле, с которым уже закончил контракт. Гомм просил императрицу об ответе не позже навигации 1773, года, так как предполагал отправить экспедицию немедленно.

Из контракта видно, что Гомм намеревался послать корабли вдоль северных сибирских берегов между 82 и 84° с. ш. или между 84° и полюсом, считая, что в районе полюса имеется свободное море. Это говорит о знакомстве Гомма с трудами Ломоносова. Гомм предлагал предоставить себя в полное распоряжение Сената и даже брался снарядить для экспедиции 200-ластовое судно на свои средства. От торговли с Камчаткой он ожидал больших прибылей, которыми рассчитывал покрыть свои долги перед государством. Кроме того, он ходатайствовал об отпуске 35 000 рублей казенных денег². Как видно из записи об исполнении, письмо Гомма было немедленно доложено Екатерине II в Царском селе 21 августа 1772 года. Екатерина II приказала объявить Гомму, что она «в дело сие вступать не изволит, а в Архангельском городе и в Камчатке положено по 10 000 рублей тому, кто из города в Камчатку, а из Камчатки в город морем дойдет». Решение Екатерины II было принято с учетом того, что Гомм оказался несостоятельным человеком, к тому же склонным ко всякого рода фантазиям, как об этом писала Комиссия о коммерции. Тем не менее из этого решения хорошо видно благожелательное отношение правительства Екатерины II к вопросам развития арктического мореплавания между Архангельском и Камчаткой.

¹ ЦГИАЛ, ф. 3., оп. 1, д. 836.

² Там же, ф. 4, оп. 1, д. 894, лл. 4—9 об.



ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ НА ЕВРОПЕЙСКОМ И ЗАПАДНО-СИБИРСКОМ СЕВЕРЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII ВЕКА

Во второй половине XVIII века в связи с развитием буржуазных отношений усилился интерес к географическому изучению северных районов.

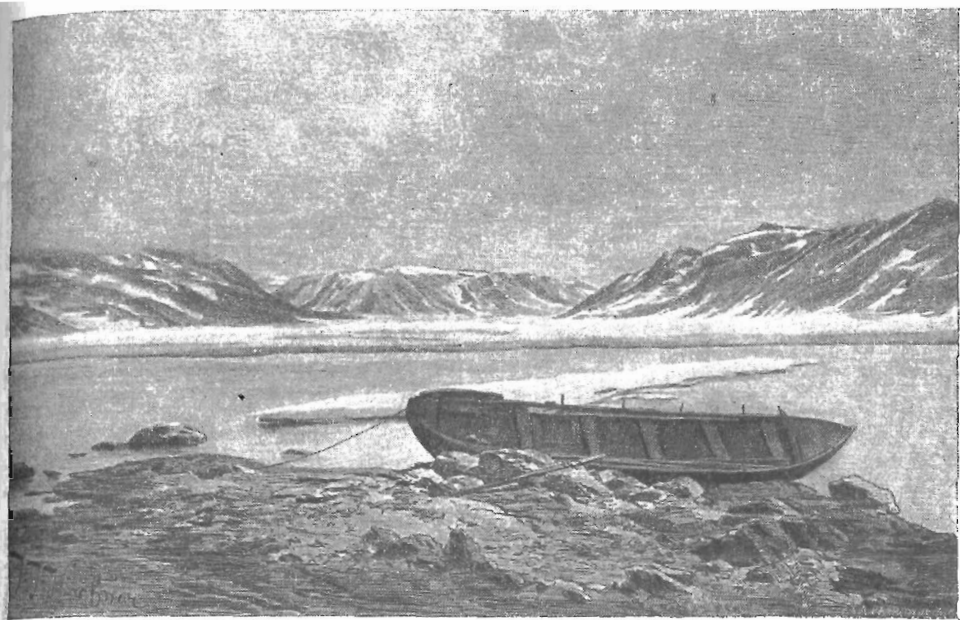
Среди этих территорий особенное внимание привлекала к себе Новая Земля, у берегов которой поморы издавна занимались зверобойным промыслом. В 60-е годы многие предприниматели и казна пытались освоить природные богатства этих арктических островов. Исследования Новой земли вошли составной частью в общий план географического изучения Севера России.

Обсуждение вопроса о проливе Маточкин Шар в связи с донесением Чиракина

Поморский промысел на Новой Земле производился на средства состоятельных купцов Поморья. Во время одного из плаваний на Новую Землю кормщик, крестьянин Шуерецкой волости вотчины Соловецкого монастыря Яков Чиракин

обнаружил пролив Маточкин Шар, по которому летом 1766 года прошел на карбасе вплоть до Карского моря и обратно.

Чиракин не был новичком в полярных плаваниях. На судне крупного архангельского торговца Антона Бармина он плывал на Новую Землю в течение девяти лет. 9 сентября 1767 года Чиракин явился к прокурору Нарышкину, замещавшему губернатора Головцына, отбывшего в Москву, и рассказал ему о своем открытии. Последний, придав сообщению Чиракина большое значение, направил морехода в Кантору над портом, где его дополнительно опросили. Чиракин передал Канторе собственноручный «Экстракт о местонахождении пресной воды и леса» на Новой Земле и план пролива. По приказанию Канторы штурман Розмыслов произвел сверку представленного плана с географической генеральной ландкартой и установил, что последняя охватывает только пространство между Семью Островами и Гусиным Носом Новой Земли, лежащим под 73°45' с. ш. По более северным районам «по ландкарте земли никакой



Вид на Маточкин Шар на Новой Земле
Из книги «Живописная Россия», т. I, ч. I, М., 1881

видеть невозможно»¹. Как явствует из дальнейшего хода дела, Контора над портом внимательно изучала план Чиракина и дважды сверяла его с Генеральной ландкартой, но «всякий раз он оказался несходен».

Не будучи в состоянии решить вопрос самостоятельно, Контора переслала все материалы Адмиралтейств-коллегии, на заседании которой 16 ноября 1767 года «слушали план Чиракина» и вынесли постановление о пересылке его на хранение в Коллежскую чертежную (его принял учитель Красильников)².

27 ноября Коллегия запросила канцелярию Морского шляхетского кадетского корпуса о том, не было ли раньше случая описи Новой Земли, Белого и Карского морей. На это через день был получен исчерпывающий ответ: в архиве корпусной канцелярии сведений о подобных описях не имелось.

Желая до конца выяснить состояние современных знаний о Новой Земле, в частности уточнить ее местоположение, Коллегия направила приказание Архангельской конторе над портом составить справку о всех известных ей описаниях этого района. 11 декабря Контора донесла, что в ее архиве хранятся лишь журнал и копия карты лейтенанта Сухотина, снявшего берег северного моря летом 1736 года. Таким образом, от официальных инстанций Коллегия не получила по существу никаких новых сведений.

Коллегия предприняла еще одно усилие: приказала учителю Красильникову, «чтобы он подписал по своим картам, есть ли через Новую Землю пролив в Карское море и если есть, то по какой карте»³. Через день последовал положительный ответ. «По Генеральной карте,— писал

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768), лл. 18—27. Дело об обнаруженном на Новой Земле проливе в Карском море.

² Там же, л. 20 об.

³ Там же, л. 24.

Красильников, — учиненной в ведомости вице-адмирала Нагаева, с которой имеется в канцелярии Адмиралтейств-коллегии копия, оной малый пролив, называемый «Маточкин Шар», простирается от западного берега до восточного сквозь Новую Землю к Карскому морю, по разности долгот градусов на 8. А с чего тот весь пролив и восточной Новой Земли берег с северным ее мысом положены, таких карт при чертежной палате не находится».

После ответа Красильникова Адмиралтейств-коллегия убедилась, что сообщение Чиракина правдоподобно и что Маточкин Шар был известен еще раньше. Действительно, этот пролив русские поморы открыли в XVI веке, во время плаваний в Мангазею. С тех пор он наносился на русские и иностранные карты.

Не входя в существо вопроса, насколько верно положен пролив на Генеральной карте 1746 года и плане Чиракина, Коллегия 18 января 1768 года вынесла решение: «Помянутый рапорт Архангельской (конторы над портом. — М. Б.) приобщить к наряду, а предписанной Конторе дать знать, которое куда следует иметь сообщить. И о том учинить обстоятельный протокол». 28 февраля 1768 года Коллегия в обычном порядке уведомила архангельские власти об обнаруженном на Генеральной карте 1746 года проливе Маточкин Шар¹. Повидимому, этим Коллегия предполагала окончить дело.

Но сообщение Чиракина неожиданно заинтересовало архангельского губернатора Егора Головцына. 11 апреля 1768 года Головцын направил на имя Екатерины II доклад, к которому были приложены копии карты и показаний Чиракина. В своем докладе он предлагал снарядить полярную экспедицию, которая бы произвела подробную опись Маточкина Шара и попыталась обнаружить морской путь к реке Оби. Чтобы не вводить казну в большие расходы, Головцын предлагал отправить смешанную экспедицию: штурмана, подштурмана, матросов, продовольствие, оборудование и вооружение должно было предоставить морское ведомство, а судно, его оснащение, кормщика и работников — купец Бармин. Предварительно Головцын договорился с Барминым об отправке его судна на Новую Землю наступающим летом². 16 мая 1768 года доклад Головцына был одобрен Екатериной II.

**Организация экспедиции
на Новую Землю
Ф. Ф. Розмыслова
и инструкция Головцына**

Не сомневаясь в принятии его проекта, еще до получения указа Головцын приступил к снаряжению Новоземельской экспедиции³. Архангельская контора над портом выделила в его распоряжение штурмана Федора Розмыслова, подштурмана Губина и двух матросов, а купец Бармин — шкипера Якова Чиракина и девять работников. Начальником экспедиции был назначен

¹ ЦГАВМФ, ф. 212, д. 2 (1768 г.), лл. 26—27.

² См. Н. Чулков. Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768—1769 гг., Архангельск, 1898, стр. 87. Материалы о подготовке экспедиции Розмыслова заимствованы из этой книги.

³ Наиболее полные сведения о Новоземельской экспедиции Розмыслова имеются в упомянутой книге Н. Чулкова. В этой книге впервые широко использованы подлинные журналы экспедиции, хранившиеся в Архангельском архиве. До работы Н. Чулкова по копиям журналов Розмыслова описание его похода составил Ф. Литке (Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, СПб., 1828, стр. 92—104). Часть журнала Ф. Розмыслова опубликована в «Записках государственного Адмиралтейского департамента», 1820, ч. IV, стр. 379—391. Из последних работ об экспедиции Розмыслова см. П. И. Башмаков. Первые русские исследования Новой Земли. «Приложение к запискам по гидрографии», вып. XLV, Пгтр., 1922; В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, М., 1948, стр. 94—96; В. А. Перевалов. Ломоносов и Арктика, М., 1949, стр. 427—431.

Ф. Розмыслов. Для плавания к Новой Земле Бармин приготовил коч. Судя по тому, что это судно ходило на Новую Землю в течение девяти лет, оно было не из новых¹. Это обстоятельство сказалось на судьбе экспедиции и едва не стало для нее роковым.

В начале июня 1768 года сборы экспедиции были окончены; продовольствие, вооружение, астрономические приборы (квадрант, астролябия, четыре компаса), лоты и лаги были доставлены на коч.

9 июня Головцын вручил Розмыслову составленную для него инструкцию, состоящую из 15 пунктов, в которых командиру экипажа предписывалось: вести журнал с записью румбов и пеленгов; положить на карту пролив Маточкин Шар и узнать, можно ли по нему водить большие морские корабли; в случае, если Карское море окажется свободным ото льда, Розмыслову разрешалось направиться в реку Обь. Открытие пути на Обь, по мнению Головцына, должно было послужить «к похвале всему архангелогородскому купечеству». «Если Господь благословит,—говорилось в инструкции,—что тот водяной ход с Тобольским городом Архангельского открытия будет», то это к «знатной пользе и приращению коммерции послужит»². Головцын выдвинул перед Розмысловым и другую обширную задачу — собрать данные, «нельзя ли от тех широт, до которых он сможет дойти, воспринять путь в Северную Америку» (§ 11). Таковы были главные цели экспедиции³.

Как можно судить на основании данных Адмиралтейств-коллегии, Розмыслов получил еще какие-то не дошедшие до нас дополнительные инструкции, в которых более подробно излагались собственно морские задачи экспедиции, а также намечался ее маршрут. Так, например, Розмыслову было приказано описать ворота Белого моря и следовать мимо Канина Носа, а не к Семи Островам⁴, о чем в упомянутой инструкции Головцына умалчивалось.

Экспедиция Розмыслова на Новую Землю в 1768 — 1769 годах

Окончив последние приготовления, 10 июля 1768 года экспедиция вышла в море. Сильные северо-восточные ветры принудили ее изменить направление похода.

Вместо того чтобы идти к Канину Носу, Розмыслов от Девятого Становища направился к Семи Островам. Это решение позднее было осуждено Адмиралтейств-коллегией, считавшей, что получение точных сведений о расстоянии от Канина Носа до Новой Земли с промером являлось одной из основных задач Розмыслова.

К Семи Островам отряд прибыл 24 июня, откуда Розмыслов отослал с помором Макаром Похомовым рапорт Головцыну и затем, запасшись свежей водой, 3 августа снова вышел в море, держа курс на северо-восток⁵. Еще до подхода к Кольскому полуострову коч дал сильную течь,

¹ Исследователи несправедливо порицают руководителей экспедиции за то, что они избрали для плавания якобы наиболее худший тип судна — коч. Между тем коч являлся наиболее приспособленным для арктического плавания парусником (см. гл. 12). В данном же случае коч, предоставленный Розмыслову, оказался изрядно обветшалым и по существу непригодным для трудного похода.

² Н. Чулков. Ук. соч., стр. 23.

³ Остальные пункты инструкции касались второстепенных вопросов. Среди них можно отметить наставление о поисках на Новой Земле руд, минералов, жемчуга, раковин и других «курьезных произведений». На случай достижения Оби Головцын вручил Розмыслову письмо к сибирскому губернатору Чичерину о надлежащем приеме экспедиции. По окончании похода Розмыслов должен был немедленно направиться из Тобольска в Архангельск и представить Головцыну подробный отчет.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 40, л. 74.

⁵ Поход на Новую Землю в 1768—1769 годах описан по хранящейся в ЦГАВМФ (ф. 913, д. 40) копии журналов Розмыслова, отчасти использованной Ф. Литке.

и теперь экипажу приходилось непрерывно откачивать воду, работая день и ночь. От напряжения один из участников плавания заболел.

Плавание продолжалось три дня. Утром 6 августа в тумане показался Гусиный Нос, широта которого, по определению Розмыслова, оказалась $72^{\circ}38'$, тогда как на ландкартах того времени он обозначался под $73^{\circ}45'$, с ошибкой на градус с лишним¹. Продвинувшись немного к северу, из-за сильного встречного ветра экспедиция, по совету Чиракина, зашла в залив Бритвин, где на мысе Утиный Нос стоял морской навигационный знак².

О заливе Бритвина Розмыслов, лично производивший опись, писал следующее: «Та залива, которая по виду от приярого мыса Базара имеет берега бугроваты, но по заплескам — низкая, песчаная, с плоским камнем; но нигде кроме растущего моха и мало изредко травы при влажных местах никаких дерев не растет. Горы, вдавшиеся в берег, имеют на себе беспрестанный снег и верхи их покрыты густым туманом. Оной же залив почесть можно за наилучший, ибо в оном на якоре промышленным судам от всех ветров стоять можно безопасно, понеже хотя и находитца с открытого моря крепкие ветры, но можно от оного итти за Утиной Нос в малую заливу (Малые Кармакулы.— М. Б.)»³.

9 августа в залив Бритвин пришла промысловая лодья, которая в дальнейшем следовала за кочем. 11 августа Розмыслов ходил на остров Бритвин, где обнаружил старинный русский крест. Только 12-го подул южные ветры и коч, обходя остров Бритвин, вместе с лодьей направился к Маточкину Шару, куда прибыл 15 августа. В дальнейшем продвигались по проливу с большой опаской, так как кормщик (или, как его называет Розмыслов, шкипер) Яков Чиракин объявил, «что он далее по Шару к Карскому морю за небытием его там большим судном (он ходил на карбасе.— М. Б.) глубины не изведаль».

При входе в пролив у реки Медвянки под $73^{\circ}17'$ с. ш. отряд обнаружил промысловую избу, которую затем перенес к месту своей зимовки. Не решаясь идти по незнакомым местам без карты, 18 августа Розмыслов взял с собой матроса и отправился далее по проливу на швертботе с попутным промером глубин. Достигнув на следующий день мыса Моржевого, где глубины оказались равными 8, 10, 11 и 14 сажням, из-за сильного встречного течения он возвратился назад. К тому же в проливе стоял мелкобитый лед.

22 августа подштурман Губин приступил к описи пролива. Она была начата от реки Медвянки и выполнена в несколько приемов в течение осени и весны. Сам начальник 31 августа на швертботе снова вышел в пролив и через несколько дней благополучно достиг ручья Ночуева, близ Карского моря. Чтобы определить состояние моря, путешественники взобрались на высокую гору. Всюду, куда достигал глаз, путь на восток был свободен. Казалось бы, теперь не имелось причин откладывать поход и задерживаться дальше в Маточкином Шаре. Однако, пишет с горечью Розмыслов, «противные ветры к тому не допускают, которыми наше судно ходить весьма необыкло»⁴.

О Маточкином Шаре Розмыслов сделал несколько интересных записей. Так, он пишет: «В проходе нашем и к мысу Моржевому берег южный пологий и в некоторых местах приглуб и отмел; грунты мелкого

¹ По определению Ф. Литке, Гусиный Нос находится на широте $72^{\circ}10'$, по современным данным,— на $72^{\circ}07'$.

² Очевидно, речь шла о промысловой избе в Малых Кармакулах, остатки которой сохранились до сих пор.

³ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 40, л. 13.

⁴ Там же, л. 21.

плоского камня, где судам понуже становитца на якорях можно. От Моржевого мыса и к Тюленей заливе по всему проливу Маточкина Шара на берегах лежат высокие горы, которые основаны на мелких, крупных и слитных камнях, имеется на многих трухлей слоями аспид и многие из оных делают берега прияры и весьма приглубы; подводных банок и камней по проливу також и от берегов невидимых рифов не находитца. Дно имеет из мелкого камня или щебенъ и покрыт тонким илом, но судам к стоянке на якорях весьма неспособно, ибо ветры, входящие с гор высоких и вырывающиеся из ущелий, падают вихрями на судно весьма жестоко и потому при таких больших глубинах и при слабом, как сказано, грунте на якорях удержатца весьма трудно»¹.

На обратном пути, когда Розмыслов направлялся к своему кочу, он осмотрел Белужью губу, куда решил поставить судно на зимовку. Приняв такое решение, Розмыслов разобрал промысловую избу, стоявшую на речке Медвянке, так как изба, привезенная с собой, оказалась слишком мала. «И в том рассудилось,— говорится в журнале,— дабы поставить оныя в разных местах для лучшего промыслу»². 7 сентября коч вышел в Белужью губу и к вечеру бросил там якорь. Перед этим 3 сентября заболел Чиракин, который с тех пор уже не вставал с постели. Выбрав место с глубиной в 1½ сажени, 8 сентября команда сошла на берег и тросами закрепила судно за камни. На южном низменном берегу реки Лопатки, на Дровяном Носу отряд поставил избу, где зазимовали подштурман Губин с шестью работниками. Сам Розмыслов с больным Чиракиным остался в Тюленьем заливе.

20 сентября залив замерз, а через пять дней, как сообщили люди, прибывшие с Дровяного, Карское море также покрылось льдом.

Началась суровая зима. Она не предвещала Розмыслову ничего хорошего. В ноябре выпал глубокий снег, задули сильные ветры. Розмыслов приказал заколотить окна и поддерживать непрерывный огонь. 17 ноября кормщик Яков Чиракин скончался. Его похоронили под каменными плитами. Зимой и весной умерло еще семь человек.

В длинную полярную ночь группа Розмыслова неоднократно делала вылазки с целью поисков «курьезных вещей». Однако все усилия ее в этом направлении были тщетны.

Живя на незнакомом острове, Розмыслов записывал в журнал всякие достойные внимания сведения. Так, он отметил, что на Новой Земле лето продолжается всего лишь полтора месяца — август и половину сентября. Среди гор он обнаружил несколько пресных озер, где водилась мелкая рыба. Из растений он заметил траву, которую называл зверобоем и салатой. Животный мир острова показался ему бедным — встречались дикие олени, волки, медведи, песцы, весной прилетели дикие гуси, чайки и гризоны (?). В прибрежных водах водились белухи, тюлени, моржи. Зимой дули северо-западные ветры, снега выпали глубокие.

В журнале Розмыслова содержатся систематические записи о состоянии льдов. 16 июня 1769 года Розмыслов выехал на середину пролива, где измерял толщину льда, оказавшуюся равной 6 аршинам. Отмечена им и дата вскрытия пролива.

Наблюдения Розмыслова на Новой Земле в свете громадных успехов советской арктической науки кажутся ординарными, но вместе с тем нельзя забыть, что это были первые научные наблюдения на этой земле³.

¹ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 40, л. 23.

² Там же, л. 22.

³ Заслуживают быть особо отмеченными указания Розмыслова о существовании горных пресных озер в районе Маточкина Шара. Горные озера ледникового происхождения были обследованы в этом районе лишь в 1931 году Новоземельской экспеди-

30 июня, беспокоясь о дальнейшей судьбе экспедиции, Розмыслов принял решение о продолжении описи по льду. К тому времени в отряде оставались здоровыми только пять человек: штурман, матрос и три работника. Покинув больных и судно, Розмыслов направился к реке Шумиловой, на которой была прервана опись прошлого года. 5 июля описные работы были завершены.

Наступила середина июля, но полыней, предвещавших вскрытие льда, почти не было.

Вернувшись с описи в Белужью Губу, Розмыслов стал деятельно готовить коч к плаванию. В прошлогоднюю навигацию судно было изрядно повреждено и теперь давало сильную течь. 13 июля уровень воды в судне поднялся до 14 дюймов, воду приходилось выливать два раза в сутки. Только после тщательного осмотра удалось установить место течи в носу, где из-за гнилой коры вода била ключом, и в киле. Пришлось вырубить и заменить часть кильсона. Остальные места течи заделали ржаными отрубями, смешанными с глиной.

18 июля в проливе начался ледоход (в направлении Карского моря). С оставшейся частью отряда Розмыслов, будучи тоже больным, 3 августа повел судно на восток. Через несколько часов он вышел в Карское море; у мыса Выходного он измерил глубину, оказавшуюся равной 30 сажням.

Намереваясь пройти к реке Оби, Розмыслов придерживался восточного берега Новой Земли. В разреженных льдах ему удалось преодолеть довольно значительное расстояние, но в конце суток (4 августа) коч остановился у кромки сплошного льда. Дальнейший путь на юго-восток был закрыт. Во льдах коч снова получил повреждения. Течь возобновилась с прежней силой. «А осматривать той течи, — пишет Розмыслов, — в скорости малыми людьми не можно, чего для согласно положили: дабы с худым судном не привести бы всех к напрасной смерти и при том, как здесь небезизвестно, что наступил последний осенний месяц, в котором продолжать время во ожидании помянутого льда, дабы он очистился, уже не можно, да к тому ж и в заслуженном провианте служителям великой недостаток, с которым едва можно продолжать путь к порту,... чего для поворотили по способности ветра к проливу Маточкин Шар, по счислению от оного с 60 верст»¹.

Сверяя показания Розмыслова с его картой, Адмиралтейств-коллегия нашла, что он «был от Маточки в Карское море между льдов на румб NO 79°36', расстояние 38°23' или 66³/₄ версты. Доходил до широты N 73°41'54"».

Обратный путь оказался самым тяжелым. Следуя проливом, коч совсем разваливался. Несчастья можно было ожидать ежеминутно. В довершение бед, находясь близ устья реки Маточки, экипаж обнаружил, что глиняные пластыри размыло и через них тоже стала просачиваться вода. Положение становилось отчаянным. Спасение пришло неожиданно: у входа в пролив встретилась лодья кормщика Антона Ермолина, возвращавшегося из губы Матюшихи в Архангельск. Заведя коч в реку Чиракину и прашвартовав его к берегу, Розмыслов перешел к Ермолину. «И по закону приговорено, — в оправдание писал он, — что можно получить самовольную смерть и назватца убийцами»².

12 августа оставшиеся в живых участники экспедиции окончательно перебрались на лодью, куда были перенесены продовольствие и наиболее ценные вещи. Между прочим, в своем журнале Розмыслов отметил

цией Всесоюзного Арктического института. Наблюдения Розмыслова за ледовым режимом Маточкина Шара также представляются весьма ценными.

¹ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 40, л. 33.

² Там же, л. 36 об.

интересный факт. 11-го числа, когда лодья Ермолина стояла на якоре у западного входа в пролив, в 5 часов пополудни сюда пришла «от запада в Шар другая промышленная лодья, с которой приезжал к нам шкипер Яков Чиракин и объявил, что он шел к Новой Земле льдами двое суток»¹. С отрядом Розмыслова Яков Чиракин пробыл несколько дней и 22 августа направился проливом в Карское море². Таким образом, в журнале Розмыслова упоминаются два шкипера Якова Чиракина. Только что названный Яков Чиракин либо являлся однофамильцем умершего в ноябре 1766 года, либо его родственником, возможно отцом, так как Чиракина, умершего в экспедиции Розмыслова, звали Яков Яковлевич.

Ермолин и Розмыслов покинули Новую Землю 24 августа. 1 сентября они вместе с еще одной возвращающейся с Новой Земли лодьей, повстречавшейся им в открытом море, подошли к Лапландскому берегу, а 3 сентября во главе флотилии поморских судов, присоединившихся к ним в Белом море, прибыли в Архангельск.

Материалы своего похода — журналы и карту — 10 января 1770 года Розмыслов представил Головцу. Эта не сохранившаяся карта находилась в Депо морских карт Гидрографического департамента³. Она называлась: «Карта западного берега Новой Земли, от мыса Бритвина до мыса Матюшева, и всего Маточкина Шара, описанного в 1769 году штурманом Розмысловым, с показанием его плавания от Семи Островов». 20 марта 1770 года Розмыслов переслал Адмиралтейств-коллегии копии всех документов, оставив подлинники их на хранение в Архангельском архиве, где они позднее были обнаружены Н. Чулковым.

Материалы Розмыслова стали в Петербурге предметом внимательного рассмотрения в Адмиралтейств-коллегии. По описям Маточкина Шара и по данным похода в Карское море Адмиралтейств-коллегия поручила составить сводные таблицы «несходства морского счисления во время плавания», «генеральной разности длины» и др. Всего было составлено 19 таблиц. Из этого факта видно, что коллегия решила создать руководство (с указанием румбов) для плавания к Новой Земле и вдоль ее берегов, а также по проливу Маточкин Шар⁴. С этой точки зрения Коллегия дала и общую оценку экспедиции. В решениях Коллегии отмечено, что Розмыслову приходилось работать в очень сложных условиях, причем как во время зимовки, так и во время плавания в Карском море весь экипаж проявил героизм. Коллегия отметила как положительный факт то, что Розмыслов первым на основании научных наблюдений проложил путь от Семи Островов до Гусиного Носа и Маточкина Шара и описал одну из удобных гаваней Новой Земли — залив Бритвин.

Одновременно Коллегия отметила и недостатки экспедиции. По ее мнению, Розмыслов, «пройдя Святой Нос 24 июля 1768 года и получа ветер от Z», должен был идти «к NO мимо мыса Канина Носа к Новой Земле для привязки того мыса к плаванию своему... Но он, Розмыслов, получа при том переменный ветер от ZW и W, возвратился назад к заливу Кашкаранцы и лег в ней июня 26 числа на якорь», а 28 июля он, имея восточный ветер, пошел не к Канину Носу, а к Семи Островам. Коллегия выразила недовольство тем, что Розмыслов «Канина Носа не видал и к плаванию своему от Ломбальских островов или от Святого Носа пеленгами не привязал, которого румб и дистанция от Святого Носа как самая нужнейшая с океана в Белое море ворота еще не описаны и поныне в безвестности остаются». Коллегия осталась также недо-

¹ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 40, л. 37 об.

² Там же, л. 39.

³ См. Эвальд. Ук. соч., стр. 66.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 40, лл. 78—87

вольна тем, что Розмыслов не занялся определением широты Семи Островов, понадеявшись на старые данные (считалось, что острова лежат на $69^{\circ}48'$, тогда как на самом деле они находятся на $67^{\circ}22'21''$ с. ш.). Следовательно, все счисление Розмыслова от Семи Островов до Новой Земли оказалось неверным. В таблицах эту ошибку Коллегия исправила. Записи в журналы, веденные во время похода по Карскому морю, были признаны неправильными, так как Розмыслов, идя к северо-востоку в тумане и во льдах в течение $2\frac{1}{2}$ суток, был отнесен к западу на $3\frac{5}{8}$ немецкой мили (6,7 километра). Взяв за отправную точку мыс Выходной (на обратном пути), Коллегия уточнила и эту трассу плавания.

Таким образом, сырой материал экспедиции Розмыслова был тщательно обработан, так как Адмиралтейств-коллегия намеревалась поставить его на службу морскому флоту России.

Данные Розмыслова на протяжении трех четвертей века являлись единственными в своем роде. Ими пользовались и первые мореплаватели XIX века. Интерес Адмиралтейств-коллегии, проявленный к экспедиции Розмыслова на последнем этапе ее работы, указывает на то, что ей вполне справедливо придавали большое значение. Тщательность обработки данных Розмыслова, чего нельзя сказать в отношении материала других полярных экспедиций, лишний раз убеждает в том, что в ней определенно были заинтересованы правительственные круги, которые после неудачи на Шпицбергене считали Новую Землю базой для поисков морских путей в Сибирь и Северную Америку.

Розмыслову удалось закрепить многовековой опыт походов русских на Новую Землю, с учетом которого были составлены обобщающие карты, таблицы и описания. В этом отношении, будучи сама во многом сходна с обычными походами древних мореходов, экспедиция Розмыслова, завершившая славные дела своих многочисленных предшественников—поморов, подняла изучение Новой Земли на новую, более высокую ступень.

К 60—70-м годам XVIII века относится ряд попыток выдвинуть в порядок дня хозяйственной жизни страны проблему более широкого использования природных ресурсов Севера и Сибири. В числе передовых деятелей страны, поднимавших этот вопрос, были многие

Исследования В. В. Крестинина, И. И. Лепехина, П. С. Палласа и проекты академических экспедиций на Север

представители Российской Академии наук.

Выше уже упоминались работы по исследованию Севера, выполненные архангельским историком, членом-корреспондентом Академии наук В. В. Крестининым. Перу В. В. Крестинина принадлежит ряд замечательных статистико-географических, этнографических и исторических работ о Севере. Из них наиболее ценно «Географическое известие о Новой Земле» (с двумя прибавлениями), напечатанное позднее в «Путешествиях» академика И. И. Лепехина. В. В. Крестинин первым в мировой литературе дал подробное описание ландшафта Новой Земли, а также указал на ее промысловое значение. Труд В. В. Крестинина основывался на рассказах поморов, неоднократно ходивших к Новой Земле. От Крестинина мы узнали о выдающемся походе Саввы Лошкина, основные сведения о котором автор почерпнул из рассказов товарища Саввы Лошкина—мезенского кормщика Федота Ипполитовича Рахманина, проводившего на море сорок лет своей жизни. В. В. Крестинин сообщил также о подвигах других кормщиков-новоземельцев, с которыми ему приходилось беседовать,—Ивана Шебухова, Федора Заозерского, Алексея Откупщикова и др. «Новая Земля,—пишет В. В. Крестинин,—есть самый большой остров на Северном океане; лежит по математическому разделению

Земного Шара в студеном поясе; простирается по генеральным ландкартам Российского государства от северо-запада к северо-востоку; разделяется по достоверным опытам от материка Мезенской округи Архангелогородской губернии Вайгачским проливом»¹.

Некоторые работы В. В. Крестинина по истории и этнографии Севера еще до сих пор, к сожалению, не опубликованы². В них В. В. Крестинин писал «о самоедском народе» и залежах серебряных руд в Мезенской округе, о речной системе Приуралья и Западной Сибири, о пользе и выгоде сельдяного и китобойного промысла и др.

Другим крупным исследователем Севера являлся естествоиспытатель, академик Иван Иванович Лепехин, предпринявший в 1768—1773 годы большое научное путешествие по России, во время которого посетил Поморье. Он вторично после Евстихия Бестужева (1741) установил нераздельность Канина Носа с материком. В отряде Лепехина находился студент Н. Я. Озерецковский, впоследствии академик. И. И. Лепехин путешествовал по Сибири и по берегу Белого моря, Озерецковский ездил на Кольский полуостров. И. И. Лепехин составил описание своего путешествия в виде «Дневных записок». Он имел намерение посетить Новую Землю, но обстоятельства задержали его³.

В 1776 году И. И. Лепехин подал конференции Академии наук разработанный им проект экспедиционных исследований на севере Европейской России⁴, в котором обращал внимание на необследованность Севера в геологическом отношении, хотя он богат мрамором и залежами «высоких металлов». На Лапландском берегу Лепехин предполагал провести ботанические исследования, в Ледовитом океане — геологические и минералогические. «Мне самому, — пишет И. Лепехин, — случилось видеть серебряной руды несомненные признаки на устье реки Умбы». Он мечтал об организации специальных экспедиций на морские острова, в том числе на Новую Землю, «которая не только для обильных морских произведений, но для высочайших на ней находящихся гор особого примечания достойна». Проект Лепехина, как и проекты его коллег по Академии, остался без движения. К осуществлению этих проектов приступили много позднее.

Современник И. Лепехина академик П. С. Паллас также живо интересовался вопросами использования богатств Севера и Сибири и научного их изучения. В 1776 году он направил академической конференции проект организации экспедиционных исследований в Азиатской части России⁵. В качестве первоочередной задачи Паллас выдвигал изучение горных хребтов в целях поисков драгоценных металлов. Он был убежден, что «совершенно нетронута и обещает много открытий в отношении горных богатств часть Уральских гор, расположенных к северу от р. Сосьвы, и вообще вся местность между рр. Печорой и Обью». На севере Сибири Паллас считал полезным совершить путешествие по Енисею до океана и, возвратившись в Майгазею, подняться по Нижней Тунгуске для минералогического обозрения горной цепи, тянувшейся между Нижней и Подкаменной Тунгусками. Отсюда он предлагал пройти на Вилюй и обследовать арктические местности дельты Лены. Несколько походов Паллас предлагал совершить к востоку от Колымского зимовья и Ямского острога.

¹ Дневные записки... Ивана Лепехина, СПб., 1805, ч. IV, стр. 123.

² См. рукописи и письма В. В. Крестинина, адресованные графу Н. Г. Воронцову, в ЛОИИ, ф. Архив Воронцовых, № 1212, лл. 440, 496, 497, 559, 580—582, 604.

³ См. Н. Г. Фрадкин. Академик И. И. Лепехин и его путешествия по России в 1768—1773 гг., Географгиз, 1950, стр. 28—97.

⁴ Материалы для истории экспедиций Академии наук в XVIII и XIX веках М.—Л., 1940, стр. 137—138.

⁵ Там же, стр. 133—135.

Он выдвигал мысль и об изучении тихоокеанских островов. Паллас был убежден (и это делает честь его научному предвидению), что пустынные и гористые местности Сибири таят в себе «еще бесконечно много интересных открытий по минералогии» и скрывают «предназначенные будущим векам богатства». Паллас является также автором проекта путешествия в Восточную Сибирь, но этот проект, как и первый, не был осуществлен¹.

В 70-е годы конференция Академии наук рассматривала ряд проектов сибирских экспедиций, свидетельствующих о большом интересе русских ученых к богатствам Сибири. В 1779 году академик И. А. Гольденштедт и адъюнкт И. И. Георги разработали проект путешествия в Западную и Восточную Сибирь², который предусматривал научное ознакомление с возвышенными местностями в междуречье Оби и Печоры. «Приехав в Пустозерск,— писали авторы,— он (натуралист.— М. Б.) смог бы, может быть, осуществить поездку на Новую Землю — путешествие очень важное как для физической географии и натуральной истории, так и для торговли России в связи с до сих пор слишком пренебрегаемой ловлей морских животных».

Отражая заинтересованность в Сибири крепнущего в недрах феодализма торгово-промышленного класса, возросшие потребности казны, смотревшей на Сибирь как на свою богатую, но неисследованную колонию, Академия наук в XVIII веке делала первые шаги по пути исследования севера Сибири, давшие некоторые результаты лишь в следующем столетии.

¹ Материалы для истории экспедиций Академии наук, стр. 140.

² Там же, стр. 141—142.





ГЛАВА 20

ТОРГОВО-ПРОМЫСЛОВЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ В 50—70-х ГОДАХ XVIII ВЕКА. Н. ШАЛАУРОВ и И. ЛЯХОВ

В связи с ростом пушных промыслов в районе Тихого океана и отсутствием удобных сухопутных или морских путей из Сибири в этот район во второй половине XVIII века усилился интерес к проблеме морского сообщения между Леной и Камчаткой в обход Чукотского полуострова. Инициаторами открытия этого пути стали два устюжских, а по существу сибирских купца — Иван Бахов¹ и Никита Шалауров.

Источники о плаваниях Н. Шалаурова

Имеющиеся в литературе сведения о плаваниях Бахова и Шалаурова весьма отрывочны и по большей части неточны. Первые сведения об этих плаваниях содержатся в работах секретаря экспедиции Биллингса Сауера, английского путешественника Кокса, В. Берха², Ф. П. Врангеля³ и Спасского⁴. За исключением Ф. П. Врангеля, все остальные авторы не дают указаний на источники. Ф. П. Врангель в качестве первоисточника использовал карту похода Шалаурова, хранившуюся в его время в Гидрографическом департаменте Морского министерства⁵.

¹ Распространенное в литературе мнение о том, что Иван Бахов был разжалованным морским офицером, документами не подтверждается. В документах он именуется купцом.

² См. В. Берх. Хронологическая история всех путешествий в Северные полярные страны, ч. I, СПб., 1821, стр. 144—145.

³ См. Ф. П. Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, изд. 2, М., 1948, стр. 75—77.

⁴ Сибирский вестник, ч. II, 1822.

⁵ В. Эвальд. Каталог атласов и карт, стр. 114. «Карта купца Шалаурова на собственном его судне от р. Лены (ошибка — от реки Яны.— М. Б.) до р. Колымы в 1761 году, оттуда до Шелагского Носа в 1762 году, копированная на русском языке». Ныне хранится в ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1367. Подлинная карта «вояжа» Н. Шалаурова обнаружена в Рукописном отделении библиотеки Академии наук СССР. Она не имеет названия. В верхней части карты содержатся вычисления разностей долгот, записи счисления пути и другие пометки. Эта карта, как свидетельствует

К сожалению, вне поля зрения исследователей до последнего времени осталась хранящаяся в Рукописном отделении библиотеки Академии наук СССР копия карты без названия в конической проекции, изображающая Восточную Сибирь¹. Из легенды этой карты видно, что она составлена «морским служителем» Филиппом Вертлюговым «при следовании сыскателя северо-восточным морем неизвестного пути купца Никиты Павлова сына Шалаурова». На карте помечен маршрут морского похода Н. Шалаурова от устья реки Лены до Шелагского Мыса. Для широты взглядов Ф. Вертлюгова, участника экспедиции Н. Шалаурова, характерен его интерес к предшествующим русским экспедициям как на Северо-Востоке, так и в Тихом океане².

Ценные сведения по данной экспедиции дает статья Н. Н. Оглоблина, напечатанная в 1902 году в журнале Министерства народного просвещения (№ 6). Статья подробно излагает содержание обнаруженного автором дела Сибирского приказа о снаряжении и работе экспедиции Бахова — Шалаурова в 1757—1760 годы. Дальнейший ход событий Н. Н. Оглоблину не был известен. Дело, которое нашел Н. Н. Оглоблин, впоследствии оказалось утраченным, и его статья приобрела тем самым характер первоисточника.

Вместе с тем основным источником для изучения полярных походов Н. Шалаурова следует считать сенатское дело «О посылке в морской вояж по Северному морю около Чукоцкого Носу и Шелагского Носу купца Никиты Шалаурова»³. Это дело существенно дополняет, а в ряде случаев и меняет прежние представления о характере, задачах и ходе шалауровского предприятия, направленного «для размножения к приращению и пользе государственного интереса Российского мореплавания». Некоторые материалы о подготовке этого полярного плавания имеются также в делах Секретной экспедиции Сената⁴.

Известно, что Н. Шалауров и И. Бахов вместе с купцом Новиковым организовали морской поход из Анадыря на Камчатку еще в 1748—1749 годы⁵. В отряде Новикова — Бахова — Шалаурова находился геодезист Тимофей Перевалов, автор незадолго до того составленных карт Чукотского полуострова, с которыми, разумеется, мореплаватели хорошо были знакомы⁶. На картах Т. Перевалова четко обозначен морской путь с Колымы на Камчатку, а Чукотский полуостров изображен в несколько меньших размерах, чем он показан на других картах. Изображение северного берега Чукотки близко к действительности. В общем же виде Чукотский полуостров изображен традиционно, таким, как мы его видим на карте Львова и других чертежах начала XVIII века. Берег за Колымой на карте Перевалова поднимается к северу, но затем сразу же поворачивает на юг. Впервые показаны большие реки Чукотского полуострова: Чаун,

надпись, «получена от якутского регистратора Сметанина в 1767 году в генваре месяце». Карта опубликована нами в Географическом сборнике, III, изд. АН СССР, 1954, стр. 178.

¹ В. Ф. Гнучева. Географический департамент Академии наук XVIII в., М.—Л., 1946, приложение II, карта № 525.

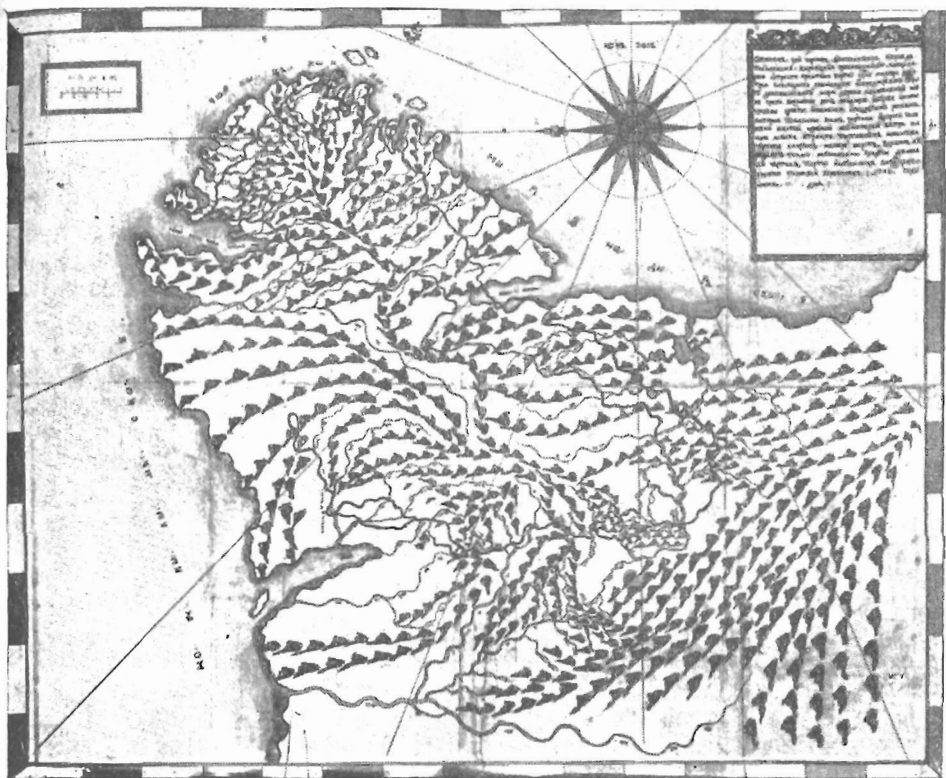
² В книге А. В. Ефимова «Из истории великих русских географических открытий» (стр. 178) напечатана карта Ф. Вертлюгова 1767 г., хранящаяся в ЦГАДА, с изображением северо-востока Азии и севера Тихого океана, а также маршрута плавания Федорова — Гвоздева к берегам северо-западной Америки.

³ ЦГАДА, ф. 5-й департамент Сената, кн. 21.

⁴ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1561.

⁵ См. А. Сгибнев. Исторический очерк главнейших событий на Камчатке. «Морской сборник», 1869, № 5, стр. 75; Н. Н. Оглоблин. Ук. соч., стр. 275 и др.

⁶ Карты Т. Перевалова находятся в деле 1552 Секретной экспедиции Сената.



1746 год Чертеж Тимофея Перевалова походов Дмитрия Павлуцкого по Чукотскому полуострову

В правом верхнем углу легенда: «Сочинен сей чертеж в пополнение к прежде посланному в Иркутскую провинциальную канцелярию о тракте. Тракту же партии господина майора Дмитрия Павлуцкого с командою от Анадырского острогу до Ковымского моря до реки называемой Чауну чрез вершины рек Анадырю и Сухова Аною чрез же хребты и каменья и по другим речкам, которые показаны в сем чертеже и дорога положена желтой краской. А под которой ветр какие места и тракт поставлен на сем же чертеже канпас. На меру верст зделан меридиан, такмо не показаны градусы. Делал сей чертеж партии и служилых за подпрапорщика Тимофей Перевалов. 1746-го году июня . . . дня» ЦГИАЛ, ф. Секретная экспедиция Сената, д. 1552

Амгуема и другие. Бесспорно, что эти карты Перевалова оказали влияние на Шалаурова, утвердив его уверенность в том, что Шелагский Нос не может быть препятствием для мореплавателя на пути в Камчатку.

Первое полярное путешествие Н. Шалаурова 1759—1762 годов

Мысль о плавании в Арктику для открытия новых путей и земель созрела у Шалаурова во время его путешествия из Анадыря на Камчатку (или до него). Согласно документам Секретной экспедиции Сената Бахов и Шалауров в 1749 году подали камчатскому командиру прошение об отправке их для открытия «новых островов и неведомых берегов» на том судне, на котором они пришли из Анадыря¹. Но по настоянию Охотской канцелярии иркутский вице-губернатор Вульф отказал купцам в этой просьбе, предложив им продолжать опись от Большерецка, где они в это время находились, до Пенжинского залива. В этом требовании лишний раз проявилась заинтересованность сибирских властей в открытии морского пути к Анадырскому острогу, гарнизон которого вел борьбу с чукчами. «А купцов,— читаем в решении вице-

¹ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1558, л. 165, см. Н. Н. Оглоблин. Ук. соч., стр. 275.

губернатора, — для прииску новых островов отпускать не повелено, чтоб безвестно не истратились»¹.

Не примирившись с этим решением, Бахов и Шалауров подали прошение Сенату. Просьбу купцов поддержал сибирский губернатор Мятлев, который в эти же годы сам выдвигал перед Сенатом план установления морского пути с Лены на Колыму, Анадырь и Камчатку².

Царские власти не прочь были воспользоваться частной инициативой в интересах Российской империи. Об этом, в частности, писал Вульф в рапорте Мятлеву: «Удобнее без убытку казенного, если сами купцы и промышленники в отдаленные места, как Камчатка, и иные неизвестные прежде места сами будут сыскивать». 17 апреля 1755 года Сенат согласился с отправкой купцов Ивана Бахова и Никиты Шалаурова на собственном их судне из Лены вокруг Чукотского Носа на Камчатку.

В изложении целей экспедиции Н. Шалаурова нет единодушия. Ф. П. Врангель полагал, что Шалауров «старался единственно обойти Шеланский Мыс и плыть далее на восток, стремясь за славой разрешення вопроса о Северо-восточном проходе...»³. Г. Спасский указывает, что Шалауров хотел открыть земли, лежащие против устья Колымы⁴. В. Берх говорит, что Шалауров рассчитывал промыслять мамонтовую кость, которую обнаружил Бахов на Новосибирских островах⁵. Последнее мнение явно не отвечает действительности по той простой причине, что открытие Ляхова относится к более позднему времени, чем плавание Шалаурова.

В ордере Иркутской провинциальной канцелярии, выданном путешественникам перед отправлением в первый поход, т. е. не позже 1755 года, о целях экспедиции Н. Шалаурова говорится следующее: «На построенном им Баховым с товарищем ево устюжским купцом Никитой Шалауровым на Лене-реке [судне] плыть из Ленского устья в Северное море до реки Колымы и оттуда вокруг Чукоцкого Носу до Камчатки и прочих тамошних мест для размножения к приращению и пользе государственного интереса Российского мореплавания и соискания новых неизвестных до сего островов и земель, и для промыслу на оных всяких зверей и птиц»⁶. Таким образом, экспедиция имела более обширные задачи, чем указывается в литературе.

Неверные сведения содержатся в литературе также о времени плавания Н. Шалаурова. Так, по мнению Ф. П. Врангеля, морской поход Шалаурова начался летом 1760 года, когда путешественникам удалось достичь лишь реки Яны⁷. Эти данные не соответствуют действительности.

Документы Сенатского архива показывают, что сразу же после решения Сената купцы заложили на Лене (в деревне Вишняковой Чечуйской волости) экспедиционное судно «шлюпочного манира» (длина 9 сажень, осадка 3 сажени), дав ему наименование «Вера, Надежда, Любовь». Средства на постройку судна и наем людей выделил Н. Шалауров. Экипаж судна состоял из 73 матросов и «работных людей». В состав экспедиции вошли «морские служители» Максим Старков и Филипп Вертлюгов, которым поручались опись морских берегов и составление карты «вояжа»⁸.

¹ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1558, л. 168.

² Стрательство небольших судов для предстоящих морских плаваний Мятлев предлагал организовать на Лене, а экипажи судов вербовать из якутских казакзз (ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1558, л. 191).

³ Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр. 75.

⁴ Сибирский Вестник, 1822, ч. II.

⁵ См. В. Берх. Ук. соч., стр. 144.

⁶ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1558, л. 295.

⁷ Там же, д. 1561, л. 57 об.

⁸ По требованию подполковника Пленнснера в 1763 году Максим Старков был отозван из отряда Н. Шалаурова. Вертлюгов оставался с Шалауровым до конца работ.

Первое плавание по реке Лене экспедиция совершила поздним летом 1757 года, когда достигла Вилюя. Здесь в тяжелых условиях проходила первая зимовка. За зимние месяцы отряд израсходовал запасы продовольствия, так что к началу навигации пришлось позаботиться о пополнении его из Якутска. С этой целью Н. Шалауров предпринял пешее путешествие в Якутск (по тайге свыше 500 верст), во время которого не раз рисковал жизнью. В Якутске он принял дополнительно в штат экспедиции 35 человек.

Летом 1758 года шалауровское судно двинулось дальше, но смогло пройти лишь до Быковского мыса. Остановка была вызвана отказом Ивана Бахова следовать дальше, так как он выразил недовольство неустойчивостью части экипажа.

Вторая зимовка у Быковского мыса в общем прошла благополучно. Учтя опыт лейтенанта Ласиниуса, Н. Шалауров немедленно отправил экипаж «на кормление» в Якутск, а сам решил пополнить запасы продовольствия свежим оленьим мясом, для чего вышел на реку Оленек. С дороги ему пришлось срочно вернуться на судно из-за случившегося на нем пожара. Пожар удалось ликвидировать, но судно получило серьезные повреждения.

12 августа следующего года после окончательного ремонта Н. Шалауров вывел свое судно в море. На карте Ф. Вертлюгова показан маршрут «Веры, Надежды, Любви», проложенный от Быковского мыса прямо на мыс Буорхая и, «огибая его, в протоку дельты реки Яны—Ильин Шар. Из «доношения» Н. Шалаурова видно, что плавание было прекращено 5 сентября недалеко от мыса Чокурдах, вблизи которого экспедиция построила казармы. Во время плавания Н. Шалауров вел «описание морского вояжа, две навигационные книги», обнаружить которые в архиве не удалось. Неудача плавания на восток, недостаток продовольствия и постоянные лишения оттолкнули от Н. Шалаурова неустойчивую часть «рабочих людей», с которыми оказался Иван Бахов, один из инициаторов экспедиции, теперь не желавший ее продолжать.

При таких условиях началась третья зимовка. Ждать ее конца Н. Шалауров не стал. С группой верных ему людей он в ноябре 1759 года оставил судно и отправился на нартах в Нижнеколымск, откуда на боте «Иркутск», переданном по решению Сената в пользование экспедиции, намеревался с началом навигации 1760 года продолжать свое путешествие в Тихий океан. Но на Колыме его ожидали еще большие трудности. Местные власти отказали Н. Шалаурову в выдаче «Иркутска», хотя, по его свидетельству, судно вполне можно было отремонтировать. Выгнанный и даже избитый ими, Н. Шалауров отправился назад к своему судну и, достигнув низовья Индигирки, решил выждать здесь прихода «Веры, Надежды, Любви». Но ожидание оказалось тщетным, так как Иван Бахов еще зимой ушел в Якутск, бросив на произвол судьбы судно и экипаж, часть которого уволил и разогнал. Перейдя с Индигирки на Яну, Н. Шалауров застал на судне только 17 матросов. Продовольствия почти не осталось, даже сухари иссякли.

В обстановке полного разорения материальной и продовольственной части экспедиции отважный мореплаватель приступил к организации нового похода. С большим трудом удалось ему снова набрать экипаж. Каждый из поступавших на судно давал командиру письменное обязательство — беспрекословно подчиняться его воле. Управление кораблем Н. Шалауров принял на себя, обещая Сенату вести опись берегов, составить карту и «примечания, хотя и не противно ученых людей».

Плавание летом 1761 года началось 29 июня из устья реки Яны. У мыса Чуркина судно попало в лед и долго лавировало между рекой

Селах и Святым Носом. 2 сентября оно было остановленно дрейфующим навстречу льдом, который пришлось расталкивать шестами. 3 сентября Шалауров бросил якорь у Святого Носа, выжидая улучшения ледовой обстановки. 6 сентября на $72^{\circ}33'$ с. ш. и 148° в. д., идя на север от Святого Носа, путешественники увидели в море «великую землю с горами о 17 верхах», но плыть дальше к северу не решились. Несомненно, что Шалауров видел гористый остров Большой Ляховский. Изображение «земли» на карте Вертлюгова не оставляет в этом никакого сомнения. В течение нескольких суток передвигались на шестах среди быстро дрейфующих льдов. Только 16 сентября, к востоку от Святого Носа, у исчезнувшего впоследствии острова Диомида¹, виденного также Д. Лаптевым, экспедиция выбралась на чистую воду. Отсюда за одни сутки прошли устья рек Хромы, Индигирки и Алазеи.

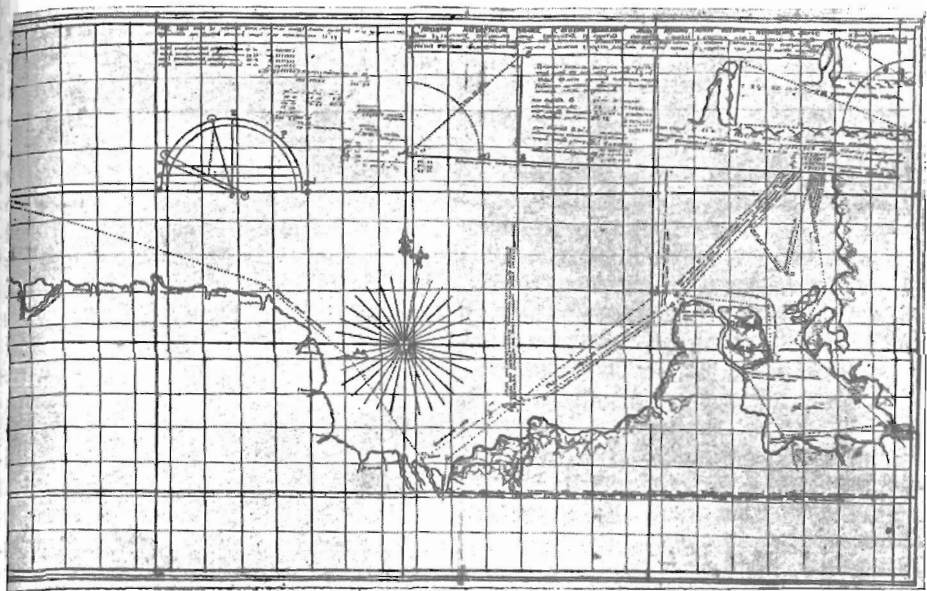
18 сентября судно едва не наскочило на мель у первого Медвежьего острова против реки Крестовой. Не отваживаясь, повидимому, в столь позднее время идти дальше на восток, Шалауров вошел в Колыму. Здесь, у Вилегиной пристани судно поставили на банки и соорудили батарею для его охраны. Зимой, пишет Вертлюгов, сюда приходило множество диких оленей, но стрелять в них из-за снега было невозможно. В соседней речке и на Колыме осенью и зимой хорошо ловились нельма, муксун и омуль. В устье Колымы Вертлюгов определил широту, оказавшуюся равной $70^{\circ}10'$.

Как и в первый раз, Шалаурову на Колыме пришлось преодолеть большие трудности. Местные власти отказали в выдаче продовольствия, хотя запасы его здесь имелись; самого Шалаурова, застав в караульный дом, за отказ дать взятку были «смертьем». Чтобы добиться получения двухсот пудов хлеба, Н. Шалаурову пришлось дважды ездить зимой в Анадырь к прапорщику Кекерову. По ордеру Кекерова нижнеколымский комендант выдал Н. Шалаурову лишь 131 пуд 23 фунта муки. С наступлением благоприятных ветров в начале навигации следующего года комендант задержал выход в плавание на 20 суток, фактически сорвав экспедицию.

Несмотря ни на что, 21 июля 1762 года Н. Шалауров все же вышел в море. До 16 августа экспедиция простояла у Баранова Камня «за препятствием тихого противного ветра». Здесь, у Баранова Камня, в память о своем плавании по приказу Шалаурова команда соорудила крест. 17 августа по пути стали попадаться «мятые льды», которые несло западным ветром; 19-го числа судно находилось у мыса, прикрывающего Чаунскую губу (остров Айон) и названного Шалауровым Песчаным мысом; далее оно направилось на северо-восток и вскоре было окружено льдами. Как отмечается в примечаниях к карте, «яко к стене мятые льдины загустились и сзади наплыли льдов много и судно притеснило. И стояли до 23-го числа. А паче за неузнанием и какой близости поперечного (восточного.— М. Б.) берегу. А ежели б ведали, то б миновали Шалагский мыс и препятствия б спаслись». С 23 августа судно стало сносить течением на юг, но к вечеру льды немного разредились, и Шалауров попытался продвинуться на северо-восток. Однако сильные встречные ветры заставили его повернуть обратно.

Возвращение от Шелагского мыса Шалауров объяснял поздним временем, противными ветрами и отсутствием необходимого запаса продовольствия. Среди препятствий ледовые условия не упоминались, так

¹ Остров, очевидно, было сложен песчано-глинистыми отложениями и ископаемым льдом. В конце XVIII века он, надо полагать, был разрушен. На месте исчезнувшего острова ныне обнаружена подводная отмель, банка. См. об этом сб. «Северный морской путь», VII, 1937, стр. 128.



1762 год. Деталь карты северо-восточного побережья Северного Ледовитого океана от р. Яны до мыса Шелагского, составленной по данным плаваний Никиты Шалаурова

Библиотека Академии наук СССР, Рукописное отделение, ф. Географический департамент.
Опубликована в «Географическом сборнике», III. 1954.

как, по его мнению, они, видимо, были благоприятными. Следует отметить, что Н. Шалауров первым исследовал глубины и соленость восточной части Восточно-Сибирского моря. Он писал: «От Колымы до объявленного Шелагского Носу, что дальше к востоку шел, то море глубже находил, и вода, что далее ж, то солонее становилась, а у Шелагского Носу оказалась настоящая морская горькая и соленая»¹.

После двукратных неудачных попыток пройти за мыс Шелагский Шалауров решил зимовать в Чаунской губе. Продвигаясь вдоль ее берега, экспедиция время от времени высаживалась на сушу. Шалауров сам ходил по западному берегу неизвестной ему бухты. Здесь 3 сентября он заметил юрту, но чукчи, завидя незнакомых людей, бежали в горы.

Таким образом, Шалауров одним из первых посетил Чаунскую губу. На его карте дано изображение губы, близкое к действительному, а также показаны открытые Шалауровым устья четырех рек, впадающих в Чаунскую губу: Млеловеем, Палявеем, Чаун и Лелювеем. Тщательное исследование губы не дало желаемых результатов: подходящего места для зимовки обнаружить не удалось, и в конце концов Шалауров направился на Колыму, куда прибыл 11 сентября.

Второе полярное плавание Н. Шалаурова и его гибель

Ф. П. Врангель рассказывает, что летом 1763 года Шалауров пытался еще раз обойти Шелагский мыс, но его команда взбунтовалась, что заставило его вернуться на Лену². В дальнейшем эти неверные сведения повторялись всеми, кто писал о Н. Шалаурове.

Из обнаруженного сенатского дела «о посылке в морской вояж» выясняется, что, явившись в Нижнеколымск, Н. Шалауров потребовал

¹ ЦГАДА, ф. 5-й департамент Сената, кн. 21, л. 217 об.

² См. Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр. 77.

от тамошнего начальства помощи продовольствием для продолжения плавания летом 1763 года, но получил решительный отказ. Нижнеколымский комендант Т. Шмалев, несколько лет препятствовавший начинаниям Н. Шалаурова, отказал ему даже в транспортных средствах для поездки в Якутск. Тогда, оставив экипаж судна в одной из протоков Колымы и пообещав вернуться к 4 июля, Н. Шалауров с двумя спутниками, впрягшись в нарты, отправился вдоль морского берега, намереваясь достичь Якутска. Это невиданное пешее путешествие протекало в тяжелых зимних условиях. Несколько раз отважные люди находились на краю гибели. Будучи застигнуты бурей, они по нескольку дней лежали в снегу. Поборов все препятствия, 19 февраля 1763 года Н. Шалауров прибыл в Якутск. Здесь он также не нашел поддержки. Тогда на последние деньги, пешком и «на присталых лошадях» Шалауров отправился в Тобольск, к губернатору Ф. И. Соймонову. Тот, разделяя взгляд Шалаурова на возможность и целесообразность открытия морского пути из Ледовитого океана в Тихий, направил его в Москву, куда Н. Шалауров прибыл осенью. По прошению Н. Шалаурова и представлению Ф. И. Соймонова 22 ноября 1763 года Сенат вынес решение о материальной поддержке купца Н. Шалаурова, выдаче ему необходимого продовольствия и составлении для него специальной инструкции. Фактически Сенат взял экспедицию Н. Шалаурова под непосредственное свое наблюдение, превратив ее из частного мероприятия в государственное. Отпуская Н. Шалаурова в «морской вояж», Сенат рассчитывал содействовать оживлению связей с Америкой и укреплению позиций России в районе Тихого океана.

Раньше, чем покинуть Москву, Н. Шалауров передал Сенату два документа. Один из них касался устройства на Северо-Востоке частных и государственных китобойных и звероловных компаний, район деятельности которых Шалауров распространял от Чаунской губы до Шелагского мыса; другой — «Известие о чукотском народе», написанное им по просьбе Сената.

По проекту Шалаурова Сенат вынес постановление об организации китобойного промысла в Чаунской губе, для чего соответствующим властям было приказано построить на Колыме небольшие суда. Тем временем Ф. И. Соймонов приготовил Н. Шалаурову инструкцию. В ней предусматривалось, что по прибытии в Нижнеколымск Шалауров должен немедленно отправиться «в определенной путь к Шелагскому мысу»; в случае, если проход на восток окажется трудным, надлежало вместе с промышленниками идти на шитиках до устья реки Чауна, осмотреть его и описать. «Если позволят береговые прогалины, — говорилось далее в инструкции, — итти тебе в морскую губу, которая подле Шелацкого Носу, и, придя туда на большом острове (остров Айон. — М. Б.) или на малых двух (очевидно, Большой и Малый Раутан. — М. Б.), велеть тем людям для лова китов и моржей остатца, а для предосторожности около того места из наносного леса поставить лагерь». По окончании промысла Н. Шалаурову надлежало вернуться на Колыму.

Основной вариант предусматривал, что, доведя промысловые суда до Чаунской губы, Н. Шалауров далее должен «следовать около Шалацкого Носу, и как оный мыс, так и находящиеся против его два островка осмотреть и обстоятельно описать... имеется ли на оных пресная вода, а потом следовать к Чукоцкому Носу. И в том пути между Шалацкого и Чукоцкого Носу положение берега, глубину и грунты, и паче реки, впадающие по берегу в море... осмотреть и описать».

Особое внимание предлагалось уделить осмотру двух лежащих против Чукотского Носа островов, а затем направиться к Большой Земле

(Аляске), которую также «обстоятельно осмотреть». От берегов Аляски Шалаурову следовало вернуться либо обратно на Колыму, либо на Камчатку.

В декабре 1763 года, получив в провозятые прапорщика Заева, Н. Шалауров выехал из Москвы.

24 марта 1765 года Сенат получил от него рапорт, составленный перед выходом в море в устье реки Колымы. К рапорту была приложена сохранившаяся в сенатском деле карта восточной протоки Колымы с надписью: «Карта учиненная Ковымского правого устья при следовании морским судном «Веры, Надежды, Любви» устюжского купца Никиты Шалаурова с 53 человеками»¹. Здесь же имеется заметка о том, что берег Колымы описывал «пищик» Филипп Вертлюгов. Очевидно, Ф. Вертлюгов покинул борт шалауровского корабля незадолго перед его выходом в открытое море вместе с прапорщиком Заевым, который простился с экипажем в устье Колымы. Рапорт и карта были последними известиями о Шалаурове. Заев сообщает, что перед отправлением в море Н. Шалауров был серьезно болен. Это видно также и из самого его рапорта Сенату, подписанного (вместо больного) устюжанином Яковом Елисеевым.

Не получая известий от Шалаурова, Сенат пытался навести о нем справки, но безрезультатно. На карте Шалаурова рукою капитана Фондезина сделана следующая надпись: «А в 1763 году (ошибка, нужно 1764 г.— М. Б.) отправился в вояж для обойдения Шалацкого и Чукоцкого мысов, а где разбило или выкинуло на берег, по многим разведываниям точного известия не нашлось»².

О месте гибели отряда Н. Шалаурова сообщил впервые И. Биллингс, путешествовавший по Чукотке зимой 1791/92 года. В журнале Биллингса во время стоянки близ Чаунской губы имеется следующая запись: «Чукчи сказывали нам, что несколько лет тому назад, в зимнее время, они нашли при устье сей реки (Елкова или Елькан, впадает в Чаунскую губу) избу, покрытую парусиной, и что в той избе было множество костей человеческих и что те остовы принадлежали промышленникам российским Шалауровой компании, которых судно тут зазимовало; что тела совершенно были съедены песцами и горными лисицами, которых там бывает великое множество; и что остались одни только от костей обглодыши. Они в избе находили также образа, котлы медные и железные, со многими другими вещами, которых они прибрали себе»³. Это известие резко расходится с сообщением Ф. П. Врангеля о том, что мичман Матюшкин в 1823 году якобы обнаружил к востоку от реки Веркона (за Шелагским мысом) избу, о которой чукчи говорили, что здесь умерли от голода русские путешественники⁴. Сам Матюшкин сообщил, что ему при тщательном осмотре не удалось обнаружить признаков гибели людей. В очень осторожной форме он высказал предположение, что спутники Шалаурова, возможно, погибли на этом месте. Однако впоследствии в литературе утвердилось прочное мнение, что Матюшкин нашел избу, где погиб Шалауров. На этом основании возникло предположение, что Шалаурову удалось обогнуть Шелагский мыс⁵. Как видим, такое предположение неправильно, так как впадающая в Чаунскую губу река Елькан, где нашел себе смерть отряд Шалаурова, рассчитывавший, очевидно, после зимовки пройти дальше на восток, находится западнее Шелагского мыса.

Подвиг Н. Шалаурова обогатил знания об Арктике важными новыми

¹ ЦГАДА, ф. 5-й департамент Сената, кн. 21, л. 229. Карта выполнена в красках.

² ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1367.

³ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 123, л. 117.

⁴ Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр. 304.

⁵ См. В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 249.

данными. Н. Шалауровым и его помощниками были составлены более точные карты берега между устьем Лены и мысом Шелагским, дано первое схематическое изображение (на основе фактических наблюдений) острова Большого Ляховского и Медвежьих островов, Чаунской губы и ее островов. О карте Н. Шалаурова Ф. П. Врангель справедливо писал, что она выполнена «с геодезической верностью, делающей немалую честь сочинителю».

Значителен также вклад Н. Шалаурова в изучение быта и социального строя чукчей. «Известие» его о чукотском народе отличается своей конкретностью. К чукотской проблеме автор подходит как этнограф и историк. Он делит всех чукчей на три большие группы: сидячие, оленные и чаунские, и характеризует каждую из них не только этнографически, но и по социальному их положению. Н. Шалауров правильно рассматривал вопрос о взаимоотношениях чукчей со своими соседями (юкагирами, коряками, ламутами) и русскими. В военных столкновениях между этими народностями, по его мнению, повинна была верхушка анадырских чукчей, вносящая разлад своей ненасытной алчностью. Н. Шалауров отрицательно относился также к действиям царского правительства, направлявшего на Чукотку карательные отряды.

Образ Н. Шалаурова привлекает неистощимой энергией, целеустремленностью и отвагой.

Походы Н. Шалаурова вызвали известное оживление в среде сибирских купцов, направив их энергию на открытие Северного морского пути.

**Проекты арктических
плаваний Бечевина, Мухина
и Афанасьева
1757 — 1765 годов**

В 1757—1759 годы иркутский купец Бечевин высказывал намерение отправиться на своем судне из Охотска к Камчатке и вокруг Чукотского Носа к реке Лене. В донесении сибирскому губернатору Ф. И. Соимонову Бечевин писал, что для плавания по указанному маршруту ему потребуются инструменты, штурман, 2 матроса и 50 «вольных людей».

В 1758 году Бечевин получил разрешение на плавание. В июне того же года он достиг Нижнекамчатска, но по неизвестным причинам дальше не пошел¹. В 1759 году Бечевин посетил Алеутские острова. На карте Тихого океана вице-адмирала А. Нагаева (1767) показано, что судно Бечевина достигло острова, который Нагаев назвал островом Алакшай. Судя по всему, это был аляскинский берег, расположенный западнее Кенайского залива².

В деле 1153 Сибирского приказа имеется указание на то, что разрешения Сената предпринять вместе с Никитой Шалауровым поиски пути «через Северное море в Камчатку» добивался тобольский купец Иван Мухин. Он намеревался построить два судна, на одном из которых идти из Нижнекамчатского острога вокруг Чукотки к устью Лены, а на другом — из Лены «в вояж для проведывания нового пути по Северному морю»³. Разрешение Мухин получил, однако якутские власти впоследствии задержали его судно на Лене.

Н. Шалауров нашел себе последователей также в среде ленского казначества. 24 марта 1765 года Сенат слушал донесение якутского казачьего сотника Афанасьева «об отпуске ево для описания реки Чауна и

¹ См. Н. Н. Оглоблин. К истории полярной экспедиции Бахова и Шалаурова. Журнал М. Н. Пр., 1902, № 6, стр. 296.

² ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1935.

³ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 313, лл. 19 об.—25; Н. Н. Оглоблин. Ук. соч., стр. 296—297.

других мест по проекту купца Шалаурова и о даче ему команды до 80 человек казаков»¹.

Сенат вернул дело нерешенным в Иркутскую губернскую канцелярию, приказав впредь подобных неподготовленных дел не направлять.

Путешествие И. Ляхова на Новосибирские острова

Наряду с пробуждением интереса к поискам морского пути к востоку от Лены в те же годы сибирские купцы предприняли ряд походов на острова Ледовитого

океана, где их привлекли залежи мамонтовой кости и промысел поднимающегося в цене песка.

После продолжительного перерыва, наступившего на исходе XVIII века, с 50-х годов XVIII века возобновилось повторное продвижение торгово-промыслового люда к берегам Ледовитого океана, что привело к новым географическим открытиям. Выше упоминалась инициатива тобольского купца Обросимова, добившегося разрешения на поиски островов в Карское море. Около того же времени якутский купец Иван Ляхов обнаружил острова, названные затем его именем.

Случилось это в 1770 году, когда, находясь на песцовом промысле в районе Святого Носа, Ляхов заметил переправлявшееся с севера стадо оленей и, идя на нартах по их следам, в 70 верстах от материка обнаружил неизвестный остров.

На следующий день, пройдя еще 20 верст к северу, Ляхов нашел второй остров. Оленьи следы вели дальше, так что Ляхов пришел к твердому убеждению, что на севере находится еще какая-то большая земля. Дальнейшее продвижение стало трудным из-за торосов, что принудило Ляхова повернуть назад.

Острова, открытые Ляховым, оказались действительно богатыми мамонтовой костью и песцами. О своем открытии Ляхов довел до сведения царского двора и добился монопольного права промысла на вновь открытых островах. Постановлением правительства острова были названы «Ляховскими».

Второе свое путешествие Ляхов предпринял вместе с купцом Протодьяконовым летом 1773 года². Они отправились на лодке со Святого Носа и вскоре прибыли на первый остров, затем посетили второй и в ясную погоду открыли третий остров, названный островом Котельным (в знак того, что там был найден медный котел).

На плане рек Лены, Яны и Ляховских островов, составленном на основании сведений, полученных от промышленников артели Ивана Ляхова, лежащая к северу от второго Ляховского острова «Большая Земля» отмечена линией, идущей по параллели. На месте, где должен располагаться остров Котельный, написано: «Камень (гора.— М. Б.), который пролег на север, конца его усмотреть не могли. Место, на котором найден зеленой меди котел, тут же и плоты, дрова». Рядом изображены две речки: Зимовейная и Государева (впоследствии, очевидно, Царева) и два зимовья (см. стр. 405).

Во время зимовки на острове Котельном Ляхов, очевидно, бывал на Земле Бунге, так как на плане обозначено второе зимовье восточнее реки Государевой (Царевой, ныне Балыктах), что могло быть уже на Земле Бунге. На этом же плане имеются любопытные сведения о находке Ляховым на побережье (вглубь острова промышленники не ходили) вблизи реки Зимовейной (ныне Егоров стан) медного котла, рядом с которым лежал плавник. Некоторые исследователи считают, что котел,

¹ ЦГАДА, ф. 5-й департамент Сената, кн. 21, л. 256.

² См. Ф. П. Врангель, Ук. соч., стр. 77—78.

найденный И. Ляховым, был оставлен здесь одним из его спутников¹. В надписи на плане определенно сказано, что найден чужой котел. И это не был окислившийся котел, а котел «зеленой меди».

Следует указать, что в старину различали два рода меди: красную и зеленую, причем неочищенная зеленая медь широко применялась при производстве домашней утвари. Котлы, обязательная принадлежность старинных русских полярных экспедиций, делались как из красной, так и из зеленой меди. В XVII веке северо-восточные мореходы применяли котлы главным образом из зеленой меди, тогда как в следующем веке в связи с успехами медеплавильного дела в России стали преобладать котлы из красной меди. Поэтому найденный на острове Котельном в 1773 году котел из «зеленой меди» может свидетельствовать о том, что остров посетила одна из русских северо-восточных экспедиций XVII века.

Таким образом, вторая поездка Ляхова ознаменовалась открытием части Новосибирских островов. Вместе с тем она послужила толчком к развитию песцового промысла и добычи мамонтовой кости на этих островах. Пустынные еще недавно, они стали осваиваться промышленниками.

Принято считать, что Ляхов промышлял лишь на первом острове и что для этой цели он построил на нем зимовье². На самом же деле, как явствует из журнала якутского землемера Хвойнова, о походах которого на острова будет сказано ниже³, промысел велся также на втором и третьем островах. Из журнала Хвойнова видно, что Ляхов построил на острове не одно, как принято считать, а два зимовья. Одно из них находилось у устья реки Шапошниковой, в южной части острова и называлось Малым. Вдоль берега, в 230 верстах от Малого, на морском берегу у речки Комаренки (ныне Кумарейки) находилось Кореновое зимовье — якутская изба с амбаром — свидетельство того, что в новосибирских промыслах участвовали и якуты. Между зимовьями Ляхов устроил три стана — избы для ночевки. Добыча свозилась в Устьянское зимовье, по пути к которому от мыса Святой Нос также имелось несколько станов и зимовий. Таким образом, между Устьянском и Новосибирскими островами Ляхов организовал надежную и бесперебойную связь. В других частях Арктики ничего подобного не было сделано даже в XIX веке.

Заклячая договор на монопольное владение песцовыми промыслами, Ляхов обязался платить казне десятую долю добычи. Успешная деятельность компании Ляхова и значительные таможенные сборы натурой привлекли внимание правительства; было предписано послать на вновь открытые земли представителя, которому надлежало проследить за приемом казенной части промысла, описать острова, где производилась добыча мамонтовой кости, и заодно попытаться обнаружить новые места для промысла. С этой целью Якутская воеводская канцелярия в феврале 1775 года направила на Ляховские острова землемера Степана Хвойнова.

Хвойнов прибыл в Устьянск в марте и оставался там до мая, ожидая, как он говорил, «упромышленной им, купцом Ляховым, по объявлению его, кости и песцов».

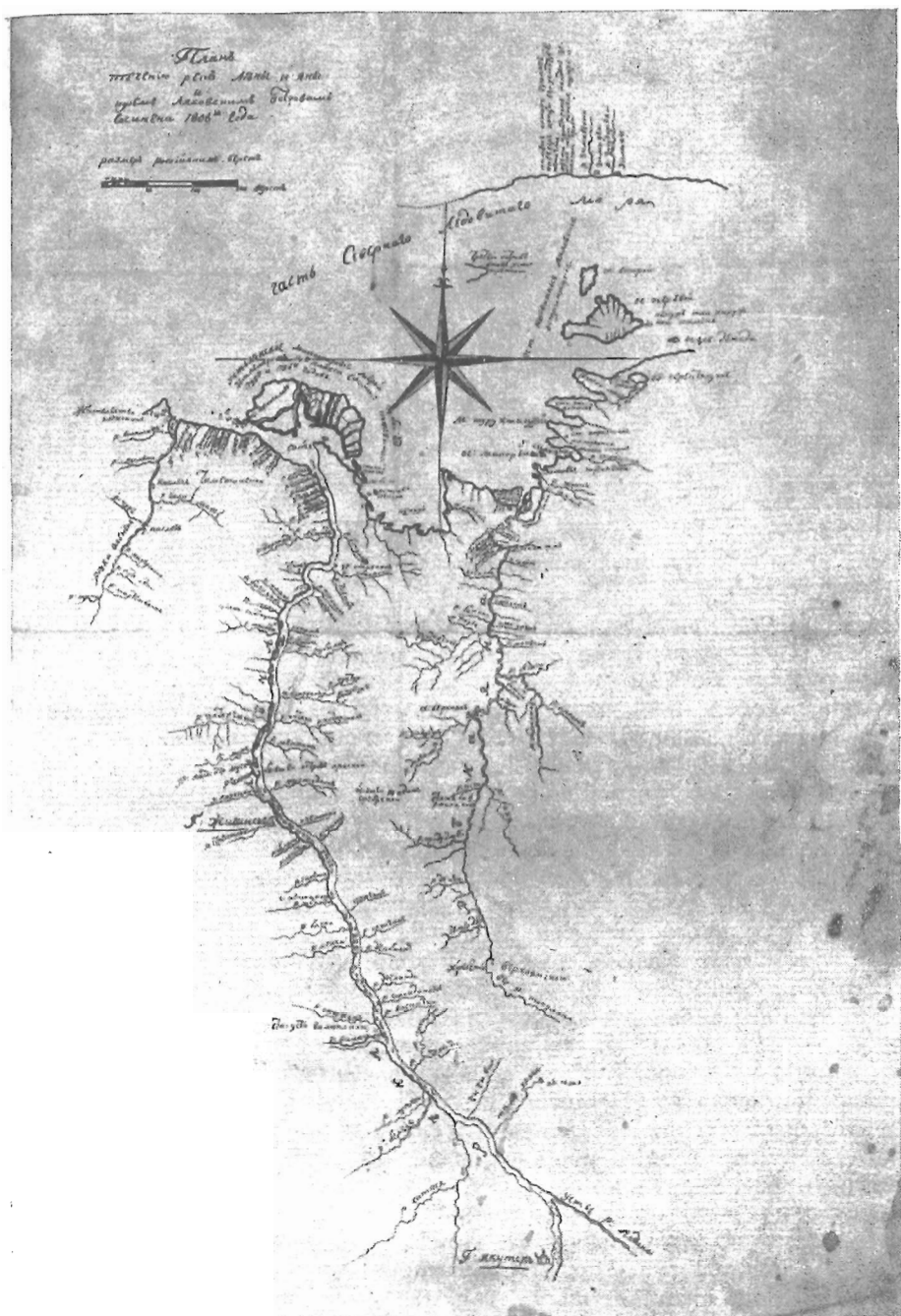
Опись Ляховских островов, произведенная С. Хвойновым

Получив от Ляхова в казну десятую долю промысла, 8 мая Хвойнов отправился на Новосибирские острова. Измеряя расстояние от зимовья

¹ См., например, В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 262.

² См. Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр. 78.

³ Журнал был опубликован акад. Палласом в «Neue Nord Beyträge», ч. 7, стр. 134—142. Трудность перевода на немецкий язык своеобразного стиля журнала Хвойнова стала причиной ошибок, которые допустил акад. Паллас. Журнал Хвойнова заслуживает издания.



1808 год. План течения рр. Лены и Яны и трех Ляховских островов

Архив Академии наук СССР, ф. 75, оп. 4, д. 134 Островная часть: «Устьянское многоостровие мерой обойд (ено) землемером 14-го класса Ефимом Кожевиным 1795 и 1796 годов» На суше, обозначенной к северу от Ляховских островов, следующие надписи «Камень, который пролег на север, конца его усмотреть не могли Место на котором найден зеленой меди котел, тут же и плоты, дрова», «р. Зимовейная Зимовье», «р Государева Зимовье». На суше между реками Леной и Яной: «Бышней рводин (рудник) серебряной»



1792 год. Деталь карты Иркутской губернии
На карте отображена опись Хвойнова. Из «Российского атласа» 1792 года

к станкам, он прошел от Устьянска до Святоносского стана 300 верст¹. 16 мая Хвойнов переехал на собаках через пролив Дмитрия Лаптева, ширину которого он определил примерно в 60 верст. С 17 по 26 мая он вел опись побережья первого Ляховского острова, от Малого зимовья через Кореновое и, пройдя 364 версты, замкнул маршрут у Малого зимовья. Таким образом, Хвойнов первым описал побережье Большого Ляховского острова. Вглубь острова Хвойнов не удалялся, но по пути отмечал встреченные устья рек, впадавших в море². Замечательно, что все эти речки уже имели свои названия, некоторые якутские, но большая часть — русские.

Из-за нехватки продовольствия и собачьего корма Хвойнов вынужден был вернуться с Большого Ляховского острова в Устьянск. Опись второго и третьего островов предполагалось произвести в следующем, 1776 году. Лето, осень и зиму 1775 года Хвойнов занимался «выделом десятой части в казну упромышленной... мамонтовой кости и песцов. В мае 1776 года он снова отправился на Ляховские острова, но на этот раз описи не вел «за неимением харчевых припасов и сильной вьюги».

Зимой 1777 года Хвойнов в третий раз вышел на острова и, благополучно достигнув их, 1 марта приступил к описи от Коренового зимовья до второго острова. Начавшаяся сильная пурга вынудила его вернуться назад. 21 мая он снова направился на второй остров, но прошел по льду всего 10 верст; заметив западную оконечность острова в 35 верстах, Хвойнов из-за дальности расстояния не решился положить ее на карту, хотя расстояние от Коренового зимовья было определено еще раньше. Опись Хвойнова существенно дополнили промышленники. Правда, их сведения оказались неточными. Так, например, по этим сведениям, второй остров (Малый Ляховский) имел в длину всего 5 верст, а в ширину — 30. По опросным данным заснял Хвойнов и третий остров. Таким образом,

¹ Журнал С. И. Хвойнова хранится в ЦГАВМФ, ф. 913, д. 41.

² См. «План части берега Ледовитого моря от устья реки Яны до меридиана островов Ляховских, копированный в 1778 году навигацких наук сержантом Лосевым». В. Эвальд. Каталог атласов и карт, стр. 114.

два острова Ляховских и остров Котельный, благодаря описи Хвойнова стали достоянием географии. В июне 1778 года Хвойнов и Ляхов вернулись в Якутск.

Следует сказать о «плане части берега Ледовитого моря от устья реки Яны до меридиана островов Ляховских», составленном Хвойновым по окончании экспедиции в 1778 году. Этот план до нас не дошел, но о нем известно по трем позднейшим картам: карте Иркутской губернии Российского атласа 1792 года, исправлениям на карте Дмитрия Лаптева 1740 года и плану течений рек Лены и Яны, выполненному в 1808 году (рис. на стр. 405). Все три карты показывают линию берега от Яны до Святого Носа иначе, чем карты Дмитрия Лаптева и Никиты Шалаурова. На них изображены два Ляховских острова одинаковой формы, а на плане течения рек Лены и Яны, кроме того, — контуры острова Столбового. Первоисточником для них, несомненно, являлся план Хвойнова. Произведя съемку зимой, Хвойнов нанес берег между Яной и Святым Носом неточно, с большими ошибками.

Дальнейшие географические исследования на Новосибирских островах связаны с именами Геденштрома и лейтенанта Анжу, побывавших здесь в 1809 — 1823 годы.

После смерти Ивана Ляхова право промысла на Новосибирских островах перешло к купцам Семену и Льву Сыроватским, передовщик которых Яков Санников в 1800 году описал остров Столбовой, где нашел «многие кресты, поставленные мореходами», очевидно, русскими промысленниками, бывавшими здесь раньше Санникова¹.

¹ См. В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 263.





ГЛАВА 21

ОПИСЬ БЕРЕГОВ ЧУКОТСКОГО ПОЛУОСТРОВА И ПРИЛЕГАЮЩИХ РАЙОНОВ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII ВЕКА. ЭКСПЕДИЦИИ АНДРЕЕВА, ЛЕОНТЬЕВА, СИНДТА И БИЛЛИНГСА — САРЫЧЕВА

Еще с 40-х годов XVIII века на крайнем северо-восточном выступе азиатского континента — Чукотке сибирские власти, встретив отчаянное сопротивление чукчей, отважно отстаивавших свое независимое существование, вынуждены были перейти к обороне. Военные походы на Чукотку майора Д. Павлуцкого не дали результатов.

Из документов Секретной экспедиции Сената видно, что царское правительство было серьезно обеспокоено положением на крайнем Северо-Востоке. Расходуя громадные средства на содержание анадырского гарнизона, задача которого заключалась «в защищении Анадырского ведомства верноподданных ясачных народов от немирных чукчей»¹, правительство не видело от этого надлежащего эффекта. С момента образования Анадырской экспедиции (1727) по 1751 год на содержание гарнизона казна истратила 1 миллион рублей, тогда как поступившая по ясаку из этого района пушнина оценивалась всего в 22 043 рубля². И все же на протяжении десятков лет анадырский гарнизон не уменьшался, а, наоборот, увеличивался. Переведенный с 1765 года в Гижигинскую крепость, он выполнял те же функции, что и в Анадырске.

С 60-х годов положение на крайнем Северо-Востоке осложнилось в связи с повышенным интересом, который стали проявлять к северной части Тихого океана западноевропейские державы. Возникла необходимость принять срочные меры для обороны Чукотского и Аляскинского районов. Наиболее реальным средством удержания этих территорий под властью России было развитие торговли и вообще экономических связей с ними. Чукотка и в этом отношении играла первостепенную роль: через нее лежали самые короткие и удобные пути к Аляске.

¹ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1561, л. 114 об.

² Там же, л. 114. об.

Неудачи попыток военного подавления восстаний чукотских племен породили в Сибири всевозможные слухи; утверждали, например, что чукчам оказывает помощь население Большой Земли (Аляски). О союзе аляскинско-чукотского коренного населения много говорили в Сенате.

О самой Аляске тогда представления были крайне туманными. На русских картах ее изображали вытянувшейся к северо-западу настолько, что она приходилась против устьев рек Колымы и Индигирки. Утверждали, что эта Большая северная земля населена воинственными племенами, родственными чукчам. В этих условиях настоятельно необходимо было выяснить общую картину местоположения крайних северо-восточных земель, т. е. возобновить прерванное в середине 40-х годов их географическое изучение.

Направленные сюда экспедиции занимают видное место в истории открытия и освоения Северного морского пути. Они не только осветили возможности арктического мореплавания, но, главное, проложили пути для установления более прочных экономических связей Сибири и Центральной России с отдаленными районами крайнего Северо-Востока. Существенно продвинулось вперед географическое изучение Чукотского полуострова и близлежащих районов.

В целях быстрее урегулирования создавшегося положения в пограничных районах и разведки путей к Большой Земле (Аляске) при сибирском губернаторе Федоре Соймонове решением Сената была образована «Секретная и о заграничных обращениях комиссия». В 1760 году, по представлению Ф. Соймонова, главным командиром Анадырского края Сенат назначил подполковника Федора Плениснера, который аттестовался как «способный» офицер.

Плениснер был на русской службе с 1730 года. Он участвовал в Великой Северной экспедиции, в походе Беринга к Америке, затем находился на различных должностях в Якутском полку. Его действия на Северо-Востоке Сенат поставил под контроль «Секретной и о заграничных обращениях комиссии», т. е. губернатора Соймонова.

Из Якутска на Колыму и оттуда на Анадырь Плениснер отправился по суше в 1762 году. Отпуская Плениснера на Северо-Восток, Соймонов снабдил его инструкцией, согласно которой ему повелевалось: 1) привести чукчей в подданство и примирить с коряками; 2) заботиться о новых открытиях земель и островов, прилегающих к Чукотскому полуострову; 3) отыскать ближайшие пути к Анадырской и Пенжинской губам; 4) послать лейтенанта Синдта с двумя или одним судном из Анадырска к северу, до американских берегов, для описи и осмотра¹. На выполнение этой обширной программы потребовалось свыше десяти лет.

Прибыв к месту назначения, Плениснер развернул активную деятельность. Он тщательно собирал географические и всякие другие сведения о Чукотской Земле и чукотском народе, о «Большой северной земле». Одним из первых его мероприятий была посылка партии казаков и промышленников под командой сержанта Степана Андреева из устья Колымы на розыски пресловутой «Большой Земли». Андреева сопровождали два колымских промышленника — сотник Федор Татаринов и юкагир Ефим Коновалов, ранее бывавшие на Медвежьих островах².

¹ См. А. Сгибнев. Исторический очерк главнейших событий на Камчатке, стр. 38.

² Описание похода дано по копии журнала Андреева (ЦГАВМФ, ф. Дела графа Чернышева, д. 408, лл. 62—66).

Походы сержанта Андреева на Медвежий острова в 1763—1764 годах

В апреле 1763 года Андреев вышел на собаках из Нижнеколымска к реке Крестовке, откуда — на Индигирку, затем возвратился на Крестовку, и, запасшись продовольствием, 22 апреля двинулся по льду на северо-восток.

Медвежий острова, куда направлялся Андреев, были открыты давно и хорошо известны в Сибири. Однако до Андреева никто не дал правильного их описания.

На первый из Медвежьих островов путешественники прибыли в первый же день похода — 22 апреля. По журналу, расстояние между материком и островом определено в 90 верст, т. е. в три раза больше истинного. Подобный просчет неудивителен, так как Андреев не занимался измерением расстояний. Об этом острове в журнале Андреева записано, что он протянулся с запада на восток на 50 верст, шириной он 40 верст, сложен из песка «мелкого древстою желтою». По берегам острова лежали «превеликие каменья дресвяны желтоватые, как на тундре». На северной стороне была обнаружена сделанная из плавника юрта, развалившаяся от времени. На восточной стороне Андреев отметил приметную гору — здесь казаки убили двух медведей.

На следующий день отряд отправился дальше и, пройдя 10 верст (по журналу), достиг второго острова, вытянутого с юга на север. Как и первый, этот остров гористый, но горы на нем, замечает Андреев, не сколько ниже, чем на первом. Здесь путешественники обнаружили многочисленные медвежьи следы, что и дало впоследствии повод Плениснеру назвать все острова Медвежьими.

Переночевав, отряд двинулся дальше. Третий остров, по мнению Андреева, отстоял от второго на 40 верст. Подобно первому, он вытянут с запада на восток. Берег низменный. На третьем острове отряд нашел крепостцу (лабаз), стоявшую на 10 подставных бревнах, обитых досками и обсыпанных песком и дерном. В течение двух следующих дней Андреев посетил четвертый и пятый острова.

Природные условия Четырехстолбового (последнего) острова Андреев описал так: «Гора на нем высокая, выше многим первого острова: земля на нем серая с песком, каменья сини так, как на Колыме реке, в горах наносного лесу весьма довольное число; лес здоровый как свежий, также трех родов; сучьев нет — все стерты; следов звериных медвежьих и песцовых весьма много».

Пятый остров, по данным Андреева, отстоял от четвертого на расстоянии 100 верст. Сбившись в вычислениях примерно на 440 верст и преувеличивая расстояния в среднем в шесть раз, Андреев полагал, что последний Медвежий остров лежит против устья реки Чаун «или можно сказать и к Чукоцкому Носу»¹.

С пятого острова Андреев возвратился назад в Нижнеколымск. Во время своего пребывания на острове Четырехстолбовом Андреев заметил к востоку от него «синь синяя или назвать, какая чернь, а что такое, земля или полое море, о том обстоятельно донести не можно». В сообщении Андреева о виденной «черни» крылось что-то таинственное, и можно было думать, что в недалеком расстоянии от последнего Медвежьего

¹ По карте «Части северо-восточной Азии и Северной Америки», составленной сержантом Андреевым (ГУ ВМС, Архив древних карт, № 990) согласно этому неверному представлению, Медвежий острова показаны почти напротив Чаунской губы. К северу от них Андреев поместил еще два острова, о которых в журнале не говорится, следовательно, вымышленных, один назывался островом Нымнын, другой — без имени. Севернее Нымнына обозначен американский берег, соединяющийся с Аляской. Карта С. Андреева опубликована нами в «Известиях ВГО», № 5, 1952.

острова лежит земля, о которой ходили слухи, что это часть Америки. Подполковник Плениснер, получив рапорт Андреева, приказал ему готовиться к новой экспедиции.

Об этом втором походе долгое время имелись лишь косвенные данные, почерпнутые из наставления И. Биллингсу, где указывалось, что «сержант Андреев с последнего из Медвежьих островов усмотрел в великой отдаленности полагаемый им величайший остров». Сам журнал считался утерянным. Виденный якобы Андреевым остров получил название «Земли Андреева». Эту землю безуспешно искали: в 1810 году — Геденштром, в 1821—1823 годы — Анжу и Врангель, в 1880 году — Де Лонг, в 1912 году — суда «Вайгач» и «Таймыр» и, наконец, в 1933 году — экспедиция на пароходе «Челюскин». Проанализировав все, что было известно об открытии Андреева, В. Ю. Визе пришел к выводу, что пока не будет найден журнал второго похода Андреева (1764 г.), останется неясным, кто изобрел легенду о «Земле Андреева», — сам ли Андреев, или Плениснер, или же ходившие на Медвежий остров вслед за Андреевым прапорщики Леонтьев, Лысов и Пушкарев¹. Копию журнала, о котором говорил В. Ю. Визе, нам удалось разыскать в делах Военно-морского архива².

Это позволяет более или менее подробно описать события, связанные со вторым походом Андреева на Медвежий остров.

Отряд Андреева, в котором состояли сотник Ф. Татаринов и каюр Ефим Коновалов, вышел из Нижнеколымска 16 марта 1764 года. 23-го числа он прибыл к речке Крестовке, откуда два казака были отправлены на Индигирку, в Русское Устье за служилым человеком Шкулевым, показывавшим в прошлый раз дорогу на острова. На Крестовке отряд стоял три дня, затем в ясный день 10 апреля перешел на первый остров. 13-го Андреев находился на пятом острове. 14 и 15-го стояла «сильная и превеликая пурга». 16-го отряд направился в море, «усмотря в полуношник в левую руку синь или чернь».

О генеральном направлении, по которому шел Андреев, говорится в его рапорте 1764 года на имя Плениснера: «16 апреля отправился в ясный день с пятого острова, усмотря в полуношник, в левую руку, к северу синь или чернь и дались прямо на усмотренное место»³. Следовательно отряд с острова Четырехстолбового шел по морскому льду, держась от северо-востока (от «полуношника») «в левую руку, к северу», т. е. к северо-северо-востоку. Это согласуется с инструкцией Плениснера Андрееву, по которой надлежало с Медвежьих островов идти «вперед в Северную сторону»⁴. Об этом же говорят показания участников экспедиции С. Андреева: сотника Ф. Татаринова и каюра Коновалова, заявивших, что они ходили с Андреевым в «полуночную сторону»⁵.

Продвигаясь в северо-северо-восточном направлении, 18 апреля Андреев прибыл ко второй группе торосов, где сделал большой привал.

¹ См. В. Ю. Визе. Земля Андреева. «Arktica», 1933, № 1. Здесь дана сводка всех известий об экспедиции Андреева.

² ЦГАВМФ, ф. Дела графа Чернышева, д. 408, лл. 66—68.

³ Сам Андреев в рапорте 1763 года разъясняет, что под полуношником он разумеет северо-восточное направление. Подтверждение этого мы находим в документах того времени. В Поморье и Сибири под «полуношником» понимали и понимают сейчас ветер северо-восточной четверти (СВ). Так, «полуношником» названо северо-восточное направление в «Чертежной книге» С. Ремезова — на картах северо-востока Сибири; в поморской лоции XVIII века «полуношник» — ветер северо-восточной четверти; в академическом словаре и словаре Даля «полуношник» означает северо-восток. В современном морском словаре Самойлова «полуношник» — северо-восточный ветер.

⁴ «Известия Русского Географического общества», XII, 1876, вып. 6, стр. 456. Инструкция Плениснера 1763 года почти целиком изложена в его рапорте иркутскому вице-губернатору Брилю.

⁵ Там же, стр. 475.

Утром он произвел наблюдение и определил себя по солнцу. «И по солнцу,— читаем мы в журнале,— в правую руку, к востоку оказалась чернь обширностью немалой, которую чернь признали от нашей стороны — земля (материк.— М. Б.) и надобно быть тут Шелагинскому мысу или далее ево». Эта запись в журнале Андреева еще раз подтверждает, что его отряд шел в северо-северо-восточном направлении, ибо, только следуя в этом направлении, можно было выйти на траверз Шелагского мыса, так что он оставался для человека, ставшего лицом к утреннему солнцу, на правой руке.

Следуя далее на север, утром 22 апреля Андреев разглядел впереди остров, о котором писал: «Увидели остров весьма не мал, гор, стоячего лесу на нем невидимо, низменной, одним концом на восток, а другим на запад, и в длину так например быть имеет 80 верст». Это и была «Земли Андреева». На следующий день, испугавшись встречи с враждебными людьми, следы которых он заметил, и обеспокоенный тяжелой болезнью юкагира Коновалова, Андреев повернул назад, не дойдя до острова 20 верст¹.

Повидимому, Андреев принял за остров приподнятое рефракцией причудливое скопление льдин. Согласно журналу и рапорту Андреева 1764 года, его отряд на самом острове не был и, следовательно, не мог утверждать, что это была земля. Спустя пять лет Татаринов и Коновалов,

¹ Несмотря на довольно ясные указания Андреева относительно направления, по которому совершался его поход 1764 года, проф. Н. Н. Зубов и К. С. Бадигин в статье «Разгадка тайны Земли Андреева», помещенной в журнале «Природа» № 2 за 1952 г. и в книге того же названия (Военно-морское издательство, 1953), попытались пересмотреть вопрос о маршруте путешествия Андреева и его открытии. На основе произвольных допущений они пришли к выводу, что отряд С. Андреева продвигался не в северо-восточном, как показано выше, а якобы в северо-западном направлении. Через шесть суток санной езды Андреев соответственно достиг не какой-то неизвестной и нигде не обнаруженной затем «Земли Андреева», а острова Новая Сибирь.

При всей оригинальности и заманчивости такого предположения оно бездоказательно. Авторы этой гипотезы основываются не на фактах, а на косвенных соображениях (например, на возможной скорости санной езды по льду и т. п.). Н. Н. Зубов и К. С. Бадигин не подвергли анализу журнал Андреева 1764 года, ограничившись его опубликованием, а также обошли молчанием противоречия их взглядам документы: инструкцию Плениснера 1763 года, рапорт Андреева 1764 года (который объявлен путаным и ничего не говорящим) и, наконец, показания всех тех, кто ходил с Андреевым. Они отказались признать достоверной и карту Андреева, считая ее картой Плениснера, хотя на этой рукописной карте имеется собственноручная подпись ее составителя и указание на обнаруженные им к северо-востоку от острова Четырехстолбового признаки обитания «оленных людей Храхай».

Н. Н. Зубов и К. С. Бадигин не приняли во внимание того, что обратно от торосов до второго Медвежьего острова отряд Андреева шел не больше 36 часов. По журналу 1764 года это расстояние равняется 420 верстам, а остров Новая Сибирь отстоит от Медвежьих островов не менее чем на 580 километров (по прямой). Пройти за 1,5 суток 580 верст невозможно.

Законно поставить вопрос: мог ли Андреев вообще, следуя от острова Четырехстолбового в любом северном направлении, пройти расстояние, равное 420 верст и больше. Путевые журналы русских путешественников XVIII—XIX веков (Леонтьев, Геденштром, Врангель) определенно указывают, что в этом районе нельзя пройти столь далеко к северу. Примерно в 100—120 километрах от Медвежьих островов проходит кромка прилая, за которой располагаются сильно восторощенные льды, образующие громадные стамухи (льды, сидящие на грунте). Пройти через них никому не удавалось. Во всяком случае, за шесть дней в таких тяжелых льдах Андреев не мог уйти так далеко от исходных позиций.

Следует напомнить, что во время путешествия 1763 года Андреев зависил пройденные расстояния примерно в шесть раз (об этом говорилось выше), причем делал это потому, что определял путь на глаз, по бегу собак. Очевидно, и во вторую свою поездку Андреев допустил такую же ошибку, тем более, что на этот раз он не имел даже таких ориентиров, как острова; он шел по торосистому льду и отмечал свое расстояние по суточному бегу собак на извилистом пути среди торосов. Если же сократить пройденный им путь даже не в шесть раз, что было бы закономерно, а хотя бы

побывав здесь без Андреева, с экспедицией Леонтьева, заявили, что об острове в журнале Андреева якобы сказано ложно¹. Но у нас нет оснований не верить Андрееву. Он писал о том, что обнаружил, или о том, что, как ему казалось, обнаружил. Для новичка в полярных путешествиях, каким был Андреев, и даже для безусловно более опытных его спутников арктическая природа могла приготовить и еще более неожиданные сюрпризы. Ведь и якутский промышленник Санников во время своих путешествий по Новосибирским островам тоже принял за землю сильно торосистые льды, приподнятые и искаженные рефракцией. Таким же образом опытный китобой Гиллис «открыл» землю, которую в дальнейшем тщетно искали и не нашли. Назвать этих людей обманщиками нет оснований; они искренно заблуждались. То же можно сказать и о записи в журнале о виденных Андреевым человеческих и оленьих следах. Верить этому вряд ли можно. Андреев внес эту запись, подлаживаясь, повидимому, к ходившим в те годы слухам о союзниках, приходивших на помощь к чукчам с «Большой Земли». Этот домысел нужен был ему для того, чтобы подкрепить факт «открытия» острова, в существовании которого он был глубоко убежден. Этот штрих лишний раз показывает, как легко в то время возникали географические легенды.

Неудача с открытием «Большой Земли» не умаляет заслуг Андреева перед географической наукой. Андреев осуществил картирование всей группы Медвежьих островов и дал их первое топографическое и геологическое описание. В заслугу Андрееву надо поставить также то, что он первым попытался проникнуть к северу от Медвежьих островов к белому пятну Восточно-Сибирского моря. Поэтому путешествие Андреева являются выдающимся событием в истории исследования полярных стран XVIII века.

Опись Медвежьих островов Андреев сделал недостаточно точно. Хотя в его журналах содержатся ценные наблюдения, указанные им расстояния между островами и размеры самих островов далеки от действительных. Астрономических определений Андреев не производил.

**Поездки на Медвежий
острова прапорщиков
Леонтьева, Лысова
и Пушкарева
в 1769—1771 годах**

Недостатки работы Андреева побудили Плениснера организовать новую, более грамотную опись Медвежьих островов. Выполнение этой задачи было поручено прапорщикам Леонтьеву, Лысову и Пушкареву. В их распоряжение Плениснер выделил сотника Татаринова, каюров Коно-

валова и Николая Дауркина. Эта экспедиция на Медвежий острова считалась строго секретной.

К снаряжению экспедиции, как это видно из расходной ведомости, Леонтьев приступил еще в 1767 году². Прибыв в конце года в Охотск, он приобрел квадранты, компас и другие приборы и материалы. На оснащение и содержание партии Леонтьева казна израсходовала большую сумму — 6901 рубль 10 копеек³. Плениснер вручил Леонтьеву инструкцию,

только в три раза, то и тогда получается около 120 верст, т. е. конечной северной точкой похода являлась кромка припая. Это подтвердили и участники экспедиции Андреева — сотник Татаринов и другие, которые утверждали, что, следуя на север, отряд достиг большой щели во льду, и, не будучи в состоянии ее преодолеть, повернул назад.

Ошибочность гипотезы Н. Н. Зубова и К. С. Бадигина подробно рассмотрена и нашей статье «Существовала ли Земля Андреева?» («Известия ВГО», т. 84, 1952, вып. 5), а также на обсуждении в Географическом обществе СССР («Известия ВГО», т. 86, 1954, вып. 5).

¹ Известия Русского Географического общества, XII, вып. 6, 1876.

² ЦГАВМФ, ф. 212 (II отд.), д. 890, лл. 4—5.

³ Там же, л. 6.

где было сказано: «Велено тем островам (Медвежьим.— М. Б.) аккуратное учинить описание и положить на карту. Да и с того пятого острова простираться к изысканию американской матерой, со стоячим лесом Земли»¹.

На переезд отряда из Охотска в Нижнеколымск (через Колымский хребет) ушел весь 1768 год. В начале весны 1769 года Леонтьев и его спутники отправились к реке Крестовой и 17 марта перешли на первый остров, попутно произведя подробную и точную опись, в которой Ф. П. Врангель, будучи там в 1821 году, не нашел погрешностей². На первом острове геодезисты видели обнаруженные Андреевым старинные юрты, а на третьем острове — «крепостцу». С Четырехстолбового (последнего), острова прапорщики пытались продвинуться на север, однако из-за отсутствия продовольствия и неизвестности расстояния «до Большой Американской земли» они вынуждены были с широты $71^{\circ}58'$ и долготы $163^{\circ}07'$ восточной повернуть обратно. Об этом сообщает Ф. П. Врангель³. Между тем, считая, что на карте «секретного вояжу» 1769 года⁴ Медвежий острова показаны между $71^{\circ}55'$ с. ш. и $72^{\circ}10'$ с. ш., предельной широтой похода 1769 года правильнее считать $72^{\circ}10'$ с. ш.

В следующем году Леонтьев повторил попытку пройти на север. 16 марта он вывел отряд с Четырехстолбового острова в море и взял курс на северо-восток «к Большой Американской земле». При быстрой езде отряду удавалось продвинуться за сутки на 20—40 верст, но в конце концов нарты изломались о торосы, и 23 марта отряду пришлось повернуть назад. По составленной Леонтьевым и его товарищами карте можно считать, что во время вторичной поездки к северу от острова Четырехстолбового (положение острова было определено под 72° с. ш.⁵) прапорщики достигли предельной широты $74^{\circ}05'$, т. е. параллели Ляховских островов. Они поставили для своего времени рекорд продвижения на север по льду.

В третий раз геодезисты ходили в поход весной 1771 года. На север они прошли по Чукотской протоке⁶, а от последнего Медвежьего острова двигались на восток. Пройдя 78 верст и не заметив никакой новой земли, путешественники круто повернули на юг, вышли к Баранову Камню, затем вдоль берега прошли к Чаунской (Шелагинской) губе и вернулись на Колыму. На итоговой карте, составленной Иваном Леонтьевым, показаны все три похода, охватившие довольно обширную площадь.

Необходимо отметить почти современную точность карты Леонтьева, что делает ему немалую честь. В отличие от карты С. Андреева, на которой Медвежий острова показаны цепочкой, вытянутой от реки Крестовки до Шелагского мыса, на карте Леонтьева они положены правильно, компактно, протяженность их и расстояние между ними определены с предельной точностью.

Сохранилась еще одна карта экспедиции Леонтьева, составленная ее участником — чукчей Николаем Дауркиным в 1769 году⁷. На ней нанесены маршруты 1770 и 1771 годов, а также путешествия Дауркина по Чукот-

¹ А. Черников. Из истории изучения Арктики. Труды института истории науки и техники, серия I, вып. 9, 1936. Здесь опубликована одна из составленных экспедицией карт Медвежьих островов. Выдержки из журнала Леонтьева, Лысова и Пушкарера впервые напечатал Ф. П. Врангель (ук. соч., стр. 81—83)

² См. Ф. П. Врангель, Ук. соч., стр. 81.

³ Там же, стр. 79.

⁴ ГУ БМС, Архив древних карт, 1403.

⁵ Там же, № 2650.

⁶ У Ф. П. Врангеля, ошибочно указана Среднеколымская протока (ук. соч., стр. 82).

⁷ Опул. в прил. к сб. «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов в XVII веке», М., 1951, прил. № 18.



1771 год. Карта «секретным вояжам» геодезиста Ивана Леонтьева

Вверху слева в рамке легенда:

«Карта секретным вояжам от Нижне-Ковымской крепости до речки Крестовки, а от оной в море пяти Медвежьим островам, а от толь и далее в море ж.

А. Старая крепостца неизвестных людей на Третьем Медвежьем острове.

В. Юртенные признаки неизвестных людей.

С. Тракт передней и обратной 1769-го года и под желтою.

Д. Тракт передней и обратной 1770-го года и под краскою голубую.

Е. Тракт передней и обратной 1771-го года и под краскою зеленою.

В правом углу карты при рисунке, сделанном врезкой, дана следующая надпись: «Рисунок, имеющийся на Третьем Медвежьем острове, неизвестных людей старой крепостце».

Под рамкой карты: «Демид Чичерин. Сочинял геодезист прапорщик Иван Леонтьев».

ГУ ВМС, Архив древних актов, № 2650.

скому полуострову. Очень интересна обстоятельная «экспликация» карты, содержащая описание походов. Карта свидетельствует о несомненных дарованиях этого путешественника. Правда, карта Дауркина менее точна, чем карта Леонтьева. Медвежий острова изображены на ней схематично, а маршруты экспедиции Леонтьева — недостаточно точно. Один из этих маршрутов обозначен в северо-западном направлении, тогда как из карты Леонтьева видно, что его отряд на северо-запад вообще не ходил. В целом же карта Н. Дауркина являлась для своего времени шагом вперед в картировании крайних северо-восточных районов России. В ней много новых и ценных подробностей, в частности, впервые под собственным названием отмечен остров Колючин.

Обследование Колымских островов, хотя на это и тратились большие средства, не было главным для русского правительства. Как указывалось выше, от Анадырской экспедиции и ее начальника Плениснера Сенат требовал урегулировать русско-чукотские отношения, собрать проверенные сведения о чукотском народе и союзниках чукчей с «Большой земли». Это неизбежно вело к организации все новых и новых экспедиций на Северо-Восток для изучения Аляски и Чукотки.

Опросы Анадырского гарнизона о Чукотском полуострове и Аляске

В 1763 году Плениснер организовал опрос бывавших у чукчей казаков. Ценные сведения о численности, вооружении, быте и нравах чукчей сообщили казахи сотники Иван Попов, Осип Нижегородцев, Степан Павлов, пятидесятники Алексей Русанов, Федор Курбатов и казак Иван Исаков, участвовавшие в походах майора Дмитрия Павлуцкого¹. Наиболее интересные данные об Аляске сообщил казак Яков Репин и солдат Иван Гребешков, служившие в Анадырске по несколько десятков лет².

Наряду с чисто военными сведениями служилые люди сообщили обстоятельные сведения о географии и экономике Чукотки и Аляски. Сотник Нижегородцев, вспоминая поход 1731 года, показал: «Лесу никакого на всей Чукоцкой Земле не видали. Вся та Чукоцкая Земля болотная, кочковатая и мокрая; на оной земле и того редкими местами мелкие прутьи, вышиною от земли не больше четверти». «За неимением,— говорили казаки,— во всей той земле упоминаемого лесу, едят (чукчи.—М. Б.) мясо оленье, рыбу, также нерпу и прочих морских зверей, сырое и мерзлое и всякое от земли коренье, которую нерпу и морских зверей получают те олени чукчи от сидячих около моря чукоц и то их чукотское между самыми узкими камнями житье, за исключением лесу, самое уже бедное, коего едва в свете, где хуже быть может. Что же принадлежит до сидячих около моря и вокруг тех оленьих живущих чукоц, то у оных есть юрты, выкопанные в земли, деревянные, а лес на строение берут из наносу с моря на берегу, на припайках». «А вся та Земля Чукоцкая,— заявили в заключение допрошенные казаки— в окружность не более полторы тысячи верст».

Плениснер не ограничился сбором опросных сведений о чукчах. В 1764 году он послал из Анадырска казака Николая Дауркина в Чукотскую землю для сбора сведений о прилежащих странах. Вернувшись через два года в Анадырск, Дауркин составил упомянутую выше карту посещенных им мест и сообщил много новых сведений о Беринговом проливе и Аляске (еще за несколько лет до прибытия туда английского путешественника Кука)³.

В литературе указывалось, что Дауркин в октябре 1764 года прошел якобы к Берингову проливу, который к этому времени уже замерз, затем при помощи двух чукчей перебрался на остров Ратманова, где расспросил местное население о «Большой земле» и ее населении. Представив в 1777 году Академии наук карту и отчет об этом путешествии, Плениснер, со слов Дауркина, определенно назвал Большую землю частью Северной Америки, что, кажется, было сделано впервые⁴.

Согласно карте Дауркина и «экспликации» к ней, события его похода представляются в ином виде. В начале 1764 года Дауркин прошел от

¹ ЦГАВМФ, ф. Дела графа Чернышева, д. 408, л. I. Здесь собраны копии всех опросов о Чукотской земле, производившихся в Анадырске.

² ЦГАДА, ф. 5-й департамент Сената, кн. 21, лл. 146—149 об.

³ О путешествии Дауркина и других известиях о Чукотке см. Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, стр. 104—115.

⁴ См. Л. С. Берг. Ук. соч., стр. 107.

устья Анадыря вдоль морского берега на север до губы Ночан, как называли чукчи залив Креста, оттуда к острову Махчину (коса Меечен), урочищу Ретькину (ныне Редькин), к мысу Сердце-Камень, а в апреле на байдарках проплыл до острова Ивучнен (судя по всему — остров Св. Лаврентия). К Большому Чукотскому носу Дауркин не ходил и в Беринговом проливе не был, а вернувшись к заливу Креста, отправился в Колючиноку губу, прошел на остров Колючин, затем побывал в Чаунской губе и снова вернулся в Анадырский острог. Так рассказывает о своем путешествии сам Дауркин. Нет оснований ему не верить. Следовательно, традиционное представление о его походах по Чукотскому полуострову должно быть пересмотрено.

О Северной Америке в «экспликации» карты Н. Дауркина сказано, что еще до походов Павлуцкого родственники возили его туда в «малых летах» и что «оныя чукчи объявляют — от устья Анадырского до называемого до Большой матерой земли вперед и назат в одно лето обратитца можно нашими байдарками без опасности, что называется Северная Америка».

**Экспедиция И. Б. Синдта
в Берингов пролив
и к берегам
Северной Америки**

По прямому заданию Ф. Соймонова в 1764 году Плениснер организовал экспедицию к «Большой земле» и к берегам Чукотского полуострова под руководством И. Б. Синдта для их описи и картографирования. Это была третья после походов

Беринга — Чирикова и Гвоздева — Федорова экспедиция в Берингов пролив. В литературе о ней имеются крайне скудные сведения. Сохранившиеся в ЦГАВМФ корабельный журнал Синдта¹ и в Рукописном отделении библиотеки Академии наук СССР — рукописная карта его путешествия² до сих пор никем не использовались.

Сведения о самом Синдте крайне ограничены. В 1741 году, будучи гардемаринном, он участвовал в морском походе к берегам Америки на корабле «Св. Петр»³. Затем он оставался в Сибири в штатах Великой Северной экспедиции. Из донесения Ф. Соймонова, посланного Сенату в 1761 году, известно, что для «осмотру и описанию вершин рек Учюра и Май» посылался корабельный секретарь Синдт⁴. Маршрут его поездки лежал от Якутска до Удинского острога сухим путем и по рекам и далее по Алдану и Мае «ход обыскивать и освидетельствовать, возможно ли подходить по которой-либо из оных рек к ближайшему месту к Уде

¹ ЦГАВМФ, ф. 870, д. 836.

² По В. Ф. Гнучевой, приложение II, № 126. В 1951 году проф. А. В. Ефимов напечатал русский и французский варианты карты Берингоморского района, которая названа им картой лейтенанта Синдта (сб. «Открытия русских землепроходцев и поллярных мореходов XVII века», М., 1951, приложения № 14 и 15). Сопоставление ее с подлинной рукописной картой И. Синдта показало, что эта карта не принадлежит Синдту. Скорее это академическая карта, выполненная Иваном Трускотом (ср. рассматриваемую карту с картой И. Трускота, напечатанной в «Материалах для истории экспедиций Академии наук», М.—Л., 1940, стр. 72). Выше уже отмечалось, что Академия наук и ее Географический департамент были плохо осведомлены о деятельности русских и морских офицеров в Ледовитом и Тихом океанах. Так, путешествие Синдта по Берингову морю на карте И. Трускота неверно отнесено в 1764—1767 годам, тогда как на самом деле И. Синдт был там только в навигацию 1766 года. Маршрут синдтовского похода на картах, опубликованных А. В. Ефимовым, как и на карте И. Трускота, показан неточно, а Берингов пролив изображен фантастически, тогда как на самом деле благодаря плаванию Синдта в мировой картографии Берингов пролив стал отображаться более или менее сходно с современными данными. На рассматриваемых картах сохранялся хаос разбросанных по всей северной части Тихого океана многочисленных островов, которые в действительности не существуют.

³ ЦГАВМФ, ф. 315, д. 810, л. 66.

⁴ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1561, л. 57 об.

реке». Эта поездка Синдта предпринималась в связи с поисками прямых путей от Лены к Охотскому морю, так как губернатор Соймонов полагал, что река Уда лежит ближе к морю, чем Охота, и намеревался перенести порт в ее устье¹.

В упомянутом донесении Ф. Соймонов отметил, что работа И. Синдта «не окончена и даже не учинена». Из другого донесения Ф. Соймонова Сенату видно, что в это же время он отдал приказ Плениснеру отправить Синдта на судне к берегам Аляски. Плавание состоялось летом 1762 года, но «по лености» (так говорит Ф. Соймонов) Синдт вернулся назад, не достигнув цели². В 1764—1767 годах Синдт возглавил описываемую ниже экспедицию к берегам Северной Америки. В 1779 году он состоял в чине лейтенанта при Охотском порте³.

Корабельный журнал плавания И. Б. Синдта не содержит сведений общегеографического порядка. Журнал состоит из обычных записей о состоянии погоды, встретившихся трудностях, заходах в гавани и о местонахождении корабля в определенный час (широта и долгота). Однако по нему стало возможно восстановить ход путешествия Синдта к берегам Америки.

18 сентября 1764 года галиот «Св. Павел» вышел из Охотского порта к Камчатке, а 3 октября, миновав бурное Охотское море, бросил якорь в устье реки Харьюзовской на западном берегу Камчатки. Здесь в Харьюзовском острожке команда зазимовала, причем судно было растакеложено и поставлено в реку Рантовую (приток реки Харьюзовской). Оно было сильно повреждено: форштень от ватерлинии до самого кия был расколот надвое; был разбит и ахтерштень. Это заставило Синдта с наступлением весны позаботиться о постройке нового судна (галиота), названного «Св. Екатерина». Постройка судна закончилась 4 августа 1765 года.

В августе экспедиция пошла вдоль берега Камчатки, производя подробный промер глубин и отмечая мелли, которые затем были положены на карту. Экспедиция впервые установила существование течения вдоль берегов Камчатки к западу и югу от Карагинского острова, описание которого ею также было сделано впервые.

Во время плавания у мыса Лопатка отряд встретился с ботом «Св. Гавриил», которым командовал подштурман Неводчиков; бот одним из первых побывал на Алеутских островах. Неводчиков держал курс на Большерецк. 4 сентября «Св. Екатерина» бросила якорь у реки Уки. По совету высланного на берег штурманского ученика Петушкова судно ввели в приток Уки речку Балбере, где с общего согласия, за поздним временем, решили окончить плавание этого года. Оставив небольшой караул для охраны судна, Синдт с остальной командой устроил зимовку поблизости — в Нанчинском острожке. В следующем (1766) году поход начался 26 июня.

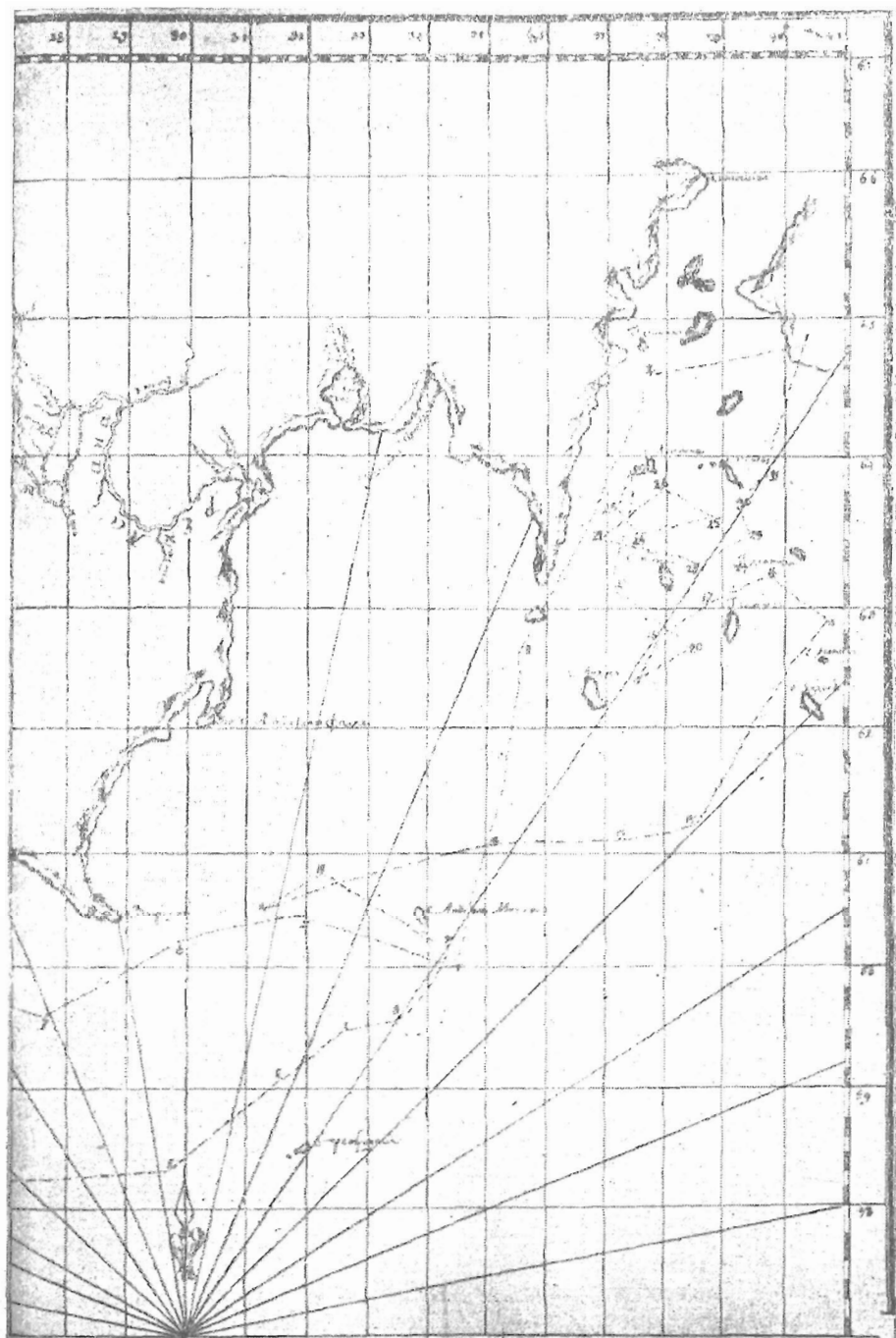
Опираясь на опыт своих предшественников, Синдт правильно предположил, что июль и август являются наиболее благоприятными для плавания. Берингово море в эти месяцы относительно спокойно, сильные штормы начинаются здесь только в сентябре и продолжаются весь октябрь. Но лето 1766 года оказалось на редкость беспокойным. Почти от самой Укинской губы до острова Св. Лаврентия «Св. Екатерина» шла при неблагоприятной погоде.

Синдт отошел от Карагинского острова 1 августа и 6-го прибыл к острову Преображения. 7-го налетел сильный шквал. Вода заливала

¹ ЦГИАЛ, ф. 1341, д. 1558, л. 271.

² ЦГАДА, ф. 5-й департамент Сената, кн. 21, л. 160 об.

³ ЦГАВМФ, ф. 315, д. 810, л. 67.



1768 г. Деталь карты плаваний лейтенанта И. Синдта в Берингов пролив и к берегам Аляски

Библиотека Академии наук СССР. Рукописное отделение, ф. Географический департамент, № 126. Опубликовано в несколько измененном против подлинной карты И. Б. Синдта виде у W. Coxe. Account of the Russian discoveries between Asia and America. London, 1780.

судно с обоих бортов. Воды набралось 5 дюймов. 10 августа экспедиция определила себя под $60^{\circ}58'$ с. ш. Все дни держались густые туманы, и экипаж не видел берега. 11 августа, находясь под $60^{\circ}45'$ с. ш., «Св. Екатерина» перенесла новый шторм, который сопровождался резким похолоданием. День и ночь команда непрерывно откачивала воду и скалывала лед. 16 августа в полдень, когда туман рассеялся, под $63^{\circ}16'$ экипаж заметил впереди себя остров (Св. Лаврентия), который был ошибочно принят Синдтом за одиннадцать самостоятельных островов (они получили названия Св. Андрея, Св. Марии, Св. Самуила, Св. Федосея, Св. Диомиды, Св. Тита, Св. Агафона и др.). «Стоял,— пишет Синдт,—шторм со шквалом. Волнение превеликое. Вода бьет на палубу». Чтобы не разбиться в тумане о прибрежные мели, решили лечь в дрейф. Лот показал глубины 80 и 63,5 сажени. 17 августа разразился град с дождем. По прекращении его видели летающих чаек.

Далее Синдт взял курс на юго-восток, продвигаясь со скоростью 10—12 узлов. К восточному мысу острова Св. Лаврентия «Св. Екатерина» вернулась только 22 августа. К этому времени команда была совершенно измучена. Четыре матроса лежали без движения. 22 августа заболели штурман, штурманский ученик, матрос и два казака. 23-го числа, следуя от восточного мыса Лаврентия курсом на северо-восток (по инструкции Синдт должен был идти на восток), экспедиция достигла 64° с. ш., в 292,5 немецких мили от Охотска, а 1 сентября — $64^{\circ}59'$ с. ш., т. е. находилась вблизи Берингова пролива. Судя по измеренной глубине, равной 40 саженам, можно заключить, что «Св. Екатерина» была недалеко от американских берегов, очевидно, у полуострова Сьюард. Как свидетельствует журнал, Синдт знал, что судно находится вблизи американского берега. В доказательство можно сослаться хотя бы на следующую запись: «Для ночной темноты, опасаясь впереди лежащей земли, закрепили брифон и легли в дрейф». Однако, почти достигнув цели и видя остров Диомиды, Синдт вынужден был повернуть назад, так как 1 и 2 сентября бушевал новый «ужасный шторм», которым повредило стеньги. К тому же на судне росло количество больных.

Под 2 сентября в журнал записано, что экипаж и судно находились «в великой опасности». В этот день Синдт собрал совет, который вынес решение: «чтоб ко отысканию для зимования к отстою удобного места, дабы за поздностью нынешнего осеннего времени не принять какого бедственного случая, а в здешних неописанных местах за крепостью всегдашних сильных и крепких ветров, удобного места обыскивать нигде не допускает, на что положили согласие, чтоб возвратиться к зимованию к Камчатским островам»¹. 3 сентября от широты $64^{\circ}59'$ «Св. Екатерина» легла курсом на юго-восток.

На обратном пути 4 сентября Синдт открыл землю, названную островом Св. Матвея.

Когда 21 сентября «Св. Екатерина» бросила якорь в Авачинской гавани, половина команды (11 человек) была больна и на борту судна оставалось только шесть бочек пресной воды. После зимовки в Петропавловске Синдт вернулся в Охотск, пройдя в Охотское море через один из Курильских проливов.

Журнал и карту своего путешествия И. Синдт вручил Ф. Плениснеру, который переслал их Ф. Соймонову, откуда они поступили в Адмиралтейств-коллегию.

Несмотря на неудачу плавания к берегам Чукотки и северо-западной Америки, экспедиция Ивана Синдта явилась крупным событием в исто-

¹ ЦГАВМФ, ф. 870, д. 836, л. 102.

рии изучения Берингова моря. Она собрала достоверные сведения о ряде пунктов побережья и открыла большой остров Матвея. Синдт существенно дополнил ранее весьма скудные сведения о глубинах, течениях и ветрах северной части Берингова моря, он вторым (после Федорова и Гвоздева) видел берег полуострова Сьюард (Аляска). На карте И. Синдта впервые в Беринговом проливе показаны пять островов под названием Св. Диомида, часть которых видели Беринг и Чириков. Это пять островов (очевидно, современные острова Ратманова, Крузенштерна, скалы Фэруэй и, возможно, остров Кинг) обозначены на карте желтой краской, свидетельствующей о том, что эти географические объекты полжжены на карту по способу крьюспеленгов, т. е. более точно, чем просто на основании одного пеленга. Сам пролив на карте Синдта изображен более точно, чем у Кука, посетившего эти места спустя 12 лет. Морская карта И. Синдта изображает пролив между Азией и Америкой точнее карты, составленной Ф. Плениснером.

Исключительно неблагоприятные климатические условия 1766 года, усталость экипажа, находившегося в плавании в течение трех лет, плохое оснащение экспедиции — все это не позволило Синдту выполнить возложенные на него задания. Несколько позднее то же задание было дано секретной Северо-восточной географической и астрономической экспедиции под командованием Иосифа Биллингса.

Снаряжение Северо-восточной географической и астрономической морской экспедиции под начальством И. Биллингса

Последнее в XVIII веке крупное географическое мероприятие на Северо-Востоке — снаряжение Северо-восточной географической и астрономической морской экспедиции происходило в обстановке, несколько отличной от предшествовавших подобных мероприятий.

Выше уже отмечалось обострение русско-испанских отношений в бассейне Тихого океана. Вслед за Джеймсом Куком у берегов Камчатки летом 1786 года появился корабль Ост-Индской компании под командованием капитана Петерса, который по уполномочию комиссара Макао Генриха Лана начал переговоры с местными русскими властями об условиях будущей торговли. Англичане заявили, будто они первыми открыли морской путь к берегам Камчатки и Чукотки и, следовательно, русское правительство должно предоставить им право беспошлинной торговли¹.

Такое требование не могло не обеспокоить русские правительственные круги, законно опасавшиеся того, что вслед за попытками навязать невыгодные условия торговли последуют и прямые акты иностранного вмешательства. Новая обстановка побуждала царское правительство более настойчиво искать пути урегулирования отношений с чукчами, дабы укрепить свой тыл на Крайнем Северо-Востоке, а также собрать, наконец, обстоятельные и достоверные географические сведения о севере Тихого океана и северо-западе Америки. Опросные сведения о «Большой Земле», собираемые на Камчатке и Анадыре, не могли удовлетворить ни морское, ни военное ведомства. На этой почве возникла потребность в снаряжении специальной экспедиции, в задачу которой входило бы географическое изучение Северо-Востока с астрономическим определением опорных пунктов, необходимых для составления точных карт этой территории, а также установление с чукчами добрососедских взаимоотношений, которые помогли бы склонить чукотский народ в русское подданство.

¹ См. рапорт Петерса Шелихову от 16 сентября 1786 года. ЦГАВМФ, ф. 212 (II отд.), д. 890, л. 53 и др.

Такая секретная экспедиция и была снаряжена под командованием И. Биллингса. Ей надлежало «стараться дойти по суку, по льду и водою до самого главного мыса Чукотского». Во время пребывания на Чукотке Биллингсу поручалось «постараться также сколько возможно свести о земле чукчей, силе и нравах сего народа, а при случае, потрудитесь своим поведением склонить к утверждению сего народа в зависимости от России и о добром мнении о прочности правления, под которым они находятся»¹.

Инструкция, составленная в Адмиралтейств-коллегии в августе 1785 года, предусматривала детальный план работы экспедиции. Биллингс должен был заняться поисками в Восточном океане новых островов, определить точно широту и долготу устья Колымы, взять пеленги «к берегам великого Чукоцкого Носа», положить на карту острова Тихого океана, которые посетили англичане, «и даже до берегов Америки», собрать сведения о морях, расположенных между Сибирью и Америкой². В конце работ экспедиции должна была обследовать отдаленные районы Сибири, «...для чего ее участники разделялись на два отряда. Один отряд направлялся из Якутска по реке Вилюй, а оттуда через Нижнюю Тунгуску по Енисею... А самому Биллингсу идти ради приобретения сведений о берегах Северного океана между Обью и Енисеем, а наипаче между Хатангою и Тазою»³.

Для выполнения широких планов Северо-восточной экспедиции Биллингсу надлежало, прибыв в Иркутск, выбрать из навигационной школы штурманов и, разыскав в местном архиве документы, относящиеся к прежним поездкам, явиться в Якутск. Здесь состав экспедиции должен был пополниться казаками и промышленниками, «порядочно обращавшимися с чукчами, а наипаче составлявшими прежде Анадырской гарнизон»⁴.

Из Якутска главный отряд должен был переправиться в Нижнеколымск, откуда на специально построенных судах пройти по морю вдоль берегов Чукотки в Тихий океан. В случае, если поиски морского пути не принесли бы удачи, Биллингсу разрешалось перебраться на Камчатку, откуда «отправиться мимо цепи островов, простирающихся до Америки, полагая найточнейше оные на карту, пристани и заливы безопаснейшие», затем «простирает открытия до берегов Америки и к неизвестным островам, лежащим к восточной стороне Умнака и мыса Аляски, между которыми острова Кадьяк, Шумагин и Туманской, открытые Берингом и последующими (сюда в 80-е годы с целью овладения островами приходили испанские корабли под командованием капитанов Мартинес и Харо.—М. Б.), осведомиться о числе мужского пола островитян, принадлежащих России, и учредить подать с оных, ласковым приветом привести под державу

¹ ЦГАВМФ, ф. Дела графа Чернышева, д. 408, л. 303.

² Там же, л. 390. Последнее пожелание Адмиралтейств-коллегии не было осуществлено, хотя оно было вновь подтверждено Адмиралтейств-коллегией в ответ на рапорт Биллингса графу Чернышеву от 3 августа 1786 года, в котором Биллингс просил разрешения по окончании экспедиции «обратный путь сделать, обойдя мыс Доброй Надежды, прямо в Кронштадтскую гавань с тем намерением, что оное будет впредь служить для распространения знания и искусства». Признав полезным предложение Биллингса, Адмиралтейств-коллегия все же сочла, что «еще больше пользы будет от того, как ему в инструкции написано, что он опишет берега Северного Ледовитого океана между Оленьком, Хатангой, Таймурой и Енисеем» (там же, л. 430). Первое русское путешествие с Камчатки во Францию вокруг мыса Доброй Надежды летом 1773 года, за несколько лет до путешествия Д. Кука, было осуществлено на купеческих судах во главе с Беньевским. Это забытое плавание описано А. Сгибневым.

³ Там же, л. 390 об.

⁴ Там же.

Российскую неприведенных еще» (§ 7). После исполнения этого пункта Биллингс должен был «простирать свои поиски к тем частям земли Америки, к которым худая погода и другие препятствия не допустили прежних мореплавателей» (имеется в виду, повидимому, плавание Синдта).

У северо-восточных берегов Америки экспедиции надлежало выяснить удобные гавани и пристани для будущей торговли с американцами, а также составить описание природы материка и океана (§ 6). Только после этого экспедиции следовало направиться к Берингову проливу для завершения ранее не оконченных описей северного берега Чукотки от Чукотского мыса до Чаунской губы, а если позволит погода, то и до устья Колымы. В том случае, если Биллингс не смог бы пройти на морских судах (что впоследствии и произошло) вдоль северного берега Чукотки, он должен был высадиться на берег «с довольным числом служителей» и, отослав суда в Охотск, продвигаться от Берингова пролива к реке Колыме на байдарках (§ 9).

Начальник этой экспедиции Иосиф Биллингс, англичанин по происхождению, принадлежал к числу тех иностранцев, которые, находясь на русской службе, служили России честно и с пользой для дела. Биллингс обладал незаурядной морской подготовкой; до службы в России он участвовал в путешествиях капитана Кука, хорошо знал астрономию и навигацию. Он отличался смелостью, проявленной, в частности, во время его путешествия с небольшим отрядом по Чукотке. Своим успехом экспедиция во многом обязана Биллингсу. Показательно то, что, вернувшись после окончания экспедиции в Петербург, И. Биллингс принял все зависящие от него меры для передачи Адмиралтейств-коллегии всех собранных во время путешествия материалов.

Ввиду строгой секретности экспедиции сдаче подлежали решительно все журналы, карты и записки. Однако ранее служивший в английской торговой конторе англичанин Мартин Сауер, личный секретарь Биллингса, приглашенный в экспедицию в связи с тем, что он знал русский, английский, немецкий и французский языки, утаил часть секретных материалов. Сауер пытался бежать с ними за границу, чтобы продать их тем, кто интересовался русскими исследованиями на Дальнем Востоке. Чтобы получить увольнение, Сауер притворился больным.

Тайный замысел Сауера разгадал Биллингс. 24 сентября 1794 года он подал Адмиралтейств-коллегии секретный рапорт о поведении Сауера. Сообщая, что Сауер не вернул хранившиеся у него дневники офицеров, Биллингс писал: «Как оные сие время оставались у него, Сауера, то я мню, не были ли они им употреблены к каким-либо тайным запискам, и не есть ли сие причиною прошения об его увольнении, дабы на свободе тогда мог оные употребить на свои выгоды? И поелику он, Сауер, испрашивает увольнение в такое время, когда экспедиция еще не решена, подает мне тем повод мыслить, как он, будучи моим письмоводителем и имея в своем ведении мои журналы, которые он мог тайно списывать, равно как и вести свои собственные записки, не намерен ли он открыть оные в свет изданием в печать, прежде нежели сие благоугодно будет ея императорскому величеству? В таком случае могу я на себя навлечь подозрения, якобы я был соучастником сему его намерению»¹.

По поручению Адмиралтейств-коллегии Биллингс произвел обыск на квартире Сауера. При этом были обнаружены только черновые записи. На вопрос Сауеру, вел ли он какие-нибудь другие записки, тот ответил, что записки он имел, но все их сжег. «А вел я эти записки ради скуки», — добавил Сауер. Сауер был арестован, но никаких новых сведений Адми-

¹ ЦГАВМФ, ф. 212 (II отд.), д. 890. л. 313.

ралтейств-коллегии не сообщил. Затем ему позволили выехать в Англию, где эти «сожженные» материалы он вскоре издал.

Во время работы экспедиции Биллингс отстаивал интересы русского государства и в то же время показал себя гуманным человеком. Неоднократно и настойчиво он писал Сенату и Адмиралтейств-коллегии о необходимости облегчить тяжелую участь народов Сибири, требовал проведения профилактических мероприятий среди юкагир, страдавших от различных болезней. За услуги, оказанные экспедиции, он награждал местных жителей денежными премиями и серебряными медалями, хотя неоднократно получал за это выговоры от Сената. Гуманные действия Биллингса на Северо-Востоке явились одной из причин решения правительства прекратить работу экспедиции.

Во время путешествия по Северо-Востоку и Тихому океану И. Биллингс принимал в работах экспедиции активное личное участие, о чем свидетельствуют 12 составленных им и скрепленных его подписью географических карт и планов¹. Следует заметить, что И. Биллингс подписывался только под теми картами, авторство которых принадлежало ему. Как видно из заголовков рукописных карт, хранящихся в б. Депо карт Гидрографического управления, И. Биллингс лично производил опись ряда гаваней, бухт и проливов. В фонде Биллингса сохранилось много путевых журналов, его личных наблюдений и других документов, характеризующих его активную деятельность; в частности, работа экспедиции на Чукотке проходила под непосредственным его руководством.

Вторым после Биллингса лицом в экспедиции был Гаврила Андреевич Сарычев, будущий генерал-гидрограф, инициатор кругосветного путешествия и плавания в Антарктику шлюпов «Восток» и «Мирный» под командованием Беллинсгаузена и Лазарева. Сарычев происходил из старинной морской семьи, жившей в Кронштадте. Он отлично знал морское дело и умело составлял морские карты. Большинство карт северо-восточной экспедиции — дело его рук. Биллингс с большой похвалой отзывался о заслугах Сарычева, со стороны которого также не поступало нареканий на деятельность начальника, если не считать незначительных размолов.

Помощниками Биллингса были лейтенанты Христиан Беринг и Роберт Галл. Всего в Северо-восточной экспедиции, не считая местного населения, участвовал 141 человек. В числе их были штурманы Антон Батаков, Сергей Бронников, Гавриил Прибылов, доктор Карл Мерк, геодезии сержант Гилев, «рисовальный мастер» Лука Воронин, перу которого принадлежат замечательные зарисовки с натуры, в том числе из жизни чукчей, и др.² Экспедиция была оснащена всем необходимым для астрономических наблюдений: квадрантами, секстантами, хроматическими зрительными трубами, в том числе телескопами «для ночного примечания», компасами, термометрами и барометрами. Активное участие в снаряжении экспедиции принимал академик Паллас.

Из Петербурга головной отряд экспедиции выехал 26 октября 1785 года, а 1 июня следующего года прибыл в Охотск, куда еще раньше для осмотра годных к плаванию судов по Оймяконскому тракту приехал Г. Сарычев. 1 августа Биллингс послал Сарычева с сотней работников в Верхнеколымск для

**Морские плаванья
Северо-восточной
экспедиции
1787—1791 годов**

¹ См. Б. Эвальд. Ук. соч., стр. 61, 115, 157, 118, 146, 160; 162—164.

² Г. Сарычев. Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану. СПб., 1802 г. (на самом деле книга вышла в свет в 1806 году), стр. 11—13.

постройки судов, предназначавшихся для морского похода вокруг Чукотского полуострова. Еще в начале года из Якутска туда же выехал с судовыми работниками лейтенант Христиан Беринг. Вскоре и сам начальник двинулся в путь. В Верхнеколымск он прибыл в сентябре, раньше Сарычева, так как путешествовал налегке. Сюда же за несколько дней до Биллингса явился Х. Беринг, продвижение которого из Якутска на вьючных лошадях затянулось. В дороге из-за сильного падежа коней Х. Беринг вынужден был бросить значительную часть груза.

Прибыв на Колыму, экспедиция немедленно приступила к заготовке деталей судов, а затем на реке Ясашной, где стоял острог (определен под $65^{\circ}28'$), были заложены и сами суда. Строил корабли штурман Батаков, а гребные суда — Сарычев. В мае два корабля, названный «Паллас» (длина 13,7 метра) и «Ясашна» (длина 8,5 метра), а также несколько лодок были спущены на воду. 25 мая 1787 года экспедиция отправилась вниз по Колыме; 18 июня она стала против Нижнеколымска.

На «Палласе» находился Биллингс, на «Ясашной» — Сарычев. По Каменной протоке дельты Колымы они вышли в море и, миновав зимовье Шалаурова, маяк и амбар Лаптева, направились на восток вдоль северного берега Чукотки. 25 июня по всему морю замечены были дрейфовавшие в северо-западном направлении пловучие льды, среди которых продвигались вперед с большой осторожностью. Недалеко от Баранова Камня суда бросили якорь. Три дня ожидания не принесли улучшения обстановки. Подул северный ветер, лед понесло прямо на корабли, и они с большим трудом отошли назад.

Во время вынужденной стоянки путешественники выполнили астрономические наблюдения, показавшие, что на всех прежних картах берег Ледовитого моря положен с ошибкой по широте почти в два градуса¹.

Дальнейшее путешествие было неудачно. Густые туманы и льды держались в течение всего июля. 19 июля, миновав мыс Большой Баранов Камень и продвинувшись к востоку на 11 миль, Биллингс встретил ледяные глыбы, достигавшие дня на шестнадцатисаженной глубине. С общего согласия «Паллас» и «Ясашна» вернулись отсюда на Колыму, где вновь созданный совет офицеров пришел к заключению, что достичь Шелагского Носа из-за льдов невозможно. Поход туда решено было совершить по суше. С этой целью Биллингс отправил с Колымы к Берингову проливу сотника Ивана Кобелева и казака — чукчу Николая Дауркина (на оленях), приказав им ожидать его прихода туда со стороны Берингова моря.

В связи с неудачей морского похода 1787 года Г. Сарычев писал: «Один только казак Дежнев в 1648 году был столько счастлив, что на кочах успел туда пройти (в Восточный океан. — М. Б.)... Но все еще непреодолимая трудность сего пути не опровергается. Может быть, натура отступила тогда от обыкновенного своего ходу, может быть, это случилось во сто лет один раз»². Сарычев объяснил скопление льдов в Восточно-Сибирском море «единственно расположением дующих ветров, иногда способствующих выходить льдам в проливы»³.

В литературе долгое время оставались незамеченными высказывания Г. Сарычева о существовании земли к северу от Чукотки, основанные на его личных наблюдениях за движением льдов и на рассказах капитана Тимофея Шмалева, слышавшего об этой земле от чукчей⁴. Много

¹ Г. Сарычев, Ук. соч., стр. 85.

² Там же, стр. 98.

³ Там же.

⁴ Там же, стр. 97. Отмечено редактором 2-го издания книги Г. Сарычева проф. Н. Н. Зубовым (1952).

позднее, на основании тех же данных, к заключению о существовании земли пришел Ф. П. Врангель, по имени которого впоследствии и был назван открытый здесь остров. Станным кажется то, что Ф. П. Врангель, хорошо знавший книгу Г. Сарычева, вышедшую в свет в 1806 году, т. е. почти за 20 лет до путешествия Ф. П. Врангеля, и неоднократно цитировавший ее, не упомянул об этих ценных наблюдениях. Это тем более странно, что в инструкции Ф. П. Врангелю, составленной Г. А. Сарычевым¹, предписывалось один отряд экспедиции Врангеля выслать к северу от Шелагского мыса «для отыскания предполагаемой земли», иными словами, еще раз подчеркивалось, что Г. А. Сарычев убежден в существовании земли или острова к северу от Шелагского носа².

Во всяком случае Г. Сарычев первым, вполне доказательно, на основании наблюдения за дрейфом льдов указал на существование земли, ныне носящей имя острова Врангеля.

Осенью 1787 года, оставив суда в Нижнеколымске, Биллингс вышел с командой в Якутск, а в январе следующего года прибыл в Иркутск, откуда переслал Адмиралтейств-коллегии журнал плавания, записки с метеорологическими наблюдениями и другие материалы. Тем временем капитаны Сарычев, Фомин и Беринг перевезли продовольствие и снаряжение в Охотск. Здесь были построены два судна: «Слава России» (длина 86 футов, ширина 23 фута, осадка 9 футов) и «Доброе Намерение». Последнее еще до выхода с Охотского рейда было выброшено штормом на берег.

В июне 1789 года сюда прибыл Биллингс. 9 сентября на корабле «Слава России» экспедиция отправилась в море. 22 сентября она открыла небольшой скалистый остров, весьма опасный для мореплавания, и положила его на карту под именем острова Ионы³. 27 сентября «Слава России» прошла один из Курильских проливов и 1 октября вошла в Авачинскую бухту.

После зимовки на Камчатке 9 мая 1790 года экспедиция направилась к западным берегам Северной Америки. 30 мая она достигла острова Умнак, 3 июня — острова Уналашка. По заданию Биллингса Сарычев и Гилев произвели опись бухт, наиболее удобных для якорных стоянок; были описаны и положены на карту бухты Ахомтель, Тихерка, Инадина, Наяши⁴. Далее, проследовав параллельно гряде Алеутских островов, 29 июня «Слава России» бросила якорь в бухте Трех Святителей на острове Кадьяк, где были осмотрены колонии Шелихова⁵. 12 июля в районе губы Нука экспедиция подошла вплотную к американскому берегу⁶.

¹ О составлении инструкции Сарычевым см. «Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом», 1823, № 5.

² См. Ф. П. Врангель. Путешествие, стр. 154.

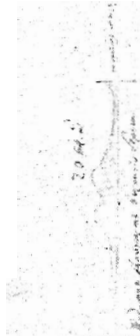
Как отмечает издательское предисловие ко второму изданию «Путешествия» Ф. П. Врангеля, предположение о существовании острова (земли) первым высказал помощник Ф. П. Врангеля, мичман, а позднее — адмирал и сенатор Ф. Ф. Матюшкин, один из друзей А. С. Пушкина по Царскосельскому лицей (ук. соч., стр. 5. Письма Матюшкина об этом см. там же, стр. 380). Ф. Ф. Матюшкин более точно, чем Г. А. Сарычев, указал местоположение острова: Сарычев предполагал, что земля находится к северу от Шелагского мыса, тогда как на самом деле она расположена к северо-востоку от него. Следует, правда, принять во внимание, что во времена Сарычева Шелагский нос изображался на картах несколько восточнее действительного своего положения.

³ См. Г. Сарычев. Ук. соч., стр. 158.

⁴ См. Б. Эвальд. Каталог атласов и карт, стр. 120.

⁵ Кадьяк был открыт во время похода В. Беринга и А. И. Чирикова, но первым его посетил с промысловыми целями в 1763 году передовщик Глотов. Позднее промышленники часто посещали этот остров, богатый пушным зверем. О нем знали и испанские моряки. Так, в момент прихода на Кадьяк Биллингса там находились два испанских трехмачтовых судна. Биллингс немедленно донес об этом в Петербург.

⁶ См. Г. Сарычев. Ук. соч., стр. 42.



Вид с моря

Вид с моря. Горы на д. море над Морем. Горы на д. море над Морем. Горы на д. море над Морем. Горы на д. море над Морем.



Баранов Камень

затем последовала на юг. Достигнув $59^{\circ}21'$ с. ш., 1 августа Биллингс вынужден был из-за недостатка продовольствия повернуть обратно, на Камчатку. В Петропавловскую гавань «Слава России» пришла 10 сентября; экипаж ее испытывал острую нужду в свежей воде и продовольствии.

Весной 1791 года в Нижне-Камчатске был построен новый катер — «Черный Орел», командиром на который Биллингс определил одного из своих помощников — Роберта Галла. В навигацию Галлу предстояло идти следом за «Славой России», производя некоторые гидрографические работы.

Поход 1791 года начался на 6 дней раньше прошлогоднего — 3 мая¹. Следуя вдоль гряды Алеутских островов, Биллингс производил астрономические и другие наблюдения. На островах Ахта и Танага были измерены приливо-отливные колебания уровня воды. Съезжавший на берег доктор Мерк собрал интересную коллекцию растений и насекомых. 1 июня экспедиция прибыла на остров Уналашку и после проведения описных и астрономических работ 13-го числа направилась на север. Она посетила остров Матвея, а 28 июля под $64^{\circ}31'$ с. ш. и $194^{\circ}54'$ в. д. увидела берега Америки. Но здесь Биллингс не задержался. Он спешил дальше на север.

1 августа «Слава России» вошла в воды Берингова пролива, где пробыла три дня, обходя острова, открытые русскими моряками еще в первой половине XVIII века. К концу дня 3 августа «Слава России» бросила якорь в бухте Св. Лаврентия. Посетившие Биллингса чукчи рассказали ему, что Ледовитое море всегда покрыто льдами и плавать по нему невозможно не только на больших судах, но и на байдарках. 6-го числа в бухту Св. Лаврентия прибыл Николай Дауркин, проделавший (в который раз) путешествие по Чукотскому полуострову. 13 августа, созвав на общий совет всех участников экспедиции, Биллингс объявил, что согласно данным ему инструкциям он решил предпринять сухопутный поход через Чукотскую землю. Отвести «Славу России» в Авачинскую бухту он поручил капитану Сарычеву, который в точности исполнил это приказание. Зимовала «Слава России» вместе с «Черным Орлом» у острова Уналашка. В Петропавловскую гавань Сарычев и Галл прибыли следующим летом.

Тем временем И. Биллингс путешествовал по Чукотскому полуострову. С ним были доктор Мерк, художник Лука Воронин, штурман Батаков, геодезии сержант Гилев, лекарь Лейман, Николай Дауркин и 180 чукчей во главе со старшиной Имлератом, согласившимся провести Биллингса до Ангарской крепости (Анью).

Путешествие И. Биллингса и Гилева по Чукотской земле

Целью путешествия И. Биллингса по Чукотке было, как сказано выше, знакомство с чукотским народом, с тем чтобы помочь склонить его к переходу в русское подданство. Выполняя это важное задание правительства, Биллингс, пользуясь каждым подходящим случаем, прощупывал почву для будущего сближения и развития культурных и политических связей местного чукотского населения с Россией. Он не скупился на богатые подарки, а влиятельных старшин Имлерата и Паграча в знак их заслуг перед русским правительством от имени Екатерины II награждал золотыми медалями. Однако, опасаясь потерять независимое положение, старшины весьма неопределенно высказали свое

¹ Описание плавания «Славы России» от Петропавловской гавани до залива Св. Лаврентия дано по журналу Биллингса (см. ЦГАВМФ, ф. 913, д. 116).

Планъ.

Изъ американскаго берега штурманъ
съ стороны Сторожа въ 1790 году
былъ пробытъ Сторожа въ 1790
губу въ Сторожа съ стороны
и корабль въ Сторожа и
Сторожа. 1790 г.

Экспликация

- А точка место положенной с надписью медной доски.
- В речка, в которую можно на прибылой воде галютами входить.
- С яр с низменным песчаным подножьем, местами камешник с лайдою.
- Д низменные песчаный и дресвяные места.
- Е бухта, в которой можно безопасно пакетботами и кораблями стоять.
- Г пролив или бухта за дальностию непроведано.
- Сторожа или бухта не известно и не проведено.
- Н пролив в Чугацкую губу.
- И якорное место, где волнения не бывает.
- К лайда, которая покрыта водою.
- Л летние алеутския жилища.
- М зимние алеутския жилища.



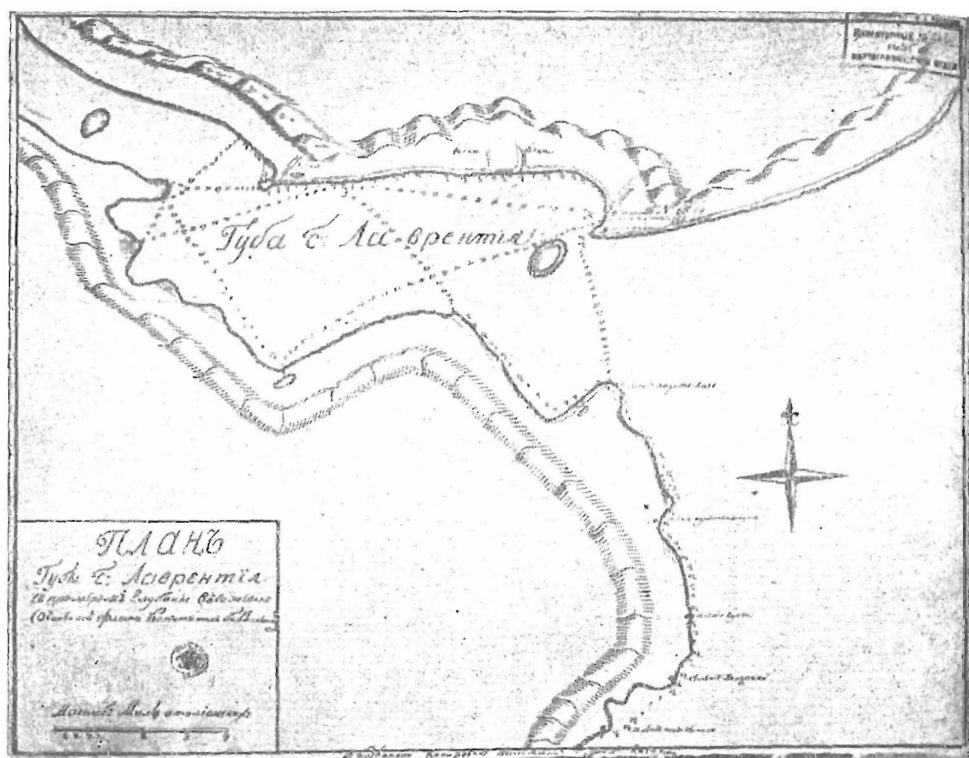
1790 год. План (копия) пролива в Чугацкую губу у американского берега, составленный штурманом Измайловым

На карте следующий текст: «План американскаго берега первому с западной стороны в Чугацкую губу проливу с показаннем удобных к стоянию судам якорных мест бухт и глубины. 1790 года.

Экспликация

- А точка место положенной с надписью медной доски.
- В речка, в которую можно на прибылой воде галютами входить.
- С яр с низменным песчаным подножьем, местами камешник с лайдою.
- Д низменные песчаный и дресвяные места.
- Е бухта, в которой можно безопасно пакетботами и кораблями стоять.
- Г пролив или бухта за дальностию непроведано.
- Сторожа или бухта не известно и не проведено.
- Н пролив в Чугацкую губу.
- И якорное место, где волнения не бывает.
- К лайда, которая покрыта водою.
- Л летние алеутския жилища.
- М зимние алеутския жилища.

Сей план получен от штурмана Измайлова.
Флота капитана первого ранга Иосиф Биллингс
ГУ ВМС, Архив древних карт, № 1976.



1791 г. План бухты Св. Лаврентия (Чукотка), составленный И. Биллингсом
ГУ ВМС, Архив древних карт. б/№

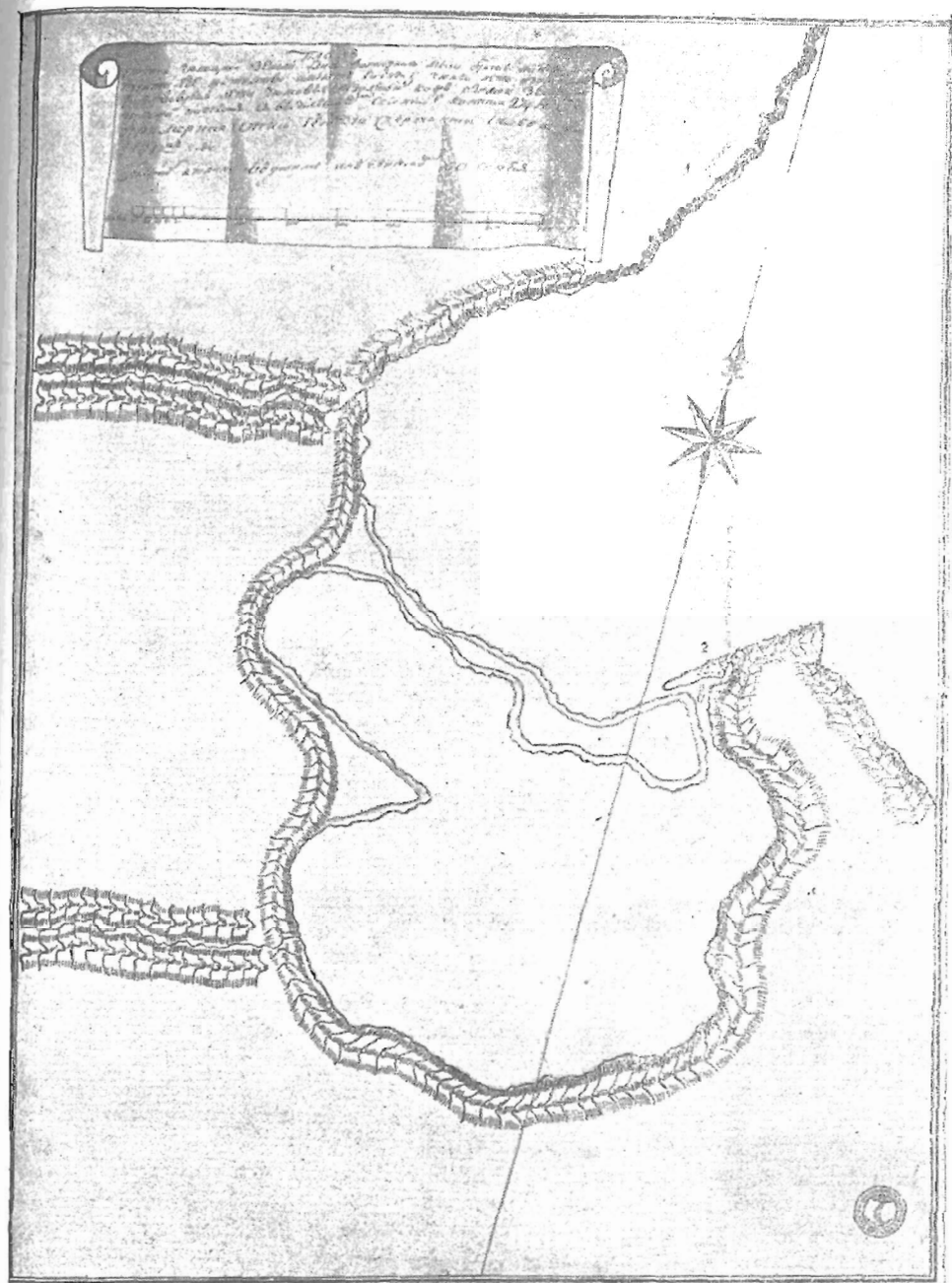
отношение к предложениям Биллингса, хотя и оказали ему существенную помощь при путешествии.

В истории географического познания Чукотского полуострова — отдаленнейшего района нашей страны путешествие И. Биллингса 1791 — 1792 годов явилось выдающимся событием. Хотя русские и раньше неоднократно бывали в этих краях, исколесили Чукотку вдоль и поперек, главным образом с военными целями, все же о чукотском народе, его быте и нравах, местоположении северной части полуострова и его реках, заливах, бухтах до Биллингса было известно немного. Рассказы казаков, побывавших там вместе с Павлуцким, не отличались точностью и определенностью. Отсутствовали сведения о протяженности береговой линии полуострова, о его внутренних областях.

Во время похода по Чукотке Биллингс вел подробный журнал¹, отмечал расстояния и некоторые достойные особого внимания события, записывал наблюдения за рельефом местности, указывал горы, реки, озера, долины. На карту были положены бухта Св. Лаврентия, Мечигменская губа, названная Биллингсом бухтой графа Чернышева, Колючинская губа.

Еще до выхода в путь Биллингс послал сержанта Гилева сделать на чукотской байдаре опись берега до губы Колючиной, где ожидал его

¹ Собственно имеются два журнала: один — с описью берега от бухты Св. Лаврентия до Мечигменской губы (ЦГАВМФ, ф. 913, д. 118. Журнал Биллингса описи Чукотской земли от бухты Св. Лаврентия до Ангарской крепости, начат 12 августа 1791 года, окончен 22 февраля 1792 года), другой — землемерный (там же, д. 123. Журнал или поденник капитана Иосифа Биллингса. Поход землемерный по Чукотской стороне до Аноийской крепости).



1791 г План бухты Пуухта (Чукотка), снятый сержантом Гилевым

На плане легенда: «План снятой Чюокской земли блись Восточного мыса бухты называемой Пуухта, где жительство имеют сидячие чюкчи лето и зиму, а юрт во время лета чюмовые из огенных кож, а зимой земленые. Положил на план с вычислением компаса $21\frac{1}{4}$ Ру 0° примерной описи геодезии сержант Гилев в 1791 году. Мачтаб в дюйме англинских 10 сажен»



Чукотский воин XVIII века в костяных доспехах

Рисунок Луки Воронина (1729—1786). ГПБ. Рукописное отделение (при рукописи К. Мерка)

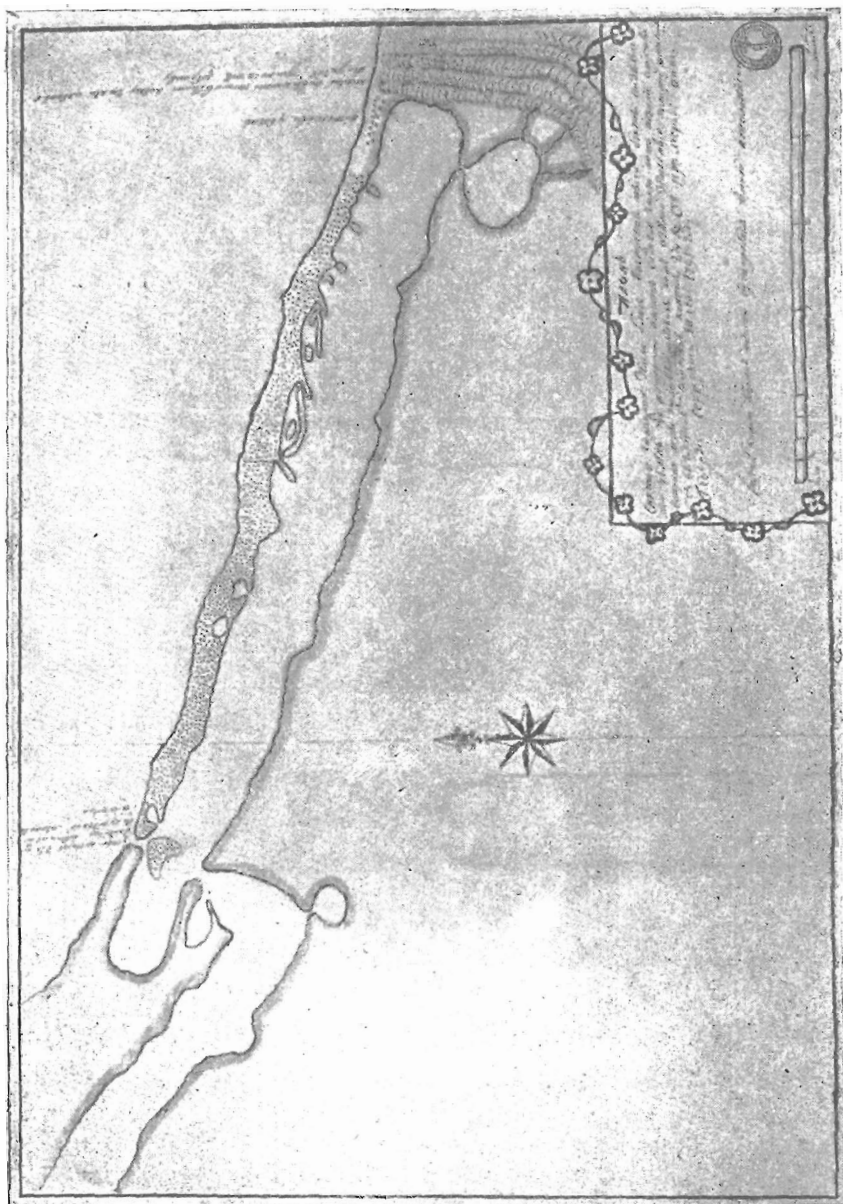
этот остров на карте Линденау показан к северу от Восточного мыса.

14 октября, не доходя до Колючинской губы, Гилев встретился с Биллингсом и сотником Кобелевым. После осмотра Колючинской губы, которую он описал (жители рассказали ему, что западная сторона залива мелководна, а восточная так глубока, что через этот пролив с моря заходят киты), Гилев отделился от общей партии и с небольшим отрядом направился на оленях вдоль берега. Продвигаясь вперед, он пересек реки Амгуему, Туркичей, Паркачей, Якхачей, Киркичей, Чавгухин, Екехты, Кувет, Пагут, Пахлей и 18 января прибыл в устье Чауна, которое запеленговал. Затем, поднявшись по реке и перейдя через Северо-Ануйский хребет, он 18 февраля достиг Ангарской крепости, где стояли тогда два дома, казарма и два балагана. Несколькими часами раньше сюда подошел Биллингс. Таким образом, по журналу Гилева устанавливается факт, что он совершил самостоятельное путешествие через Чукотский полуостров, причем продвигался севернее основной партии. Раньше считали, что отдельно от Биллингса Гилев работал только на участке от бухты Св. Лаврентия до Колючинской губы³.

¹ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 117. Журнал Чукотской земли от бухты Св. Лаврентия до Ангарской крепости, веденной геодезии сержантом Гилевым с 11 августа 1791 года по 18 февраля 1792 года.

² Там же, л. 12 об.—13.

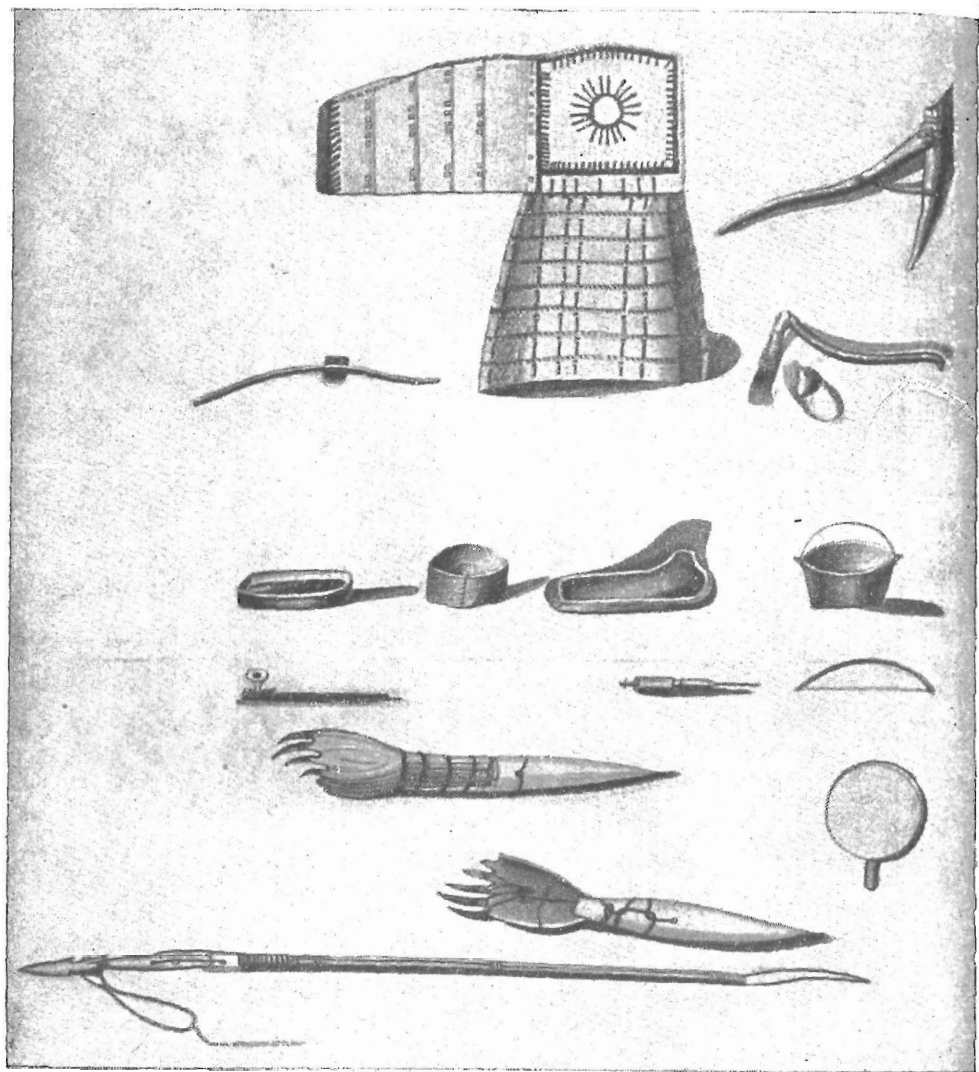
³ См. Г. Сарычев. Путешествие капитана Биллингса через Чукотскую землю, стр. 30—31; Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр. 85.



1791 год. План бухты Уэлен (Чукотка), снятый сержантом Гилевым

На плане легенда: «План снятой Чюкоцкой земле блись восточного мыса бухты называемой Уелены, где жительство имеют сидячие чюкчи лето и зиму, а юрты во время лета чюмовые оленьих кож, а зимой земленные. Положил на план с вычислением склонение компаса 2° , $Ry\ 0^{\circ}$ примерной описи. Геодезии сержант Гилев 1791 году. Мачтаб к плану разделен на части и употреблен в милях итальянских». Сверху влево надпись: «Устье, которое для судов входит неспособно в расуждении мелкого дна внутри». Сверху справа следующая надпись: «Жительство Уелень. Камень на wysokości поставленной, коему чюкчи олennie и сидячие приносят жертву».

ГУ ВМС. Архив древних карт. № 2092



Предметы вооружения чукчей в XVIII веке

Рисунок Луки Воронина (1786—1792). ГПБ, Рукописное отделение (при рукописи К. Мерка)

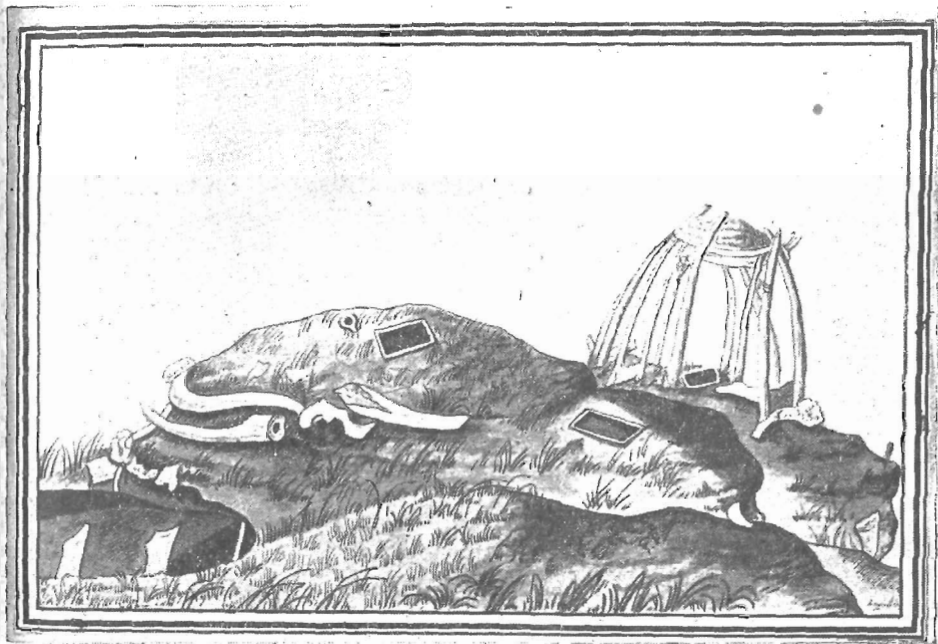
Отряд во главе с Биллингсом тронулся в путь на следующий же день после ухода Гилева — 12 августа 1791 года. Г. Сарычев, пользуясь путевым журналом Биллингса, достаточно подробно описал этот выдающийся поход. В дополнение к известным по Г. Сарычеву фактам заслуживает быть отмеченным немногое.

Отряд Биллингса передвигался на оленьих упряжках, которыми управляли женщины-чукчанки; мужчины несли кладь, подвешенную к копьям. Штурман Батаков с двумя спутниками шли в арьергарде, производя компасные наблюдения и измеряя пройденное расстояние веревкой. 28 августа отряд достиг Мечигменского селения, где от местных жителей узнал, что в двух днях езды на байдарках в море лежит остров Хынын (длиной 50 верст). Жители сообщили, что во время похода майора Д. Павлуцкого два чукотских табуна укрывались на этом острове. Остров действительно был виден с берега. Вблизи него лежало еще

четыре острова, называемые чукчами Кальскими. Биллингс нанес эти острова и остров Хынын на карту. Продвигаясь по северному берегу губы, отряд узнал о прибытии в бухту Св. Лаврентия «Черного Орла», который, не встретив здесь «Славы России», ушел на юг. До этого Роберт Галл посетил Берингов пролив, Восточный мыс и американские берега. 16 августа к Биллингсу пришли люди с островов Гвоздева, среди которых находились двое, бывавшие на острове Аяк. Со слов этих людей Биллингс составил описание поселений на американском берегу, расположенных между Беринговым проливом и островом Аяк. Это первое достоверное известие о населении северной части Аляски.

4 октября на речке Вытыр (Бытыр) к Биллингсу присоединился сотник Иван Кобелев. С ним был чукча Паграч, сопровождавший его от Ангарской крепости. На пути к Колючинской губе 10 октября отряд обнаружил горячие ключи. Биллингс описывает это событие следующим образом: «Вошли на возвышенный грунт, на нем камень — вид плитки, как известь, вправо от которой до двух кипящих котлов, одна верста около которых грунт земли наподобие горелой извести. Те два котла наподобие глиняных горшков. Сверх земли высота $\frac{1}{2}$ аршина. Сверх краев загнувши как у горшков. Первый же окружности до 8, другой до 6 сажень; расстояние один от другого на три пальца... В середине оных котлов как кипятки бьет ключом вода, в оных не замерзает как будто летняя...».

Все эти дни отряд продвигался в очень сложных условиях. О трудности дороги в журнале записано: «Дорога наша была сего дня по глубоким топям и по местам ямистым, где подлинно что трудно было идти; оныя ямы были полны снега, и через каждые 8—10 шагов мы падали и вытаскивали друг друга». С 21 по 22 октября вместе с Гилевым и Кобелевым Биллингс производил опись Колючинской губы и острова Колючин.



Чукотское зимнее жилище и башня из китовых костей

Рисунок Луки Воронина (1786—1792) ГПБ, Рукописное отделение (при рукописи К. Мерка)

От Колючина партия пошла в горы и 6 ноября достигла реки Амгуемы (в 150 верстах от ее устья). В течение всего ноября держались сильные морозы: 12 ноября — 32°, вечером — 33°, 13-го вечером — 34°. Один из двух термометров (тепломеров) случайно разбился еще при переходе от Мечигменской к Колючинской губе. 19 ноября «великое несчастье случилось со мною, — писал Биллингс, — последний мой термометр разбился; я бы лучше желал потерять что-нибудь другое, нежели быть лишенным сего инструмента, потому что хотелось мне узнать всю свирепость мороза в сей части земного шара, а ныне я лишился сего утешения».

Во время похода от Колючина к Чауну сопровождавшие экспедицию чукчи почти каждый день требовали от начальника новых подарков. Между тем в пути они бывали не больше 6 часов в день. Когда Биллингс пытался сделать им замечание и отказал в выдаче табака, один из проводников ему наругал. Вскоре среди сопровождавших чукчей возник заговор с целью убийства русских, но старики-чукчи сумели повлиять на заговорщиков, и они отказались от своего намерения. 11 декабря отряд вышел к речке Екихтуме (в 100 верстах от ее устья). В этом районе Биллингс заметил горы и влево от них «утесистые черного аспида большие камни». В долине реки рос высокий тальник, какого раньше на Чукотке не встречали. 13 декабря Биллингс достиг границы расселения «сидячих чукок — селения Рир-Карпи» (ныне мыс Шмидта). «А дальше, — пишет Биллингс, — от сего селения до Чаванской (Чаунской. — М. Б.) бухты, по берегам Ледовитого моря нет никакого жилья, принадлежащего Чукотскому сидячему народу, потому что в помянутом месте (река Карпия) море завалено твердым льдом, который редко, а может быть и никогда не отходит от берега». На карте Г. Сарычева пунктирной линией, идущей от реки Карпии к северо-востоку, указана граница неподвижного льда. 27 декабря отряд находился в 170 верстах от Шелагского Носа.

Новый год застал Биллингса в 357 $\frac{1}{4}$ итальянской мили от Мечигменской губы и в 398 $\frac{3}{4}$ версты от реки Амгуемы — на 69°10' с. ш. и 12°10' в. д. 12 января отряд приблизился к реке Елковой (Елькан), где чулки рассказали о трагедии Шалаурова. 19 января Биллингс перешел через речку Чаун, в 150 верстах от ее истоков. Он намеревался положить на карту последнюю оставшуюся без описи губу и поручил эту работу Батакову с чукчей Паграчем, но последний отказался идти из-за «несносного мороза и тумана, в которых, — говорил Паграч, — берегов Ледовитого океана совершенно не будет видно». 18 февраля Биллингс достиг Ангарской крепости, где застал зашиверского исправника Баннера с 40 казаками, составлявшими нижнеколымскую команду; несколькими часами позже сюда подошел отряд Гилева. Так закончилось беспримерное путешествие в зимних условиях через весь Чукотский полуостров.

Всего от стойбища чукчей Мамку до Анюйской крепости, по вычислению Батакова, отряд Биллингса прошел 638 495 саженьей, или 1277 верст. Из них 1032 версты пройдено по Чукотской земле и 246 верст — по Корякской. Путешествие продолжалось 177 дней, т. е. почти 5 месяцев¹.

Окончание Северо-Восточной экспедиции и краткие итоги ее деятельности

Одновременно с журналом путешествия Биллингс представил «Примечание о чукоцкой стране»². В нем он развивал мысль, что земли Чукотского полуострова не годны для земледелия, а воды к северу от него — для мореплавания. Кли-

¹ ЦГАВМФ, ф. 913, д. 123, л. 146.

² Там же, л. 146. Частично опубликовано Г. Сарычевым. См. Г. Сарычев. Путешествие капитана Биллингса, стр. 56—58.

мат полуострова, писал он, суров. Лето продолжается один месяц, с 20 июля по 20 августа. За все путешествие Биллингс не встретил сколько-нибудь большой реки. Недра, как ему представлялось, тоже не таили в себе ничего примечательного. Переводчик сочинения Биллингса Федор Каржавин по этому поводу заметил, что Биллингсу не следовало бы делать такой вывод, так как его путешествие проходило в зимнее время, когда снег покрывал землю, а мороз остановил реки.

Отдохнув в Ангарской крепости, 22 февраля Биллингс со всей командой двинулся по Анюю и вскоре достиг Нижнеколымска. 8 марта он выехал в Якутск, куда прибыл 26 апреля 1793 года. Сюда же 6 августа из Охотска приехали Сарычев и Галл. Разослав казаков и солдат по прежним гарнизонам, Биллингс, Сарычев и Галл вместе с другими офицерами и унтер-офицерами в марте 1794 года вернулись в Петербург¹.

Работа Северо-восточной географической и астрономической морской экспедиции все время привлекала неослабное внимание придворных и морских кругов, хотя она держалась в большом секрете. Желая скрыть свои истинные намерения, еще на предложение Брэки (уполномоченного Компании английских купцов и моряков) об отправке в Тихий океан судна для торговли Екатерина II ответила: «Дело купцов торговать, где им заблагорассудится, я не дам ни людей, ни судов, ни денег и отказываюсь на вечные времена от всяких земель и территорий в Ост-Индии или Америке»². Позднее, когда экспедиция уже отправилась в путь, Екатерина II пыталась успокоить своих западноевропейских корреспондентов по поводу «затеи Палласа». В письме к Гримму от 15 апреля 1785 года она опровергла слух о предстоящей посылке экспедиции в составе 1200 человек. По ее уверению, сама эта экспедиция была затеяна П. С. Палласом³. 10 августа 1785 года она писала: «Лаперуз еще не отправился, а также и Биллингс»⁴; 17 ноября 1786 года вновь уверяла: «Все, что пишут об этой экспедиции,— бредни, и вся она сводится к капитану Биллингсу и его команде, подобранной им и Палласом»⁵. Однако сведения об экспедиции Биллингса все же проникли в западноевропейскую печать.

Северо-восточная экспедиция находилась в центре внимания и сибирского наместника Якоби. Надо сказать, что царский двор и сибирский наместник, да и другие, за исключением, пожалуй, морского ведомства, для которых Биллингс действительно собрал большой материал, не были довольны результатами экспедиции.

Вскоре после отбытия экспедиции из Петербурга, во время подготовки к тихоокеанскому походу, отчетливо выяснилась бесплодность поисков воображаемого американского берега к северу от устья Колымы. Вместе с тем большое недовольство в Петербурге вызвало то, что Биллингс вмешивался в дела местных сибирских властей и сообщал Сенату о недостойном поведении некоторых русских купцов, нашедших защиту у колымского генерал-губернатора Пиля. Между наместником Якоби и Сенатом, Биллингсом и Адмиралтейств-коллегией завязалась переписка, вызвавшая вмешательство самой Екатерины⁶. 19 ноября 1789 года Пиль сообщал Сенату, что он не верит обвинениям Биллингса в адрес купцов Баранова и Шелихова о якобы плохом обращении их с коренным

¹ Об отчете Биллингса и о работе экспедиции говорилось выше.

² Письма Екатерины к Н. Н. Панину, М., 1863, ч. 356, стр. 141; см. также Архив адмирала П. В. Чичагова, вып. I, СПб., 1885, стр. 85.

³ Письма Екатерины II к Гримму, Сб. Русского исторического общества, т. 23, 1878, стр. 330.

⁴ Там же, стр. 359.

⁵ Там же, стр. 378.

⁶ ЦГАВМФ, ф. 212 (II отд.), д. 890, лл. 84—88. Рапорт Биллингса Адмиралтейств-коллегии, полученный 12 марта 1789 г.

населением¹. Вскоре после этого состоялся указ о приостановке экспедиции, которая с точки зрения двора не отвечала возложенным на нее задачам².

В письме к Чернышеву Екатерина II писала: «Граф Иван Григорьевич! Как по настоящему военному времени, требующему збережения казны нашей на самые нужные по оному издержки, предписано уже от нас продолжение известной экспедиции флота капитана 2 ранга Биллингса оставить... Описание северной части (Азии.— М. Б.) отложить до удобнейшего времени»³. Из дел фонда графа Чернышева выясняется, что приказ Пилю о приостановке экспедиции в том случае, если летом 1789 года она не сумеет выйти в море, был отдан еще 20 июня 1789 года. Последний выслал в Охотск курьера для наблюдения за ходом подготовки, причем у курьера был секретный пакет с приказом Биллингсу вернуться в Петербург, который надлежало ему вручить в случае, если экспедиция не отправится в плавание. Курьер некоторое время жил в Охотске, но Биллингс, несмотря на гибель одного судна, успел снарядить морскую экспедицию. Второй официальный указ от октября 1789 года о прекращении экспедиции прибыл в Сибирь слишком поздно—Биллингс находился в плавании у берегов Америки. Не попал он к нему и позднее. Биллингс узнал о нем, только окончив путешествие по Чукотке, по прибытии в Якутск. Официальный указ об окончании работ Северо-восточной экспедиции состоялся 10 августа 1795 года⁴.

В отчете Адмиралтейств-коллегии (рапорт от 14 марта 1794 года) Биллингс указывал, что он выполнил все пункты коллежской инструкции, за исключением пунктов 9 и 24⁵. Пункт 9 предусматривал опись земель, расположенных в сторону Японии. Однако 20 января 1793 года Биллингс получил распоряжение И. А. Пиля, который, ссылаясь на большие издержки, если суда будут посланы к берегам Японии, отменил этот пункт инструкции. Пиль полагал, что не выполненная Биллингсом опись Курильских островов будет осуществлена экспедицией Лаксмана, снаряжавшейся русским правительством в Японию⁶. В пункте 24 указывалось, что по сдаче судов в Охотске Биллингс должен послать «по разным дорогам партии своих людей для описаний и сделания карты и примечания столь мало известных еще произведений сей страны». Этот пункт был отменен по указу Екатерины II, данному на имя президента Адмиралтейств-коллегии И. Г. Чернышева 16 октября 1790 г.⁷

Дополнение к наставлению за подписью И. Г. Чернышева о поисках земли Андреева⁸ не было выполнено Биллингсом, так как по собранным материалам он пришел к выводу, что никакой земли к северу от Медвежьих островов нет. Помимо этого, и ледовая обстановка не позволяла ему пройти к Медвежьим островам, во всяком случае к пятому из них, лежащему, как тогда полагали, против Шелагского Носа. «Паллас» и «Ясашна» были остановлены льдами, недалеко от Баранова Камня.

Все остальное — астрономическое определение широты и долготы Нижнеколымска, поход на Кадьяк и Уналашку, изыскание удобных бухт на пути в Америку, плавание в Беринговом проливе и путешествие по

¹ ЦГАВМФ, ф. графа Чернышева, д. 414, л. 36.

² Там же, л. 41.

³ Там же, л. 41. Письмо Екатерины II от 16 октября 1789 года опубликовано в сб. «Письма и бумаги Екатерины II, хранящиеся в Императорской публичной библиотеке, изд. А. Ф. Бычковым», СПб., 1873, стр. 74—75.

⁴ ЦГАВМФ, ф. Высочайшие повеления, д. 58.

⁵ См. инструкцию у Г. Сарычева. Путешествие капитана Биллингса, стр. 143—189.

⁶ ЦГАВМФ, ф. 212 (II отд.), д. 890, л. 267.

⁷ Там же, л. 286 об.

⁸ См. Г. Сарычев. Путешествие капитана Биллингса, стр. 190.

Чукотской земле, посильные мероприятия по вовлечению чукчей в русское подданство — было исполнено. Биллингс не приукрашивал результаты своей работы и работ своих помощников и других участников экспедиции. Экспедиция Биллингса и Сарычева сообщила много нового о севере Тихого океана, Беринговом море и Чукотской земле. По материалам экспедиции были составлены более совершенные карты Алеутских островов и побережья северо-западной Америки, положены на карту острова Гвоздева, берега Чукотского полуострова на юго-востоке и от залива Св. Лаврентия до Колючинской губы. В результате путешествия Биллингса по Чукотке на картах появились северные отроги ее хребтов и почти все наиболее крупные реки и речки, несущие воды в Ледовитый океан. И. Биллингс составил первую достоверную карту внутренних районов Чукотского полуострова (см. вклейку к стр. 441). Во время плавания 1792 года Сарычев и Галл исправили ошибку И. Синдта, установив, что вместо одиннадцати мелких островов (за острова были приняты отдельные вершины гор) существует один большой остров Св. Лаврентия.

Участник экспедиции — землемер Ефим Кожевин в 1795 и 1796 годах осуществил обследование и опись дельты и нижнего течения рек Лены, Оленека и Яны. О результатах его работы известно лишь из надписей на «Плане течения реки Лены и Яны», составленном в 1808 году (рис. на стр. 405). Эти результаты поразительны. Дельта Лены была положена на карту с указанием протоков и выходов в море. Точности описи могли позавидовать и многие позднейшие исследователи. Кожевин первым указал на необычный характер стока реки Лены, разветвленный характер ее протоков, расчленяющих дельту на многочисленные острова. Он весьма образно назвал дельту «Ленским многоостровьем». Особенно ценны данные описи Кожевина о притоках рек Лены, Яны и Оленека, населенных пунктах, промышленных станах. В самом устье Оленека на берегу моря им отмечено «жительство мещан оленекских», два наслега, один Тимеринский, расположенный между протоками рек Рыльни и Гали, другой — при впадении в Оленек реки Пур. Были ли произведены обследования западнее реки Оленек, неизвестно, но и то, что удалось сделать, весьма значительно.

В целом северо-восточные экспедиции второй половины XVIII века внесли большой вклад в изучение отдаленных арктических морей и прилегающих к ним территорий. В дальнейшем накопленные ими знания были поставлены на службу практике, на пользу мореплавания.

Проблема Северного морского пути к концу XVIII века

К концу XVIII века в сфере русского влияния прочно оставались Ледовитый океан и северная часть Тихого океана, омывающие берега Российской империи на огромном протяжении. Стремясь установить торговые и политические отношения с отдаленными азиатскими и американскими странами, русское правительство продолжало настойчиво добиваться развития арктического мореплавания, решения проблемы Северо-восточного прохода, чтобы тем самым соединить Европейский Север и Дальний Восток и с помощью регулярного судоходства не только удовлетворять возросшие экономические потребности страны, но и усилить ее политические позиции на Востоке.

Существенно то, что на арену большой морской политики Россия вступила позже других европейских стран и ее усиление на море совпало с тем, временем, когда крупнейшие морские державы — Англия и Голландия, ведя ожесточенную борьбу за обладание колониями и морскими путями к ним, значительно себя ослабили, причем перевес сил с конца XVII века остался за Англией. После «Славной революции» в Англии (1688)

Голландия, подорванная последствиями Навигационного Акта, без особого сопротивления пошла на династический союз с британской короной.

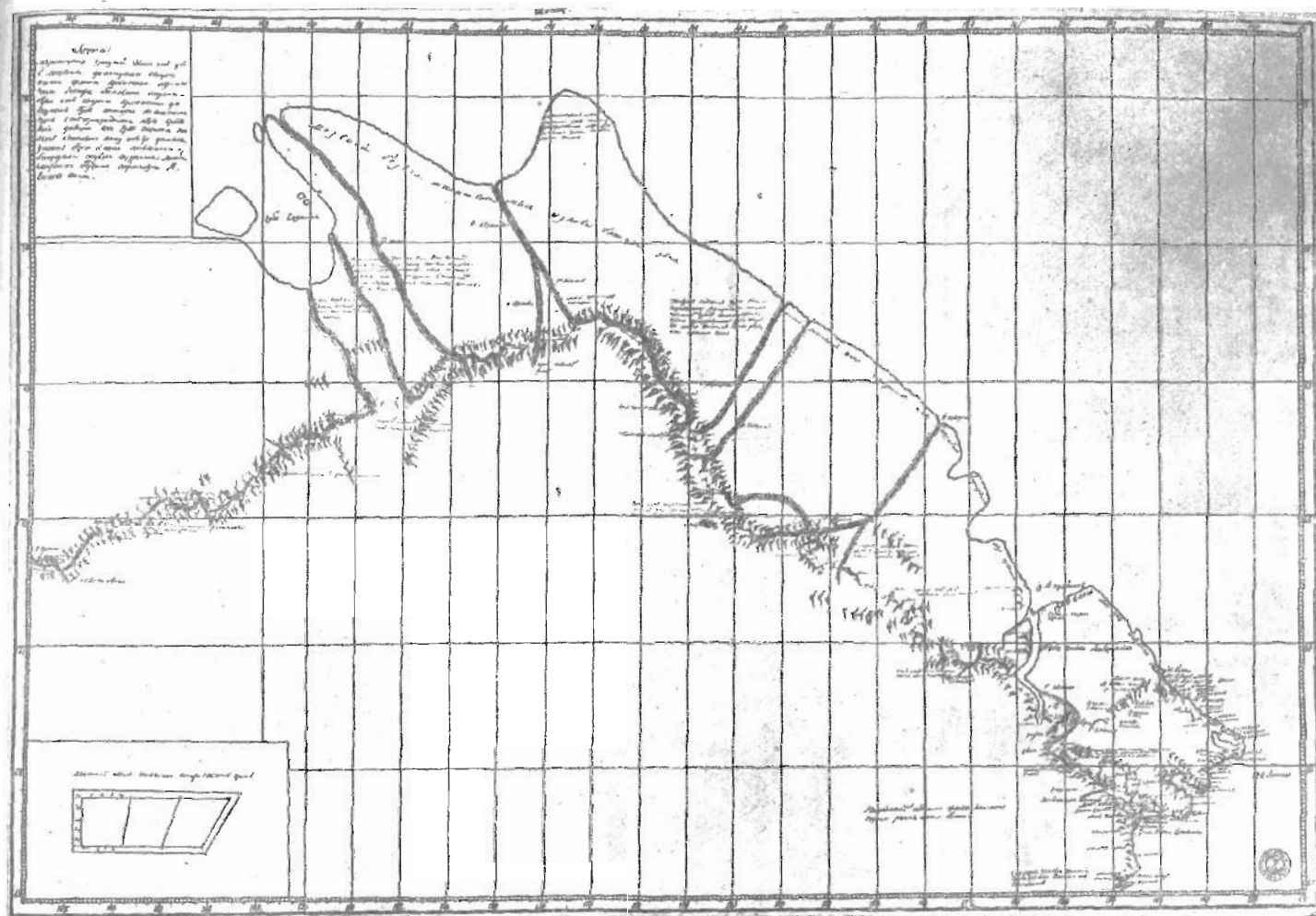
Соперничество на южных морях отвлекало силы военно-морских флотов западноевропейских стран от северных и дальневосточных театров, хотя Англия с первых же успешных шагов молодого русского флота пыталась сделать все, чтобы ослабить его успехи. Для английских дипломатов на протяжении всего XVIII века характерна постоянная боязнь чрезмерного усиления русского флота, но это, как они сами убедились, ни в коей мере уже не могло зависеть от лондонского двора. Россия неуклонно увеличивала свои военно-морские силы, а в 80-х годах Россия открыто выступила против английского могущества на мировом океане.

В Ледовитом океане и на севере Тихого океана русские навигаторы чувствовали себя полными хозяевами положения. В течение большей половины столетия морская политика России на Севере и Северо-Востоке развивалась по существу без постороннего вмешательства. На Дальнем Востоке голландцы и англичане появились только в последней трети XVIII века, когда Россия уже занимала там прочные позиции.

В XVIII веке русским морякам и ученым не удалось установить сквозное судоходство по Северному морскому пути, но тем не менее работа, проделанная по изучению бассейна арктических морей, позволила создать более правильные географические представления о Севере. По существу русские экспедиции XVII—XVIII вв. предрешили вопрос о плавании по Северо-восточному морскому проходу.

Наиболее сжатым и конкретным выражением географических знаний эпохи является, как известно, географическая карта в самом широком значении этого слова. Если с этой точки зрения посмотреть на карты Севера конца XVIII века, то обнаружится, что они на протяжении столетия были по существу созданы заново. Уже на основании одного этого факта можно судить, как далеко вперед шагнули научные представления за прошедшее столетие. Хотя, как говорилось выше, русские карты Севера в начале XVIII века намного превосходили западноевропейские карты своей точностью и подробностью, все же они были далеки от правильного отображения действительности. Для примера можно указать, что береговая линия Ледовитого океана на чертежах С. У. Ремезова рисовалась почти прямой линией, идущей с запада на восток и прорезанной лишь устьями сибирских рек, впадающих в Ледовитый океан. В начале века русские картографы не располагали точными сведениями о Ямале, Таймыре и Чукотке, об островных районах Новой Земли, Новосибирских островах и острове Врангеля, хотя русские торгово-промышленные и служилые люди уже посетили тогда самые отдаленные уголки материковой Арктики. Совершенно иным было положение в конце XVIII века. Русские морские карты этого времени в принципе уже не отличались от карт XIX или даже XX столетия.

На них нанесены южный остров Новой Земли с Маточкиным Шаром (северный остров еще изображался пунктиром), остров Вайгач, пролив Югорский Шар, Карская и Байдарацкая губы, Ямал с островом Белым, устья Обской и Тазовской губ, Гыданский полуостров, устье Енисея, Енисейские острова, Каменные острова, шхеры Минина, Таймырский полуостров, река Таймыра и озеро Таймырское, остров Бегичева (еще соединенный перешейком с материком), дельта Лены с ее многочисленными островами, мыс Святой Нос, Ляховские острова, остров Котельный, Медвежий острова, мыс Баранов Камень, Чаунская губа, мыс Шелагский Нос, внутренняя горная часть Чукотского полуострова, остров Колучин, Колучинская губа, Восточный Мыс (мыс Дежнева), Берингов



1792—1793 годы. Меркаторская карта Чукотской земли И. Биллингса

Вверху слева легенда: «Карта меркаторская Чукотской земли от губы С. Лаврентия до Ангарского острога описи флота капитана первого ранга Иосифа Билленса. Морской берег от острова Кулюичина до Чаунской губы положен по скасам чукочь от производимой меры в расстоянии дневной их езды оленьей налехке. От селения Пнау к северу до мыса Унинин берег к описи посыланного байдарами геодезии сержанта Гилева и тракт берегом под литерою А его ж описи».

На карте имеются следующие надписи (с запада на восток): «Река Чаун», в которой довольно имеют промысел рыб чиря, нельмы, налимы; «Р. Алкан, при устье оной реки по скасам чукочь в прошедших годах найдены в палатке российских людей мертвые тела, которые объедены были ж лещами. В палатке ж были образа на теле, и прочее, которое чукчи взяли себе»; «Шалатской мыс по скасам

чукочь положен от производимой меры в расстоянии дневной их езды оленьей налехке»; «Последнее селение чукочь селение, называемое Рыркарпия, от которого по скасам чукочь в самое меженье время при случившихся з берегу ветрах льды частью относит на вид з берегу и то на малое время»; «Река Ипаты, называемая часто Вачирени или Чаунская падь, которая близнее дорога на реку Чаун»; «Р. Амгуял, при которой довольно растет крупного тальника, а выше находится ольховник»; «Кипящие на небольшой горе два котла незамерзающей воды, из которых течет ручей, вода до 50 сажень не замерзает, а далее разлился наледями». Внизу справа надписано: «На подлинном подписано флота капитан первого ранга Иосиф Билленс».

ГУ ВМС. Архив древних карт, № 250

пролив с Гвоздевыми островами, Чукотский мыс, остров Св. Лаврентия, залив Креста, Анадырские лиманы, Камчатка.

Большие успехи были достигнуты в изучении проливов, соединяющих арктические моря. За исключением пролива Вилькицкого, были открыты и описаны все остальные проливы, столь важные для целей мореплавания. Имелись карты и планы Маточкина Шара, Югорского Шара, Карских Ворот, проливов Малыгина, Гыданского, Дмитрия Лаптеза и Берингова.

Достижения географов и мореплавателей раскрыли новые перспективы и горизонты перед исследователями, выдвинули в порядок дня проблемы широкого использования ресурсов Севера и Сибири в народнохозяйственных целях.

Возрастал интерес к Северу. В прогрессивных журналах и изданиях второй половины XVIII века стали чаще публиковаться материалы по истории и этнографии Сибири — сибирские летописи, заметки и статьи об экспедициях. Особенно велики заслуги в этом деле видного прогрессивного деятеля — журналиста Н. И. Новикова, издававшего архивные материалы о Сибири в «Древне-русской Вивлиофике», академика И. И. Лепехина и ряда других.

Великий русский революционер-демократ А. Н. Радищев во время своей сибирской ссылки одним из первых обратил внимание на огромные неисчерпаемые природные богатства Сибири. Его перу принадлежит замечательный труд о Тобольском наместничестве, основанный на печатных работах академиков Гмелина, Миллера, Палласа, Лепехина и рукописях Тобольского архива¹. «Итак, — писал А. Н. Радищев, — страна оная могла изобиловать всяким хлебом не менее прикосновенных земель на Украине. Почва всего сего края есть наилучшая». А. Н. Радищев отмечал бесправие сибирских народностей, угнетенных царскими властями, подробно исследовал вопрос о сибирской торговле. Особое место в жизни Сибири играли тогда ярмарки, из которых Ирбитская была самой большой. По подсчетам А. Н. Радищева, ежедневный ее оборот равнялся 1,5 миллионам рублей. От острого взгляда писателя не скрылось то обстоятельство, что экономика Сибири в 90-е годы XVIII века уже потеряла замкнутый, обособленный характер и страна была наводнена европейскими товарами. На сибирские ярмарки приезжали торговать со всей России. В Тобольск прибывали купцы из Архангельска и Москвы, преодолевавшие большие



И. И. Лепехин, исследователь русского Севера (1740—1802)

Рисунок художника Каженцева. Из экспозиции Музея М. В. Ломоносова (Ленинград)

¹ См. А. И. Андреев. Неизвестный труд А. Н. Радищева о Сибири. «Советская этнография», 1947, № 6—7, стр. 224—233.

расстояния по быстрым рекам и трудным волокам. Большое значение для Сибири, как отмечал А. Н. Радищев, имела торговля с Китаем.

Пророческими оказались его восторженные отзывы о Сибири. «Что за богатый край сия Сибирь,—писал он из Тобольска А. С. Воронцову,— что за мощный край. Потребуются еще века, но когда она будет заселена, она предназначена играть большую роль в анналах мира. Когда высшая сила, когда необоримая причина внушит благотельную деятельность сонным народам сих стран, увидят потомки товарищей Ермака, которые будут искать и открывать проход в считающихся непроходимыми льдах Северного океана и, ставя таким образом Сибирь в непосредственное общение с Европой, извлекут огромное сельское хозяйство сей страны из состояния прозябания, в котором оно находится; ибо, по сведениям, полученным мною об устье Оби, о заливе, который русские называют Карским морем, и о проливе Вайгач, в этой местности легче открыть короткую и свободную [дорогу] ото льдов». Радищев был энтузиастом открытия Северного морского пути. В том же письме читаем: «Если бы мне пришлось влачить существование в сей губернии, я бы с охотою предложил себя для нахождения этого прохода, несмотря на опасности, обычные в сего рода предприятиях»¹.

Итак, как мы видели, проблема Северного морского пути на протяжении всего XVIII столетия занимала видное место в истории внутренней и внешней политики России. Она ставилась в аспекте политических и хозяйственных, научных и торговых интересов, решение которых во многом зависело от общего хода развития страны, от уровня развития науки и техники. Благодаря усилиям русских мореплавателей и исследователей XVIII век дал очень много для изучения Арктики. Полярные исследования, проведенные в России, обогатили науку новыми данными об огромных территориях, лежащих за полярным кругом, широко раскрыли перед человеком заманчивую перспективу овладения суровыми приполярными просторами. Ни одно государство Западной Европы на протяжении XVIII века не сделало для изучения Севера и малой доли того, что выполнили русские моряки и ученые. Этот факт особенно показателен на фоне затухания мировых географических открытий в то время.

¹ Письмо А. Н. Радищева из Тобольска А. С. Воронцову от 24 июня 1791 года. А. Н. Радищев. Избранные сочинения, М., 1952, стр. 549—550.





ГЛАВА 22

АРКТИЧЕСКОЕ МОРЕПЛАВАНИЕ И ИЗУЧЕНИЕ СЕВЕРА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Первая половина XIX века занимает особое место в истории нашей страны. Еще на исходе предыдущего столетия феодализм в России как общественно-экономическая формация почти полностью исчерпал себя. Феодальные производственные отношения из формы развития производительных сил превратились в их оковы. Нарастал и все более обострялся кризис феодально-крепостнического строя.

В своем развитии производительные силы страны отчетливо приобретали черты, свойственные капиталистическому способу производства, и настойчиво требовали ломки старых феодальных отношений. В недрах феодального общества росли и зрели элементы нового, более прогрессивного, капиталистического строя. Этот глубокий исторический процесс захватывал не только экономику, хозяйство страны, но и все области общественно-политической жизни, в том числе и сферу культуры и науки, вызывал коренные изменения общественных идей, политических и научных взглядов.

С самого начала XIX века активно протекал процесс разложения крепостнического хозяйства. В положении застоя находилась основанная на подневольном труде крепостническая мануфактура, расцвет которой наблюдался в предшествующем веке. Примером застоя и падения производства, основанного на крепостном труде, являлась металлургическая промышленность Урала: за полвека производство металла не только не увеличилось, но даже снизилось. В то же время под действием объективных законов развития, хотя и стесняемая различными постановлениями крепостного государства, росла русская капиталистическая промышленность.

Возникали и расширялись фабрики и заводы, пользовавшиеся вольнонаемной рабочей силой. Появились новые отрасли промышленности, в частности хлопчатобумажная, которая особенно широко использовала вольнонаемный труд. На фабриках и заводах России, число которых по сравнению с XVIII веком увеличилось в десятки раз, повсеместно ширилось применение машин.

Расширялись связи между отдельными районами страны. Была завершена постройка Северо-Екатерининского канала (1803), соединившего Каму и Северную Двину, Огинского канала (1804), связавшего Неман с Днепром. В 1808 году было окончено строительство Мариинской водной системы, в 1811 году была сдана в эксплуатацию Тихвинская система. В 30-х годах началось железнодорожное строительство (в 1861 году длина железнодорожной сети России равнялась 1593 верстам)¹.

Развивалась внутренняя и внешняя торговля. Обороты внутренней торговли резко увеличились. По подсчетам Арсеньева, на рынки страны в первую четверть XIX века ежегодно вывозилось товаров на сумму до 900 миллионов рублей². Выросло значение ярмарок: Ирбитской — для Сибири, Коренной и Контрактовой — для юга, Макарьевской (Нижегородской) — для всей страны.

Развитие промышленности, внутренней и внешней торговли и промыслов, окончательно определившееся географическое размещение производства — все это свидетельствовало о далеко зашедшем процессе формирования всероссийского рынка, возникновения единой всероссийской системы народного хозяйства.

Глубинные процессы, протекавшие в противоречивой русской экономике того времени, сопровождались формированием класса русской буржуазии. Следует подчеркнуть, что русская буржуазия с самого своего зарождения не была классом революционным. Она во всем опиралась на самодержавие и была заинтересована в поддержке феодально-крепостнических порядков в стране. Особенно наглядно это проявилось в Сибири и на Севере, где торгово-промышленные круги действовали в тесном контакте с царскими властями и ничем не противодействовали реакционному курсу царизма, проводившему на окраинах политику национально-колониального угнетения.

Робость и слабость русской буржуазии, в том числе сибирской, явно видна из истории безуспешных попыток организовать арктическое мореплавание через ледовитые моря, ведущие к устьям великих сибирских рек. Хотя в открытии такого пути была кровно заинтересована буржуазия Поморья и Сибири, она не сумела добиться внимания к этому делу со стороны казны, да и сама не смогла осуществить ни одного сколько-нибудь серьезного мероприятия по освоению арктических морей.

Кризисные явления в экономике страны не могли не оказать своего влияния на проблему развития арктического мореплавания и полярных исследований. В первой половине XIX века заметно повысился интерес к вопросам изучения Арктики вообще и морских арктических путей в частности. В то же время арктическое мореплавание даже на тех участках, где оно осуществлялось ранее — в Баренцовом и Карском морях, — не только не развивалось, а, наоборот, затухало. К середине века значительно сократились плавания поморов на отдаленные арктические острова, хотя, казалось бы, что с появлением пароходов традиционные районы морских промыслов могли быть расширены. Такое положение в известной мере объясняется тем, что экономически отсталая крепостническая Россия оказалась не в состоянии перевооружить свой парусный флот.

В России пароходы появились почти одновременно с передовыми капиталистическими странами и даже еще раньше. Но за полстолетие в этом отношении был достигнут весьма небольшой прогресс. Правда, на

¹ Т. С. Хачатуров. Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР. М., 1939, стр. 436.

² К. Арсеньев. Начертание статистики Российского государства ч. 1—2, СПб., 1818—1819.

реках России к моменту отмены крепостного права плавало больше пароходов, чем, например, в Германии и на Нижнем Рейне, но на Белом, Балтийском и Черном морях имелся всего лишь 51 морской пароход¹.

Отставание в строительстве парового флота, в особенности военноморского, силами которого осуществлялись арктические исследования, сказалось на их размахе и успехах. Сложилось явное противоречие между потребностями развивающегося хозяйства, требующего широкого изучения природных богатств страны, в том числе и на Севере, изыскания новых транспортных путей, и ограниченными возможностями феодально-крепостнического государства, располагавшего отсталым парусным флотом, пережившим свой век и непригодным для освоения морских путей во льдах Арктики.

Поневоле дело сводилось к локальным исследованиям. На Европейском Севере морские экспедиции проводились силами парусного Беломорского флота. На севере Сибири из-за отсутствия флота вообще на протяжении долгого периода времени не удалось осуществить ни одной специальной морской экспедиции, и дело ограничилось снаряжением небольших сухопутных отрядов. В качестве объектов для морских исследований избирались только окраинные участки Северного морского пути, — с одной стороны Новая Земля, а с другой — районы Чукотки.

Одной из особенностей рассматриваемого периода являются, несомненно, крупнейшие политические события, пережитые в начале XIX века нашей страной. К их числу следует отнести прежде всего Отечественную войну 1812 года и революционное движение декабристов, отражавшее назревшую необходимость исторических перемен в стране.

Отечественная война 1812 года носила народный освободительный характер. Она высоко подняла национальное самосознание русского народа, способствовала завершению процесса образования русской буржуазной нации. Заграничный поход русской армии и флота расширил кругозор армейских и флотских офицеров и солдат, познакомил их с буржуазной культурой Запада. Следует отметить, что в числе участников Отечественной войны было много молодежи, впоследствии прославившейся в далеких кругосветных плаваниях и арктических походах.

Активное участие в исследовательских работах первой половины XIX века приняли выпускники Морского кадетского корпуса, в стены которого настойчиво проникали передовые для своего времени идеи. В корпусе получили разностороннее образование такие исследователи Арктики, как П. Ф. Анжу, Ф. П. Врангель, братья Лазаревы, О. Е. Коцебу, М. Н. Васильев, Л. А. Загоскин и многие другие.

Победы, одержанные русским народом над считавшейся непобедимой армией Наполеона, снискали России громадный международный авторитет. Самодержавие воспользовалось этим благоприятным обстоятельством прежде всего для усиления борьбы с революционным движением внутри страны и за ее пределами. Но развитие капиталистических отношений в России потребовало от царизма проведения ряда мероприятий, которые должны были укрепить позиции страны на международной арене. К числу таких мероприятий относилось снаряжение морских экспедиций, в частности в северную часть Тихого океана, в Арктику и Антарктику.

Вскоре после возвращения русской армии и флота из-за границы морское министерство снарядило на парусных судах несколько специаль-

¹ См. Г. Куblickий. Великая речная держава. М., 1948, стр. 47 и др.

ных экспедиций, в задачи которых, кроме научных целей, входило закрепление за Россией ранее открытых русскими территорий.

Экспедиции русского военно-морского флота в первой половине XIX века посетили самые отдаленные районы Мирового океана, открыли шестой материк — Антарктиду. Благодаря отличной выучке, смелости и выдержке экипажей русских военных судов в историю мореплавания были вписаны выдающиеся страницы.

Успехам арктических и антарктических экспедиций этого времени в немалой степени содействовал тот большой общественный интерес, которым была окружена работа русских людей в далеких и трудных походах. В создании такого общественного интереса к исследованиям отдаленных районов страны активную роль сыграли декабристы.

Декабристы и проблемы изучения и освоения Севера

Историческое значение декабристов в развитии русского освободительного движения хорошо известно. «Декабристы,— писал В. И. Ленин,— разбудили Герцена.

Герцен развернул революционную агитацию. Ее подхватили, расширили, укрепили, закалили революционеры-разночинцы, начиная с Чернышевского и кончая героями «Народной воли»¹.

Являясь выразителями передовой общественной мысли своего времени, декабристы настойчиво ратовали за расширение всесторонних исследований, способствующих развитию производительных сил России. Декабристы первыми из русских людей XIX века выдвинули как практически неотложные задачи разностороннего изучения Севера и Сибири. Они отстаивали идеи развития промышленности, торговли, промыслов, сельского хозяйства, транспортных связей.

Декабрист Г. С. Батеньков еще в 1822 году опубликовал большое исследование о Сибири, в котором доказывал настоятельную необходимость исследования и освоения природных богатств этого края. Г. С. Батеньков считал, что организация морского сообщения к берегам Камчатки делает ее ближе к Петербургу, чем к Иркутску².

Моряк-декабрист Н. А. Чижев принимал участие в арктической экспедиции Ф. П. Литке на Новую Землю в 1821 и 1822 гг. и составил первое сочинение об этом походе под названием «О Новой Земле», появившееся в начале 1823 года³.

Подводя краткий итог изучению Новой Земли за предшествующий период, Н. А. Чижев настаивал на промысловом ее освоении. «Непонятно,— писал он,— почему русское купечество не обращает никакого внимания и пренебрегает ветвью торговли (речь идет о китовом промысле.— М. Б.), которая доставляет другим народам значительные выгоды... Дешевизна в городе Архангельском всех припасов для постройки судов могла бы сделать таковую промышленность весьма выгодною, особливо по близости берегов Новой Земли и Шпицбергена, а поморцы были бы лучшими матросами на китоловных судах».

Одним из образованнейших моряков своего времени был декабрист К. П. Торсон. В 1812 году на фрегате «Амфитрида» он сражался против наполеоновской Франции, в 1819—1821 годы принимал участие в антарктической экспедиции Беллинсгаузена—Лазарева. Его именем Ф. Ф. Беллинсгаузен назвал один из островов в южной части Атлантического океана. По возвращении на родину Торсон составил обширную программу преобразований в русском парусном флоте, отвергнутую министром

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 18, стр. 14—15.

² «Сын отечества», 1822, № XLI, стр. 3—15.

³ Там же, 1823, № IV, стр. 167—169.

Моллером. К этому же времени относится составление Торсоном плана и инструкций морской научной экспедиции к Северному полюсу. «Помню я эти блаженные минуты,— писал друг К. П. Торсона декабрист М. А. Бестужев,— когда в осенние ночи, при тусклом свете, мы проводили с Торсоном пути по земному шару и открывали с ним неведомые страны и острова и крестили их русскими именами»¹. Для экспедиции на Северный полюс в Петербурге строились два судна — фрегат и бриг, а также набиралась команда, куда зачислен был и М. А. Бестужев.

Подготовка выступления против царизма заставила К. П. Торсона и М. А. Бестужева отойти на время от дел по подготовке экспедиции. После декабрьского восстания они были арестованы и сосланы в Селенгинск. Экспедиция на Северный полюс не состоялась.

Будучи горячими сторонниками промышленного развития страны и ее отдаленных окраин, декабристы близко стояли к тем кругам, которые руководили экономической и политической жизнью на далеких северо-восточных окраинах России, в Русской Америке, в частности к руководству Российско-Американской компании, о деятельности которой в Арктике будет сказано ниже.

Кондратий Федорович Рылеев, душа и вождь Северного общества, был правителем канцелярии главного правления Российско-Американской компании в Петербурге. В доме главного правления Компании тайно устраивались сходки декабристов. Близкими к компании людьми являлись декабристы Батеньков, Завалишин, Штейнгель. Декабрист О. М. Сомов служил столоначальником в ее управлении². Следует отметить, что как раз в период деятельности декабристов в Компании в Русской Америке был организован ряд замечательных экспедиций по исследованию морских и речных путей. Декабристы отстаивали идеи более эффективной защиты русских владений на американском континенте.

Заметное влияние на изучение производительных сил Сибири оказали труды декабристов во время пребывания их в ссылке. Много сил исследования быта и жизни Сибири отдали М. А. Бестужев, Д. И. Завалишин, Г. С. Батеньков и другие декабристы³.

Изучение роли и влияния декабристов на исследование Сибири и Севера следует продолжить. Но одно бесспорно — это влияние было большим и прогрессивным как в годы, предшествующие восстанию декабристов, так и после него, в период николаевской реакции, когда арктические исследования, как и вообще экспедиционная деятельность в стране, заметно сократились.

Развитие географических и мореходных наук и техники исследований в первой половине XIX века

Первая половина XIX века отмечена также возрастанием роли научных и технических знаний, что не могло не отразиться на характере и результатах арктических исследований. Несмотря на то, что наука в крепостническом государстве не пользовалась поддержкой казны, она сделала несомненные успехи, выдвинувшие Россию в число передовых в научном отношении стран.

Эти успехи были особенно значительными как раз в тех областях знаний, которые могли оказать непосредственное влияние на качествен-

¹ Воспоминания Бестужевых, М., 1931, стр. 302.

² Там же, стр. 182—183.

³ К. Голодников. Декабристы в Тобольской губернии. Тюмень, 1899; С. Максимов. Сибирь и каторга, СПб., 1891; А. И. Дмитриев-Мамонов. Декабристы в Западной Сибири, СПб., 1905; Н. Бакай. Сибирь и декабрист Г. С. Батеньков, 1927 (Труды Томского краевого музея, т. I); Л. Чуковская. Декабрист Николай Бестужев — исследователь Бурятия, М., 1950; Ее же. Декабристы — исследователи Сибири, М., 1951.

ное улучшение арктических исследований — в математике (Лобачевский, Остроградский), физике и технике (Петров, Якоби, Ленц, Черепановы, Шиллинг, Аносов и др.), химии (Зинин), астрономии (Струве), медицине (Пирогов).

Развитие хозяйства поднимало роль мореходных и географических наук. География, еще недавно единая наука об описании земли, стала расчленяться на ряд самостоятельных дисциплин. От нее отпочковались гидрография, картография, метеорология, историческая география, затем океанография и ряд мореходных дисциплин.

Развитие гидрографии и океанографии было обусловлено успехами русских исследователей Мирового океана, в частности морей Арктики и Антарктики. Представителем гидрографии в Академии наук был Ф. П. Литке. Успехи в области метеорологии обусловили самостоятельное развитие метеорологии как науки. Существенный вклад в математическую картографию внесли труды ученого-астронома Б. В. Струве.

Русские моряки и ученые разрабатывали вместе с тем более совершенные, чем прежде, методы исследований морей и океанов.

С начала XIX века русские гидрографы широко пользовались азимут-компасом, позволявшим более точно определять местонахождение корабля посредством пеленгов¹. Русские экспедиции вели океанографические и метеорологические исследования. Обычными стали наблюдения за морскими течениями и температурой воды на глубинах. Изобретенный к тому времени батометр (прибор для взятия проб воды) был усовершенствован служащим при Музее Адмиралтейского департамента лейтенантом Готовым².

Начиная с первой кругосветной экспедиции во флоте было введено измерение глубинных температур (до глубины 400 метров) с помощью изобретения русского мастера Шишорина³. В обязанности мореплавателей были вменены систематические наблюдения за температурой, влажностью и давлением воздуха. Для измерения атмосферного давления использовался барометр-анероид работы мастера Ижорского завода Самойлова⁴.

Крупным событием явилось изобретение хронометра, что позволило более точно определять долготы и повысило точность морских карт.

В 1802 году капитан-командор Г. А. Сарычев, занимаясь съемкой Финского залива с хронометром, вынужден был отметить крайнюю неточность карт данного района, выполненных во второй половине XVIII века. В 1809 году, на основе новой съемки, Г. А. Сарычев составил атлас и лоцию Финского залива, Балтийского моря и Каттегата. Кроме хронометра, Г. А. Сарычев употреблял также и секстан⁵. При описи берегов Северного Ледовитого океана хронометром пользовались Ф. П. Литке, Ф. П. Врангель и др.

Новые и более совершенные приборы привели к важным сдвигам в картографии.

Морские карты полярного и тихоокеанского бассейнов, составленные в первой половине XIX века, намного точнее карт XVIII века. По исполнению они приближаются к современным картам, опираются на значительное количество астрономических пунктов. Погрешности астро-

¹ Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом, относящиеся к мореплаванию, наукам и словесности, ч. I, 1807, стр. 156—161.

² Там же, стр. 197. и др.

³ В. В. Невский. Первое путешествие россиян вокруг света. М., 1951, стр. 45.

⁴ Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом, ч. X, 1826, стр. 234.

⁵ Записки по гидрографии, т. 53, 1927, стр. XXXVI.

номических определений стали выражаться лишь в секундах и редко в минутах, тогда как в XVIII веке ошибки нередко достигали градусов. Если учесть условия, при которых велись наблюдения (парусные суда полностью зависели от условий погоды, от направления и силы ветра), то надо признать, что все эти успехи были результатом высокой выучки и великолепного мастерства русских моряков.

Российско-Американская компания

Еще в последней четверти XVIII века наиболее сложный клубок противоречий, привлекавших к себе пристальное внимание не только России, но и ряда других европейских держав, возник в северной части Тихого океана.

Русское правительство, естественно, должно было принять меры, которые могли бы обеспечить удержание в составе российских владений тихоокеанских и американских территорий, открытых и освоенных русскими мореходами и промышленниками.

Главнейшим политическим и экономическим мероприятием этого порядка явилось создание в 1799 году Российско-Американской компании.

Преследуя не столько хозяйственные, сколько политические цели, царское правительство путем объединения частных русских тихоокеанских компаний в одну контролируемую им монопольную компанию рассчитывало с ее помощью закрепить Русскую Америку за Россией. Однако Компания смогла выполнить лишь часть намеченной программы; ей не удалось организовать массовое заселение Русской Америки, хотя только массовая крестьянская колонизация могла решить проблему эффективной защиты отдаленных владений.

Достаточно сослаться хотя бы на пример Сибири. Благодаря массовому крестьянскому переселению, через два столетия после похода Ермака Сибирь стала неотъемлемой частью русской территории как по характеру своего населения, так и по укладу хозяйства. С Аляской, открытой и частично освоенной русскими мореходами и промышленниками, этого не случилось. Русский феодально-крепостнический строй в период деятельности Российско-Американской компании переживал жесточайший, смертельный кризис, что и предредило судьбу Русской Америки.

Если в годы начального массового освоения Сибири самодержавие еще могло играть определенную прогрессивную роль, то в конце XVIII и в первой половине XIX века оно уже было не в состоянии предпринимать какие-либо важные шаги, отвечающие насущным нуждам страны. Аляска была только разменной монетой в сложной внешнеполитической игре, которую вело царское правительство. Меньше всего его интересовало хозяйственное освоение далекой окраины.

Все это ослабляло позиции Компании и в конце концов привело к потере Аляски.

В состав Российско-Американской компании, учрежденной для освоения русских владений в Америке, вошли главным образом иркутские купцы, ранее обосновавшиеся на Тихом океане, а также купцы Центральной России. Организаторами Компании являлись рыльский купец Григорий Шелихов, каргопольский купец Александр Баранов, капитан Михаил Голиков и курский купец Иван Голиков. Компания получила самые широкие полномочия. В ее монопольное владение передавалась территория русских тихоокеанских владений от 55° с. ш. до Берингова пролива и дальше на север. На этой огромной территории без ведома и разрешения Компании ничего не могло быть произведено, продано или куплено. Хотя Компания организовалась как частное торговое товарищество, но распорядителем ее капиталов фактически являлось царское правительство. Оно назначило в Компанию своего постоянного представителя,

которым долгое время состоял Н. П. Резанов. Приняв Компанию под свое «высокое покровительство», император Александр I и члены его семьи стали ее пайщиками. В 1804 году правительство учредило Временный Комитет, а затем Совет Компании, состоявшие из высших царских сановников, представителей Министерства иностранных дел, Морского министерства и Министерства внутренних дел. С 1811 года деятельность Компании была подчинена Министерству внутренних дел и Министерству финансов. Будучи проводником царской политики, Российской-Американская компания фактически была правительственной организацией, поэтому ее деятельность нельзя рассматривать лишь с коммерческой, промысловой точки зрения.

Несмотря на многие отрицательные стороны, деятельность Компании на Аляске в целом следует оценить как исторически прогрессивную.

Не вдаваясь в описание разносторонней деятельности Компании на территории Русской Америки, необходимо отметить, что объективно труды русских поселенцев заложили прочную основу развития производительных сил Аляски и оказали благотворное влияние на хозяйство и культуру местных племен, находившихся в стадии разложения родового строя. Русские колонисты передавали этим племенам навыки в земледелии, скотоводстве, огородничестве.

Завязав тесные связи с аборигенами, русские втягивали их в свою производственную деятельность, знакомили с новыми отраслями хозяйства, прививали навыки сравнительно высоко организованного труда.

В русских селениях на Аляске производилась плавка металла из местных руд, изготовлялись разные изделия для домашнего обихода и земледелия. На верфях Русской Америки строились парусные корабли, совершавшие смелые плавания к берегам Калифорнии, к Гавайским островам, в Китай, на Филиппины. В 30-х годах XIX века в Новоархангельске (главном городе Русской Америки, резиденции главного правителя российско-американских владений) начали строиться пароходы; это были первые паровые суда на всем западном побережье Америки¹. В русских поселениях существовали разнообразные мастерские, кузницы, свечной завод, кирпичные, суконные производства и др.

Русскими были созданы первые на Аляске школы и библиотеки.

Особо должен быть отмечен интерес Компании к географическому и гидрографическому изучению западного и северного побережья Аляски, бассейнов рек, островов, исследованию недр. «В ученом отношении,— писал декабрист Д. Завалишин,— деятельность Компании не менее замечательна. Она посылает ученые экспедиции, делает описи на американском и на азиатском берегах; ее суда совершают открытия на океане, она издает карты, учреждает магнитную обсерваторию, производит геологические исследования, содействует исследованиям и составлению коллекций по естественной истории и пр.»².

Особенно успешной оказалась деятельность Компании по изучению побережья Аляски и прилегающих морей. По инициативе и на средства Компании были организованы многочисленные кругосветные экспедиции, которые внесли крупный вклад в историю географических открытий и исследований.

Сама идея организации кругосветных плаваний была связана с задачей упрочения военно-политического положения России на Тихом океане. Отсутствие в Тихом океане русского военно-морского флота,

¹ Н. Н. Зубов и М. Б. Черненко. Русские люди в Арктике и в Антарктике, М., 1951, стр. 64—65.

² Д. Завалишин. Российско-Американская компания, М., 1865, стр. 38.

в свете усиливающегося из года в год интереса к этому району со стороны иностранных держав, побуждало царское правительство время от времени ставить вопрос о переводе части Балтийского флота на Тихий океан. С начала XIX века этот вопрос уже не сходил с повестки дня.

Не имея возможности сообщаться с Тихим океаном через северные моря, царская Россия намеревалась отправить военные корабли по южному морскому пути. Однако перевод военно-морских кораблей на Дальний Восток и организация там специальной флотилии оказались делом крайне сложным. Создание русского дальневосточного флота неизбежно вызвало бы резкое обострение и без того напряженной международной обстановки. Вместе с тем для осуществления такого мероприятия требовались огромные затраты, которые не могла нести казна, и без того тратившая крупные средства на содержание армии сначала для ведения войны с Наполеоном, а затем для борьбы с европейским и внутренним революционным движением. Для базирования военного флота на Дальнем Востоке отсутствовали также необходимые порты, пункты снабжения. Все это заставляло царское правительство довольствоваться ежегодной посылкой на Дальний Восток двух-трех военных судов, направлявшихся в плавание часто под флагом Российско-Американской компании. Эти суда обеспечивали снабжение русских поселений на Аляске, изучали гидрографию Тихого океана и вели поиски Северо-восточного и Северо-западного проходов со стороны Берингова пролива. Последнее задание действительно ставилось перед руководителями кругосветных экспедиций уже со второго десятилетия XIX века. Сама Компания в эти годы усилила экспедиционную деятельность к северу от гряды Алеутских островов, имея целью открытие и исследование новых земель и морских путей вдоль северного берега Аляски.

Немалое значение имело и то обстоятельство, что опередить русских в открытии Северо-западного прохода и заодно территорий по северному канадскому и аляскинскому берегам пыталась Компания Гудзонова залива, владения которой вплотную примыкали к Русской Америке. В это же время на южных границах Русской Америки ряд территорий захватили Соединенные Штаты Северной Америки, продвигавшиеся вдоль западного берега американского материка и преградившие путь распространению русских поселений на юг.

Первое кругосветное плавание было предпринято в 1803—1806 годах на средства Российско-Американской компании при участии Морского министерства на шлюпах «Нева» и «Надежда», под руководством И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского. С тех пор в течение первой половины XIX века было совершено 63 русских кругосветных и полукругосветных плавания (38 экспедиций) — значительно больше, чем совершили в этот же период англичане и французы, вместе взятые¹.

Для нас представляют особый интерес две кругосветные экспедиции, занимавшиеся исследованиями Арктики. Это — экспедиция О. Е. Коцебу и М. Н. Васильева—Г. С. Шишмарева.

Экспедиция О. Е. Коцебу на бриге «Рюрик» (1815—1818), имевшая задачей отыскание Северо-западного прохода со стороны Берингова пролива, совпала по времени с английской экспедицией Росса, которая

¹ См. Н. Г. Фролов. Материалы для истории северных путешествий, в особенности путешествий и открытий на северо-востоке Азии и на северо-западе Америки. «Магазин земледелия и путешествий», т. IV, ч. 1. М., 1855, стр. 465—570; Н. А. Ивашинцев. Обзор русских кругосветных путешествий. «Записки Гидрографического департамента», ч. 7, 1849, ч. 8, 1850; Н. А. Ивашинцев. Русские кругосветные путешествия 1803—1849 гг. СПб., 1872; В. В. Невский. Первое путешествие россиян вокруг света. М., 1951, стр. 12—13; Н. Н. Зубов. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов, М., 1954, стр. 446—451.



О. Е. Коцебу (1788—1846)

назвал по имени участника экспедиции лейтенанта Г. С. Шишмарева. Остров, встреченный при входе в бухту, получил название острова Сарычева¹. Таким образом, первый же день плавания к северо-западу от Берингова пролива ознаменовался географическими открытиями.

1 августа, когда экспедиция обогнула с севера полуостров Сьюард, перед взорами мореплавателей открылось обширное водное пространство, простиравшееся на восток. Следуя по нему, О. Е. Коцебу предполагал открыть Северо-западный проход, но после нескольких дней плавания установил, что перед ним глубоко врезающийся в сушу залив. В дальнейшем залив был назван его именем². Во время описи залива О. Е. Коцебу познакомился с местными жителями. Из-за позднего времени было решено прервать плавание до следующего года и вернуться в южные широты, но в навигацию следующего (1817) года О. Е. Коцебу удалось дойти лишь до острова Св. Лаврентия, откуда он вынужден был вернуться из-за болезни (во время шторма О. Е. Коцебу получил сильный удар в грудь и долгое время не вставал с постели).

Экспедиция О. Е. Коцебу, хотя и не выполнила возложенных на нее задач, совершила ряд важных открытий и провела обширные исследования не только на севере, но и в южных морях.

В 1818 году «Рюрик» возвратился в Петербург.

О. Е. Коцебу была составлена самая точная для того времени меркаторская карта Берингова пролива, на которой обозначены путь

пыталась пробиться к Берингову проливу со стороны Канадского Арктического архипелага. На поиски этого прохода в 1819 году английское адмиралтейство направило У. Э. Парри, который прошел вдоль берега северо-американского материка до пролива Ланкастер. Одновременно его коллега Ф. Франклин был направлен вдоль берега, чтобы выйти к Берингову проливу по суше.

Экспедиция О. Е. Коцебу была предпринята по инициативе и на средства государственного канцлера Румянцева. Покинув Кронштадт 30 июля 1815 года, после годичного плавания, 30 июля 1816 года О. Е. Коцебу достиг Берингова пролива; не встретив здесь льдов, «Рюрик» пошел к северо-западу вдоль берега Аляски. 31 июля О. Е. Коцебу обнаружил вход в большую бухту, которую

¹ См. О. Е. Коцебу. Путешествие в южный океан и в Берингов пролив для отыскания северо-восточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах иждивением графа Н. П. Румянцева на корабле «Рюрике», ч. I, СПб., 1821, стр. 99—106.

² Имя О. Е. Коцебу носит также населенный пункт на полуострове Болдуина в заливе Коцебу.

«Рюрика» и географические открытия, сделанные экспедицией в Арктике¹.

Вслед за экспедицией О. Е. Коцебу в 1819 году царское правительство приступило к осуществлению весьма крупного предприятия — к организации двух одновременно действующих экспедиций в высокие широты северного и южного полушарий. В разработке проекта этой экспедиции, состоявшей из двух самостоятельных отрядов («дивизий»), участвовали крупнейшие знатоки морского дела — адмирал Г. А. Сарычев, кругосветный мореплаватель И. Ф. Крузенштерн, О. Е. Коцебу и другие. В состав «дивизии», отправлявшейся в плавание к Южному полюсу, вошли шлюпы «Восток» и «Мирный» под начальством капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена и капитан-лейтенанта М. П. Лазарева; в состав «северной дивизии» — шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный» под командованием капитан-лейтенантов М. Н. Васильева и Г. С. Шишмарева.

Как известно, плавание судов в высоких широтах Южного полушария ознаменовалось крупнейшим событием — открытием русскими моряками антарктического материка и ряда островов. Что касается северного отряда экспедиции, то согласно данным ему инструкциям и указаниям главные усилия были направлены на отыскание морского пути от Берингова пролива в Атлантический океан — по Северо-восточному или Северо-западному проходам или же прямо через Ледовитый океан.

Инструкцией морского министра от 28 июня 1819 года капитан-лейтенанту М. Н. Васильеву предписывалось: «Пройдя Берингов пролив, он будет производить свои изыскания с величайшим усердием, постоянством и решимостью. Направляя путь к северу, ежели льды позволят, он употребит всемерное старание к разрешению великого вопроса касательно направления берегов и прохода в сей части нашего полушария»².

3 июня 1819 года экспедиция вышла из Кронштадта, а в мае следующего года прибыла в Петропавловск-на-Камчатке. По инструкции шлюп «Благонамеренный», которым командовал Г. С. Шишмарев, направился вдоль американских берегов, а шлюп «Открытие» под командованием М. Н. Васильева — вдоль азиатского берега. Встретиться суда должны были в заливе Коцебу³.

15 июня 1820 года оба судна прибыли в условленное место и 18 июня продолжали совместное плавание для отыскания Северо-западного прохода. В Беринговом проливе шлюп «Открытие» встретил американское коммерческое судно, которое следовало за ним до залива Коцебу. Американцы пытались завязать торговые связи с племенами Северной Аляски и заодно разузнать об успехах русских в открытии Северо-западного прохода. Об этом случае было специально доложено морскому министру в Петербурге⁴.

¹ ГУ ВМС. Архив древних карт, № 10684.

² См. А. П. Лазарев. Записки о плавании военного шлюпа «Благонамеренный» в Берингов пролив и вокруг света, Географгиз, 1950, стр. 76.

³ Издатель книги об экспедиции Васильева—Шишмарева А. И. Соловьев указал, что инструкции Васильеву публикуются им впервые (А. П. Лазарев. Ук. соч., стр. 42). На самом деле эти инструкции изданы в «Собрании инструкций, данных в разное время командирам русских судов при отправлении в дальнее плавание», СПб., 1853, стр. 68—83.

⁴ См. А. П. Лазарев. Ук. соч., стр. 389. Некий Грей уверял начальника Камчатки П. И. Рикорда, что летом 1819 года по заданию китобоя Пигота он составил карту берега Аляски от бухты Шишмарева до залива Коцебу и описание самого залива и что эта карта точнее карты Коцебу. При сличении карты Грея, как пишет А. П. Лазарев, было установлено, что американец просто снял копию с карты Коцебу, а затем внес в нее некоторые маловажные изменения и выдал чужую карту за свою (А. П. Лазарев. Ук. соч., стр. 214—216).

От залива Коцебу суда экспедиции некоторое время следовали вместе, но затем разлучились. Шлюп «Открытие» достиг Ледяного мыса и прошел в тумане до $71^{\circ}06'$ с. ш., т. е. на $1^{\circ}6'$ дальше, чем Дж. Кук. Затем, пройдя к северу от Ледяного мыса, шлюп «Открытие» достиг сплошных льдов и повернул назад к Берингову проливу. Шлюп «Благонамеренный» до Ледяного мыса не дошел, остановился во льдах, а затем также повернул назад.

В следующем году М. Н. Васильев решил возобновить поиски Северо-западного прохода. Г. С. Шишмареву было поручено «искать проход вдоль северо-восточного берега Азии и в Северном море»¹.

Продвигаясь от Новоархангельска вдоль северо-западных берегов Аляски, шлюп «Открытие» прошел Берингов пролив 25 июля 1821 года. На пути к проливу был открыт остров Нунивок, называемый также островом Открытия. 31 июля М. Н. Васильев миновал Ледяной мыс и вошел в воды, которые до него никто не посещал. Следуя вдоль берега, шлюп вскоре был остановлен кромкой сплошного льда. 7 августа, не обнаружив прохода, М. Н. Васильев отдал приказ повернуть назад. 10 августа шлюп «Открытие» встретился близ мыса Дежнева с «Благонамеренным», который также возвращался после неудачного плавания. По пути к северо-западу от мыса Дежнева вдоль берегов Чукотского полуострова Г. С. Шишмареву удалось пройти значительно меньше, чем Д. Куку в 1778 году. Его судно встретило сплошные льды, что принудило командира повернуть назад.

В сентябре экспедиция вернулась в Петропавловск-на-Камчатке, а оттуда (с заходом в Рио-де-Жанейро) 1 августа 1822 года — в Кронштадт.

Экспедиция Васильева—Шишмарева не решила поставленных перед ней задач по отысканию Северо-восточного и Северо-западного проходов, да и не могла решить их при тех технических средствах, которыми она располагала. Однако она дала много нового для познания ледового режима Чукотского моря, прошла к северо-востоку от Ледяного мыса на 22 мили дальше, чем Кук, определила положение берегов от мыса Лисберн до мыса Крузенштерна, открыла в Беринговом море остров Открытия (Нунивок) и группу обитаемых островов в Тихом океане. Это плавание еще раз показало высокий класс русского морского искусства.

Насколько актуальной в 20-е годы стала проблема поисков Северо-восточного и Северо-западного проходов со стороны Берингова пролива, показывает подготовка к снаряжению новой русской, третьей по счету, научной экспедиции в Центральную Арктику во главе с К. П. Торсоном, прерванная в связи с восстанием декабристов. Необходимость послышки русской экспедиции к Северному полюсу была вызвана, по утверждению М. А. Бестужева², неудачей экспедиции М. Н. Васильева.

Северные экспедиции Российско-Американской компании. Продажа Аляски

Одновременно с кругосветными плаваниями и попытками отыскания морских путей в Арктике Российско-Американская компания снарядила ряд экспедиций к северу от Алеутских островов. Не входя в описание этих морских и сухопутных походов, отметим только, что они принесли науке обширные новые сведения о побережье Аляски и внутренних областях этой страны.

В 1821 году экспедиция Хромченко на бриге «Головин» выполнила описание залива Нортон и открыла водные пути из залива Тачик до бухты

¹ А. П. Лазарев. Ук. соч., стр. 391—392.

² Воспоминания Бестужевых. М., 1931, стр. 182—183.

Шишмарева. В это же время Этолин исследовал устье реки Кукоквим и завязал торговые сношения с местным населением¹.

В 1830 году Этолин на бриге «Чичагов» предпринял морское плавание к Берингову проливу и собрал ценные сведения о торговле чукчей и о населении острова Св. Лаврентия. Он составил подробное описание острова Укивок².

В 30-х годах соперничество между Компанией Гудзонова залива и Российско-Американской компанией за овладение еще не обследованными северными берегами Аляски усилилось, что побудило Российско-Американскую компанию (по совету Ф. П. Врангеля) снарядить байдарочную экспедицию во главе с А. Ф. Кашеваровым для описи берега на север от мыса Лисберн. Пока готовилась эта экспедиция, Компания Гудзонова залива, желая опередить Россию, послала к мысу Барроу два гребных судна из устья реки Маккензи. Однако руководство Российско-Американской компании не хотело уступать англичанам. В 1838 году Кашеваров на бриге «Полифем» подошел к мысу Лисберн и оттуда на байдарках произвел опись берега до мыса Барроу и дальше его на 30 миль. Кашеваров присвоил посещенным им местам русские наименования. Бухты на северном берегу Аляски за мысом Барроу по имени директоров Компании были названы: одна — заливом Куприянова, другая — заливом Прокофьева³.

В 1842—1844 годах Лаврентий Загоскин обследовал бассейны рек Квихпака (Юкон) и Кукоквима. После возвращения в 1847—1848 годах он издал обстоятельную «Пешеходную опись части русских владений в Америке» с картой⁴.

Это — только отдельные примеры плодотворной экспедиционной деятельности Российско-Американской компании.

В ценном исследовании С. Б. Окуня «Российско-Американская компания» высказана мысль, что царское правительство пользовалось компанией исключительно в целях маскировки для прикрытия своей экспансии на Тихом океане. С таким категорическим утверждением нельзя согласиться. Сам С. Б. Окунь указывает, что, начиная с 20-х годов XIX века, «проблема дальнейшей экспансии на американском материке по существу была снята для России» и царизм ограничивался охраной ранее открытой и освоенной русскими территории⁵. До 20-х годов были также довольно продолжительные периоды, когда по ряду соображений (по мнению С. Б. Окуня, из-за боязни осложнить отношения с Англией, поддержка которой нужна была Александру I при проведении политики «международного жандарма») царское правительство вовсе не устремлялось в бассейн Тихого океана. Эти периоды охватывают первое десятилетие и вторую половину второго десятилетия XIX века.

Вместе с тем отсутствие сколько-нибудь массовой крестьянской колонизации этих отдаленных русских владений, которой в немалой степени препятствовала политика царизма, предвещало потерю Аляски для России.

¹ См. П. Тихменев. Историческое обозрение образования Российско-Американской компании и действий ее до настоящего времени, СПб., 1861, ч. I, стр. 274—276.

² Там же, стр. 283—285.

³ Там же, стр. 281—282; см. также Б. А. Липшиц. А. Ф. Кашеваров, как исследователь Аляски. «Советская этнография», 1952, № 1, стр. 175—178.

⁴ См. М. Б. Черненко и Г. А. Агранат. Экспедиция лейтенанта Л. А. Загоскина по Русской Америке. «Природа», 1954, № 9, стр. 56—62.

⁵ См. С. Б. Окунь. Российско-Американская компания. М.—Л., 1939, стр. 219.

Продажа Аляски имеет свою историю, которая началась задолго до официальных переговоров по этому вопросу между Петербургом и Вашингтоном. Как известно, еще в 1818 году США вышли в бассейн реки Колумбии, а английская Компания Гудзонова залива путем ряда территориальных захватов подошла вплотную к русским владениям на Аляске. В 1824—1825 годах активный дипломатический нажим Англии и США вынудил царское правительство подписать две конвенции о свободном доступе в русские морские владения на Тихом океане английских и американских кораблей. Эти конвенции подрывали позиции Русско-Американской компании и облегчили проникновение иностранного капитала в Русскую Америку. Вскоре царское правительство пошло еще дальше, согласившись на уступку в пользу Компании Гудзонова залива части прибрежной аляскинской территории.

В те же годы развернулось наступление США в сторону русских владений по тихоокеанскому побережью Северной Америки. Это наступление особенно усилилось после того, как стало известно об открытии месторождений золота в Калифорнии, а затем на Аляске. Американские и английские компании открыто грозили русским захватом их территории, требовали все новых и новых уступок. Английские газеты подняли шумиху вокруг вопроса о судьбе русских владений, призывая к вооруженным захватам. «Если бы ситхинское управление,— писала английская газета «Британский колонист» 14 января 1862 года,— возымело покушение на остановку нашего транзита, мы прибегнем к морской силе...— небольшого числа воинских английских сил достаточно, чтобы русский грифон сделался совершенно любезен. Если бы даже предстояло в этом случае какое-либо затруднение, то мы могли бы весьма скоро отодвинуть границу русских владений. Имея в своих руках страну, богатую золотом (Канада.— М. Б.), мы должны владеть и соседним с ней, берегом»¹.

Передовые русские люди, соприкасавшиеся с делами Компании, неоднократно ставили перед правительством вопрос о принятии решительных мер к пресечению подрывной враждебной деятельности иностранцев. Так, в 1819 году по случаю заключения Компанией с американским китоловом Пиготом договора, предоставившего последнему «исключительную привилегию ловить китов и всех родов морских зверей для добывания жира по восточным берегам Сибири, в продолжение 10 лет, под русским флагом», генерал-губернатор Сибири М. Сперанский предупредил Петербург, что за «отсутствием промысловой охраны может усилиться и без того развитое хищничество соплеменников концессионеров» (американцев), а это приведет к тому, что «еще больше будут падать русские звериные промыслы края, а также усилится контрабандный ввоз крепких напитков»².

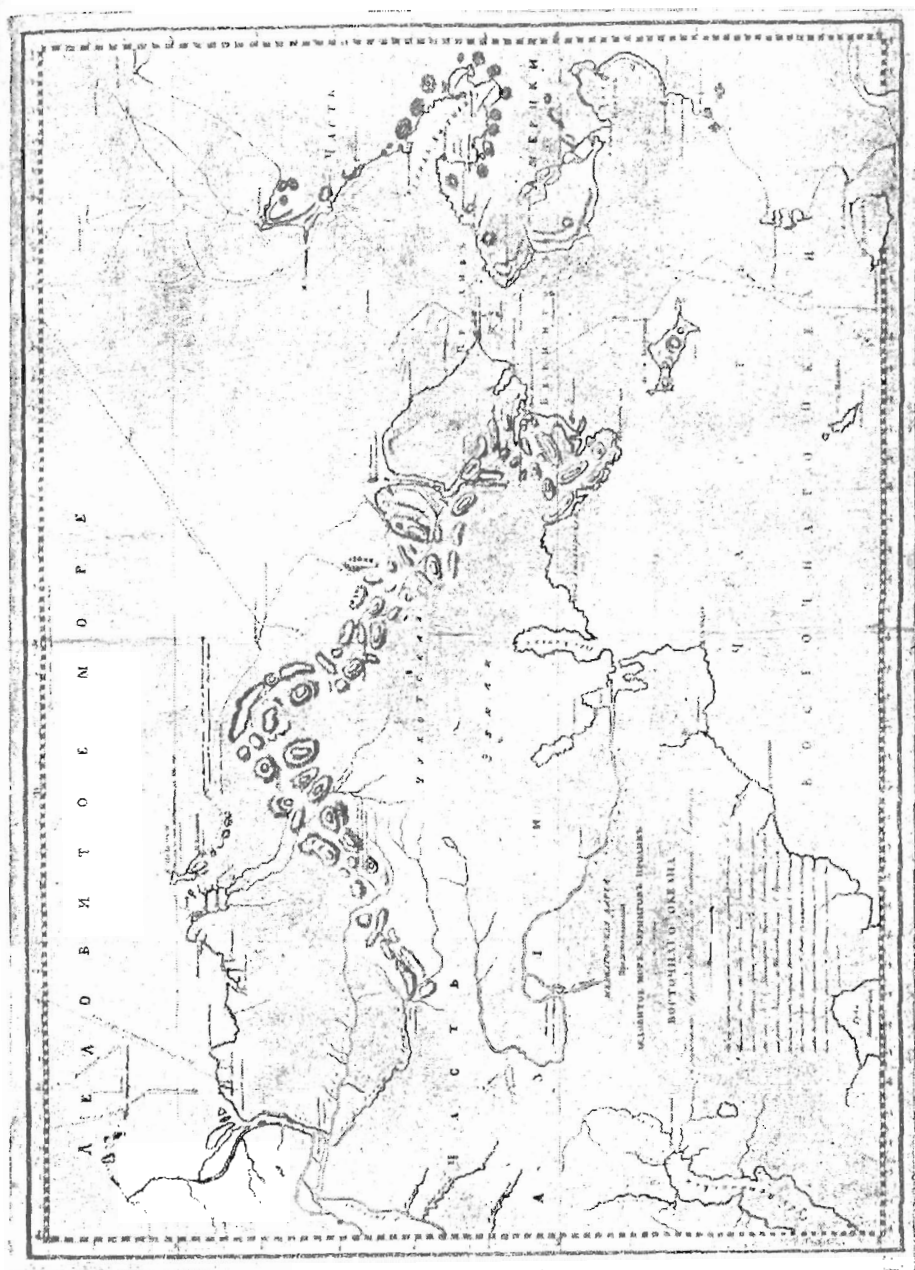
Особенно резко выступил Сперанский против использования иностранцами русского флага. «Недопустимо,— писал он,— чтобы иностранцы-концессионеры прикрывали свою деятельность российским флагом». Он расценивал это как «обстоятельство, способное вызвать вражду туземцев к этому флагу»³.

С начала XIX века участились браконьерские плавания в русские воды американских китобоев; в некоторые годы туда приходило до 200 судов. Не ограничиваясь китовым промыслом, американские

¹ С. Б. Окунов. Российско-Американская компания, стр. 232.

² Э. Веберман. Китобойный промысел в России. «Известия Московского Коммерческого института», кн. 2, М., 1914, стр. 157—159.

³ Там же, стр. 159.



1821 год. Меркаторская карта Ледовитого моря, Берингова пролива и части Восточного (Тихого) океана с берегами Чукотской земли и Северной Америки

Под заглавием карты легенда: «На сей карте исправлены положение берегов с описей к л. Васильева 1820 и 1821 года от зунда Котцебу до Ледяного мыса. Северный берег острова Св. Лаврентия с описи 1821 года к. л. Шишмарева. Берег Ледовитого моря от реки Колымы до Шелатского носа л. Врангеля 1821 г. Южная часть острова Нуникок открыта к. Васильевым 1821-го года Зунд Головини, м. графа Румянцева и Ванкувер, река Кускоквим, восточная и северо-восточная часть о. Нуникок открыты и описаны м. Хромченко и мореходом Этолиным 1821 г.». ГУ ВМС, Архив древних карт. № 12954

зверобой бесцеремонно высаживались на русские берега, рубили лес, добывали пушных зверей, вели контрабандную торговлю с местным населением.

Вместе с тем американские и английские торговцы и китобой проводили конфликты местного населения с русскими колонистами, подстрекали индейские племена нападать на русских, снабжали их оружием¹. В 1802 году племя тлинкитов (русские называли их колошами), руководимое матросами с английского судна капитана Барбера, напало на русскую колонию в Ситхе и уничтожило весь ее гарнизон. «Озлобление сих диких народов (речь шла о колошах. — М. Б.), — писал один из виднейших деятелей Компании Кирилл Хлебников, — есть произведение просвещенной зависти. Сие исчадие корысти и других гнусных пороков возродилось у иностранцев, торгующих по проливам. Они увидели, что с занятием русскими острова Ситхи лишаются большего числа своих выгод... Тоен Канягит, в собрании в Хуцноу, взявший на себя обязанность доставлять порох, ружья и пушки, уверял других колош, что иностранцы дают оных сколько будет нужно, только бы истребить повсюду русских и алеут. Ситхинские и якутатские колоши позволили сделать на своих землях заселения и не видали от русских обид и притеснений; но те же иностранцы внушили им, что русские будут ласкать их, а между тем лишат способов промыслять бобров, а потом сделают невольниками, перевезут в Кадьяк и по другим отдаленным местам, где будут употреблять в тяжкие работы»².

Происки иностранных купцов побуждали Компанию просить помощи у правительства. В своем обращении от 18 декабря 1811 года к Александру I главное правление Компании писало: «отклонить... сию опасность иначе нельзя, как совершенною острасткою северо-американских мореходов, которые по вольности конституции их, и по свободе плавать и промыслять, где кто хочет и как может, не внемлют никаким внушениям»³.

Компания просила организовать крейсерство русских военных судов в тихоокеанских водах. О необходимости принять решительные меры против английских и американских контрабандистов писал также В. Головин⁴.

Однако царское правительство, занятое европейскими делами, осталось глухим к этим предостережениям. Только в 1821 году было издано постановление о запрещении иностранным судам плавать севернее 51° с. ш., и военное министерство направило из Кронштадта для крейсирования в тихоокеанских водах фрегат «Аполлон». Но как мог один военный корабль воспрепятствовать пиратским набегам многочисленных судов иностранцев?

После поражения царизма в Крымской войне Англия и США открыто поставили вопрос об овладении русскими территориями в Америке. Крымская война, сильно ослабив царскую Россию, лишила ее возможности сколько-нибудь серьезно противостоять этому нажиму. К тому же все усилия царизма были направлены на то, чтобы вернуть утраченные позиции на Черном море.

Рассчитывая продажей Аляски вбить клин между Англией и Соеди-

¹ См. В. М. Головин. Сочинения, Изд. Главсевморпути, М.—Л., 1949, стр. 336—337.

² К. Хлебников. Первоначальное поселение русских в Америке. В сб. «Материалы для истории русских заселений по берегам Восточного океана», СПб., 1861, вып. 4, стр. 54—55 (приложение к «Морскому сборнику», 1861, № 4).

³ С. Б. Окунь. Ук. соч., стр. 73.

⁴ В. М. Головин. Ук. соч., стр. 334—340.

ненными Штатами и привлечь США на свою сторону при решении европейских дел, царское правительство само форсировало решение вопроса о продаже Аляски.

В 1867 году русские владения на американском континенте и все имущество Российско-Американской компании были проданы Соединенным Штатам за 7200 тысяч долларов (около 11 миллионов рублей).

Далеко идущие планы молодого американского капитализма, рассчитывающего с приобретением Аляски создать для себя плацдарм на севере Тихого океана, разоблачил еще Карл Маркс. В одном из писем 1870 года, говоря об уступке русской части Северной Америки, он писал: «Американский конгресс опубликовал недавно документы об этой сделке. Там имеется, между прочим, отчет американского поверенного, в котором он прямо пишет в Вашингтон: с экономической стороны приобретение это пока ровно ничего не стоит, но — но Англию благодаря этому янки отрежут с одной стороны от моря и ускорят приобретение всей британской Северной Америки Соединенными Штатами. Вот в чем дело-то»¹. В дальнейшем Аляска стала важной опорной базой США для экспансии на севере Тихого океана, направленной не столько против Англии, сколько против России и Китая. Вместе с тем покупка оказалась достаточно выгодной и экономически: доходы от одного только зверобойного и китобойного промыслов за первые два десятилетия намного превысили «стоимость» Аляски.

В результате продажи Аляски позиции России на крайнем восточном участке Северо-восточного морского прохода оказались ослабленными. По ту сторону Берингова пролива, вход и выход из которого раньше контролировала Россия, появились многочисленные агенты американских фирм и монополий, которые вскоре стали усиленно проникать на Чукотку и в другие районы русского Северо-Востока.

Все это происходило в тот период, когда в связи с развитием в недрах феодальной системы капиталистических отношений оживлялась экономическая жизнь на Европейском Севере и в Сибири и снова возник вопрос о плавании по сквозному северо-восточному морскому пути. Один из самых важных участков последнего с продажей Аляски больше уже не мог считаться безопасным.

Русское Поморье в первой половине XIX века.

Возобновление исследований Новой Земли

из них миллионные прибыли.

Развитие капитализма вширь наметилось еще в первой половине XIX века. Новыми районами приложения торгово-промышленного капитала становились Поморье и Сибирь.

Начало формирования поморской торгово-промышленной буржуазии относится к XVIII веку. В конце XVIII — начале XIX веков вес ее в хозяйственной жизни Поморья значительно вырос. В 1802 году, по данным С. Огородникова, в одном только Архангельске насчитывалось 27 торговых фирм, принадлежавших местному русскому купечеству. В числе торговых воротил Поморья были купцы Алексей Попов с сыновьями, Николай и Степан Митрополовы, Латышев, Юдин, Машков-

В. И. Ленин неоднократно указывал, что русский капитал имел достаточно большие возможности развиваться вширь, т. е., не затрагивая глубоко феодальное хозяйство центральных районов России, идти на окраины страны и выколачивать

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. XXVI, стр. 43.

цев, Савватеевы, Дудин, Шапкин, Угодников и др.¹ Через полстолетия значение купеческой и промышленной прослойки Поморья выросло еще более. Выросла и поморская промышленность, основанная на наемном труде.

По данным губернской управы, в 1848 году в Архангельской губернии имелось 440 гильдейских купцов². В поморских городах, главным образом в Архангельске, действовало 215 различных мелких предприятий, фабрик и заводов (лесопильных, канатных, кирпичных и др.), работавших на местном сырье. Часть этих предприятий (5 салотопенных, 52 кожевенных, 57 замшевых и др.) перерабатывала продукцию морского зверобойного и рыбного промыслов³. В эти годы лесная промышленность Поморья, а также предприятия по переработке оленьего и зверобойного сырья заняли в общерусской промышленности прочное место.

В самом начале XIX века возобновились попытки образовать торговые компании по добыче морского зверя. В 1803 году архангельские купцы Анфилов, Попов и иностранец Дорбеккер просили у министра коммерции графа Н. П. Румянцева разрешения организовать в Архангельске совместно с казной особую торговую компанию для развития рыбных и зверобойных промыслов в Белом море. Н. П. Румянцев активно поддержал ходатайство архангельских купцов. 14 августа 1803 года царским указом была учреждена «Беломорская компания» сроком на 25 лет, считая с 1 января 1804 года. В «Акте Беломорской торговой компании», подписанном акционерами и утвержденном царем, указано, что она могла заниматься сельдяным промыслом, ловом, солением и сушением рыбы, промыслом тюленя, моржа и кита, добычей соли из морской воды, а также «отправлением всякого рода торгового дела внутри, так и вне России, соображаясь с пользою государственною и компанейскою»⁴.

«Круг ее промыслов на воде,— устанавливали «Правила» компании,— не ограничивается одним Белым морем, но проходить может по всем невозбраным и удобоприступным высотам Северного океана, и обнимать острова Новой Земли, яко издревле Российскому владению принадлежащие. Она может промысливать и далее в Ледовитом океане, когда мера складственного ее капитала подает возможность к дальним предприятиям»⁵.

«Дабы облечь компанию в приличное достоинство», говорилось в «Правилах для Беломорской торговой компании», членом этого акционерного общества стал царь Александр I (имел 10 акций)⁶. Компания находилась под непосредственным покровительством царя и была вверена попечению министра коммерции. Она имела большие льготы и привилегии: строить и покупать суда, которые в русских портах освобождались от уплаты ластовых сборов и от любых казенных перевозок не только в мирное, но даже и в военное время; беспошлинно ввозить иностранную соль; для судов Компании, плававших в балтийские порты,

¹ С. Огородников. История Архангельского порта, СПб., 1875, стр. 308.

² Справочная книжка Архангельской губернии на 1850 г., стр. 47.

³ Там же, стр. 68—71.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 330, д. № 2704, 1804 г., л. 1.

⁵ Там же, л. 7. Первоначальный капитал компании состоял из 556 акций, каждая стоимостью в 250 рублей, следовательно, в целом акционерный капитал составил сумму 139 тысяч рублей. Кроме того, компания получила ссуды из Заемного банка — 150 тысяч рублей, из Учетной конторы — 50 тысяч рублей, от Александровской мануфактуры — 53 тысячи рублей, из Александровского приказа общественного призрения — 10 тысяч рублей; в 1804 году ссуду в размере 42 тысяч рублей дал министр коммерции Н. П. Румянцев. Таким образом, ссудная сумма составила 305 тысяч рублей.

⁶ Там же.

были назначены денежные премии¹. Компании была передана Екатерининская гавань в Кольской губе и отведены участки земли, на которых она могла возводить хозяйственные постройки. Правление Компании во главе с тремя директорами находилось в Петербурге, а ее конторы — в Архангельске и Онеге.

Высокое покровительство и обширные привилегии сулили Компании большие перспективы. Однако, несмотря на это, «Беломорская компания» успеха не имела.

По распоряжению директора Дорбеккера Компанией были приняты на службу за высокую оплату и на готовое содержание голландские шкиперы и рыболовы. Были также закуплены голландские неводы и суда, оказавшиеся непригодными для промыслов². В Белом море промысел в основном производился вблизи берегов, где истари промыслили поморы. Естественно, что они любыми средствами старались помешать деятельности вновь образовавшейся Компании.

Для организации промыслов моржа, китов и песца Компания послала суда к Шпицбергену и Новой Земле. Но здесь она потерпела неудачу из-за конкуренции английских китоловов, которые как раз в эти годы в погоне за китами стали все чаще заходить в русские воды.

Окончательный удар «Беломорской компании» нанесли войны с Францией (1805—1809 гг.). Свободное плавание судов почти прекратилось. Приостановилась также торговля с границей. Неприятельские корабли не раз нападали на промысловые суда и уничтожали их. Так, в 1806 году только что спущенный с верфей Компании трехмачтовый китобойный корабль был сожжен крейсером под французским флагом³. В 1809 году англичане сожгли Екатерининскую гавань в Кольском заливе, истребили находившееся на берегу имущество Компании и захватили оставшиеся суда. Убыток Компании превышал 101 тысячу рублей⁴. Этими происшествиями Компания была совершенно разорена.

В 1813 году Комитет министров решил ликвидировать «Беломорскую компанию» и учредил особую комиссию для ревизии ее дел. Ревизией были вскрыты крупные злоупотребления. Коммерц-коллегия вынуждена была отметить, что наемные иностранцы «не только не радели о пользе России, но и с намерением препятствовали успехам сего промысла; выписанные же в Россию иностранные мастера имели тайные инструкции от голландских китоловных компанийщиков и получали плату, чтобы китоловные промыслы в России не токмо не размножить, но всеми силами стараться вредить оным до самого истребления»⁵. Из материалов ревизии стало известно, что иностранные фирмы активно помогали разорению Компании. Ревизия вскрыла также преступные действия отдельных руководителей Компании: «Лица, управлявшие компаниею, имели или присвоили право себе на частную торговлю. Такие же суда, под теми же наименованиями, каковые принадлежали компании, имели и они, хороший улов и хорошая продажа принадлежала всегда им; крушение же судов и худая продажа компании и подобные сим невыгоды обращаемы были на счет оной»⁶.

Столь же плачевной оказалась судьба и других купеческих объединений типа «Беломорской компании».

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, л. 2704, 1804 г., лл. 7—8.

² Беломорская компания 1803—1813 гг. «Русское судоходство», 1889, т. 8, № 70, стр. 15.

³ В литературе высказывалось предположение, что под французским флагом скрывался английский крейсер.

⁴ Русское судоходство, 1889, т. 8, № 70, стр. 16.

⁵ Там же.

⁶ Там же, стр. 15—16.

В начале 40-х годов с проектом организации «Полярной компании» без участия казны выступили И. Богуслав и купцы Грибановы, Бульчевы, Изергин, братья П. и С. Репины. Организаторы Компании хотели взять в свои руки развитие сельдяного лова, промысла китов, акул и белух, выварки клея из оленьих рогов. Районом деятельности товарищества предусматривался Кольский уезд между Топозером, финляндской и норвежской границами и берегом русской Лапландии. На Кандострове Компания предполагала основать свои верфи¹.

В 1844 году проект организации Компании был передан на рассмотрение правительства, но утверждения не получил. В 1846 году проект Компании в измененном виде и отзывы о нем были вновь рассмотрены Советом Министерства государственных имуществ. Совет согласился закрепить за Компанией на 10 лет исключительное право на китобойный и акулый промыслы в Северном Ледовитом океане. Однако сама идея создания «купеческой компании», выступающей самостоятельно, без дворян, встретила активную оппозицию в правящих сферах. Министр финансов Вронченко выступил против утверждения устава «Полярной компании». Столь же отрицательно был встречен проект Богуслава в Архангельске среди местных властей. Разговоры и переписка по организации «Полярной компании» длились около четырех лет, и в конце концов она так и не была утверждена.

В те же годы был отвергнут проект архангельских купцов об учреждении купеческого банка (1845).

Немалую роль сыграло то, что к этому времени наиболее важные экономические позиции Поморья были захвачены иностранными фирмами. Многие из них организовали в Поморье дочерние филиалы, во главе которых стояли обычно иностранцы, для виду принявшие русское подданство. В Архангельске обосновались, например, такие «русские» торговые дома, как В. Брандт и сыновья, Родде, Фанбрин, Морган, Дорбеккер, Брюст и К°. Царские чиновники, ладкие на взятки, передали им все командные позиции в лесных и рыбных промыслах. Любое проявление русской торгово-промысловой инициативы непременно встречалось ими в штыки. Немало проектов, предусматривающих использование естественных богатств Севера, загубил архангельский губернатор маркиз де-Траверсе. В ответ на просьбы вятских и вологодских купцов разрешить им основать поселения на Мурманском берегу де-Траверсе нагло заявлял: «на Мурмане могут жить только два петуха и три курицы»².

¹ Учредители Компании просили дать ей следующие привилегии: 1) «Исключительное право ловить в течение 10 лет китов и акул в Северном океане и заливах его, не стесняя, однакож, природных жителей того края, т.е. лопарей и русских крестьян, если бы они пожелали открыть такие же промыслы прямо от себя и на собственные капиталы»; 2) «предоставление Компании прав купца 1 гильдии для внешней и внутренней торговли»; 3) исключительное преимущество на соленье сельдей в течение 20 лет; 4) беспошлинный ввоз соли из-за границы и право выварки ее на месте; 5) использование казенного леса для промысловых целей; 6) монопольное право (на 10 лет) выварки клея из оленьего рога; 7) предоставление во временное пользование участков земли для постройки заводов и причалов. После ликвидации Компании все ее строения предполагалось передать в казну. Кроме того, по проекту 1844 года Компании предоставлялось разрешение пользоваться травами и кустарниками, обладающими дубильными или красильными свойствами, а также полезными ископаемыми Кольского и Кемского уездов, беспошлинно экспортировать из Колы поташ, смолу и другие изделия из древесины. Предполагалось, что Компания будет иметь основной акционерный капитал в сумме 100 тысяч рублей с правом дальнейшего выпуска акций в пределах 200 тысяч рублей. (Э. Веберман. Китобойный промысел в России. «Известия Московского Коммерческого Института», кн. II, М., 1914, стр. 111).

² М. К. Сидоров. О китоловстве и влиянии его на рыбную ловлю у берегов Архангельской губернии, СПб., 1879.

О влиянии иностранных фирм на развитие русского судостроения и мореходства писал один из исследователей поморского судостроения П. Богославский: «С переменою обстоятельств, когда участие русских купцов во внешней торговле мало-помалу начало ослабевать и торговля стала переходить в тароватые руки разумных (?—М. Б.) иноземцев, судостроение, бывшее всегда исключительно русским, с 1815 года пошло также к упадку, и, впоследствии, около 1831 года совсем почти прекратилось»¹.

Правительство пыталось приостановить упадок народного судостроения полумерами. В конце XVIII века оно разрешило населению Поморья свободно пользоваться казенными лесами для изготовления «староманерных судов». В 1806 году, по именному указу, жители прибрежной полосы, занимавшиеся постройкой деревянных парусных морских судов, были освобождены от уплаты пошлин². Это несколько оживило старинную отрасль поморской народной промышленности. В 1806 году один лишь Кемский посад располагал 148 судами, из которых 20 являлись морскими³. В 1813 году в Поморье, по самым приближенным данным, содержалось 300 морских судов⁴. Однако, как отмечает П. Богославский, задавленное непосильной иностранной конкуренцией поморское деревянное судостроение продолжало резко сокращаться и к началу 30-х годов совершенно развалилось⁵. Это болезненно отразилось на состоянии поморских морских промыслов и особенно промыслов на Новой Земле и Шпицбергене.

В связи с техническим прогрессом 30—50-х годов появилась реальная возможность перевооружения поморского торгово-промыслового флота и внедрения в него паровой тяги. Царское правительство не пошло на это. Не будучи в состоянии выдержать конкуренцию с иностранцами, которые уже в те годы стали применять на своих судах более совершенное промысловое оборудование и паровые двигатели, население Поморья прекратило промысловые плавания на арктические острова и занялось перевозкой хлеба к норвежским берегам, куда в летние месяцы стекалась масса иностранных промышленников. Вместе с тем в поморские уезды стала усиленно ввозиться норвежская рыба. О размахе этих операций говорит хотя бы тот факт, что в 1845 году из Норвегии в Поморье было доставлено на 114 судах 136 тысяч пудов соленой и сушеной рыбы⁶. В 1850 году из отправившихся из Архангельска за границу 122 русских судов 112 было с хлебом, а из 122 судов, прибывших в Архангельск, 106 доставило норвежскую рыбу⁷.

Упадок поморских островных промыслов происходил в то время, когда, в связи с ростом населения и развитием на Севере капиталистического производства, увеличился спрос на их продукцию. Правящие круги России не могли не отдавать себе отчета в том, что сокращение промысловой активности влечет за собой нежелательные для страны последствия. Оживление промысловой деятельности в Поморье было необходимо и для развивающейся капиталистической экономики Севера и для укрепления арктических островов за Россией.

Этим целям и служили возобновившиеся в начале XIX века научные исследования на побережье Европейского Севера и арктических остро-

¹ П. Богославский. О судостроении Архангельской губернии. «Памятная книжка для Архангельской губернии». Архангельск, 1861, стр. 97.

² ПСЗ, 1806, № 21996.

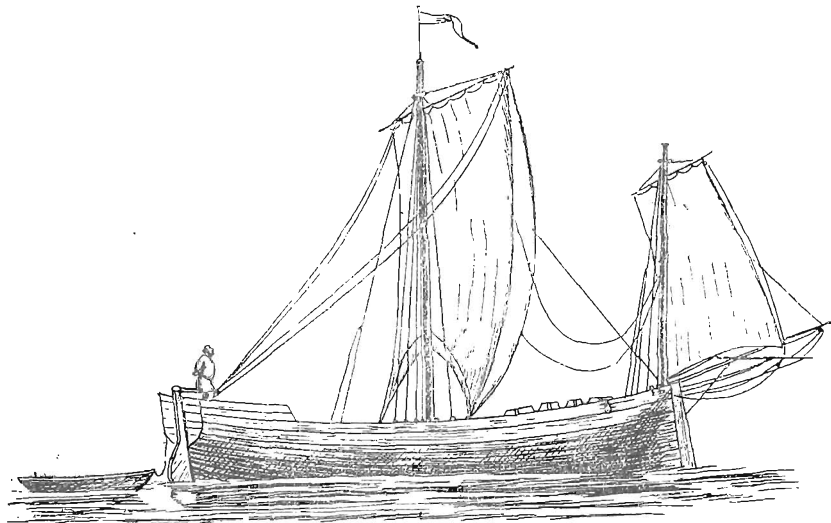
³ Там же, 1813, № 22257.

⁴ К. Молчанов. Описание Архангельской губернии, СПб., 1813, стр. 103; П. Шкарев. Описание Архангельской губернии, 1845.

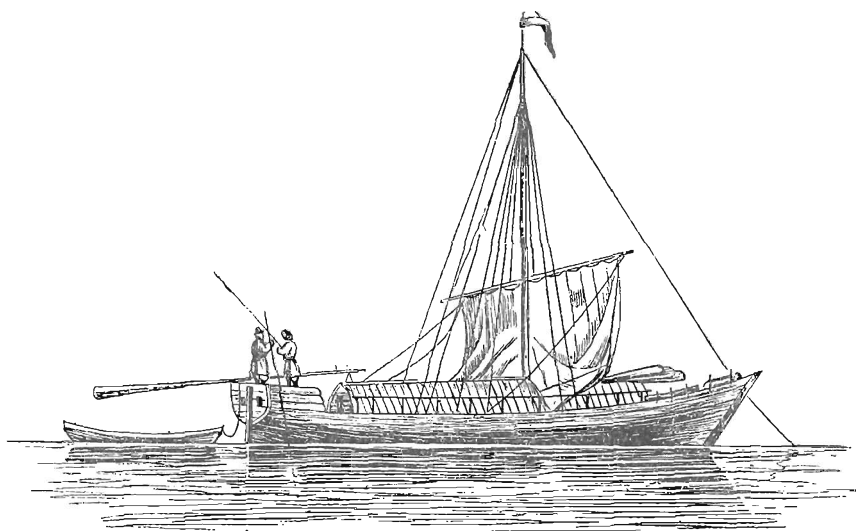
⁵ П. Богославский. О судостроении Архангельской губернии, стр. 97.

⁶ Справочная книжка Архангельской губернии на 1850 год, стр. 89.

⁷ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 22394, лл. 1—52, д. 22395, лл. 1—55.



Поморский карбас XVIII—XIX веков

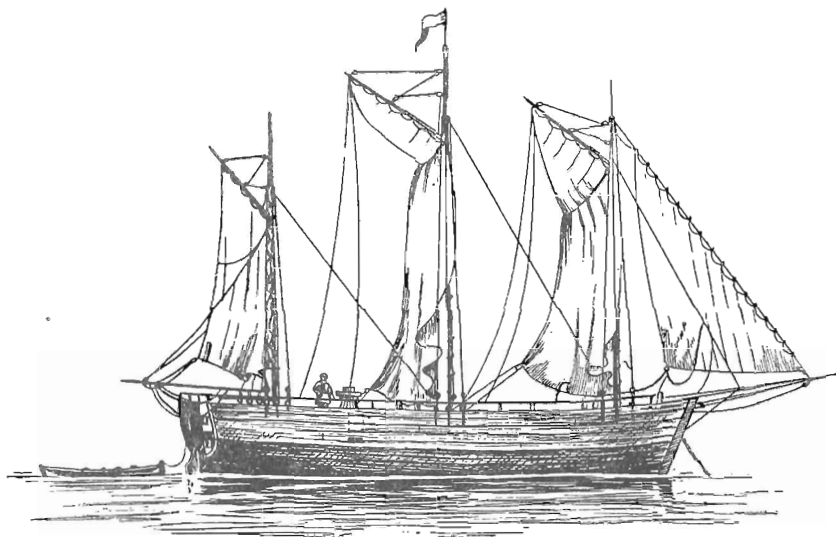


Шитик XVIII—XIX веков

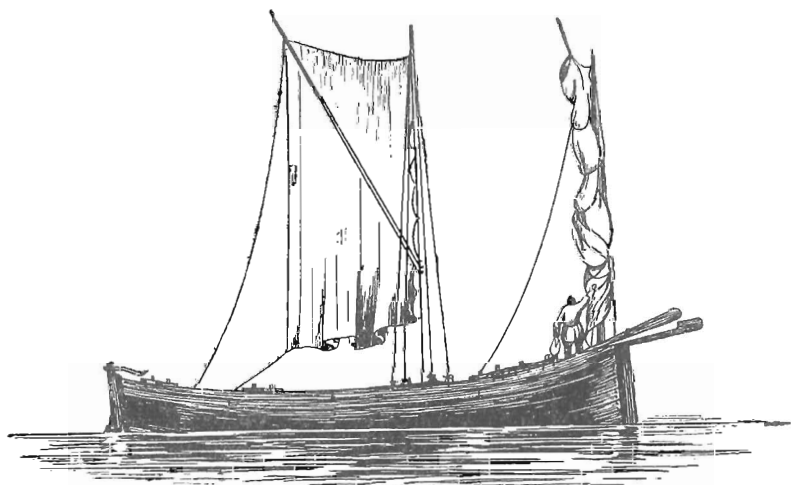
Из книги «Чертежи и рисунки судов, составленные П. Богославским», СПб., 1859

вах, в особенности гидрографические. Целью этих исследований было составление более надежных навигационных пособий и карт, которыми Морское министерство совершенно не располагало, если не считать кое-каких далеко не систематизированных материалов, полученных в XVIII веке во время описи Лапландского побережья, Белого моря и отчасти Новой Земли. Гидрографические исследования должны были помочь оживлению народных промыслов.

Организуя в более широких размерах опись прибрежной части морей на Европейском севере России, военно-морское ведомство рассматривало их как составную часть оборонительных мероприятий, рассчитанных на укрепление безопасности северных районов, тем более, что в пер-



Лихтер XVIII—XIX веков



Весновальный карбас XVIII—XIX веков

Из книги «Чертежи и рисунки судов, составленные П. Богославским». СПб., 1859

вой половине XIX века, после почти столетнего затишья, Поморье вновь стало объектом агрессии западноевропейских держав.

Когда Россия вошла в систему континентальной блокады и оказалась в состоянии войны с Англией, Архангельский порт и близлежащий район были приведены в боевую готовность. На Северной Двине поставили четыре пловучие батареи, а в самом порту соорудили девять береговых батарей, вооруженных 109 орудиями. В 1808 году фарватеры заградили бонами и затопленными якорями. Для защиты побережья была выделена флотилия, состоявшая из пяти отрядов (фрегат, шлюп, катера, 4 канонерские лодки, 25 иолов, 10 остроносых плашкоутов, 4 пловучие 14-пушечные батареи)¹. Противника не пришлось долго ждать.

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 1716, 1808 г., л. 33.



Сожжение г. Колы англичанами в 1854 году
Из экспозиции Музея Арктики (Ленинград)

В мае 1809 года английские корабли подошли к острову Кильдину и атаковали поморов-промышленников. Затем английские крейсера напали на рыбацкие кольские становища и город Колу. Нападавшие разграбили и разрушили этот древний город и сожгли суда «Беломорской компании». Английские суда не покидали вод Баренцова моря вплоть до разрыва России с наполеоновской Францией.

Следует отметить, что в 1810 году англичане совершили нападение на русское транспортное судно купца А. Попова, на котором перевозилась рожь в Норвегию. Весь экипаж был пленен, а судно взято на буксир. На нем остались три русских матроса во главе с кормщиком судна Матвеем Герасимовым. На русском судне англичане поставили охрану. Во время шторма Герасимов обрубил буксирный канат, обезоружил охрану и привел свое судно в Норвегию.

Вторично англичане напали на Поморье во время Крымской войны, летом 1854 года. На этот раз англичане подвергли бомбардировке древний Соловецкий монастырь. Затем они напали на Колу и снова сожгли ее. Пиратские налеты на беззащитные русские поселения англичане выдавали за крупную военно-морскую «победу». «Осадная эскадра, — писали об этом нападении Маркс и Энгельс, — занялась жалкими атаками на русские и лопарские деревни и разрушением жалкого имущества нищих рыбаков. Это позорное поведение английские корреспонденты оправдывают естественным раздражением эскадры, чувствующей, что она не может сделать ничего серьезного. Хороша защита»¹.

Таким образом, и экономические интересы и нужды обороны Русского Севера диктовали возобновление исследований на ближнем Севере и, в частности, на Новой Земле.

Последней попыткой приступить к исследованиям Новой Земли было снаряжение в 60-е годы XVIII века экспедиции Розмыслова. К началу XIX века остров оставался малоисследованным.

Между тем еще с 80-х годов XVIII века стали усиленно распространяться слухи о том, что кем-то из мореходов в губе Серебрянке на Новой Земле обнаружены серебряные руды. Выше отмечалось, что президент Коммерц-коллегии граф Воронцов предполагал направить туда специальную экспедицию и основать там рудник и постоянное поселение. Намере-

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. X, стр. 525.

ние свое Воронцов не осуществил. Но в начале XIX века, в связи с развитием денежного хозяйства, потребность в серебре стала еще более острой. Государственный долг и дефицит росли из года в год. В столичной печати этого времени широко обсуждались вопросы использования естественных богатств страны. Вспомнили тогда и о залежах серебряных руд на Новой Земле.

В 1806—1807 годах по инициативе и на средства канцлера Н. П. Румянцева была снаряжена первая в XIX веке научная экспедиция на Новую Землю. В задачу ее входили разведка «минералистических» ископаемых (серебряных руд) и выяснение возможности развития горного дела. Организаторы экспедиции полагали, что даже в том слу-

**Новоземельская экспедиция
Лудлова и Поспелова.
Экспедиция А. П. Лазарева**

чае, если серебряные руды не будут найдены, экспедиция все же принесет ценные сведения об островах и тем самым будет способствовать развитию рыбных и зверобойных промыслов на Русском Севере.

Во главе экспедиции был поставлен горный чиновник Лудлов; в помощь ему для разведочных работ направили еще двух специалистов.

Экспедиция отправилась в плавание под командованием штурмана Григория Поспелова на одномачтовом судне «Пчела» (35 тонн), принадлежавшем «Беломорской компании». Экипаж «Пчелы» состоял из боцмана, восьми матросов и кормщика Мясникова (из Мезени), который прежде неоднократно посещал Новую Землю и Шпицберген. 11 июля 1807 года экспедиция вышла из Колы и взяла курс к Маточкину Шару. 29 июля она прибыла к берегам Новой Земли, около Костиного Шара. Лудлов, Мясников и два матроса съезжали на остров Междушарский, где никаких признаков руд не нашли. В Костином Шаре было осмотрено еще два острова, где имелись лишь гипсовые отложения. Отсюда экспедиция отправилась к северу¹, надеясь обнаружить залежи серебряных руд в губе Серебрянке.

1 августа «Пчела» бросила якорь в Маточкином Шаре, в губе Староверской. Здесь были найдены изба с баней и несколько старых промысловых карбасов — свидетельство активной промысловой деятельности поморов на Новой Земле в прошлые годы. На одном из карбасов 6 августа Лудлов с несколькими людьми отправился в губу Серебрянку², которую обследовал до границы снегов. Результат был отрицательный. «Только нечаянно увидел он (Лудлов), — писал В. Н. Берх, — на поверхности кусок свинцового блеска, в ста центнеров которого находился может быть один золотник серебра»³.

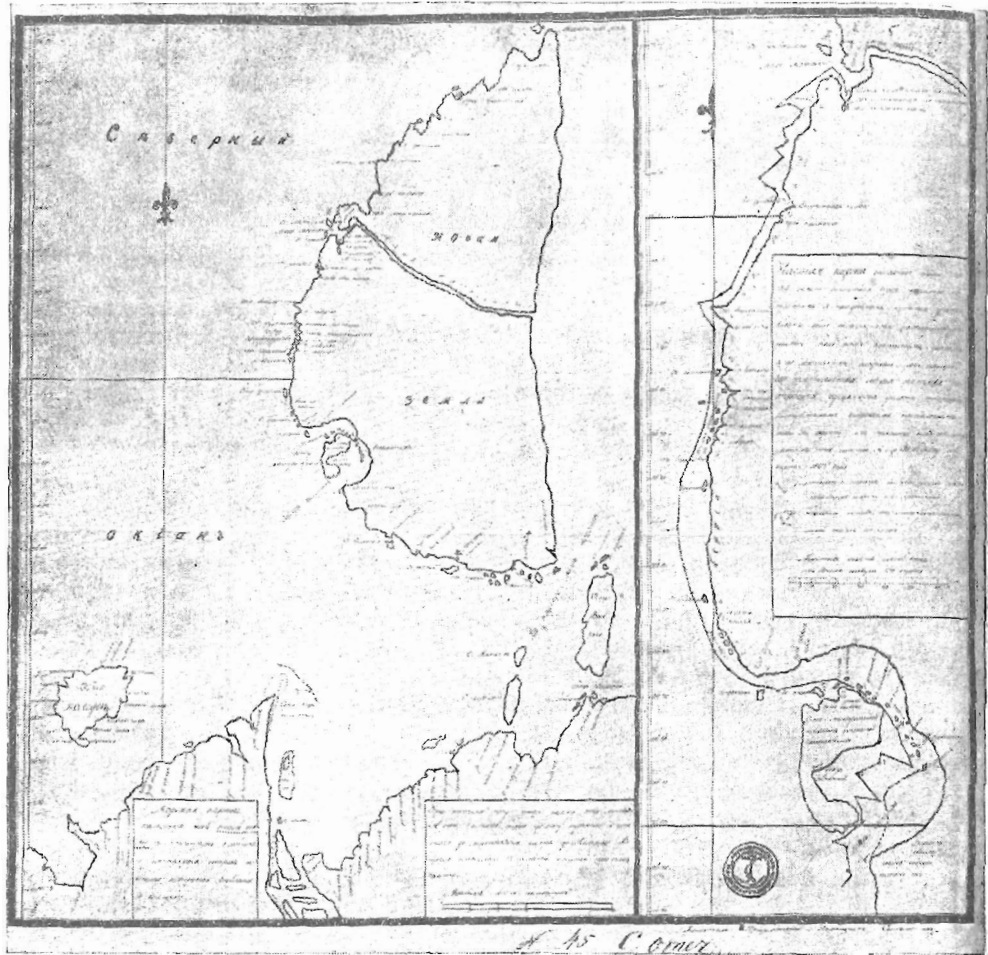
7 августа выпал снег. Опасаясь зимовки, экспедиция повернула назад. По пути зашли в Маточкин Шар, где Лудлов осмотрел часть южного берега пролива. Результаты были мало утешительными: удалось обнаружить только слой серы и немного медного колчедана⁴. 12 августа экспедиция работы в проливе закончила, и 5 сентября «Пчела» бросила якорь на Архангельском рейде.

¹ У северного устья пролива было встречено промысловое судно «Беломорской компании», зимовавшее на Новой Земле.

² Лудлов считал, что эта губа получила свое наименование от горных пород, состоящих из талькового сланца, слюды и так называемого «кошачьего серебра», внешне похожего на серебро.

³ В. Н. Берх. Известие о путешествии, предпринятом в 1806 году на Новую Землю. «Сын Отечества», XV, ч. 49, 1818, стр. 199. Статья написана В. Н. Берхом со слов Лудлова.

⁴ Лудлов все же считал, что отсюда можно было бы вывозить медную руду в Лапландию с тем, чтобы организовать там ее переплавку, но только в случае повышения цен на медь.



1807 год. Морская карта Новой Земли и частная карта западного берега Новой Земли штурмана Поспелова, снятая во время плавания шлюпа «Пчела»

В рамках на карте следующие тексты: «Морская карта положения всей Новой Земли с окончанием Костина и Маточкина шаров и южные островов Вайгача и Колгуева»; «От Костина Носу Новой Земли, от литеры А всего Костина Шара до носу Гусинаго, а от онаго до Маточкина Шара до литеры В берега вмещены с частной описной при сем карты»; «Частная карта западного берега Новой Земли, описанная чрез плавание по пеленгам, а при удобном времени употреблены были обсервации на мореходном шлюпе «Пчеле» всем Костиным Шаром и до Маточкина шара ж по экспедиции его сиятельства графа Николая Петровича Румянцева делана отставным штурманом Григорьем Поспеловым. Виды же берегов сих пояснены им же штурманом от литеры А и до В в низу сей карты. 1807-го года». ГУ ВМС, Архив древних карт, № 276. Опубликовано в журнале «Сын Отечества», 1819, № 45.

В отношении своей главной задачи — поисков месторождений благородных металлов — поездка Лудлова на Новую Землю окончилась безрезультатно; другие ее научные наблюдения также были незначительны, а в ряде случаев ошибочны. Так, Лудлов пришел к неверному заключению, что горы Новой Земли простираются не с юга на север, как в действительности, а с запада на восток; он отрицал, что Новая Земля является продолжением Уральского горного массива.

Вместе с тем во время плавания у берегов Новой Земли Г. Поспелов установил расхождение карт, полученных им от Архангельской канцелярии, с истинным положением берегов. Поспелов произвел съемку побережья от Костина до Маточкина Шара и определил географическое по-

ложение ряда пунктов, в том числе Костина Шара. Однако, не имея помощников, он не мог выполнить полной описи, хотя вел подробный шкапенный журнал. Составленная Пospelовым карта новоземельского побережья от Костина Шара до пролива Маточкин Шар, журнал и другие документы были оставлены Управлением «Беломорской компании» без внимания. Материалы экспедиции были опубликованы лишь спустя 10 лет: появилась упоминавшаяся выше статья В. Н. Берха, а в 1819 году Лудлов напечатал сообщение о своем путешествии в «*Journal des Voyages*»¹. В 1822 году, как сообщает Ф. П. Литке, Пospelов передал ему свой журнал, карту и зарисовки видов побережья; копии всех этих документов Литке представил в Государственный адмиралтейский департамент².

В 1819 году морское ведомство направило для описи Новой Земли новую экспедицию; руководителем ее был назначен лейтенант Андрей Петрович Лазарев³.

Инструкция Адмиралтейского департамента предписывала Лазареву выполнить опись всей Новой Земли и острова Вайгач, а также определить географическое положение острова Колгуева и Канина Носа.

В распоряжение экспедиции был предоставлен старый бриг с двумя лодками. Обеспечить на старом и плохо оснащенном судне, нуждавшемся к тому же в большом ремонте, выполнение обширной программы было делом явно нереальным.

19 апреля 1819 года Лазарев со своими помощниками прибыл в Архангельск и до 9 июня вел подготовку к экспедиции с «чрезвычайной поспешностью»⁴. Экспедиция взяла продовольствия на целый год, запаслась срубом избы и дровами на случай зимовки, теплой одеждой, промысловыми орудиями, противоцинготными средствами. Экипаж «Новой Земли» состоял из 50 человек (в том числе 30 матросов, 3 лейтенанта, мичман, штаб-лекарь, боцман, 2 квартирмейстера, 2 штурманских помощника, бомбардир).

10 июня судно вышло в море. Действуя по инструкции, Лазарев взял курс на южную оконечность Новой Земли, но путь преградили льды. Тогда, решив, что северные ветры отогнали лед от северных берегов острова, Лазарев пошел к Маточкину Шару, но и здесь встретил льды. Оставалось одно — идти к острову Колгуеву. Достигнув острова, экспедиция впервые определила его северо-западную оконечность — $60^{\circ}28'30''$ с. ш. и $48^{\circ}31'30''$ в. д. Пасмурная погода помешала нанести положение берегов всего острова; отдаленные мысы из-за тумана рассмотреть не удалось.

От острова Колгуева Лазарев направил судно к востоку и в течение 11 дней шел во льдах. 19 июля он увидел Новую Землю.

«21 числа в 10 час. утра, усмотрев проход, — писал Лазарев, — приближающийся к берегу, спустились на север и шли вдоль льда, твердо обложившегося около берега. Находясь под $70^{\circ}29'58''$ северной широты и $53^{\circ}5'$ восточной долготы, пеленговали приметную высоту берега, от которой были на NW в 17 итальянских милях⁵. По соображению сих наблюдений заключить можно, что западный берег Новой Земли положен на карте по показанию хронометра восточнее почти 90 милями и несколько севернее истинного; но не точное познание берега не позволяет утвердительно определить разность широты, а лед не допускает приблизиться к

¹ *Journal des Voyages, decouverts et navigations modernes*. Paris, 1849, part 2.

² См. Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан..., ч. I, СПб., 1828, стр. 111. Ссылки даны по первому, более полному и точному изданию.

³ Родной брат известного путешественника и флотоводца М. П. Лазарева.

⁴ А. П. Лазарев. Плавание брига «Новая Земля»... в 1819 году, СПб., 1820. стр. 6.

⁵ Итальянская (венецианская) миля равна 1738,7 м.

оному»¹. Таким образом, Лазарев не смог даже установить, какой пункт берега Новой Земли он определил. 23 июля бриг окружили льды, которые повредили обшивку судна. Через три дня с брига снова заметили берег, а 27 июля при западном ветре вошли в свободный ото льда Мойгол-Шар. Затем экспедиция прошла к южному мысу Новой Земли. Здесь на берегу были обнаружены древние кресты; это место мореплаватели называли Крестовым мысом.

У южного побережья экспедиция тоже встретила льды и пройти с юга к восточному берегу Новой Земли не смогла. Плавание на север для поисков прохода в Костин Шар, чтобы оттуда вновь попытаться пройти к Маточкину Шару, оказалось столько же безрезультатным из-за тяжелых льдов. 31 июля бриг находился на северо-востоке от мыса Кармакульского. Все попытки подойти к берегу остались тщетными, удалось лишь определить географические координаты мыса. Большинство членов экспедиции болело цынгой, трое из них затем скончались. На общем совете экипажа было принято решение отправиться в обратный путь. 5 сентября бриг вернулся в Архангельский порт.

Одной из причин неудачи экспедиции А. П. Лазарева, несомненно, была крайне тяжелая ледовая обстановка 1819 года. Сказалось вместе с тем и то, что Лазарев не учел многовекового опыта поморов. Он слишком рано вышел из Архангельска для работ у Новой Земли — в то время, когда в море около ее берегов почти всегда еще держатся сплоченные льды.

Но главной причиной неудачи экспедиции является плохая ее организация Морским министерством.

Вскоре после возвращения А. П. Лазарева Морским министерством было принято решение направить к Новой Земле новую экспедицию². В апреле 1821 года Адмиралтейский департамент поручил конторе главного командира Архангельского порта обеспечить подготовку экспедиции по описи Новой Земли. На этот раз начальником экспедиции был назначен

**Четырехкратное плавание
к Новой Земле Ф. П. Литке
на бриге «Новая Земля»
в 1821—1824 годах**

23-летний лейтенант флота Федор Петрович Литке³, перед тем только что вернувшийся из кругосветного плавания.

При составлении инструкции для Ф. П. Литке Адмиралтейский департамент учел опыт экспедиции Лазарева. Перед экспедицией 1821 года были поставлены менее обширные задачи: не столько описать берегов Новой Земли, как у Лазарева, сколько измерение длины Маточкина Шара и проверка карты Розмыслова, чтобы в будущем воспользоваться ею для поисков безопасного морского пути в Сибирь.

В распоряжение экспедиции был передан бриг, специально построенный в 1820 году для плавания во льдах; корпус брига имел сплошной набор и толстую обшивку, покрытую медью. Размеры брига были следующие: длина — 24,4 метра, ширина — 7,6 метра, осадка — 2,74 метра, грузоподъемность — 200 тонн. На бриге имелось четыре гребных судна⁴.

В начале апреля 1821 года экспедиция начала готовиться к плаванию. Подготовительные работы были закончены в конце июня, но инструкция запрещала выходить в море раньше середины июля. В остав-

¹ А. П. Лазарев. Ук. соч., стр. 39.

² В июне 1820 года в Архангельске был спущен на воду военный бриг, предназначенный для плавания к берегам Новой Земли. Снаряжение экспедиции было, однако, отложено до следующего года.

³ По рекомендации капитана В. М. Головнина, под начальством которого Литке ходил в кругосветное плавание в 1817—1819 годах.

⁴ Бриг строил известный корабельный мастер Андрей Михайлович Курочкин.

шееся время Литке и его помощники занимались астрономическими наблюдениями в Архангельске.

15 июля экспедиция в составе лейтенантов Литке и Лаврова, мичмана Чиžова, штурмана Федорова, штаб-лекаря Тихомирова и 43 рядовых служителей вышла в море¹. 19 июля, при выходе из горла Белого моря, судно село на мель, не обозначенную ранее на карте. Из-за сильных встречных ветров и тумана судно получило возможность выйти в Ледовитый океан только 22 июля. 31 июля, в 2 часа утра, с борта увидели впереди сплошной лед, лавируя в котором, в течение двух недель подвигались медленно. 10 августа, на широте $71^{\circ}30'$, экипаж заметил новоземельский берег. «Стоячий лед,—писал Литке,—окружал



Ф. П. Литке (1797—1882)

его на расстоянии 6 итальянских миль и более»². Это был берег Гусиной Земли. Литке направил судно к южной оконечности, предполагая, что там берега очищаются ото льда раньше, чем на севере. Но и здесь неподвижный лед не позволил подойти к берегу. Тогда начальник экспедиции решил приступить к исследованию побережья севернее 72° . С 22 по 24 августа экспедиция искала вход в Маточкин Шар, ориентируясь по карте Розмыслова. Но из-за льдов и туманов обнаружить вход в Маточкин Шар не удалось. Инструкции идти к северу от Маточкина Шара Литке не имел. При сложившемся положении, желая как-либо возместить неудачу в достижении главной цели экспедиции, Литке отдал приказ двигаться к югу для осмотра и описи берега южного острова Новой Земли.

27 августа была произведена съемка залива между 72° и $72^{\circ}45'$ с. ш., названного заливом Моллера (по имени морского министра). На обратном пути Литке, находясь 1 сентября у Канина Носа, определил его географическое положение и нашел, что на прежних картах этот мыс нанесен на 40 итальянских миль западнее действительного положения.

11 сентября экспедиция прибыла в Архангельск.

«При всем неуспехе своем,—писал Литке,—экспедиция сия доказала совершенно неосновательность мнения, будто бы берега Новой Земли от накопившихся годами льдов сделались недоступными: ибо мы нашли оные от широты 72° к северу на неопределенное расстояние, может статься и до самой северной оконечности, от льдов совершенно свободными»³.

¹ См. Ф. П. Литке. Об экспедициях на Новую Землю. «Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом», ч. 6, СПб., 1824, стр. 8; Н. Чижев. О Новой Земле. «Сын Отечества», 1823, № IV.

² Там же, стр. 14.

³ Ф. П. Литке. Четыреждыпутешествие в Северный Ледовитый океан..., стр. 221.

Опись западного берега Новой Земли до 74°30' с. ш. оказалась более точной, чем на прежних картах. Новые данные о ледовитости восточной части Баренцова моря представляли также определенную ценность.

Сливив карту обследованной им части западного берега Новой Земли с картой Поспелова, Литке обнаружил, что его описание находится в полном соответствии с последней. Опись побережья севернее Маточкина Шара была сверена также с картами промышленников¹.

Морское министерство приняло решение продолжать в 1822 году гидрографическое обследование новоземельских островов и поручило его снова Литке. В инструкции² этого года было сказано: «Сего лета вы вторично назначены командиром брига и посылаетесь для обозрения Новой Земли и определения как ее пространства, так и географических широт и долгот»³.

Учтя опыт прошлых экспедиций, подтверждавших, что берега Новой Земли освобождаются ото льда только во второй половине июля, Адмиралтейский департамент предписал Литке с начала навигации направиться на Мурман и заняться обследованием «Лапландского берега от Святого Носа до устья реки Колы», так как «на сем пространстве находятся многие якорные места, закрытые с моря». Литке предлагалось выполнить предписания, «которые служили бы достаточным руководством мореплавателям для входа к оным»⁴, а после этого в конце июля отправиться к берегам Новой Земли, с тем чтобы достигнуть самой ее северной оконечности.

Экспедиция должна была определить протяженность и географическое положение пролива Маточкин Шар. «Между тем,— говорилось в инструкции,— ежели в Маточкином Шаре не попрепятствуют льды, то пошлите штурманов на 2-х байдарках чрез сей пролив на восточную сторону Новой Земли и предпишите им, чтоб на одной байдаре, отправились к северу, а на другой к югу вдоль берегов Новой Земли и осмотрели оные столь далеко, сколько время позволит»⁵.

Помимо гидрографических работ, экспедиции предстояло вести океанографические и метеорологические наблюдения.

В экспедиции участвовало 48 человек. 21 июня бриг «Новая Земля» вышел из Архангельска и направился к Иокангским островам. С 27 июня по 3 августа производилось обследование Лапландского берега. 3 августа бриг покинул Екатерининскую гавань, а 8 августа подошел к берегу Новой Земли. Пройдя остров Паньков и мыс Столбовой, с судна заметили устье Маточкина Шара, но из-за тумана не смогли войти в него. Направившись на север и рассчитывая обогнуть Новую Землю, Литке 9 августа достиг острова Адмиралтейства⁶, а через день—мыса Нассау (Литке принял его за мыс Желания), за которым встретил льды, и вынужден был повернуть назад. 17 августа Литке удалось войти в Маточкин Шар и произвести опись западного его устья. Опись восточного устья пролива и восточного берега Новой Земли пришлось отложить из-за позднего времени. 6 сентября экспедиция вернулась в Архангельск.

¹ Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан.... стр. 220.

² Инструкцию составлял генерал-гидрограф Г. А. Сарычев.

³ Ф. П. Литке. Там же, стр. 224. Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом, ч. 5, 1823, стр. XLIII—XLIV.

⁴ Там же, стр. XLIV.

⁵ Там же, стр. XLV—XLVI. Кроме того, Литке должен был проверить, существует ли остров Витсен, имевшийся на старых голландских картах к западу от Новой Земли, в широте 71°17' и долготе 44°40'. Литке установил, что такого острова не существует.

⁶ В настоящее время полуостров Адмиралтейства.

Плавание Литке в 1822 году было более удачно, чем в предыдущем году, хотя программа не была полностью выполнена. Литке описал берег Новой Земли от Южного Гусиного Носа до мыса Нассау. Во многих местах была пополнена опись 1821 года.

В следующем, 1823 году Морское министерство поручило Литке продолжить опись Новой Земли. Инструкцией предписывалось: 1) уточнить долготы Святого и Канина Носа, определить широту и долготу острова Колгуева; 2) закончить опись Лапландского берега от Кольского залива до русско-норвежской границы; 3) «точнейшим образом удостовериться — мыс Желания, виденный вами... действительно ли, как полагаете вы, есть мыс Желания»; 4) выяснить, верно ли Розмыслов определил протяженность Маточкина Шара; 5) описать остров Вайгач, обследовать Югорский Шар и Вайгачский пролив (Карские Ворота). Дополнительно, если обстоятельства позволят, ему предлагалось обойти мыс Желания и описать восточный берег Новой Земли¹.

Прибыв 23 марта в Архангельск для снаряжения экспедиции, ее начальник сразу же для плавания к Новой Земле нанял мезенца Павла Откупщикова², а для плавания у Лапландского берега — Матвея Герасимова (из Колы)³. «Оба кормщика, — свидетельствовал Литке, — способствовали успеху нашей экспедиции»⁴. Вообще поморы охотно брались помогать правительственным экспедициям, понимая, что составленные ими карты и лоции будут способствовать развитию зверобойного промысла.

11 июня бриг «Новая Земля» вышел в море. 18 июля экспедиция закончила опись Лапландского побережья. Во многих пунктах были сделаны астрономические и магнитные наблюдения, определены высоты приливов. 18 июля Литке направился к Северному Гусиному Носу, куда прибыл 27 июля. Отсюда бриг лег курсом на Маточкин Шар, но из-за сильного ветра не мог войти в него. Решено было следовать на север. Почти в той же широте, что и в 1822 году, Литке встретил льды, из-за которых подойти к мысу Нассау не удалось. Но все же Литке смог определить широту мыса Нассау и убедился в том, что в прошлом году он действительно побывал у этого мыса, который по ошибке был им принят за мыс Желания. Повернув назад, 6 августа бриг бросил якорь в западном устье Маточкина Шара. В устье реки Маточки Литке переопределил астрономический пункт (широта 73°19'). Помощник Литке лейтенант Лавров произвел опись пролива и определил длину его от мыса Бараньего до мыса Выходного в 47 миль. Длина пролива, измеренная Розмысловым, разнилась от определенной Лавровым всего лишь на 3 мили. На этом работы 1823 года были окончены. Пройдя на юг, к Кусовой Земле и увидев море свободным ото льда, Литке все же из-за позднего времени не решился войти в Карское море и начать опись восточного берега Новой Земли.

На обратном пути судно наскочило на мель и потерпело аварию; был сорван руль, разбиты корма и киль. Кое-как починив руль, Литке направился в Архангельск, куда прибыл 31 августа⁵.

¹ Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан..., ч. 2, СПб., 1828, стр. 3.

² Сын известного новоземельского морехода Алексея Откупщикова, один из тех, кто плавал на промыслы к Новой Земле и Шпицбергену.

³ Прославившегося своим подвигом, совершенным в 1810 году во время нападения англичан.

⁴ Ф. П. Литке. Ук. соч., стр. 199.

⁵ На обратном пути Литке произвел опись северного берега острова Колгуева и Канина Носа.

Поскольку экспедиция все же не смогла достичь северной оконечности Новой Земли, Адмиралтейство приняло решение продолжить в 1824 году на бриге «Новая Земля» попытки еще раз проникнуть в северные широты между Шпицбергенем и Новой Землей и, следуя с севера на юг, произвести описные работы на ее восточном берегу. Кроме того, под начальством Литке должны были работать беломорский отряд лейтенанта Демидова (в его задачу входил промер в Белом море) и печорский отряд штурмана Иванова (он должен был составить опись устья Печоры и берега моря к востоку от устья этой реки)¹.

Из Архангельска экспедиция вышла 18 июня. По пути Литке определил координаты Канина Носа, совпавшие с определениями прошлых лет. Лавируя во льдах, которые встретились в широте 76°, бриг «Новая Земля» устремился на север. До 30 июля судно не смогло преодолеть непроходимые льды в широте 76° и долготе 43°49'. Не видя надежды на перемену ветра, Литке принял решение идти к южной оконечности Новой Земли, чтобы попытаться пройти в Карское море через Карские Ворота.

3 августа по пути на юг, на параллели Костина Шара, судно окружили плотные массы льда. С большими трудностями удалось вывести его на свободную воду. 13 августа путешественники подошли к острову Вайгач, где встретили два карбаса ненцев, шедших на промыслы к Новой Земле. Но и на юге Литке ждало разочарование, так как льды и здесь преградили ему путь. Пробыв сутки около Соханских островов и определив их координаты, Литке решил возвратиться в Архангельск, куда экспедиция прибыла 11 сентября.

Так окончилось четвертое плавание Литке к Новой Земле.

Последнее путешествие Литке было менее удачным, чем предыдущие, так как ледовые условия этого года были неблагоприятны для плавания. Литке удалось определить лишь положение Соханских островов, северной оконечности острова Вайгач и западного берега острова Колгуева.

По прибытии в Архангельск Литке обобщил материалы двух других отрядов — Иванова и Демидова¹.

В результате четырех плаваний Литке было более точно определено (близко к современному) географическое положение западного берега Новой Земли, подробно описан берег от Карских Ворот до мыса Нассау. Литке дал, кроме того, полное описание и правильно определил положение Маточкина Шара, Канина Носа, восточной части Горла Белого моря, исправил старые карты Мурманского побережья. Карты, составленные Литке, выгодно отличаются от карт его предшественников.

Экспедиции Литке вели астрономические, геодезические и гидрографические работы. Для выяснения якорных стоянок были обследованы многие бухты; в ряде случаев не только тщательно снималась береговая линия, но и изучались метеорологические условия, морские течения, колебания уровня моря, тщательно измерялись глубины.

Путешествия Литке явились существенным вкладом в географию полярных стран. Большое значение имело то, что Литке опубликовал материалы своих экспедиций в известной книге «Четыреждыпутное путешествие», вышедшей первым изданием в 1828 году. В книге были напечатаны некоторые карты Новой Земли.

Следует отметить, что 1821 — 1824 годы были годами подлинного расцвета русской гидрографии: систематическая опись берегов Севера

¹ Описание экспедиции Иванова см. ниже.

² Эти материалы опубликованы Литке в его книге «Четыреждыпутное путешествие в Северный Ледовитый океан... флота капитан-лейтенантом Федором Литке», ч. 2, СПб., 1828; изд. 2, М., 1948.

России велась тогда на всем протяжении от шведской границы до реки Оби и на востоке — от реки Оленека до Колючинской губы¹.

К 1830 году были составлены более или менее достоверные карты всего морского побережья Северного Ледовитого океана от границы с Норвегией до Обской губы², а также западного берега Новой Земли. Только восточный берег Новой Земли все еще оставался не осмотренным и не нанесенным на карту.

Практическим результатом гидрографического изучения Новой Земли явилось, как и полагали, возобновление в несравненно более крупных размерах новоземельских морских промыслов. Если до экспедиции Ф. П. Литке плавания в район Новой Земли исчислялись единицами и охватывали сравнительно небольшой участок западного побережья, то с начала 30-х годов они приняли более массовый и систематический характер. В 1831 году из Пустозерска на Новую Землю отправились всего лишь лодья и два карбаса. Через два года число судов возросло в четыре раза, в 1834 году туда ходило уже 33 лодьи, в 1835 году — 118³.

Первая экспедиция на Новую Землю П. К. Пахтусова 1832—1833 годов

Начавшиеся регулярные посещения Новой Земли промышленниками потребовали дальнейшего изучения и расширения района промыслов. На очередь встал вопрос об обследовании не только западного (это было выполнено Ф. П. Литке), но и восточного ее побережья.

В октябре 1829 года в Гидрографическое дело от прапорщика Петра Кузьмича Пахтусова поступил проект экспедиции на Новую Землю⁴. Пахтусов предлагал осуществить опись восточного берега Новой Земли и обойти ее с востока, причем в доказательство возможности такой экспедиции ссылался на рассказы пустозерских промышленников, которые во время описи Пахтусовым реки Печоры и берега Северного Ледовитого океана от Канина Носа до острова Вайгач (1826—1828) сообщили, что «в некоторые годы Карское море бывает довольно свободно от льда, а иногда и вовсе безледно». «Пустозерской крестьянин Петр Карепанов рассказывал мне, — писал Пахтусов, — что в 1826 году, *по безледнице*, промышленность их около Вайгача и южной оконечности Новой Земли была весьма мала, почему он, стараясь достать зверей, пустился по западную сторону Новой Земли и ходил выше Маточкина Шара около 100 верст, но и там не нашел льда. В том же году один мезенской мещанин по причине худого промысла около Тиманского берега, ходил к Новой Земле, но не нашед льдов по западную сторону оной, проходил Карскими Воротами в Карское море, на расстоянии около 150 верст не нашли и признаков льда. Сии и многие другие достоверные известия подают несомненную надежду на возможность описать юго-восточный берег Новой Земли»⁵. П. К. Пахтусов указывал, что в том случае, если ледовая обстановка не позволит произвести опись восточного

¹ Одновременно большие гидрографические работы проводились в других морских бассейнах России.

² Карта И. Иванова опубликована в «Записках Гидрографического департамента», ч. 5, 1847; карты М. Рейнеке в «Атласе Белого моря и Лапландского берега», СПб., 1833—1834.

³ М. Ф. Рейнеке. Плавание прапорщика Цивольки с академиком Бэром к Новой Земле в 1837 г. «Записки Гидрографического департамента», ч. 3, 1845.

⁴ ЦГАВМФ, ф. 330, оп. VII, д. 17812, 1828—1830 гг., лл. 19—20. Здесь хранится копия проекта. Проект Пахтусова и путевые записи экспедиции 1832—1833 гг. напечатаны в статье М. Рейнеке «Экспедиция подпоручика Пахтусова для описи восточного берега Новой Земли в 1832 и 1833 гг.» в «Записках Гидрографического департамента», ч. I, 1842, стр. 1—246.

⁵ ЦГАВМФ, ф. 330, оп. VII, д. 17812, 1828—1830 гг., л. 19.

берега, можно переключиться на опись южного берега. В проекте подчёркивалось, что самым удобным средством для плавания во льдах может быть судно типа мезенского и пустозерского карбаса, которое удобно построить в Архангельске. «Для управления сим судном достаточно будет 10-ти человек пустозерских промышленников, которые к плаваниям между льдами свечнее, чем матрозы, и знанием тех мест могут быть полезны экспедиции»¹.

Пахтусов предлагал отправить экспедицию из Архангельска в начале июня «и в пути по Тиманскому берегу поверить долги: реки Камбалницы, Микулкина Носа, Святого Носа и Русского Заворота. В июле может она достигнуть Вайгача, и смотря по удобности, отправится по восточному берегу Новой Земли, вдоль коего сделает опись, сколько успеет до половины сентября, и возвратится тем же или чрез Маточкин Шар в Архангельск»².

По подсчётам Пахтусова, на снаряжение экспедиции требовалось 7 — 8 тысяч рублей.

Годом раньше (1828) другой проект экспедиции на восточный берег Новой Земли был представлен штурманом И. А. Бережных³. Он предполагал вести опись берега на оленях, доставленных на Новую Землю на карбасах⁴.

Оба эти проекта описи Новой Земли рассматривались в начале 1830 года в Гидрографическом департаменте. Был принят, как наиболее продуманный, проект Пахтусова.

Распоряжение об экспедиции, однако, не состоялось даже в следующем, 1831 году, что, повидимому, было связано с тем, что Гидрографический департамент получил ещё один проект экспедиции, составленный в 1828 году советником Северного округа корабельных лесов, ученым-лесничим П. Клоковым. Клоков предлагал приступить к изысканию морского пути из Белого моря в устья сибирских рек через Карское море. Он указывал, что Западная Сибирь, обладающая большими земельными и пушными богатствами, вынуждена для торговли с Европейской Россией пользоваться дорогостоящими сухопутными дорогами, из-за чего многие товары не получают выхода на рынок.

Сведения о плаваниях поморов в XVI — XVII веках, а также результаты Великой Северной экспедиции и гидрографической экспедиции Иванова, по мнению Клокова, достаточно определённо подтвердили возможность морского пути в Сибирь.

Предлагаемая им экспедиция должна была заняться изучением условий плавания к реке Енисею, выяснить, в частности, какой путь туда является наикратчайшим — через пролив Маточкин Шар или Карские Ворота, а также обследовать возможные места стоянок судов в губах Карской и Хайпудырской и у восточного берега Новой Земли.

Экспедиция должна была учредить факторию в устье Енисея, становище с лоцманами на островах Кузькином (ныне Диксон) и Белом, на южном берегу Новой Земли и в Маточкином Шаре. Для связи с рекой Обью Клоков предлагал заложить фактории в губах Хайпудырской, Карской или при устье реки Мутной и лоцманское становище на Вайгаче или на острове Долгом.

Клоков предлагал, чтобы экспедиция работала на трех судах. Одно из них должно было пройти Маточкин Шар, пересечь Карское море, дер-

¹ ЦГАВМФ, ф. 330, VII, д. 17812, 1828—1830 гг., л. 19 об.

² Там же, л. 20.

³ Участник экспедиции Анжу на Новосибирские острова в 1820—1824 годы. позднее — начальник гидрографического отряда по описи Тиманского берега (1826 г.).

⁴ ЦГАВМФ, ф. 330, д. 17812, лл. 3—5.

жа курс на северную оконечность полуострова Ямал или к устью Енисея, откуда послать известие о своем плавании, а затем вернуться в Архангельск. В это же время другое судно должно было вести опись восточного берега Новой Земли до мыса Желания, а оттуда идти к реке Енисею, где остаться до следующего лета с тем, чтобы произвести промер устья этой реки и выбрать место для фактории. На второй год в конце лета ему следовало вернуться в Архангельск через Маточкин Шар или Карские Ворота. В задачу третьего судна входило обследование пути в Хайпудырскую и Карскую губы.

Организовать такую большую экспедицию на свои средства Клоков не мог. В начале 1832 года он заинтересовал коммерческой стороной дела богатого архангельского купца Вильгельма Брандта, владельца фирмы «Брандт и сыновья». Брандт принял на себя субсидирование экспедиции и 14 апреля 1832 года подал на имя архангельского военного губернатора и главного командира порта адмирала Роберта Галла (участника экспедиции И. Биллинга) прошение о разрешении организовать экспедицию. Предприятие это «не токмо для торговых сношений,— писал Брандт,— но и для географических открытий и описания столь мало еще известного края весьма будет полезно»¹. В 1835 году «Журнал мануфактур и торговли» сообщал, что между компаньонами «положено было, чтобы при успехе предприятия Брандт управлял делами в Архангельске, а Клоков при открытии судами пути к Енисею должен был склонить иностранцев посылать туда корабли, и, отправившись сам в зауральские губернии, устроить при Енисее порт и привести торговлю того края морским путем в возможно лучшее состояние»².

Получив разрешение на организацию экспедиции, Клоков и Брандт пригласили в качестве начальника экспедиции П. К. Пахтусова и приступили к постройке судов. Послать экспедицию на трех судах, как предполагалось раньше, компаньоны не смогли и ограничились постройкой двух судов. Одно из них — купеческая шхуна «Енисей» (длина — 15,2 метра, ширина — 4,8 метра, глубина трюма — 2,4 метра, грузоподъемность — 56 тонн) — строилось на верфи архангельского купца Амосова. На верфи Брандта по образцу пустозерских карбасов было построено второе одномачтовое судно, названное «Новая Земля» (длина — 12,8 метра, ширина — 4,3 метра, глубина трюма — 1,83 метра)³. Для производства работ в прибрежных местах на борту карбаса имелось две лодки. На случай зимовки доставить в Маточкин Шар сруб подрядился промышленник Иван Гвоздарев на своей лодье.

Этот промышленник, принявший горячее участие в новоземельских экспедициях 30-х годов, был выдающимся мореходом. Происходил он из Кеми, где в деревне Сороках жила вся его семья. И. Гвоздарев часто посещал Шпицберген и Новую Землю. Жизнь отважного помора оборвалась трагически. В 1851 году Гвоздарев на собственной шхуне «Григорий Богослов» пришел в Клокбай (залив на Шпицбергене), и здесь

¹ См. «Северный морской путь», т. XI, Л., 1939, стр. 64.

² «Журнал мануфактур и торговли», 1834, № 6, отдел III, стр. 89. Губернские власти предлагали Брандту и Клокову для эксплуатации морского пути в Сибирь организовать акционерное общество. Но, учтя неудачный опыт «Беломорской компании», Брандт и Клоков отказались от этого предложения, рассчитывая, что при правильной организации и успешном ходе экспедиции они справятся своими силами и средствами.

³ Чертеж карбаса был составлен Пахтусовым при участии известного архангельского корабельного мастера Ершова. Судно строилось «вольным мастером» крестьянином деревни Пустошь Хабаровым (Башмаков. Первые русские исследователи Новой Земли, Пгр., 1922, стр. 69).

один из промышленников, желая завладеть его судном, предательски убил его¹.

На борту карбаса «Новая Земля» находились начальник экспедиции и командир судна подпоручик Петр Кузьмич Пахтусов, его помощник кондуктор Николай Крапивин и 8 человек команды: отставной боцман Василий Федотов, пустозерский крестьянин Егор Хаймин, два крестьянина Мезенского уезда — Иван Гладкий и Семен Лечехин, три крестьянина Холмогорского уезда — Константин Родионов, Никифор Подгорный, Николай Рудаков и крестьянин Архангельского уезда Андрей Рахов. Шхуной «Енисей» командовал лейтенант Кротов, его помощником был подпоручик корпуса флотских штурманов Казаков. Рассчитывая на зимовку, оба отряда запаслись провизией на 14 месяцев.

В июне 1832 года Клоков переслал из Шенкурска в Архангельск Пахтусову, а в июле — Кротову инструкции с подробными указаниями пути следования и заданий.

1 августа экспедиции вышла из Архангельска. 7 августа у Канина Носа согласно инструкции суда разошлись: шхуна «Енисей» направилась к Маточкину Шару и с тех пор о ее судьбе не было известно до 1834 года, Пахтусов пошел к острову Колгуеву, а оттуда — к Карским Воротам. 10 августа вечером экипаж «Новой Земли» увидел новоземельский берег в районе губы Широких, к югу от которой в направлении Карских Ворот стояли сплошные льды. Пахтусов принял решение двигаться на север, чтобы обнаружить вход в Маточкин Шар, и, следуя по нему, выйти к восточному берегу острова. Пройдя всего 30 итальянских миль (55 километров) и встретив полосу сплошного льда, Пахтусов вынужден был повернуть на юг, к Карским Воротам. «Мысль, что, несмотря на раннее еще время, придется нам зимовать, не увидев восточного берега, — писал он, — меня крайне беспокоила. Только примеры предшествовавших экспедиций в полярные страны ободряли меня. Я знал, что и в позднюю осень Карские ворота бывают иногда чисты ото льда»².

Несмотря на окружающие льды, туман и дождь, Пахтусов продолжал продвигаться вдоль берега, используя каждую возможность для производства описи и астрономических определений.

21 августа вошли в Логинову губу. Оставив на время судно, Пахтусов пошел на шлюпке к северному берегу губы и далее на восток к губе Каменке, на берегу которой обнаружил промысловую избу, две могилы и крест, поставленный помором кормщиком Ивановым в 1759 году. «Надпись еще можно было разобрать без труда», — писал Пахтусов³. Находка ветхой избышки была как нельзя кстати, ибо зимовка была неизбежна. В губе Каменке, у самого входа в Карские Ворота, Пахтусов и поставил судно на зимовку. Участники экспедиции занялись ремонтом заброшенной избы и постройкой бани из плавника. Эти работы закончились 11 сентября, когда уже наступили холода. 8 сентября Пахтусов отметил в своем дневнике появление стада диких оленей (около 500 голов), из которых удалось убить трех для питания команды. 12 сентября был отмечен полет гусей по направлению к Тиманскому берегу. В этот день губа Каменка покрылась льдом⁴. Карбас, освобожденный от груза, пришлось вытащить на небольшую отмель и укрепить с двух сторон подпорами.

С первых же дней Пахтусов установил на зимовке строгий режим.

¹ В. Ю. Визе. Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служивых людей XVII—XIX вв., М.—Л., 1948, стр. 52—54.

² Записки Гидрографического департамента, ч. I, 1842, стр. 49.

³ Там же.

⁴ Там же, стр. 62—63.

Команда была разделена на вахты по два человека. В обязанность вахтенных входили ежедневный осмотр судна и избы, а также наблюдение за огнем. Пахтусов внимательно следил за отдыхом и питанием людей. Но само зимовье было построено из сырого плавника. Сырой и спертый воздух в помещении сильно сказывался на здоровье людей. Металлические вещи быстро покрылись ржавчиной, а одежда — плесенью.

19 сентября Пахтусов и Крапивин поочередно начали вести метеорологические наблюдения, записывая в журнал через каждые 2 часа показания барометра, температуру и состояние погоды. Гидрографические работы были до весны прекращены.

Полярная ночь длилась 65 суток.

В начале марта Пахтусов занялся наблюдениями за льдом. Толщина его оказалась равной 94 сантиметрам. «Лед на 13 дюймов (33 сантиметра.— М. Б.) от поверхности,—отметил Пахтусов,—имел вкус совершенно пресный, а ближе к воде — соленый»¹.

8 апреля 1833 года, взяв с зимовки четырех человек, Пахтусов приступил к описи восточного устья Никольского пролива, Логиновой губы и ближайших островов. К этому времени несколько человек из команды слегли, заболев цынгой. В течение апреля и мая Пахтусов совершил несколько походов для съемки южного берега. Крапивин с оставшимися членами экипажа производил опись губы Каменки и островов, лежащих к востоку. В дневнике Пахтусова отмечены сильная изрезанность в этом районе береговой линии и обилие островов. Вновь открываемым островам, проливам и заливам Пахтусов присваивал имена своих современников. Долина, где Пахтусова и его спутника застигла сильная буря, едва не погубившая их, получила имя лейтенанта Рейнеке; один из мысов — имя генерала Перовского.

29 мая был предпринят новый поход по берегу к северу от зимовья до мыса, названного мысом Меньшикова. Продолжая опись к северу, «достигли до креста,—писал Пахтусов,—поставленного у развалин промышленнической избы, находившейся при реке. На этом кресте была вырезана следующая надпись: «1827 года пустоозерский крестьянин Иван Михайлов Курепанов поставил на реке Кумже»... Имя это, кажется, дал ей Курепанов... он из всех пустоозерских промышленников почитается предприимчивейшим, не раз бывал он по западному берегу, севернее Маточкина Шара, и в бытность мою в Пустоозерске мне сказывал, что видел крест, поставленный капитаном Литке в западном устье Маточкина Шара»².

От реки Кумжи Пахтусов вернулся к месту зимовки; вскоре наступила оттепель. К 24 июня судно и лодки были приведены в порядок, но выйти из губы из-за льда не удалось. Тогда, решив не ждать вскрытия губы Каменки, Пахтусов с двумя спутниками отправился на лодке вдоль восточного берега Новой Земли. Крапивин получил приказание сразу по вскрытии губы выходить на судне вслед за ними. На всякий случай Пахтусов взял с собой копии со всех карт и журналов.

Так начался смелый двухнедельный поход в труднейших условиях. Лавируя среди прибрежных льдов, а нередко, когда идти среди плывущего льда становилось совсем невозможно, втаскивая лодку на какую-либо льдину, Пахтусов и его товарищи упорно продвигались вперед. Сильные ветры, шквалы со снегом и дождем нередко вынуждали разбивать лагерь и подолгу выжидать улучшения погоды. Один из вновь открытых мысов получил название мыса Берха, другой — мыса полковника Колодкина.

¹ Записки Гидрографического департамента, ч. 1, 1842, стр. 83.

² Там же, стр. 116.

Большую реку, текущую между гор, Пахтусов назвал рекой Казакова, по имени помощника Кротова; в устье реки он определил широту южного берега ($71^{\circ}13'21''$). В 32 верстах к северу от реки Казакова были обнаружены развалины двух изб (одной большой, другой поменьше) и крест с надписью «Поставили сей животворящий крест, на поклонение православным христианам, зимовщики, 12 человек, кормщик Савва Ф...анов, на Новой Земле, по правую сторону Кусова Носа». На большой поперечине креста была вырезана дата: «3СН году июля 9 дня»¹. Последнее следовало читать «7250 года», т. е. 1742 года.

«Нет сомнения, — отметил в своих записках Пахтусов, — что это тот самый Савва, который обошел Новую Землю кругом, около мыса Доходы. Хотя предание называет его Лошкиным, но эта разница в прозвище могла произойти от двух причин: или Савва имел две фамилии, Лошкин и Феофанов, или вырезавший надпись на кресте, из уважения к своему кормщику, назвал его по отчеству Феофановым. Повидимому, Савва зимовал здесь с большим судном; изба его (как можно судить по ровному лесу и знакам на бревнах) привезена в срубе с места отправления. По всему видно, что у Феофанова не умер ни один человек, потому что около избы не нашли мы ни одной могилы. А это доказывает, что, при лучших средствах для зимовки, Новая Земля не столь страшна, как нам показалось в бедном нашем жилище, устроенном из сырого плавника»².

Севернее реки, названной Саввиной, на $71^{\circ}38'19''$ с. ш. были произведены астрономические наблюдения. Далее плыть на шлюпке Пахтусов не рискнул. Шли дни, а Крапивина все не было. 5 июля Пахтусов повернул обратно; на место зимовки он прибыл вечером 7 июля. Оказалось, что губа Каменка еще не вскрылась. Только 11 июля экспедиция смогла выйти в море, проведя на зимовке 297 трудных дней. Во время зимовки от цынги умерло несколько человек.

После промера и описи губ Каменки и Логиновой, миновав затем Карские Ворота, 18 июля судно направилось вдоль восточного берега Новой Земли на север. На следующий день вошли в губу Саввину. Пахтусов отметил, что на обследованной им части восточного берега устье реки Саввиной является лучшей гаванью для промысловых судов. 21 июля открыли новый залив, названный именем Литке. Здесь буря задержала карбас до 8 августа. С улучшением погоды осмотр и опись берега возобновились.

13 августа «Новая Земля» остановилась в восточном устье Маточкина Шара. Пахтусов с Крапивиним съехали на берег и занялись описью района. Два человека были отправлены на Дровяной Нос (к месту зимовки отряда Розмыслова) для выяснения судьбы отряда Кротова, который, по договоренности с Пахтусовым, обещал в этом месте оставить о себе известие. Однако никаких следов пребывания шхуны «Енисей» обнаружить не удалось. Избы, которую Гвоздарев должен был поставить при входе в восточное устье, тоже здесь не было.

Арктическое лето уже подходило к концу. Продолжение похода неминуемо привело бы ко второй зимовке, для которой не оставалось продовольствия. И хотя настроение экипажа было отличным, Пахтусов решил возвращаться назад. «Отказавшись на этот раз от дальнейших покушений к северу, — писал Пахтусов, — я не переставал надеяться, что если уже не суждено быть на северной части восточного берега, то будущие последователи мои в описи Новой Земли, конечно, достигнут неосмотренных мною мест»³.

¹ Записки Гидрографического департамента, ч. 1, 1842, стр. 133.

² Там же, стр. 134.

³ Там же, стр. 179.

На обратном пути экспедиция описала Маточкин Шар и вход в западное его устье. На Дровяном мысу и в губе Белужьей Пахтусов посетил избушки Розмыслова, «который, — как он отметил, — первый дал нам верную карту Маточкина Шара, хотя определенная им широта и была показана $73^{\circ}36'$ вместо $73^{\circ}14'$. По наблюдениям нашим, широта южного берега в восточном устье Маточкина Шара $73^{\circ}13'38''$ весьма мало разнится с положением на карте г. Литке»¹. Далее экспедиция следовала вдоль западного берега Новой Земли и к острову Колгуеву. Сильная буря вынудила направить судно не в Архангельск, как первоначально предполагалось, а к Печорскому устью. 3 сентября вошли в Болванскую губу. Встреченные здесь промышленники помогли исправить повреждения судна. 17 сентября «Новая Земля» подошла к деревне Куе. Оставив здесь команду во главе с Крапивиным, Пахтусов уехал на оленях в Архангельск, куда прибыл 21 ноября 1833 года.

Экспедиция Пахтусова впервые описала восточный берег южного острова, обследовала южный берег Новой Земли и ряд прибрежных островов, тщательно выверила карты Маточкина Шара и западного берега южного острова. Большую ценность представляли тщательные метеорологические наблюдения через каждые 2 часа в течение всего времени похода, определения астрономических пунктов, наблюдения за приливами и магнитными явлениями. По прибытии в Архангельск Пахтусов составил «Общие замечания о Новой Земле», в которых дал краткую характеристику ее геологического строения, фауны и флоры.

Вторая экспедиция П. К. Пахтусова на Новую Землю в 1834—1835 годах

Материалы первой экспедиции П. К. Пахтусова Управление генерал-гидрографа признало вполне удовлетворительными и полезными для возобновления промыслов.

В связи с успехами экспедиции решено было продолжать описные работы на восточном берегу Новой Земли и взять их обеспечение на казенный счет².

П. Клоков, собиравшийся направить лодью на поиски Кротова, предоставил в распоряжение экспедиции шхуну и карбас. Оба судна были переданы Архангельскому порту и названы в память пропавших без вести товарищей — командира шхуны «Енисей» Кротова и его помощника Казакова.

Экипаж шхуны «Кротов» (длина между штевнями — 10,7 метра, ширина без обшивки — 3,35 метра, глубина трюма — 1,8 метра) состоял из ее командира — начальника экспедиции П. К. Пахтусова, фельдшера, пяти матросов и двух промышленников. В экипаж карбаса «Казаков» (длина — 12,2 метра, ширина — 3,58 метра, глубина трюма — 1,37 метра), кроме помощника Пахтусова А. К. Цивольки, входили пять матросов и два промышленника. Продовольствие было взято на 16 месяцев, увеличено количество противоцинготных средств. Для всей команды Пахтусов заготовил теплые ненецкие малицы. Грузы на экспедиционные суда не умещались, поэтому Клоков предложил часть их отвезти на лодье, которая должна была заняться промыслом и поисками шхуны «Енисей».

Из Архангельска экспедиция вышла 24 июля 1834 года. 26 августа прибыли в Маточкин Шар. В пути узнали от поморов о гибели шхуны «Енисей» в губе Серебрянке или Матюшихе. 29 августа оба судна снялись с якоря и, следуя проливом Маточкин Шар, направились за мыс Бараний. Работы в проливе не велись, так как, по заключению самого

¹ Записки Гидрографического департамента, ч. 1, 1842, стр. 180.

² М. Ф. Рейнке. Вторая экспедиция подпоручика Пахтусова к восточному берегу Новой Земли в 1834 и 1835 годах, «Записки Гидрографического департамента», ч. 2, 1844, стр. 3.

Пахтусова, «опись онаго уже произведена была двумя разными путешественниками и первым г-ном Розмысловым с мерою по льду, против коей никакая опись на судне сравниться не может»¹. В проливе встретился карбас «Новая Земля» с кормщиком Шестаковым, посланный Брандтом с Печоры для поисков шхуны «Енисей».

В течение августа и сентября в проливе стоял сплоченный лед. 14 сентября Пахтусов записал: «... если хотя в самой глубокой осени этого года восточное устье Маточкина Шара от льда не очистится, то в будущем лете 1835 года и думать нельзя, чтобы оное очистилось, ибо льды, имеющие толщины от 2 до 5 аршин, в продолжении зимы удвоят толстоту, ... и так стать может, что Маточкин Шар несколько останется покрытым льдом»². Зимовать было решено в западном устье Маточкина Шара.

29 сентября оба судна вошли в бухту перед рекой Чиракиной. Зимовье устроили на западном берегу этой реки³. Дело осложнилось тем, что лодья, нанятая Пахтусовым для доставки срубов избы, бани и амбара, не пришла и путешественникам пришлось строить избу из плавника. Постройка избы (из двух комнат) и бани была закончена 5 октября. 16 октября пролив покрылся сплошным льдом. 1 ноября скрылось солнце.

Несмотря на принятые меры, избежать цынги не удалось. В феврале болело цынгой 6 человек.

Пахтусов, однако, не прекратил научных работ: с 18 по 25 марта он производил новую опись Маточкина Шара по льду, затем составил новую карту западного устья, «которая в главных частях была очень согласна с картою, переданною нам капитаном Литке. Наша отличалась от последней только некоторыми подробностями в изгибах берега, которые, несмотря на глубокий снег, определять было не трудно, по крутизнам»⁴.

Весной были снаряжены два отряда: первый, под командованием Цивольки, для описи восточного побережья Новой Земли к северу от Маточкина Шара (от мыса Выходного) «так далеко, как лед и состояние погоды позволят, рассчитывая обратный путь тою же дорогою»⁵, второй, под командованием Пахтусова, для описи южного берега Маточкина Шара. Оба отряда двинулись в путь 2 апреля; первый отряд закончил работы 25 апреля, второй — 13 апреля. Наиболее трудной оказалась опись восточного берега Новой Земли: во время работ приходилось идти по узкой полосе тонкого припая, а иногда взбираться на крутые склоны берега. Продвигались медленно, не более 13 верст в сутки. Пройдя к северу 150 верст, 24 апреля отряд достиг полуострова, названного именем композитора фон-Флотта. В своем отчете Циволька указал, что тут он увидел «невозможность продолжать путь далее к северу, по причине разбитого и торосоватого льда, временно относимого от берегов и по недостатку провизии, ибо часть оной оставили мы в снегу, около залива Незнаемого, чтобы облегчить свои возы»⁶. Циволька предполагал, что до залива Незнаемого доходил Розмыслов. На полуострове фон Флотта Циволька установил крест с надписью: «Крест сей поставлен корпуса флотских штурманов кондуктором Циволькою, доходившим сюда с описью по льду 24 апреля 1835 г.»⁷

¹ ЦГАВМФ, ф. 870, д. 4559, л. 30.

² Там же, л. 47.

³ Координаты зимовья по определению Пахтусова: широта — 73°17'40", долгота — 54°20'50".

⁴ М. Ф. Рейнеке. Ук. соч., стр. 40—41.

⁵ Там же, стр. 41.

⁶ Там же, стр. 51.

⁷ Там же, стр. 52.

В отчете Цивольки впервые отмечено существование морского течения вдоль восточного берега Новой Земли с севера на юг. 6 мая отряд Цивольки вернулся в зимовье.

С прибытием Цивольки началась подготовка к морскому плаванию, хотя к этому времени в составе экспедиции оставались здоровыми только 8 человек. Для плавания был выбран карбас «Казаков». 29 июня западное устье пролива очистилось ото льда, и на второй день Пахтусов с Циволькой и девятью матросами, оставив на зимовке при шхуне «Кротов» фельдшера Чупова с тремя матросами, отправились в плавание, намереваясь обогнуть Новую Землю с северо-западной стороны. Следуя вдоль восточного берега до Маточкина Шара, Пахтусов рассчитывал затем выйти через пролив к зимовью и, забрав оставшихся там людей, пройти к западному берегу или вдоль восточного берега южного острова¹.

Опись западного берега Новой Земли была начата от губы Серебрянки. Во время описи Циволька нашел несколько обломков шхуны «Енисей» (в связи с этим небольшую бухту на южном берегу губы Серебрянки называли по имени шхуны). На острове Митюшев Пахтусов обнаружил каютные переборки, части шпангоутов и фальшборта с планширом.

3 июля Пахтусов на «Казакове», а Циволька на шлюпке снялись с якоря и пошли на север. Вскоре в тумане они потеряли друг друга из вида и встретились только у острова Берха (группа островов Горбовых). Вблизи северного мыса этого острова карбас был затерт льдом и раздавлен. Спасти удалось инструменты, карты, журналы и немного продовольствия. В связи с этим северный мыс острова Берха Пахтусов назвал мысом Крушения. Отсюда Пахтусов и его спутники были доставлены в Маточкин Шар на случайно встреченном судне промышленника Еремина.

Несмотря на неудачу прошлого года, Пахтусов все же решил снова пройти на север вдоль восточного берега Новой Земли. 9 августа он отправился к восточному берегу на карбасе промышленника Челузгина с фельдшером Чуповым и пятью матросами. Цивольке с Ереминым и Челузгиным было приказано отправиться в Архангельск.

15 августа, выйдя из восточного устья пролива и продвигаясь вдоль берега Новой Земли на север, Пахтусов приступил к исправлению сухопутной описи Цивольки. К северу ему удалось пройти дальше, чем Цивольке, на 35 верст. Дальнейший путь преградили льды. Опись оборвалась около островов, названных впоследствии именем Пахтусова (северный берег острова лежит под $74^{\circ}24'18''$ с. ш.). Крайней виденной Пахтусовым точкой был мыс, названный Дальним². Отсюда путешественники повернули обратно и 27 августа прибыли в зимовье, где еще застали Цивольку. Вместе с Циволькой, Ереминым и Челузгиным Пахтусов 3 сентября вышел в Архангельск, куда прибыл 7 октября. Здесь он заболел и через месяц после возвращения в возрасте 36 лет скончался.

Отчет по экспедиции заканчивал Циволька. Хотя главная задача экспедиции — обход Новой Земли с севера — не была выполнена, однако труды этой экспедиции оказали существенное влияние на все последующее изучение Новой Земли и ее картографирование. Впервые была осуществлена съемка части восточного берега северного острова, более подробно засняты Маточкин Шар, некоторые заливы и острова западного и южного берегов Новой Земли, определены четыре астрономических пункта в обоих устьях Маточкина Шара, на островах Пахтусова и Горбовых. Помимо этого, экспедиция выполнила магнитные и метеорологические наблюдения. Была доставлена первая коллекция минералов с Новой Земли.

¹ М. Ф. Рейнеке. Ук. соч., стр. 58—61.

² Там же, стр. 78.

Участники экспедиции, в особенности ее командир Петр Кузьмич Пахтусов, имя которого по праву заняло видное место среди исследователей Арктики, проявили во время работ на Новой Земле исключительную настойчивость и героизм.

Труды Пахтусова были изданы только в 1842—1844 годах М. Ф. Рейнеке; впоследствии П. И. Башмаков и В. К. Есипов посвятили его экспедициям специальные исследования¹.

**Экспедиция академика
К. М. Бэра и А. К. Цивольки
на Новую Землю в 1837 году**

Новоземельские экспедиции первой трети XIX века носили в основном гидрографический характер. Они удовлетворяли запросы Морского министерства и купцов; занимавшихся промыслом в Баренцовом

море, но, разумеется, не могли обеспечить выявления сырьевых ресурсов для развивающейся промышленности Севера.

В связи с требованиями промышленности и возник вопрос о поисках полезных ископаемых на Севере и, в частности, на Новой Земле.

Петербургская Академия наук, после М. В. Ломоносова и П. С. Палласа надолго отошедшая в сторону от непосредственного участия в изучении Севера, в 30-е годы вновь выступила инициатором проведения ряда естественно-исторических исследований.

В 1837 году Академия направила экспедицию на Новую Землю, рассчитывая в дальнейшем перенести ее опыт на другие северные территории. Новоземельскую экспедицию возглавил академик К. М. Бэр, выступавший в те годы инициатором проведения ботанических и зоологических работ в районах Севера, в том числе на Таймырском полуострове².

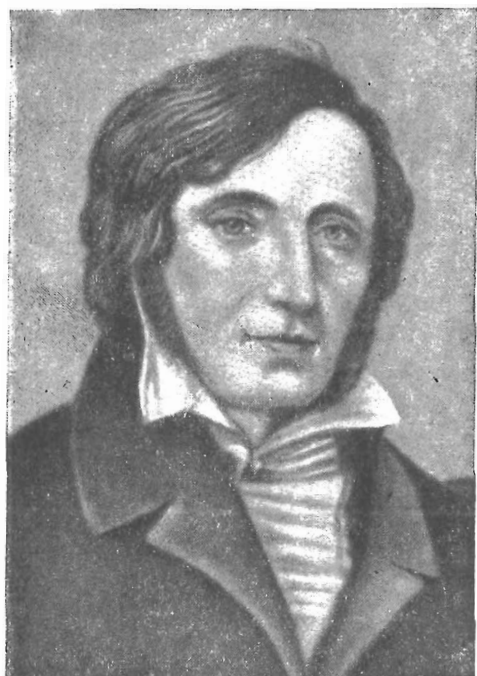
Морское министерство передало в распоряжение Бэра небольшую шхуну «Кротов» (судно второй экспедиции П. К. Пахтусова) с двумя лодками. Командиром шхуны был назначен известный нам прапорщик флотских штурманов А. К. Циволька. Помимо этого, Бэр нанял у архангельского промышленника Еремина лодку «Св. Елисей».



Памятник П. К. Пахтусову (1800—1835)
в Кронштадте

¹ П. И. Башмаков. Первые русские исследователи Новой Земли, Пггр., 1922 (Приложение к «Запискам по гидрографии», вып. 45); В. К. Есипов. Петр Пахтусов, Архангельск, 1936.

² М. М. Соловьев. Бэр на Новой Земле, Л., 1934.



К. М. Бэр (1792—1876)

19 июня экспедиция вышла из Архангельска, но лишь 17 июля прибыла в район Гусиног Носа. В губе Грибовой встретились с двумя архангельскими промышленными лодьями, которые присоединились к судам экспедиции.

19 июля экспедиция, наконец, достигла Маточкина Шара и, следуя по нему, начала ботанические сборы и другие работы. В проливе у Бараньего мыса Бэр встретил еще шесть людей промышленников. Поморы неоднократно встречались и позднее. Они живо интересовались работами Бэра и посильно ему помогали. Кемские промышленники, например, доставили академику экземпляры разных зверей.

Войдя в восточное устье Маточкина Шара, путешественники увидели Карское море чистым ото льда. 1 августа они решили пройти на карбасе вдоль восточного берега Новой Земли, однако

выполнить это не удалось из-за шторма. От восточного устья вернулись к Бараньему мысу.

За время пребывания в проливе Маточкин Шар Бэр и его спутники совершили ряд интересных поездок: они обследовали западное устье пролива в геологическом, ботаническом и зоологическом отношениях; описали губу Серебрянку, Митюшев Камень, реки Маточку, Чиракину и др.¹

Покинув Маточкин Шар, 3 августа Бэр направился вдоль западного берега Новой Земли к югу. 6 августа вошли в Костин Шар, а вечером того же дня бросили якорь в реке Нехватовой, которая также была обследована Бэром и Циволькой. Здесь стояло становище промышленников, ежегодно плававших на Новую Землю. В 10 верстах от становища, в горах, Бэр заметил «окаменелые раковины и отпечатки рыб», что, по его мнению, было «весьма важно для геологического вопроса о Новой Земле»².

Выполнив еще ряд наблюдений, экспедиция Бэра 11 сентября вернулась в Архангельск.

А. К. Циволька, к этому времени уже ставший опытным исследователем, во время плавания выполнял не только гидрографические и топографические, но и метеорологические наблюдения. Последние были продолжением работы Пахтусова и явились заметным вкладом в климатологию Новой Земли. Помимо этого, Циволька составил описание удобных якорных стоянок, глазомерные планы некоторых гаваней, на реке Нехватовой он выполнил магнитные наблюдения, в Маточкином Шаре измерял высоты гор.

¹ М. Ф. Рейнеке. Плавание прапорщика Цивольки с академиком Бэром к Новой Земле в 1837 году. «Записки Гидрографического департамента», ч. 3, 1845, стр. 8—11.

² Там же, стр. 14.

Первая академическая экспедиция 1837 года на Новую Землю занимает заметное место в истории изучения Севера в естественно-научном отношении. Участники экспедиции собрали первые научные сведения о геологическом строении, фауне и флоре Новой Земли. Коллекция Бэра включала 135 видов различных растений. Кроме того, Бэр дал систематическое определение позвоночных животных и птиц Новой Земли. Богатые минералогические, ботанические и зоологические коллекции были переданы в академический музей¹. Экспедиция Бэра положила начало ряду выдающихся научных экспедиций XIX века, внесших существенный вклад в изучение природных богатств Севера.

Экспедиция А. К. Цивольки и С. Моисеева на Новую Землю в 1838—1839 годах

При рассмотрении в 1836 году отчета второй экспедиции Пахтусова, представленного кондуктором Циволькой, Гидрографический департамент Морского министерства принял решение продолжать работы у северных берегов Новой Земли.

«Отважные промышленники Поморья,— указывалось в обращении департамента к начальнику Главного морского штаба,— убедились ныне в пользе морских карт и, имея их, смелее пускаются на новые предприятия. Таким образом, карты кап. Литке и промер Пахтусова завлекли наших мореходцев к северным пределам Новой Земли; но при этом терпят они по сию пору неудобства от несовершенного подробного исследования этих берегов,... подробнейшее описание берегов этого острова принесет большую пользу промышленности, не говоря уже о том, что и науки могут от этого приобрести много любопытных наблюдений»².

Новую гидрографическую экспедицию возглавил А. К. Циволька, помощником его был прапорщик флотских штурманов С. Моисеев. Экспедиция получила две шхуны — «Новая Земля» (командир Циволька) и «Шпицберген» (командир Моисеев) одинаковых размеров (длина — 11,9 метра, ширина — 3,4 метра, глубина трюма — 1,37 метра). Помимо этих судов, Циволька нанял у И. Г. Гвоздарева промысловую лодку для доставки избы и провизии в губу Крестовую.

В экспедиции Цивольки и Моисеева, так же как во второй экспедиции Пахтусова и в экспедиции Бэра, принял участие кемский промышленник Богданов³.

Инструкция Гидрографического департамента предусматривала осмотр северного и северо-восточного берегов Новой Земли и подробное обследование заливов по западному ее берегу; главное внимание сосредоточивалось на местах, чаще всего посещавшихся промышленниками — губах Соханихе, Черной, Грибовой, Мелкой, Крестовой, Сульменево и Машинной, Костином Шаре, заливе Моллера с его становищами, реке Гвоздарева и острове Вильгельма.

Экспедиция вышла из Архангельска 15 июня. 27 июля шхуна «Шпицберген» (под командованием Моисеева) прибыла в губу Мелкую.

¹ Опубликованные на немецком языке материалы К. М. Бэра включали его предварительные отчеты, доклады и рапорты. Путевые записки Цивольки напечатаны в переложении М. Ф. Рейнеке в «Записках Гидрографического департамента Морского министерства», ч. 3, 1845, стр. 1—20. В архиве Академии наук при разборе материалов экспедиции К. М. Бэра обнаружен полевой дневник натуралиста Д. Лемана. См. Экспедиции Академии наук XVIII—XIX веков, под ред. В. Л. Комарова, Труды Архива, вып. 4, М.—Л., 1940, стр. 190.

² М. Ф. Рейнеке. Плавание прапорщиков корпуса флотских штурманов Цивольки и Моисеева к Новой Земле в 1838 и 1839 годах. «Записки Гидрографического департамента», ч. 3, 1845, стр. 22—24. Дальнейшее описание экспедиции дается по этой работе.

³ Судовые журналы И. А. Богданова о плавании на судне «Св. Иоанн» в 4 томах хранятся в архиве Географического общества, разряд 76, оп. 1, дд. 4—7.



А. К. Циволька (1810—1839)

Здесь ее ожидал Гвоздарев. Моисеев с командой занялись постройкой избы. 8 августа сюда прибыл Циволька.

20 августа Циволька вышел в плавание, намереваясь пройти вдоль западного берега и затем обогнуть Новую Землю с севера. Однако события развивались неблагоприятно для экспедиции. Через четыре дня после начала плавания задули крепкие встречные ветры, вынудившие Цивольку вернуться в губу Мелкую, где экспедиция осталась на зимовку.

Зимой почти весь экипаж болел цынгой. Еще раньше заболел командир. Весной его положение стало безнадежным, и 16 марта 1839 года Циволька скончался. Вслед за ним умерло еще восемь человек. Коман-

дование экспедицией принял на себя Моисеев.

С наступлением весны и летом Моисеев выполнил опись западного берега Новой Земли, главным образом залива Моллера, пролива Костин Шар, губ Мелкой, Крестовой, Северной, Сульменевой и Машигиной.

В 1839 году экспедиция вернулась в Архангельск. Основная ее задача — окончание описи восточного побережья Новой Земли — не была выполнена, но ее работы значительно пополнили описи заливов и проливов между островами по западному берегу Новой Земли. Было опровергнуто мнение о существовании еще одного новоземельского пролива, подобного Маточкину Шару.

Общая карта Новой Земли, составленная в 1844 году в Гидрографическом департаменте, подвела итог изученности этого района к моменту завершения экспедиции Пахтусова — Цивольки — Моисеева.

Новоземельские исследования и поморы

Немалую роль в проведенных исследованиях сыграли поморы, продолжавшие плавать на Новую Землю и Шпицберген. Литке, Пахтусов, Циволька и другие при съемке берегов широко пользовались их указаниями.

На морские промыслы в далекие и полные опасности арктические плаванья ходили главным образом жители тех волостей Поморья, которые прилегают к Ледовитому океану. Мезенские и пустозерские жители издавна промышляли на Новой Земле, в Югорском Шаре, на Вайгаче и в Карском море. Некоторые издавна добывали моржа на западной стороне Шпицбергена. «Новоземельцами» считались архангелогородцы, холмогорцы и пинежане. Поморы Кемского, Сумского и Керетского уездов, а также Кольского уезда, помимо карбасного лова в Белом море, часто ходили на Шпицберген.

В организации народного мореплавания первой половины XIX века не было каких-либо особых нововведений или изменений по сравнению с предыдущим периодом. Традиции полярного судоходства передавались от поколения к поколению. На Шпицберген и Новую Землю попреж-

нему плавали на трехмачтовых лодях, кочмарах или карбасах. Ходили небольшими партиями, человек по 12—14. Во время плавания кормщик был полновластным хозяином на судне. Он подписывал условия с купцом, на средства которого обычно снаряжались промысловые плавания. Известны также случаи, когда на свой страх и риск в море уходили и малосостоятельные крестьяне.

Среди поморов, продолжавших заниматься промыслами на Новой Земле и Шпицбергене, встречается немало потомков тех мореплавателей, которые начали свои походы туда еще в XVI—XVII веках.

В начале XIX столетия прославился своими плаваниями на Шпицберген Иван Старостин. Первый раз он побывал на архипелаге в 1780 году, промышлял в заливе Грин-Харбур, изобиловавшем белухами, где провел 32 зимы. Скончался И. Старостин в преклонном возрасте в 1826 году и был похоронен возле своей избы на мысе Старостина (Шпицберген).

Славную традицию семьи мореходов продолжал мезенец Павел Алексеевич Откупщиков. Он ходил на Новую Землю, бывал у Горбовых островов, а в 1821—1822 годы зимовал в Костином Шаре. Летом 1823 года Павел Откупщиков участвовал в плавании Ф. Литке, за что был награжден правительством серебряной медалью.

В конце XVIII — начале XIX столетия на Новой Земле часто бывал пустоозерский промышленник Михаил Корепанов, из семьи мореходов Корепановых.

Традиции мореходов семьи Инковых, начавших свои новоземельские промыслы еще в XVII веке, продолжал Илья Инков, погибший летом 1838 года при возвращении с Новой Земли¹.

Об отважном мореходе Иване Яковлевиче Гвоздареве (крестьянине деревни Сороки, Кемского уезда) уже говорилось выше. На Новую Землю он плавал в 1831, 1832 и 1834 годах. Летом 1834 года в губе Матюшихе Гвоздарев нашел остатки разбитого судна Кротова.

В 1835 году он снова был на Новой Земле, в районе Горбовых островов, где встретился с П. Пахтусовым и передал ему ценные сведения об этом районе. У берегов Новой Земли он неоднократно бывал и в последующие годы. В 1842 году его судно побывало у островов Баренца и затем прошло на север еще 70 верст². Жизнь этого выдающегося морехода, как уже говорилось, оборвалась трагически в 1851 году в Клокбае (залив на Шпицбергене).

Много интересных сведений о полярных мореходах сообщают исследователи Белого моря и Новой Земли Ф. Литке, П. Пахтусов, М. Рейнеке и др. Они подтверждают, что в Поморье имелись замечательные знатоки арктического мореплавания. Эти люди провели десятки лет в суровых полярных плаваниях и накопили знания, которые могли бы во многих случаях избавить науку от дополнительных исследований. М. Ф. Рейнеке рассказывает, что в 1826 году он встретился с двумя кормщиками—Новожиловым из Онежского уезда и Епанчиным из Колы. «Оба не знали грамоты,— писал он,— но безошибочно могли показать на карте каждый мысок по всему Лапландскому берегу и в Белом море. Первый из них, не старше 37 лет, три раза кормщиком зимовал на Шпицбергене, весьма увлекательно рассказывал о своих плаваниях и, узнав о намерении англичан пройти по льду к северу от Шпицбергена³, предсказал неудачу этой затеи: «они будут идти по льду, как

¹ В. Ю. Визе. Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служилых людей XVII—XIX веков, М.—Л., 1948, стр. 56—57.

² Там же, стр. 52.

³ Речь идет об экспедиции У. Э. Парри.

белки в колесе». О Епанчине Рейнске писал, что он, будучи пятнадцатилетним мальчиком, в 1810 году попал с русского купеческого корабля на английский военный фрегат и, прослужив на нем десять лет, побывал в обеих Индиях, в Америке и Китае. Он мог указать каждый из островов архипелага Вест-Индии.

К достоинствам русской гидрографии надо отнести то, что она широко пользовалась опытом народного мореплавания.

Русские гидрографические экспедиции 20—30-х годов XIX века существенно расширили знания о западном участке Арктики и проливах, ведущих в Карское море, и тем самым способствовали дальнейшему освоению района. Характерно, что Россия первой приступила к детальному научному исследованию арктической суши. Содействуя подъему народных промыслов, эти исследования все же не смогли предотвратить надвигавшейся полосы упадка. Для поморских промыслов оказалась непосильной конкуренция с иностранными предпринимателями, обладавшими большими средствами и паровыми судами. К 50-м годам поморские промыслы на арктических островах пришли в полное запустение.

В те же годы в повестку дня встали новые вопросы и прежде всего проблема развития транспортных связей Поморья с Западной Сибирью.

Проекты транспортных связей Поморья с Западной Сибирью. Опись побережья от Печоры до реки Оби.

Гидрографическое изучение реки Печоры И. Н. Ивановым и П. Крузенштерном

Этой проблеме уделялось большое внимание со стороны деловых кругов, внесших ряд предложений о соединении рек Европейского Севера России с Обь-Енисейским районом.

Первые проекты такого рода появились еще в начале XIX века. Капитан-лейтенант Веселаго, проводивший опись лесов Западной Сибири, в 1804 году со-

ставил проект соединения Камы и Тобола при помощи каналов по рекам Сосьве, Ваграну, Улсе, Вишере и Колве¹. В 1806 году вносилось предложение о соединении Чусовой и Туры. В 1812 году был представлен проект соединения Уфы и Тобола через реки Ая и Уя. В 1815 году поступило предложение о соединении Волги и Иртыша.

Наиболее полно экономическая сторона этих предложений была раскрыта в проектах вологодского купца Деньгина (1814) и устьсысольского купца В. Латкина (1824).

В. Латкин в своем проекте, представленном в Министерство государственных имуществ, обосновывал экономическую целесообразность соединения каналом рек Печоры и Вычегды между Мыльвою Печорской и Иктымом (12 верст). Характеризуя богатства края, В. Латкин отмечал, что на пространстве в 42 млн. десятин здесь простирались массивы девственного нетронутого леса, пригодного для строительства кораблей. Печорские леса, богатые зверем, птицей, соляными источниками, представляли интерес для промыслов и торговли. Касаясь устройства каналов между реками Печорой и Обью, В. Латкин указывал, что соединение этих рек открыло бы новые богатства для развития хозяйства и торговли Европейской части России и Сибири. Предложение В. Латкина осталось без ответа².

В письме на имя вологодского городского головы В. И. Грудина купец Деньгин предложил построить в устье реки Печоры морской порт для подвоза хлеба и вывоза леса. В 1831 году проект Деньгина был напечатан в «Журнале мануфактур и торговли» (№ 9, статья «Печора»).

¹ С. М. Житков. Проекты соединения водных путей России. СПб., 1908. стр. 25—26.

² Там же, стр. 24.

Деньгин утверждал, что сибирский хлеб можно подвозить из Тобольска и Томска и далее переправлять его на Печору. Сибирский хлеб Деньгин рассчитывал перегонять в спирт, а затем на своих кораблях продавать его за морем — в Северной и Южной Америке¹. О судьбе этого проекта тоже ничего не известно.

Наиболее влиятельные деятели Поморья выдвигали и более смелые проекты — освоение морского пути из Европы к Оби и Енисею. Таков проект лесовода П. Клокова и купца В. Брандта, о котором сказано выше.

Идя навстречу предпринимательской активности состоятельных поморских торговцев, в 20-е годы Морское министерство предприняло опись северного побережья в районе Печоры и на восток от нее; предполагалось продолжать опись вплоть до реки Оленек².

Проведение таких работ диктовалось ближайшими перспективами эксплуатации лесных и ископаемых богатств Европейского Севера и Сибири (в 20-х годах на Енисее были обнаружены золотые россыпи). В связи с хищническим истреблением лесов в бассейне Северной Двины и Онеги возникал вопрос об использовании лесов Печоры.

Первые экспедиции по описи Печоры возглавил штурман Иван Никифорович Иванов. В 1821 году он выполнил опись правого берега Печоры и промер печорского фарватера. В 1822 году был промерен восточный фарватер реки. В 1824 году Иванов в качестве начальника отдельного отряда экспедиции Ф. П. Литке с помощниками П. К. Пахтусовым и Н. М. Рагозиным снова работал на Печоре. Отряд выполнил опись западного берега реки, участка побережья Северного Ледовитого океана на запад от Печоры до Колоколковской губы и на восток до Югорского Шара, части островов Вайгача и Долгого. Были определены координаты островов Матвеева и Гуляевских Кошек³.

В 1826 году Морское министерство поручило Иванову одновременно с продолжением описи района Печоры составить опись юго-западного материкового берега Карского моря. Экспедиция разбилась на два отряда: первый, под командованием самого И. Н. Иванова, следовал вдоль сибирского берега, второй, возглавляемый штурманским помощником И. А. Бережных, занялся описью Печорских островов и берега от Гуляевских Кошек до Канина Носа⁴.

Наиболее плодотворной была работа первого отряда. Следуя от Печоры на оленях, в 1826—1827 годах Иванов описал берег от Югорского Шара до западной стороны Обской губы. Его отряд побывал на острове Белом и выполнил опись острова (за исключением северного берега). Глубины вдоль описанного берега остались непромеренными. По берегу и на островах был определен 61 астрономический пункт. В свой «исторический» журнал Иванов внес ряд этнографических заметок.

В 1828 году экспедиция Иванова была неожиданно прервана, и ее работы остались незаконченными. Вернувшись в Петербург, Иванов составил карту морского берега от Архангельска до Оби, положив в основу ее свои собственные наблюдения. Были также использованы данные Малыгина и Скуратова.

¹ ЛОИИ. Рукописи акад. Гамеля, т. 19, стр. 465.

² Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, СПб., 1822, стр. 200—251.

³ Ф. П. Литке. Ук. соч., стр. 250—251.

⁴ А. Л. Ск. [Ал. Соколов]. Опись берегов Северного океана от Канина Носа до Обдорска штурманов Иванова и Бережных 1826—1828 гг. «Записки Гидрографического департамента», ч. 5, 1847.

Хотя экспедиция Иванова и не закончила своих работ, она дала много нового для познания этого обширного района. Карта Иванова являлась наиболее точной для своего времени.

В 40-х годах XIX века гидрографические и портовые изыскания в юго-восточной части Баренцова моря были возобновлены.

В 1843 году Морское министерство снарядило экспедицию на реку Печору под руководством капитана Павла Крузенштерна с целью изучения течения этой реки и ее притоков¹. Южнее слободы Пустозерской, как и проектировал купец Деньгин, министерство наметило поставить порт для вывоза печорского леса.

В 1850 году П. Крузенштерн вторично обследовал речные и морские пути, ведущие в Печору², и пришел к выводу, что сплав леса из Печоры морем, вокруг Тиманского берега «представляет неодолимые затруднения». В связи с этим было внесено предложение соединить и сделать судоходными речки Чешу и Чижу, протекающие у основания полуострова Камина. Проект П. Крузенштерна не был принят.

Сибирь в первой половине XIX века. Промысловая деятельность на Новосибирских островах

Сложные процессы становления капиталистических отношений на протяжении первой половины XIX века постепенно захватывали также и обширные пространства Сибири, хотя здесь они протекали медленнее и касались главным образом юго-западных районов. Степень хозяйственного освоения севера Сибири и особенно крайнего Северо-Востока оставалась очень низкой.

Вопрос о возобновлении морских арктических сообщений у побережья Сибири почти не возникал, если не считать отмеченных выше проектов, исходивших от купцов Поморья, и неосуществленных намерений Российско-Американской компании проложить морской путь вдоль берегов Сибири со стороны Берингова пролива. И все же постепенное развитие производительных сил ставило и здесь на очередь дня вопрос об изучении природных ресурсов, тем более что богатые промыслы далеких северных сибирских окраин давно привлекали внимание купцов.

В первой половине XIX века Сибирь оставалась главным поставщиком пушнины на русском и мировом рынках.

Хозяйство основного населения Сибири — русских поселенцев, торговцев, промышленников, мещан, крестьян — неуклонно шло по пути развития товарно-денежных отношений. О росте сибирской торговли и промыслов свидетельствует усилившийся приток товаров на рынок. По данным Министерства внутренних дел в 50-х годах приток пушнины на Ирбитской и Нижегородской ярмарках ежегодно достигал 7,25 миллиона рублей серебром³. Пушнина поступала главным образом из Якутского, Енисейского и Березовского уездов. В 1831 году в одном Енисейском уезде было добыто пушнины на 300 тысяч рублей серебром⁴. Развивалось и рыбное хозяйство⁵.

С 1797 года в целях поощрения внутренней торговли в Сибири, как и в остальных губерниях России, были упразднены таможенные экспедиции, сняты таможенные барьеры⁶, а с 1800 года введен новый тариф,

¹ Н. Г. Фролов. Материалы для истории северных путешествий. «Магазин земледелия и путешествий». Географический сборник, т. IV, ч. 1, М., 1855.

² «Записки Гидрографического департамента», 1851, ч. IX.

³ Г. В. Колмогоров. О морской торговле Сибири прямо с Западной Европой, СПб., 1857, стр. 13.

⁴ Там же, стр. 12—13.

⁵ Там же, стр. 15. Колмогоров указывает, в частности, что в бассейне Оби добывалось от 1 до 1,6 миллиона пудов рыбы.

⁶ В. К. Андриевич. Сибирь в XIX столетии, ч. 1, СПб., 1889, стр. 115.

открывавший более широкие возможности для развития торговли¹. С начала века значительно усилился процесс сосредоточения торговых операций на крупных ярмарках в Кяхте, Томске и Ирбите. Многие ранее процветавшие местные ярмарки, в том числе в Енисейске, перестали существовать. Но все же торговые обороты местных сибирских ярмарок оставались высокими, а число самих ярмарок по сравнению с предшествовавшим веком в общем даже увеличилось. К середине XIX века в одной Тобольской губернии насчитывалось 165 ярмарок².

Привоз товаров на Ирбитскую ярмарку значительно вырос. В 1804 году было привезено товаров на сумму 3,6 миллиона рублей, а в 1861 году — на 49,3 миллиона рублей. К 60-м годам XIX века на Ирбитскую ярмарку съезжалось до 20 тысяч человек³.

Среди сибирских купцов следует отметить крупного иркутского торговца Лебедева-Ласточкина, организовавшего свою промысловую компанию на Тихом океане, якутских купцов Сыроватских, имевших промыслы на Северном Ледовитом океане, якутского купца Бережного, принимавшего деятельное участие в экспедиции Ф. П. Врангеля, иркутских купцов Мыльниковых, Киселева, Ларионова и других пайщиков Российско-Американской компании.

Сибирские купцы объединялись в своеобразные компании без общего капитала. Эти компании занимались поставкой на кяхтинский рынок определенных товаров: одни торговали сукнами, плисом, мехами (бобер, выдра), иностранными и русскими изделиями, другие — мерлушкой и кошкой, третьи — лисьими лапками, лисицами, выдрами, песцами и другими товарами.

Несмотря на повышение значения и удельного веса в хозяйстве Сибири торговых предприятий, сибирское купечество, подобно купечеству центральной России, не проявляло активности в политической жизни, самостоятельно выступало в очень редких случаях. Инициатива создания новых промышленных предприятий в Сибири также исходила обычно от казны. Для удовлетворения нужд царских войск, расположенных в Сибири, в конце XVIII века в Иркутске была построена суконная фабрика, расширены Нерчинские заводы. С привлечением лишь незначительных купеческих капиталов казна организовала в Сибири и на Камчатке солеварение. О слабости сибирской буржуазии говорит незначительный рост городского населения. Население самого крупного сибирского города — Иркутска в конце XVIII века достигло 10 тысяч человек, а ко времени отмены крепостного права увеличилось только в 1,5 раза⁴. Население второго по величине города Сибири — Тобольска, а также Томска и Тюмени росло еще медленнее. Городские доходы были крайне ничтожны. В торгово-промышленном отношении города Сибири занимали в России последнее место⁵.

При всем этом неизменным оставалось положение коренного населения.

В полной мере сохранялся произвол царских чиновников в отношениях с народностями Сибири — якутами, ненцами, эвенками, эвенами, юкагирами, чукчами, коряками, камчадалами. Попытки сибирской администрации упорядочить управление малыми народами, разделив их на оседлые, кочевые и бродячие, мало что изменили в их положении. В 1822

¹ ПСЗ, № 19327. Тариф 15 марта 1800 г.

² Р. М. Кабо. Города Западной Сибири, 1948, стр. 126.

³ Там же, стр. 119.

⁴ Ф. А. Кудрявцев и Е. П. Силин. Очерки по истории города Иркутска, 1947, стр. 40, 96, 93.

⁵ В. К. Андриевич. Ук. соч., стр. 142.

тому сибирский генерал-губернатор М. М. Сперанский ввел «Устав об управлении инородцев», который закрепил сложившееся к тому времени классовое расслоение аборигенного населения. Из этого документа видно, что в своей колониальной политике царизм попрежнему опирался на зажиточную верхушку сибирских народностей — тойонов, тайшей и зайсанов.

Наиболее сложным было положение на крайнем северо-востоке Сибири.

Еще в последней четверти XVIII века царское правительство пересмотрело свою политику по отношению к чукчам: оно стало склонять зажиточную их верхушку к покорности не вооруженным, а мирным путем. Большое внимание уделялось развитию торговых отношений с чукчами. На реках Малом Анюе и Гижиге ежегодно устраивались ярмарки, обороты которых довольно быстро увеличивались. Чукчи привозили на ярмарки пушнину и продукцию морского зверобойного промысла, русские купцы продавали черкасский табак (по свидетельству Аргентова на Анюйской ярмарке табаку выменивалось до 400 пудов¹), котлы, топоры, напильники, ножи, иглы, кирпичный чай, разноцветный бисер. Развитие торговли способствовало разложению первобытно-общинных отношений у чукчей. Позднее, в 60-х годах XIX века, чукотская верхушка согласилась на русское подданство, т. е. на уплату ясака.

Но в начале XIX века положение на крайнем Северо-Востоке еще оставалось крайне неопределенным и тревожным. Русское правительство попрежнему не имело точных сведений о природе и населении Чукотского полуострова и прилегающих территорий. Во время похода по Чукотке И. Биллингса стало известно о существовании ряда прибрежных островов, но местоположение их не было определено. Попрежнему распространялись слухи о Большой Северной Земле, расположенной якобы к северу от Индигирки, Колымы и Шелагского мыса; многие считали, что она соединяется с американским материком.

Тревога за судьбу Чукотки особенно усилилась в связи с ростом интереса Англии к проблеме Северо-восточного морского прохода. В 1818 году английское адмиралтейство снарядило экспедицию Бьюкенена, поставив перед ним задачу пройти от Шпицбергена через Центральную Арктику к Берингову проливу.

В водах Чукотки и Русской Америки ежегодно плавало много иностранных судов, которые вели контрабандную торговлю и промысел.

Вместе с тем сибирские власти вплотную заинтересовались большой островной группой, которую открыли якутские промышленники и которая позднее была названа Новосибирскими островами. Здесь велся песцовый промысел и добывалось много мамонтовой кости.

В конце XVIII столетия, после смерти купца Ивана Ляхова, исключительное право на промыслы в этом районе получили купцы Сыроватские. Продолжались открытия в районе этих островов. В 1800 году «передовщик» промысловой артели купцов Сыроватских Яков Санников при возвращении с острова Малого Ляховского вторично обнаружил сравнительно небольшой, но довольно высокий остров и назвал его островом Столбовым. В 1805 году тот же Санников открыл еще один остров к востоку от острова Котельного и назвал его Фаддеевским. В 1806 году промышленники Сыроватского во главе с Санниковым обнаружили большой остров к востоку от Фаддеевского — Новую Сибирь. В 1808 году

¹ А. Аргентов. Путевые записки священника-миссионера в приполярной местности, «Записки Русского географического общества», кн. 4, СПб., 1857.

«передовщик» артели купца Протодяконова Бельков обнаружил еще один остров к западу от Котельного, названный впоследствии именем первооткрывателя¹.

Новые географические открытия в Новосибирском архипелаге привлекали внимание промышленников. Но развитию промыслов мешала монополия, полученная в свое время Сыроватскими. В 1808 году к правительству обратился купец Протодяконов с просьбой, чтобы ему с передовщиком Бельковым было дано разрешение вести промыслы на территории Новосибирского архипелага. Государственный канцлер Румянцев, рассмотрев просьбу Протодяконова, запросил подробные сведения об островах из канцелярии иркутского губернатора.

Недостаток сведений об этих островах побудил организовать специальную экспедицию. Возглавил ее находившийся в Тобольске коллежский регистратор М. М. Геденштром.

Экспедиция М. М. Геденштрома на Новосибирские острова в 1808—1812 годах

Из сохранившейся переписки по снаряжению экспедиции М. М. Геденштрома видно, что ему было поручено подготовить две экспедиции — Устьянскую и Нижнеколымскую². В задачу первой экспедиции входили опись и картирование Новосибир-

ских островов и прежде всего острова Котельного, в задачу второй — достижение и описание земли, расположенной якобы к северу от Баранова Камня. Предполагалось, что после окончания работ на Новосибирском архипелаге Геденштром совершит поход к загадочной земле, слухи о существовании которой со времени путешествия сержанта С. Андреева и в особенности экспедиции И. Биллингса — Г. Сарычева не только не прекратились, но и значительно разрослись. В записке, приложенной к смете Нижнеколымской экспедиции, М. М. Геденштром высказывался об этой земле как об определенно существующей. Он писал: «Расстояние до земли против Баранова Камня — почти равное тому, которое принято в расчете в Устьянской экспедиции (500 верст)»³.

Повидимому, после экспедиции И. Биллингса — Г. Сарычева сибирские власти предприняли какие-то новые шаги, чтобы собрать более достоверные сведения о земле, лежащей к северу от Колымо-Чукотского берега. Во всяком случае в начале XIX века между иркутскими и якутскими миссионерами велась специальная переписка о сборе новых сведений по этому вопросу⁴. К сожалению, это дело затерялось в фондах архива Академии наук.

Согласно инструкции М. М. Геденштром должен был начать опись архипелага с острова Новая Сибирь. Ему было поручено нанести на карту берега «вернейшим образом», основываясь на астрономических наблюдениях. Кроме того, Геденштрому предлагалось «описывать... все предметы, относящиеся до естественной истории и, в особенности, те, которые могут составить отрасль народной промышленности»⁵. В экспеди-

¹ Ф. П. Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенное в 1820, 1821, 1822 и 1823 гг., изд. 2, Изд. Главсевморпути, 1948, стр. 87.

² Архив ВГО, разряд 76, оп. 1, д. 1. Смета потребным припасам для назначаемых к Ледовитому морю двух экспедиций Устьянской и Нижнеколымской (1808).

³ Там же, л. 4.

⁴ ААН, ф. Р. IV, оп. 15, № 857. Переписка иркутских и якутских миссионеров о случаях переправы чукчей с мыса Якан на неизвестную землю в Северном море (отсуж Врангеля. — М. Б.) и копии расспросов чукотских старейшин об известных им случаях переправ.

⁵ М. М. Геденштром. Путешествие по Ледовитому морю и островам оною, лежащим от устья Лены к востоку. «Сибирский вестник», ч. 17, 1822, стр. 34.

цию были назначены геодезист П. Пшеницин, землемер Кожевин, офицер Решетников и плотник Обухов.

Геденштром выехал из Иркутска летом 1808 года и в сентябре прибыл в Якутск. Здесь он дополнительно собрал разные сведения об островах и убедился, что эти сведения более чем неудовлетворительны. К марту следующего года Геденштром рассчитывал прибыть на мыс Святой Нос и оттуда забросить продовольствие и снаряжение экспедиции на остров Котельный к Зимовойной реке, в зимовье Ивана Ляхова. «Безуспешность судоходства на Ледовитому морю... — писал Геденштром, — заставила предпочесть путешествие на собаках, как более сообразное с местными обстоятельствами и соединенное с меньшими издержками»¹.

5 февраля 1809 года экспедиция Геденштрома прибыла в Устьянск. Здесь мещанин Бельков сообщил Геденштрому о своем открытии. К экспедиции добровольно присоединился Яков Санников, а сопровождать ее на острова взялся якутский купец Горохов. Снаряжение экспедиции было крайне примитивным; нехватало астрономических инструментов; часть инструментов, прибывших позднее из Петербурга, оказалась испорченной. Геденштром вынужден был вести наблюдения с помощью морского компаса, астролэбии и простого термометра.

Выяснив в Устьянске, что остров Котельный сравнительно хорошо известен промышленникам, Геденштром решил в текущем году сосредоточить основное внимание на описи малоизвестных островов.

В начале марта экспедиция выехала из Устьянска к мысу Святой Нос. Пролив Д. Лаптева пересекли на нартах. По прибытии на Ляховские острова купец Горохов, выполнивший свою задачу, повернул обратно на материк.

Для того чтобы охватить большой район, Геденштром разделил экспедицию на три группы: Кожевину было поручено описать остров Фаддеевский, Санникову — обследовать пролив, отделяющий остров Котельный от острова Фаддеевского, Геденштром, возглавивший третью группу, принял на себя наиболее трудную задачу — описать острова Новая Сибирь.

Задание было выполнено. Отряд Геденштрома осмотрел остров Новая Сибирь и составил зимнюю опись южного берега. Кожевин заснял западный, южный и восточный берега острова Фаддеевского, обошел вокруг остров Большого Ляховского и определил положение острова Малого Ляховского. Санников пересек во многих местах пролив между островами Котельным и Фаддеевским и определил его ширину (от 7 до 30 верст)².

Весной 1809 года экспедиция возвратилась в Устьянск. На острове Новая Сибирь был оставлен Санников, которому поручили вести рекогносцировочный осмотр местности и построить зимовье. Выполнив задание, 13 ноября Санников вернулся в Устьянск, привезя с собой найденные им на острове юкагирские сани и костяной скребок³. Кроме того, Санников обнаружил на острове кости ископаемых животных: быка, лошади, буйвола, овцы. Находка Санниковым и Геденштромом окаменелых деревьев показала, что в древние времена на крайнем Северо-Востоке господствовал более теплый климат⁴.

Вернувшись на материк, экспедиция все лето готовилась к новой поездке. Теперь решено было передвигаться не на собаках, а на оленях

¹ М. М. Геденштром. Ук. соч., стр. 255.

² Там же.

³ Там же, стр. 265.

⁴ История Якутии, т. I. Якутия до присоединения к Русскому государству, Якутск, 1949, стр. 7.

и якутских лошадях. Пока что Геденштром занялся описью устья реки Яны и морского берега вплоть до реки Индигирки; в ходе работ выяснилось, что генеральные карты XVIII века этого района неточны¹. Так, на карте Иркутской губернии 1792 года с большими ошибками изображался берег между Яной и Святым Носом. Повидимому, первоисточником этих ошибок была недостаточно точная опись землемера Хвойнова (которая до настоящего времени не обнаружена). Съемка Геденштрома, несомненно, была более точной. В некоторых отношениях она даже более точна, чем карты, составленные позже экспедицией Анжу.

В 1810 году Геденштром совершил вторичную поездку на Новосибирские острова. В первую очередь было решено завершить обследование острова Новая Сибирь и одновременно заняться поисками «земли», якобы виденной к востоку и северо-востоку от устья Колымы. «Для сего полагал я отправиться,—писал Геденштром,—весною 1810 года из устья Индигирки нартами на Новую Сибирь и продолжать путь берегом сей земли дотоле, пока не обратится оной к северу или северо-западу, в таком случае намерен был, оставя Новую Сибирь, искать предполагаемой против Колымы земли под параллелью 74° широты и выехать на Колыму»².

Объясняя причину своего особого интереса к острову Новая Сибирь, Геденштром указывал: «Новая Сибирь казалась мне перед всеми прочими землями Ледовитого моря достойною уважения, как по открытому уже мною пространству оной и протяжению к востоку, так и потому что подавала случай к заключению, что либо составляет одну землю с Америкой, или что существует непрерывная почти цепь островов, с самого Котельного острова до матерого берега северо-западной Америки»³.

2 марта на семи нартах (помимо этого, 22 нарты перевозили снаряжение и продовольствие) экспедиция отправилась в путь. Продвижение в торосах было трудным и медленным. Нередко дорогу пробивали с помощью пешней. Индигирские проводники, непривычные к езде по торосам, ломали свои нарты по несколько раз в день. Только 13 марта путешественники, наконец, достигли побережья Новой Сибири, недалеко от того места, до которого в 1809 году Геденштром довел опись. Отсюда Санников был послан на север с заданием пересечь остров и, следуя по его северному берегу, повернуть на восток до встречи с экспедицией.

Продолжая опись южного берега, 16 марта Геденштром достиг мыса Каменного (яр высотой 10 сажен), оттуда увидел «на северо-восток

¹ М. М. Геденштром. Ук. соч., стр. 365.

² Там же, стр. 302.

³ Там же, стр. 298—299. О походах сержанта Андреева Геденштром, повидимому, не знал. Основываясь на наблюдениях Сарычева о дрейфе льдов в этом районе и свидетельствах местного населения о приливах на побережье между Яной и Колымой, Геденштром поддерживал версию о существовании большой земли к северу от Колымы.

Вместе с тем Геденштром («Записки о Сибири», ЖМНПр, 1829, кн. I; «Отрывки о Сибири», СПб., 1830) высказывал мысль о возможности совершить плавание высокими широтами от Новосибирского архипелага к берегам Америки, Гренландии и «даже... до Северного полюса». «Отсюда вероятнее (пройти и Северному полюсу — М. Б.), — писал он, — потому что выигрывается больше времени на морское путешествие и оно не столь уже может быть продолжительно, как начатое из другой отдаленнейшей земли». Для путешествия к Северному полюсу Геденштром проектировал построить на реке Лене специальное судно. В качестве опорных баз предлагалось избрать гавани на острове Котельном. В отличие от предыдущих русских проектов достижения Северного полюса (М. Н. Васильева и К. П. Торсона) проект Геденштрома основывался на продолжительных наблюдениях за ледовитостью северо-восточных морей. Геденштром и его спутники считали, что «по северную сторону островов в широте 76° и более представляется открытый Северный океан, никогда не замерзающий» и «от северных берегов (Новосибирского архипелага — М. Б.) не далее двадцати пяти верст простирается лед, а за ним открытое незамерзающее море».

синеву, совершенно подобную видимой иногда над отдаленной землею»¹. Это было первое известие, полученное экспедицией Геденштрома, о гипотетической земле, названной затем «Землей Санникова». Свидетельство Санникова, также наблюдавшего «синеву» и заявившего, что это, несомненно, земля, укрепило Геденштрома в убеждении, что он видел действительно «землю» а не мираж. На следующий день, отпустив Санникова на южный берег для промысла, Геденштром решил достичь «синевы». Однако после суток езды по льду он повернул обратно, записав в дневнике: «Убедились в обмане, мнимая земля превратилась в гряды ледяных гор от 15 и более сажен высоты»².

Однако дальнейшие действия Геденштрома, его неоднократные поездки для поисков «северной земли» свидетельствуют о том, что он не оставил мысли открыть новые острова к северу от Новосибирского архипелага.

Необходимо подчеркнуть, что вопрос о «Земле Санникова» вообще более сложен, чем это обычно представляют³.

Так, например, одна из «Земель Санникова» изображена на рукописной карте Геденштрома к северо-востоку от острова Фаддеевского в виде небольшой группы островов, замеченных Санниковым на расстоянии примерно 100—120 верст, причем местоположение их почти точно совпадает с положением островов Де-Лонга. Не исключена возможность, что Санников, находясь на острове Фаддеевском, при благоприятных условиях погоды действительно увидел с северного берега приподнятые рефракцией острова Де-Лонга. В дневнике Геденштрома при описании похода Санникова весной 1811 года отмечено, что он с северного берега острова Фаддеевского усмотрел «землю с высокими горами» прямо на север. Пройдя около 25 верст по льду, Санников был остановлен полыньей, но продолжал ясно видеть впереди себя (верстах в 20) остров. Нет сомнения, что Санников в данном случае обнаружил гористый остров Беннета.

Местоположение «Земли Санникова» не было определенным: она «кочевала» на картах и обозначалась в разных местах. Уместно вообще говорить о нескольких «Землях Санникова».

Известно, что поиски этой «земли» на протяжении более чем столетия не дали результатов. Однако существует точка зрения, что «Земля Санникова» в прошлом действительно существовала, но сложенная ископаемыми льдами оказалась в дальнейшем разрушенной⁴. В последнее время выдвинута гипотеза, что за «землю» были приняты дрейфующие в Северном Ледовитом океане айсберги и образования типа «ледяных островов»⁵.

Еще до возвращения в Устьянск сам Геденштром, выйдя с острова Новая Сибирь на восток, в направлении к реке Колыме, снова пытался обнаружить «Северную землю». Пройдя по льду около 80 верст и встретив обширную полынь, он вынужден был повернуть на юг. Геденштром высказал предположение, что встреченная им полынья является началом или окраиной «открытого Северного океана» (это было первое известие о Сибирской полынье; позднейшими экспедициями гипотеза открытого полярного океана была отвергнута). На материк экспедиция вышла

¹ М. М. Геденштром. Ук. соч., «Сибирский вестник», ч. 19, 1822, стр. 7.

² Там же, стр. 9.

³ См. критику упрощенных представлений о загадочных землях Арктики в книге А. Ф. Лактионова «Северный полюс», М., 1955, стр. 415—416.

⁴ В. Н. Степанов. О существовании гипотетических земель Санникова и Андреева. Труды 2-го Всесоюзного географического съезда, т. I, 1948, стр. 321—329.

⁵ В. Ф. Бурханов. Происхождение ледяных островов в Арктике, «Вопросы географии», сб. 36, 1954, стр. 7—9, 26—27.

в район реки Колымы, у маяка Лаптева, а затем перебралась в Нижнеколымск.

Весной 1810 года Геденштром приступил к выполнению второй своей задачи — походу на неизвестную землю, расположенную, как он полагал, либо к северу от Баранова Камня, либо к северу от Шелагского мыса. Нижнеколымская экспедиция, подготовка к которой в Среднеколымске велась с 1809 года, началась в апреле 1810 года.

18 апреля на пяти нартах Геденштром вышел к Баранову Камню, а оттуда по припайным льдам отправился на север и северо-восток. За несколько дней ему удалось пройти среди торосов 245 верст и достичь заприпайной полыньи. Загадочная земля не была обнаружена. Тогда путешественник повернул к востоку, желая пройти к мысу Шелагскому и уже оттуда продолжать путь на север. Однако и здесь ему повезло не больше, чем его предшественникам. Путешествие к Шелагскому мысу пришлось оставить из-за неблагоприятных условий передвижения. К тому же, следуя на восток, Геденштром встретил очень тонкий лед, по которому было невозможно идти. 13 мая экспедиция возвратилась к маяку Лаптева, а оттуда в Нижнеколымск. Так закончилась первая попытка пройти по льду к острову Врангеля. Она, как увидим ниже, не осталась незамеченной и обратила на себя внимание центральных правительственных учреждений, в частности Морского министерства.

Остаток весны и лето 1810 года Геденштром и его спутники провели на Колыме. Только 18 сентября экспедиция вышла из Нижнеколымска к Индигирке, произведя по пути опись берега. На Индигирке Геденштром встретился с Пшенициным. Через тундру путешественники прошли в Устьянск, где Геденштрома дожидался Санников.

Вместе с Бельковым Санников провел лето на западном берегу острова Котельного. Там они обнаружили могилу и небольшой крест, обитый свинцовой пластиной. На кресте сохранилась надпись на русском языке. «К сожалению,— пишет П. Пшеницин,— не означено на нем ни года, ни имени»¹. Около креста лежали якутская пальма (копье) и три стрелы. Недалеко от могилы были найдены остатки зимовья, в котором лежало несколько вещей, изготовленных из оленьего рога с помощью топора.

В 1811 году Санников и Решетников вскрыли найденную на острове Котельном могилу: в ней оказались сруб, 17 железных стрел, топор, калып для литья пуль, пила, две уды, огниво, кремь, костяной гребень, истлевшие оленьи и песцовые овчинные лоскутья, остатки юфтовых чирков (род сибирской обуви) и объединенное зверями человеческое тело. Поблизости от могилы валялись медная кастрюля, топор, перерубленные лыжи и нарта, сделанная из тонкого и мелкого леса не для собачьей упряжки, а для пешего путешествия. В некотором расстоянии от реки Царевой были обнаружены ветхое сосновое дерево, судовое дно с кедровыми кокорами и засмоленной конопаткой².

Устьянские и индигирские промышленники подтвердили, что на западном берегу острова Котельного никто из их предков не бывал.

По мнению П. Пшеницина, остров Котельный был заселен задолго до прихода туда русских промышленников. В свою очередь и последние появились там раньше XVIII века, о чем свидетельствовала обнаруженная могила.

На северо-западном побережье острова Котельного Санников открыл высокие каменные горы. Это известие привлекло внимание Геденштрома,

¹ Архив ВГО, разряд 76, оп. 1, д. 2. П. Пшеницин. Описание островов Котельного и Фаддеевского.

² Там же, л. 2.

и он намеревался подробнее их обследовать. Но в конце 1810 года по распоряжению иркутского губернатора Геденштром был отозван в Иркутск. Дальнейшего участия в экспедиции он не принимал, хотя работы велись по его плану¹.

Было решено, что опись Новосибирских островов продолжат оставшиеся сотрудники экспедиции во главе с П. Пшенициным. В состав экспедиции был назначен сотник Татаринов, которому поручили обойти с севера полынью, вытянувшуюся от Новой Сибири по направлению к Колыме (выполнить это задание Татаринову не удалось).

В 1811 году, объехав вокруг острова Новая Сибирь, Пшеницин описал его² и составил карту. Было установлено, что Новая Сибирь — остров, а не «матерая земля», как предполагал Геденштром. Санников и Решетников, следуя на восток от острова Котельного, обнаружили низменный остров, сложенный песками и названный позднее Землей Бунге.

12 ноября 1811 года экспедиция благополучно прибыла в Устьянск.

По своим материалам и записям Санникова, учтя рассказы сотрудников экспедиции и промышленников, Пшеницин составил описание и карту островов Котельного и Фаддеевского³.

Это первое в научной литературе описание Новосибирского архипелага обнаруживает в его авторе человека незаурядных способностей. П. Пшеницин определил координаты островов, дал характеристику рельефа, отметил главнейшие реки, более или менее подробно описал животный мир и геологию островов. На Котельном он отметил наличие мраморов, колчедана, топазов, кварца, горного хрусталя, «которым усыпана целая дресва». По берегам были обнаружены остатки некогда выброшенных китов. Пшеницин отметил, что промышленники находили на островах кости лошадей и рогатого скота, а также рога буйволов. «Довольно признаков,— пишет Пшеницин,— что остров сей (Котельный — М.Б.) в давние годы был обитаем юкагирами, которые имели на нем многие кочевья в середине сего острова».

На Фаддеевском острове, по свидетельству П. Пшеницина, промышленники обнаружили древние юкагирские жилища.

Благодаря трудам экспедиции 1809—1812 годов была создана общая карта Новосибирских островов, ранее изображавшихся крайне схематично, собраны материалы, в общих чертах характеризующие природу архипелага, выполнена опись материкового побережья между устьями Яны и Колымы, определен ряд астрономических пунктов, на островах собраны материалы об ископаемых льдах.

По мнению Ф. П. Врангеля, карта Новосибирского архипелага и морского побережья, составленная Геденштромом, оказалась неточной, что дало повод обвинить начальника экспедиции в невнимательном отношении к порученному делу. Однако с мнением Ф. П. Врангеля согласиться нельзя. Геденштромовская карта побережья в той части, которая опубликована самим Ф. П. Врангелем, много точнее и лучше, чем карты этого района XVIII века (Андреева и Леонтьева). Что касается собственно Новосибирского архипелага, то он в целом вообще появился на карте Геденштрома впервые.

Вместе с тем экспедиция Геденштрома — Пшеницина не только не прояснила, но даже еще больше запутала ряд вопросов, которые

¹ Архив ВГО, разряд 76, оп. 1, д. 9. Письмо П. Пшеницина Геденштрому из Русского Устья от 23 марта 1811 г.

² Там же, д. 10. Краткое описание острова Новая Сибирь, выполненное П. Пшенициным.

³ Там же, д. 2. Описание островов Котельного и Фаддеевского.

МЕРКАТОРСКАЯ КАРТА

тысяча двести

Ständpunkt der sowjetischen Wirtschaft

Continued on next page

Advised that the following persons were arrested on 12/1/23 -

For the purpose of this study, the following hypotheses were formulated:

no Chinese are expected to appear
in the Yenching Hsien, and no Japanese are yet

В Е Р Е Н Н О - А Е Д О В И Т О Е М О Р Е

Wells the only
one of the two left.

1000

Handwritten notes on the left margin of the page, including the word "Vergessen" and other illegible text.

1811 год (копия 1820 г.). Меркаторская карта Новосибирского архипелага и берега Сибири от реки Омолгой до м-ча Шелагского. составленная М. М. Геденштромом

Шелагского, составленная М. М. Геденштромом

На карте следующая надпись: «Меркаторская карта, представляющая ново-открытия на Ледовитом море земли и берега. Сочинена в 1811-м году. Длина от о-ва Ферро. Снята при чертеж (ной) Государственного Адмиралтейского Департамента с карты, присланной из Коллегии Иностранных дел воспитанником 2-го класса Петром Ворониным 1820-м году генерала 5». В нижнем правом углу карты: «На подлинной подписано коллежский регистратор М. Ф. Геленцих». Архив Академии наук СССР, ф. 75, оп. 4, д. 04

привлекали к себе пристальное внимание. Помимо таинственной земли, лежащей якобы к северу от колымско-чукотского берега (вопрос о ней остался открытым), теперь появились столь же гипотетические «Земли Санникова». Явно преувеличены были сведения о природных богатствах Новосибирского архипелага, а данные Пшеницина о геологии этих островов могли показаться слишком сенсационными. Большой интерес вызвало сообщение о находке следов какого-то древнего народа, будто бы населявшего Новосибирские острова с незапамятных времен.

По окончании работ Пшеницина открытия в районе Новосибирских островов продолжались. В 1815 году Максим Ляхов обнаружил здесь еще два небольших острова: Васильевский и Семеновский, лежащие к западу от острова Столбового¹. Можно было предполагать, что в этом районе имеется еще много неоткрытых островов.

Все это побудило Адмиралтейский департамент в начале 20-х годов снарядить и направить в районы Северо-Востока две новые экспедиции. Перед ними ставились задачи, по существу повторяющие в более расширенном масштабе программу работ Геденштрома. Любопытно, что за новыми экспедициями были сохранены названия, ранее присвоенные геденштромовским экспедициям. В целом же обе экспедиции должны были осуществить опись морского берега от реки Лены до Берингова пролива, включая прилегающие к берегу острова, и завершить работу по поискам новых островов.

Одну экспедицию, известную в литературе под названием Янской, возглавил лейтенант П. Ф. Анжу², другую — Колымскую — лейтенант Ф. П. Врангель³. Последний незадолго до того совершил кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка» под командованием В. М. Голловнина.

Янской экспедиции, помимо описи материкового берега на запад и восток от устья реки Яны, было поручено уточнить карты Геденштрома и предпринять поиски земель, виденных Санниковым к северо-западу от северной оконечности острова Котельного и к северо-востоку от острова Фаддеевского.

Экспедиция П. Ф. Анжу 1820—1824 годов

В состав экспедиции входили штурманские помощники И. А. Бережных и П. И. Ильин, натуралист-лекарь и живописец А. Е. Фигурин, матрос и слесарь.

В октябре 1820 года сотрудники экспедиции прибыли в Устьянск. В начале марта 1821 года они прошли на собаках по льду к Быковскому мысу, в середине марта перебрались для описи на остров Столбовой, а оттуда — на остров Котельный, где разделились на две группы. И. А. Бережных приступил к описи южного и восточного берегов острова Котельного, П. Ф. Анжу и А. Е. Фигурин — западного и северного побережий, а затем к описи северных берегов островов Фаддеевского и Новая Сибирь.

¹ См. В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики. М.—Л., 1948, стр. 265.

² П. Ф. Анжу был принят в морской корпус в 1808 году, в 1812 году произведен в гардемарины, в 1820 году — в лейтенанты. До экспедиции служил на кораблях Балтийского флота. После экспедиции занимался описью Каспийского и Аральского морей, участвовал в Наваринском сражении. В 1844 году был произведен в чин контр-адмирала и назначен командиром Кронштадтского порта. Умер в 1869 году.

³ Ф. П. Врангель поступил в морской кадетский корпус в 1810 году, произведен в лейтенанты в 1820 году. Участвовал в ряде кругосветных путешествий. В 1836 году произведен в чин контр-адмирала. Являлся одним из учредителей Русского географического общества. С 1854 года был директором Гидрографического департамента, членом Сибирского комитета. В 1864 году вышел в отставку в чине адмирала. Умер в 1870 году.

Трижды, с различных пунктов Новосибирских островов, Анжу пытался достичь «Земли Санникова». Всякий раз его останавливало открытое море. «Во всех пунктах,— сообщал Анжу,— не только земли, даже признаков оной не было видно»¹. В начале мая Анжу со всеми своими сотрудниками вернулся на материк, где летом выполнил опись материкового берега между устьями Яны и Индигирки. На Индигирке он встретил штурмана Козьмина (из экспедиции Врангеля), который завершил опись, начатую от реки Колымы.

Весной 1822 года экспедиция продолжала свою работу. Разделив ее на две группы, Анжу стал во главе одной из них и, продолжая опись островов, снова пытался дойти до «Земли Санникова». Другая группа во главе с П. И. Ильиным вела опись берега от устья реки Яны на запад.

Достигнув в марте острова Фаддеевского, Анжу прошел от северо-западной оконечности острова по льду на северо-запад, куда его вел «старый олений след»². Но и на этот раз поездка оказалась неудачной. Пройдя от берега всего лишь 16 миль, путешественники встретили тонкий лед. На обратном пути Анжу обнаружил небольшой остров, который назвал островом Фигурина. Потеряв надежду открыть «Землю Санникова», Анжу занялся повторной описью островов и к 5 апреля завершил эту работу.

В связи с окончанием основного задания Анжу предстояло направиться на Колыму для встречи с Врангелем. По пути он решил обследовать ледовые условия западной части Восточно-Сибирского моря. Но, выйдя с острова Новая Сибирь и направляясь на северо-восток, он уже через 60 миль встретил тонкий лед.

Пришлось изменить направление и пойти на юго-восток. Путешествие по льду продолжалось почти две недели. Только 27 апреля Анжу пришел к реке Крестовой, откуда он проследовал в Нижнеколымск, где состоялась встреча с Ф. П. Врангелем. Из Нижнеколымска П. Ф. Анжу вернулся в Устьянск.

Вторая группа, под руководством П. И. Ильина, вышла из Устьянска 27 марта 1822 года, обследовала и описала дельту Лены и ее берега



П. Ф. Анжу (1796—1869)

¹ Ф. П. Литке. Об экспедициях к северным берегам Сибири. «Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом», ч. 6, 1824, стр. 111.

² Там же, стр. 112. П. Ф. Анжу сам отметил, что олени могли ходить с Ново-сибирских островов к северу не к «земле» а в поисках «россола», открытой воды.

до селения Булун, а также морской берег до реки Оленек. Во время описных работ Ильин нашел развалины шалауровской постройки, а в устье реки Оленек — остатки зимовья Прончищева.

На следующий год Анжу предполагал продолжить обследование моря к северу от Новосибирских островов. Его личный опыт и опыт предшествовавших экспедиций убедительно показал, что этот район нельзя обследовать путем санных поездок. Поэтому Анжу собирался использовать шлюпку. Но проект плавания на шлюпке не был одобрен Адмиралтейским департаментом. Анжу получил распоряжение произвести опись малоизвестного острова Бельковского и прилегающего к нему района. 23 февраля Анжу и Фигурин на нартах отправились в путь, но сразу выйти к острову Бельковскому им не удалось: в 20 милях от Усть-Янска они были остановлены тонким льдом (в широте $74^{\circ}25'$). Свернув на юго-запад, к островам Васильевскому и Семеновскому, они описали эти острова, а затем беспрепятственно прошли к острову Бельковскому, миновав полынью. Анжу выполнил опись и этого острова, привязав ее к описи острова Котельного. 23 марта отряд вернулся в Усть-Янск, откуда летом того же года была осуществлена съемка ближайшего берега.

В январе 1824 года Анжу прибыл в Якутск, где встретился с Врангелем. Отсюда он направился в Петербург, куда прибыл 15 августа 1824 года.

В итоге работ Янской экспедиции была составлена первая, наиболее точная карта Новосибирского архипелага и сибирского берега от реки Оленек до устья реки Индигирки. Вместе с тем экспедиция обследовала в ледовом отношении восточную часть моря Лаптевых и западную часть Восточно-Сибирского моря. «Многочисленные поездки по морскому льду, — писал В. Ю. Визе о результатах экспедиции Анжу, — позволили выяснить область распространения неподвижного сибирского припая»¹

Походы Анжу по Новосибирскому архипелагу позволили также составить правильное представление о промысловых богатствах этого района.

Большая часть материалов экспедиции, в том числе дневник Анжу, сгорела вскоре после окончания ее работ, в 1829 году. По возвращении экспедиции в Петербург были опубликованы лишь природоведческие наблюдения медика А. Е. Фигурина². Военно-морской историк А. П. Соколов на основании журналов экспедиции, хранящихся в Гидрографическом управлении, составил описание экспедиции и результатов ее деятельности, которое было напечатано только в 1849 году³.

**Экспедиция
Ф. П. Врангеля —
Ф. Ф. Матюшкина
1821—1824 годов**

Колымская экспедиция, кроме начальника ее Ф. П. Врангеля, имела в своем составе мичмана Федора Матюшкина⁴, штурмана Козьмина, доктора медицины Кибера, слесаря Иванникова и матроса

¹ В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, стр. 267.

² Извлечение из записок медико-хирурга Фигурина, веденных во время описи берегов Северо-восточной экспедиции. «Записки, издаваемые Государственным Адмиралтейским департаментом», ч. 5, 1823; Замечания медико-хирурга Фигурина о разных предметах естественной истории и физики, учиненные в Усть-Янске и окрестностях оного в 1822 г., «Сибирский вестник», ч. 4, 1823.

³ [А. Л. Соколов]. Опись берегов Ледовитого моря между рек Оленека и Индигирки и Северных островов лейтенанта Анжу, 1821, 22 и 23 гг. «Записки Гидрографического департамента», ч. 7, 1849.

⁴ Ф. Ф. Матюшкин окончил Царскосельский лицей в 1817 году, вместе с Ф. П. Врангелем принимал участие в кругосветном путешествии под командованием В. М. Головнина. После экспедиции на Северо-Восток вторично участвовал в кругосветном путешествии. С 1849 года в чине контр-адмирала служил в Балтийском флоте. Позднее был членом Ученого совета Морского министерства. Умер в 1862 году.

Нехорошкова¹. Большую помощь экспедиции оказал присоединившийся к ней колымский купец Ф. В. Бережной².

В задачу экспедиции входила опись берега к востоку от Шелагского мыса и группы Медвежьих островов, а также поиски земли к северу от Чукотки, о существовании которой издавна сообщали местные жители.

Инструкцию для экспедиции Врангеля составлял вице-адмирал Г. А. Сарычев.

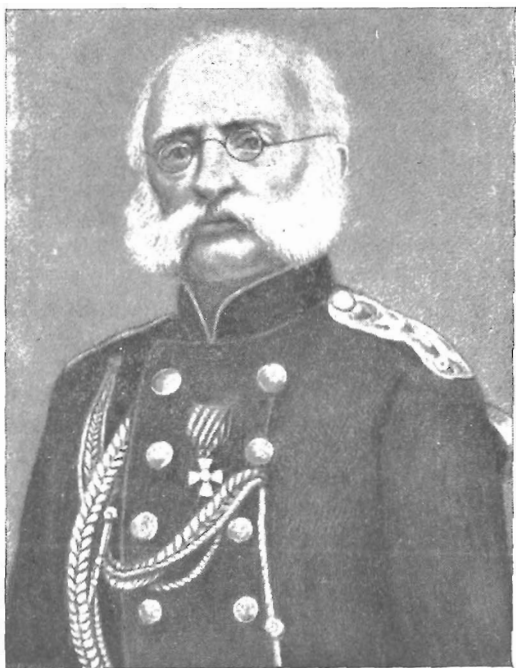
В начале ноября 1820 года экспедиция прибыла в Нижнеколымск. Вся зима до февраля ушла на подготовку к санным походам.

С 19 февраля по 15 марта 1821 года Врангель и Козьмин выполняли съемку берега от реки Колымы до мыса Шелагского и восточнее его, до мыса, названного Врангелем именем Козьмина. Двигались в жесто-

кие 30-градусные морозы на расстоянии от 100 до 500 метров от берега, по береговому припаю. Из-за холода при работе с секстансами к инструментам примерзала кожа пальцев и на них появлялись незаживающие раны. Все же наблюдения велись даже ночью при свете ручного фонаря. Особенно тяжелым оказался участок около мыса Шелагского. «Путь около него,— писал Врангель,— превзошел трудностями и опасностью все доселе нами испытанное. Часто принуждены были мы карабкаться на крутые, в 90 футов вышиной, ледяные горы и с такой вышины спускаться по крутизне, находясь каждую минуту в опасности переломать сани, задавить собак, или низвергнуться вместе с ними в ледяную пропасть. Иногда должны мы были пробираться по большим пространствам, проваливаясь по пояс в рыхлый наносный снег; иногда встречали мы между торосами непокрытые снегом места, усеянные острыми кристаллами морской соли, отдиравшими лед с полозьев нарт и до того затруднявшими езду, что мы должны были сами запрягаться и вместе с собаками, с величайшими усилиями, тянуть сани, чтобы не остаться на дороге»³.

На обратном пути был заснят остров Айон (Сободей)⁴; в марте вернулись в Нижнеколымск, преодолев в общей сложности около 1200 километров изнурительного пути.

26 марта 1821 года после десятидневного отдыха Врангель отправился на нартах во второе путешествие по льду, на этот раз для поисков земли, лежащей к северу от Баранова Камня. В этом походе Врангеля



Ф. П. Врангель (1796—1870)

¹ Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр. 97.

² Б. А. Вальская. Путевой журнал колымского купца Бережного. Известия ВГО, т. 80, 1948, вып. 3, стр. 277—279.

³ Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр. 170.

⁴ Этот остров впервые нанес на карту Н. Шалауров, который назвал его островом Заведей. Ф. П. Врангель переделал название острова в Сободей.

сопровождали Матюшкин, Решетников (участник экспедиции Геденштрома), матрос Нехорошков, три казака, крестьянин и два юкагира с реки Большой Анюй, а также купец Ф. В. Бережной, предоставивший экспедиции часть снаряжения и собачьи упряжки¹. На лед вышли от мыса Малый Баранов Камень. Днем, из-за ярких лучей солнца, отражаемых снежной поверхностью, стали мучительно болеть глаза. Тогда было решено поход продолжать ночами, которые были достаточно светлы. На пути Врангель создавал на льду промежуточные базы и сразу же отпускал освобождающиеся нарты обратно..

29 марта экспедиция подошла к самому восточному острову группы Медвежьих островов, где найдены были два полоза старинных нарт; в утесах были обнаружены признаки медных и железных руд и множество птичьих гнезд. Ввиду того что на острове имелись «четыре величайшие каменные столбы», Врангель назвал его Четырехстолбовым.

1 апреля снова двинулись в путь на северо-восток, а затем повернули на север. 3-го числа стали встречаться полыньи, а на следующий день путешественники, достигнув $71^{\circ}43'$ с. ш. (в 215 верстах от Малого Баранова Камня), оказались перед льдом, рассеченным во всех направлениях трещинами и разводьями. Толщина льда была здесь равна 2 вершкам (около 9 сантиметров), а глубина моря—всего 13 сажням (27,5 метра)². В довершение ко всему часто попадались участки, сплошь залитые рас-солом, выступавшим по трещинам. Переправлялись через трещины с помощью досок.

Врангель записал в своем дневнике: «Бесчисленные по всем направлениям разбегающиеся во льду щели, выступавшая из них мутная вода, мокрый снег, смешанный с земляными и песчаными частицами, описанные выше ледяные кочки и текущие с них ручейки — все уподобляло разрушенную поверхность моря необозримому болоту... Каждый несколько сильный шквал мог совершенно раздробить или разогнать поддерживавшие нас глыбы и превратить место, где мы стояли, в открытое море»³.

После безуспешных попыток найти благоприятный путь было решено повернуть обратно. Во время обратного похода была выполнена опись Медвежьих островов. На Четырехстолбовом острове были найдены ветхие лыжи, лук и нартенные полозья, а на соседнем острове — две ветхие юрты «на манер якутских» и «ветошное» весло. Находки, свидетельствующие о старинных поселениях и промысловой деятельности человека, встречались довольно часто. 24 апреля Врангель прибыл на материк, а 28 числа — в Нижнеколымск — основную базу экспедиции.

Еще весной Врангель направил Ф. В. Бережного к устью реки Баранихи, где тот должен был выстроить избушку и амбар при ней. Это была новая база, откуда начальник экспедиции предполагал продолжить поиски таинственной земли и опись побережья. Бережной перешел к реке Баранихе на лошадях и между 4 и 6 июля закончил строительные работы. Летом он совершил поход в Чаунскую губу⁴. Тем временем Врангель занимался астрономическими наблюдениями в устье реки Колымы, штурман Козьмин произвел съемку морского берега от устья реки Малой Чукочьей до реки Индигирки, а мичман Матюшкин совершил рекогносцировочные поездки по рекам Большой и Малый Анюй.

С 10 марта по 5 мая 1822 года состоялся третий поход по льду на север, снова для открытия земли. Экспедиции удалось достичь $72^{\circ}02'$ с. ш. на меридиане $164^{\circ}11'$ в. д. (в 262 километрах прямо на север от мыса

¹ Ф. В. Бережной выехал в поход 22 марта (Архив ВГО, разряд 76, оп. 1, д. 3).

² Архив ВГО, разряд 76, оп. 1, д. 3.

³ Ф. П. Врангель, Ук. соч., стр. 196.

⁴ Архив ВГО, разряд 76, оп. 1, д. 3.

Большой Баранов). «Трудность сегодняшнего путешествия,— записал Врангель 24 марта 1822 года,— превосходила все доселе нами испытанные. С помощью пешней пробивались мы через гряду плотных торосов неимоверной вышины. Лед их был чрезвычайно тверд. Местами был он смешан с голубоватой глиной и крупным песком. Почти на каждом шагу ломались нарты и рвалась упряжь. Несмотря на все предосторожности, сани скользили с гладких хребтов торосов и падали в промежутки, подобные оврагам. Вытаскивать оттуда нарты, держась на узкой и скользкой полосе льдин, стоило несказанных трудов»¹.

По возвращении летом 1822 года экспедиция обследовала берег, простирающийся на восток от реки Колымы до реки Чаун, и определила географическое положение ряда пунктов. Во время похода Матюшкина и Бережного от Большого Баранова Камня к Чауну и вверх по этой реке, продолжавшегося с 31 июля по 21 августа, их сопровождал переводчик с чукотского языка анюйский юкагир Мардавский. Опись Чаунской губы Ф. Матюшкин произвел с помощью секстана. По свидетельству Бережного Матюшкин исследовал прибрежные острова и собрал «разные прозрачные и разноцветные камешки». Следуя вверх по Чауну, путешественники произвели описание чукотских поселений. В результате этого похода была подробно обследована на всем своем протяжении одна из больших рек Северо-Востока и ее притоки. Через Анюйский хребет экспедиция возвратилась в Нижнеколымск. В том же году штурман Козьмин повторил опись острова Крестовского.

Весной 1823 года Врангель в четвертый раз предпринял поиски неизвестной земли, попутно ведя опись берега к востоку от Шелагского мыса. От острова Шалаурова он пытался пройти морем как можно севернее, но дошел только до 70°51' (в 150 километрах от берега). Дальше путь преградила полынья. Вернувшись на материковое побережье, Врангель пошел с описью на восток; 10 апреля он достиг мыса Рир-Карпий (ныне мыс Шмидта), 16 апреля — Колючинской губы. По пути, расспрашивая чукчей, Врангель услышал много рассказов, подтверждавших, что действительно в ясную погоду к северу от мыса Якан виден гористый остров.

Обобщая все сведения об этой земле, Врангель, так же как в свое время Г. Сарычев, подтвердил существование острова. Предполагаемое местоположение его было нанесено на карту со следующей надписью: «Горы видятся с мыса Якана в летнее время». Впоследствии остров был открыт на этом месте и получил название острова Врангеля².

10 мая 1823 года Врангель вернулся в Нижнеколымск, а в августе 1824 года — в Петербург.

Экспедиция Врангеля внесла существенный вклад в исследование Северо-Востока. Она положила на карту сибирский берег от устья реки Индигирки до Колючинской губы, причем от мыса Шелагского до Колючинской губы съемка была сделана впервые. Заново были нанесены на карту острова Медвежьи. Благодаря более совершенным методам астрономических определений карты посещенных Врангелем и его спутниками мест выполнены с большой точностью и намного лучше карт Плениснера, Сарычева и Геденштрёма. Вместе с тем в результате работ экспедиций 1821—1824 годов было составлено географическое, климатологическое и этнографическое описание этой отдаленной окраины России. Итоги экспедиции были обобщены в книге «Путешествие по северным

¹ Ф. П. Врангель. Ук. соч., стр., 246.

² Ф. П. Матюшкин собрал достоверные сведения о существовании острова несколько раньше Ф. П. Врангеля, во время своего путешествия по Колымской тундре (См. заметки Матюшкина на стр. 380 книги Ф. П. Врангеля «Путешествие по северным берегам Сибири...», М.—Л., 1948).

берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенное в 1820, 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. экспедицией под начальством флота лейтенанта Ф. П. Врангеля». Книга вышла в свет первым изданием в 1841 году. К книге приложены карты и зарисовки¹.

Экспедиция

**А. Ф. Миддендорфа
на север и восток Сибири
в 1842—1845 годах**

Крупный вклад в изучение Севера в этот же период внесли экспедиции видных ученых Академии наук.

Акад. С. И. Вавилов, характеризую работу Академии наук в первой половине XIX века, с полным основанием отме-

тил, что в этот период «географические, исторические, естественно-научные работы Академии впервые раскрыли стране ее собственный подлинный облик»².

Особое место в исследовательских работах этого времени занимали экспедиции по изучению природы и населения Азии, снаряженные в 40-х годах XIX века Академией наук, Горным ведомством, Ботаническим садом и Московским обществом испытателей природы.

Академия наук отправила: в 1839—1842 годы — естественно-исторические экспедиции в Оренбургский край, Бухару и Самарканд, в 1842 году — ботаническую экспедицию в Хиву (в составе военной миссии под начальством Г. И. Данилевского), в 1848—1849 годы — этнографо-лингвистическую экспедицию на север Сибири, в 1851—1857 годы — экспедицию геолога К. Дитмара на Камчатку, в 1853—1857 годы — естественно-историческую экспедицию на Охотское побережье и в Амурский край, в 1858—1859 годы — экспедицию в Хиву и Бухару с участием ориенталиста и астронома и ряд других.

На севере Сибири экспедиции Академии наук занимались преимущественно естественно-географическими, этнографическими и филологическими исследованиями.

Среди этих экспедиций своими научными результатами выделяется академическая экспедиция под руководством А. Ф. Миддендорфа, изучавшая безлюдный и пустынный Таймырский полуостров, а также Приамурский край.

«Принимая в соображение,— писал А. Ф. Миддендорф,— что растительное и животное царства далекого севера были довольно известны только по морским берегам, как наиболее доступным для исследования, а они не могли давать правильного масштаба для познания органической жизни на глубоком севере вообще,— на этом преимущественно основании, императорская Академия наук, в 1842 году, определила отправить экспедицию в тот еще вовсе неизвестный край Сибири, который, ближайшим концом своим прилегая с востока к Енисею, простирается на

¹ В 1948 году этот труд выпущен вторым изданием. В приложениях опубликован доклад Ф. П. Врангеля «О средствах достижения полюса», прочитанный на собрании Русского Географического общества в 1847 году, а также ранее неизвестные письма Ф. Ф. Матюшкина и выдержки из его путевого журнала. Сличение рукописи Матюшкина позволило установить, что книга «Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю...», является результатом коллективного труда Ф. П. Врангеля и Ф. Ф. Матюшкина.

Интерес Ф. П. Врангеля и других русских ученых к проблеме достижения Северного полюса естественен и вполне закономерен, если учесть, что в первую половину XIX века не прекращались попытки ряда иностранных путешественников тем или иным путем достичь этой точки. С 40-х годов XIX века в Западной Европе и Америке экспедиции, имеющие задачей достичь Северного полюса и проникнуть в Арктический бассейн, снаряжались одна за другой. Однако только немногие из них носили научно-исследовательский характер.

² С. И. Вавилов. Академия наук в развитии отечественной науки. «Вопросы истории отечественной науки», М.—Л., 1949, стр. 46.

север наидальее и как непрерывное продолжение цельного материка, обещал относительно благоприятнейшие условия для органической жизни на глубоком севере»¹.

Своим путешествием по Сибири А. Ф. Миддендорф осуществил проект изучения крайних северных пределов Российской империи, выдвинутый академиком Бэрм еще в 1839 году².

По инструкции, составленной специальной комиссией академиков, Миддендорфу предписывалось вначале заняться изучением Таймырского полуострова, затем побывать в Якутске для работы в так называемом «колодце Шергина»³ и далее, при благоприятных условиях, проехать в малоизвестный Приамурский край и на русско-китайскую границу⁴. Научные задания экспедиции в Приамурье прямо отвечали насущным государственным потребностям, возникшим в связи с русским продвижением в бассейн Амура. Развернувшаяся здесь колонизация практически «ничейной» земли настоятельно требовала изучения края, прежде всего в естественно-историческом и этнографическом отношении.

14 ноября 1842 года экспедиция в составе ее начальника, лесовода Брандта и служителя Фурмана (в экспедиции исполнял роль препарата) выехала из Петербурга. В Омске к ней присоединился военный топограф Ваганов. Отсюда Миддендорф заехал на Барнаульский завод, где для него был изготовлен бур для «колодца Шергина». В конце января 1843 года экспедиция прибыла в Красноярск, откуда проследовала на север до реки Енисея. От Енисейска ехали по льду реки на лошадях, а дальше — на собаках.

25 февраля прибыли в Туруханск, где пробыли почти четыре недели. Здесь Миддендорф, пользуясь земляным буром, проводил наблюдения над температурой мерзлых пород. 23 марта экспедиция выехала на нартах из Туруханска в селение Дудино (Дудинка). Отсюда Миддендорф в сопровождении группы эвенков и долган направился на север. Его маршрут проходил вверх по речке Дудинке, затем по северной части озера Пясино к селу Введенскому, от которого еще дальше на север Миддендорфа вел толмач, 70-летний старик Тит Лаптуков.

Ненцы, живущие по реке Дудыпте, заготовили для экспедиции несколько смен оленей, на которых Миддендорф довольно быстро пересек тундру и достиг села Коренное-Филипповское, расположенного на реке Боганиде. Это село стало главной базой экспедиции. Отсюда Миддендорф предпринял поездку по рекам Хете и Хатанге, побывал в селе Качаьем, где, кстати, увидел хорошо сохранившийся якорь судна Х. Лаптева.

Вернувшись в село Филипповское, Миддендорф разделил экспедицию на две партии. Одна в составе лесовода Брандта, препаратора Фурмана

¹ А. Миддендорф. Путешествие на север и восток Сибири, ч. 1. Север и восток Сибири в естественно-историческом отношении, СПб., 1860, стр. 11—12.

² Проектируемая К. М. Бэрм в 30-е годы экспедиция на Таймырский полуостров не состоялась из-за отсутствия средств.

³ Проходка в мерзлых породах на окраине Якутска шахтного колодца глубиной в 116,4 метра, осуществленная любознательным и предприимчивым служащим Российско-Американской компании устюжанином Федором Шергиным, была крупнейшим событием в развитии мерзлотоведения (см. П. Ф. Швецов. Вводные главы к основам геокриологии, М., 1955, стр. 43—45). Проходка продолжалась девять лет, начиная с 1828 года. Шергин лично занимался геотермическими наблюдениями и переписывался с Петербургской Академией наук, в частности, с академиком К. М. Бэрм. В 1829 году температуры мерзлых пород в шергинской шахте измерял проф. Эрман. Сообщение о температуре и литологическом составе мерзлых пород, вскрытых этой шахтой, публиковалось в петербургской газете «Северная пчела» (1832, № 19). Подобной шахты нигде в мире не было.

⁴ В. Ф. Гнучева. Материалы для истории экспедиций Академии наук в XVIII—XIX веках. Хронологические обзоры и описание архивных материалов, М.—Л., 1940.

и казака Виктора Томилова была оставлена в селе Филипповском. Другая, во главе с начальником, в составе топографа Ваганова, Егора Давурского, толмача Тита Лаптукова и казака Василия Седельникова, которого Миддендорф характеризовал как «мастера на все», взяв с собою необходимые инструменты, одежду и на все лето продовольствие, 7 мая, выехала на север, в район Таймырского озера.

9 мая Миддендорф и его спутники прибыли в верховье реки Новой, а спустя некоторое время остановились в становище Сяттага Мылла. Отсюда путешественники совершили ряд поездок по реке Верхней Таймыре и к озеру Фельхудда (Вайкура), а в июле занялись перевозкой снаряжения к Таймырскому озеру. Попутно велись исследования флоры и фауны Таймыра. Когда продовольствие было доставлено,

встал вопрос о дальнейшем маршруте. Сопровождавшие Миддендорфа ненцы много потрудились для успеха экспедиции. Но дальше, к северу от Таймырского озера, они отказались идти, так как в тех краях никто из них раньше не бывал. Несмотря на это, Миддендорф решил все же добраться до берега Ледовитого океана, спустившись в лодке по реке Нижней Таймыре. 12 августа после изнурительного путешествия лодка Миддендорфа вышла в Таймырскую губу (на широте $75^{\circ}36'$). Это была самая крайняя точка путешествия на север. Отсюда путешественники повернули в обратный путь. Не раз они подвергались серьезным опасностям. На Таймырском озере лодка едва спаслась от ледового плена. Несколько раз приходилось переносить жестокие бури. И, наконец, сильно разбитая лодка, единственное средство передвижения, затонула на озере. Перед путешественниками появились весьма мрачные перспективы.

Только 4 сентября, во время пешего похода по берегу Верхней Таймыры, встретилась группа ненцев. Отослав с ними Ваганова и двух казаков, Миддендорф, чувствуя себя крайне слабым, один остался у имущества отряда. 15 дней он пролежал больной и полуголодный. Его нашли присланные Вагановым ненцы, с которыми он и добрался до базы экспедиции в село Филипповское.

Отдохнув и приведя в порядок материалы и коллекции, экспедиция в полном составе отправилась в Красноярск, куда прибыла 14 января 1844 года.

«Другим назначением моего путешествия..., — пишет Миддендорф, — на меня возлагалось производство точных наблюдений над температурой земли в Шергинской шахте, в Якутске»¹. 18 февраля он прибыл в Якутск и в течение 7 недель производил наблюдения в колодезе Шергина.



А. Ф. Миддендорф (1815—1894)

¹ А. Миддендорф. Ук. соч., стр. 22.

«Научные исследования мерзлой подпочвы, выполненные А. Ф. Миддендорфом по поручению Российской Академии наук,—отмечает П. Ф. Швецов,—окончательно закрепили первенство русских ученых в открытии и познании криолитозоны, как природного геофизического явления. Результаты геокриологических исследований Миддендорфа, опубликованные в 1846—1849 гг., наконец-то убедили ученых Западной Европы в существовании многолетне-мерзлой подпочвы, заставили их признать, что они получили правильное понятие о распределении и мощности мерзлой зоны литосферы»¹.

Академия наук торопила Миддендорфа с поездкой на Охотское побережье. Она интересовалась сведениями об Амурском крае и требовала закончить все работы еще летом 1844 года.

В состав экспедиции попрежнему входили Брандт, Ваганов, Фурман и, кроме того, два казака и два якута. В Якутске к путешественникам присоединился Решетников»².

В апреле 1844 года Миддендорф и его спутники выехали к месту работ. Следуя на восток, они перевалили через Становой хребет; 9 июня прибыли в Удский острог, а затем морем достигли Тугурского залива. Путешественники посетили Шантарские острова и обследовали их. Отсюда Брандт с казаками и якутами отправился обратно в Якутск, а Миддендорф и Ваганов пошли дальше вдоль западного берега Тугурского залива. Не дойдя до устья Амура, они перебрались на реку Тугур, затем на реку Немилен, далее на лошадях перевалили через Бурейнский хребет и вышли к верховьям реки Бурей (приток Амура). 15 декабря после труднейшего 8-месячного путешествия Миддендорф и Ваганов в сопровождении тунгусов пришли на реку Зею (приток Амура). 14 января 1845 года они достигли места слияния рек Шилки и Аргуни, т. е. начала Амура. Отсюда они проследовали на Кяхту, Нерчинск и далее в Иркутск, где собрались все участники экспедиции. В Петербург Миддендорф прибыл 5 марта 1845 года.

Результаты своей экспедиции Миддендорф изложил в большом печатном труде «Путешествие на север и восток Сибири», изданном в 1860—1878 годах в двух частях.

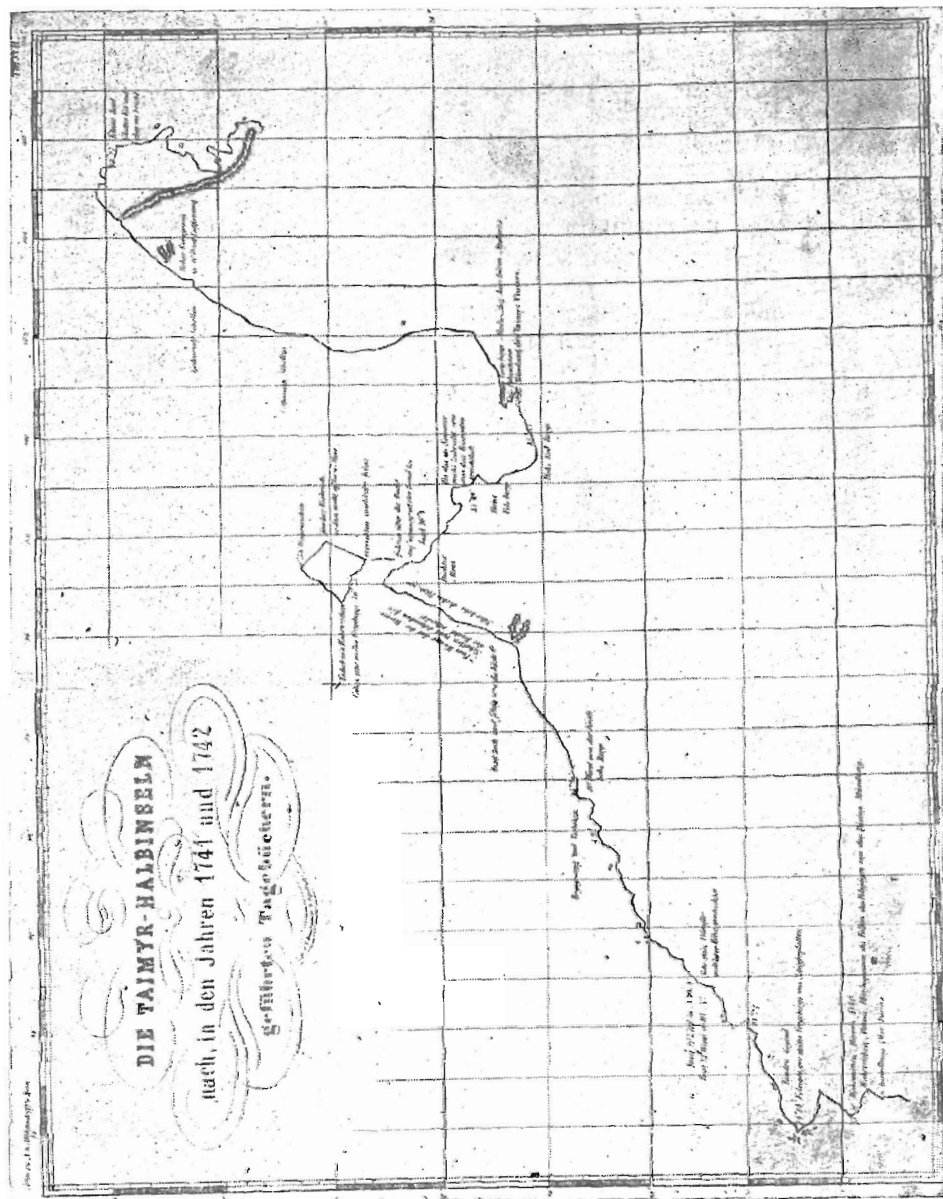
Путешествие Миддендорфа по северу и востоку Сибири имело крупное научное значение. Впервые были описаны природа внутренних районов Таймырского полуострова, своеобразный растительный и животный мир этих мест. Миддендорф дал гидрографическую характеристику рекам и озерам Таймыра, описал орографию Сибири, геологию бассейнов рек Енисея и Лены, их водоразделов и бассейна Амура, отметил выходы многих полезных ископаемых. Значительное место в сочинении Миддендорфа уделено климату Сибири. Интересны его соображения об условиях хлебопашества в Якутском крае.

Во время путешествия Миддендорф вел этнографические наблюдения, собирал подробные данные о жизни и культуре местных народов, не потерявшие своего значения по сей день. По пути велись также метеорологические и геотермические наблюдения.

Миддендорф внес значительный вклад в картографию Сибири. Ему принадлежит атлас карт посещенных мест (18 листов), хотя, как он сам отмечает, составление новых карт не входило в задачу экспедиции. Атлас включает карту Туруханского края, три карты Таймырского края с обозначением пути экспедиции до Таймырского залива включительно, карту рек Таймырского полуострова, карту притоков Амура и др. На отдельном листе изображена карта Таймырского полуострова по журналам

¹ П. Ф. Швецов. Ук. соч., стр. 46.

² Племянник Решетникова, участника экспедиций Геденштрома и Врангеля.



1859 год. Карта Таймырского полуострова, составленная А. Ф. Миддендорфом по журналам Х. Лаптева и С. Челюскина 1741—1742 гг. Из „Atlas zu A. V. Middendorffs Reise“. St.-P., 1859

1741—1742 годов. Топографические съемки А. Миддендорфа в районе русско-китайской границы легли в основу точного определения государственной границы между Россией и Китаем по Амуру и его притокам.

Нельзя не отметить, что все эти исследования, охватившие самые отдаленные места, трудно доступные и глухие северные и дальневосточные окраины России, были проведены в чрезвычайно сжатые сроки и при крайней малочисленности экспедиции и затрате предельно малых средств дали обширные научные материалы.

Эта экспедиция явилась достойным завершением исследовательских работ, проведенных на протяжении первой половины XIX века. Она доказала наличие крупнейших природных богатств на Севере — не только пушных, но и ископаемых, а кое в чем наметила и пути освоения этих богатств.

Феодальная Россия не смогла и в малой степени решить сложные проблемы развития производительных сил Севера, от которых в основном зависел дальнейший прогресс арктического мореплавания. Для дальнейших шагов в этой области требовались новые средства и новый подход к освоению природных богатств. Это новое и принесла вторая половина XIX века, когда Россия решительно пошла вперед по капиталистическому пути.





ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В XVIII — первой половине XIX века проблема арктического мореплавания, изучения Севера и русской Арктики занимала немаловажное место в жизни и делах русского государства. Внимание, уделявшееся этим проблемам, определялось прежде всего усилившимся значением северных и восточно-сибирских промыслов и торговли, ростом экономических связей между отдельными частями русского государства. На Севере, где приходилось преодолевать значительные расстояния, с развитием промыслов и торговли транспорт стал играть исключительную, если не сказать решающую роль. Без организации более или менее сносных транспортных связей не приходилось и думать о развитии хозяйства Сибири и Дальнего Востока. Важным звеном транспортной системы на Севере являлись морские пути, которые по мере освоения новых территорий, расположенных на огромном пространстве от Поморья до Охотского моря, постепенно сливались в единую морскую магистраль.

Тем не менее в рассматриваемый период лишь отдельные участки морского пути стали объектами эксплуатации, да и то на непродолжительное время. Такими были участки от Северной Двины до реки Оби (Мангазейский морской ход) и от устья реки Лены до Колымы (восточно-сибирское полярное судоходство). Феодално-крепостническое государство оказалось не в состоянии наладить сквозные плавания по всей трассе Северо-восточного морского прохода, хотя русские арктические экспедиции периода феодализма предприняли вопрос о возможности таких плаваний.

В указанный период Сибирь, вдоль берегов которой протекает Северо-восточный проход, превратилась в арену первоначального накопления капитала. Но в процессе ее торгового, промыслового и земледельческого освоения самое активное участие принимали трудовые массы, простой народ. Участие широких народных масс в освоении Сибири, несмотря на реакционную политику царизма, придало этому процессу особые формы, сблизило русский народ с сибирскими племенами и народностями, сообщило самому освоению трудовой характер, обеспечило стремительность, массовость в продвижении на север и восток. Именно поэтому всего лишь за несколько десятилетий были проторены морские,

речные и сухопутные пути в самые отдаленные районы Сибири и Дальнего Востока.

Вместе с тем русскими моряками и учеными была проделана поистине грандиозная работа по исследованию и картографированию островов и побережья Северного Ледовитого океана.

Работы эти велись особенно интенсивно на крайних участках Северо-восточного морского прохода — в районе Новой Земли, в юго-западной части Карского моря, на крайнем Северо-Востоке.

К исходу первой половины XIX века перестала быть белым пятном на картах Новая Земля. Вдоль западного и части восточного берега невоземельских островов были осуществлены промеры глубин, сами генеральные карты Новой Земли и пролива Маточкин Шар основывались на точных астрономических наблюдениях.

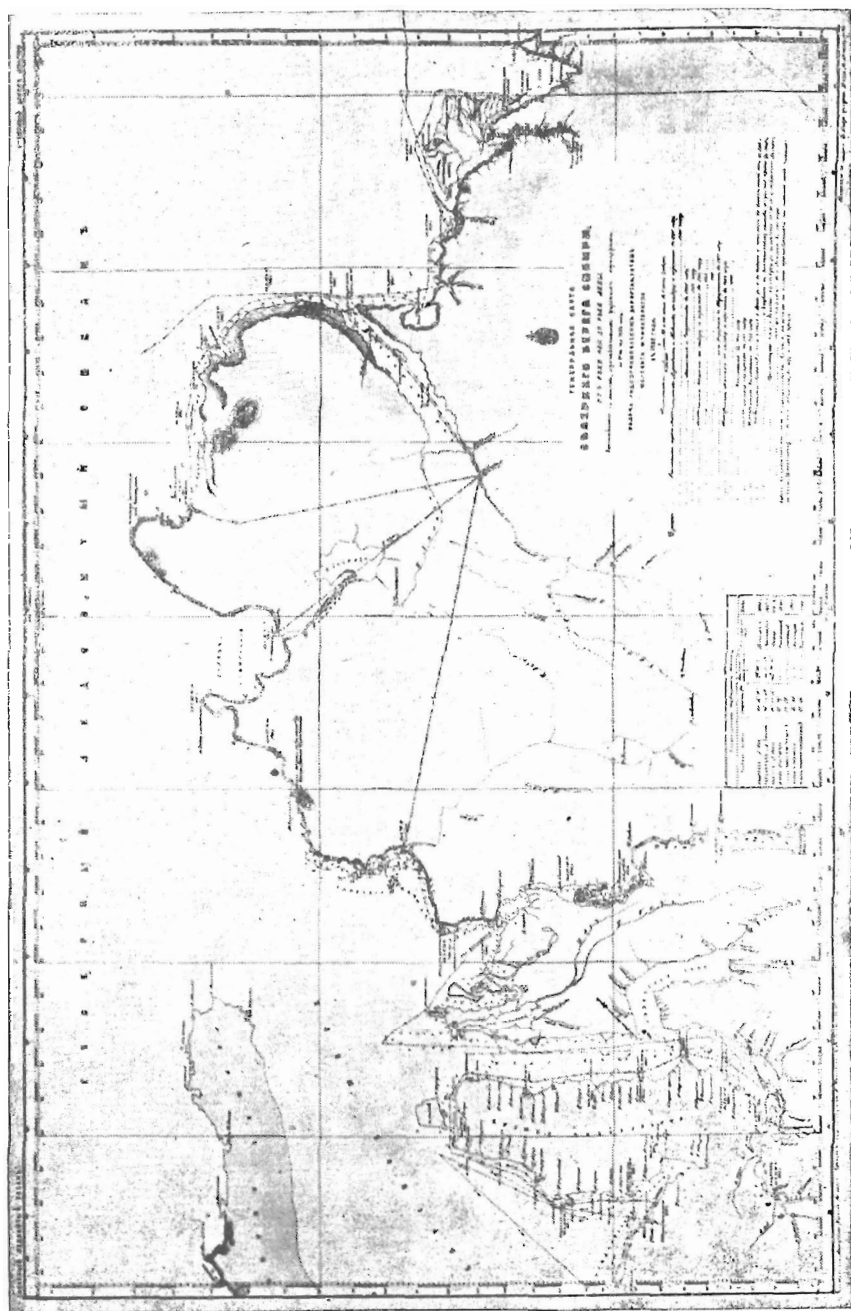
Нельзя не напомнить, что еще в XVIII веке о Новой Земле было немало споров. Одни утверждали, что она является полуостровом, соединенным с Таймыром или с какой-то другой воображаемой землей, расположенной в Центральной Арктике. Другие считали, что она представляет собой большой архипелаг. И хотя русским путешественникам не удалось побывать на северной оконечности Новой Земли, все же в начале XIX века изображение ее на русских картах стало вполне достоверным. На карте Клокова (1834) и генеральной карте северного берега Сибири, составленной по описям морских офицеров, работавших здесь с 1734 по 1829 год, северные пределы Новой Земли обозначены правильно.

Были предприняты первые исследования ледового режима значительного района Баренцова моря (к западу от Новой Земли до 38-го меридиана), собраны первые сведения о состоянии ледяного покрова и течениях в северо-западной части Карского моря и в море Лаптевых, выяснены условия плавания и продолжительность навигации на отдельных участках морского пути в Сибирь. Материалы экспедиций XVIII и первой половины XIX века легли в основу научных знаний о Сибирском Севере и сохранили свое значение вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции.

Не менее ценны результаты северо-восточных торгово-промысловых и правительственных экспедиций. Они ознаменовались рядом географических открытий — Новосибирского архипелага, Медвежьих островов, Курильских островов и Алеутской гряды. Эти острова были обследованы и нанесены на карты; изучены были условия жизни и промысла на обширных территориях. И все это делалось малыми силами и средствами. Достаточно напомнить труды экспедиций Биллингса, Шалаурова, Врангеля, Анжу, обследовавших просторы Севера на огромном протяжении от берегов Тихого океана до реки Оленек, труды Загоскина, Этолина, Хромченко и других исследователей, по заданию Российско-Американской компании, проникавших в районы, никогда ранее не посещавшиеся европейцами. В итоге их трудов создавались новые, более совершенные карты, собирались первые сведения о природных богатствах отдаленных земель и морей.

Большую работу в водах Севера провели побывавшие здесь русские кругосветные экспедиции. Их заслугой является обследование Тихоокеанского побережья к северо-западу от мыса Ном, где они совершили крупные географические открытия, гидрографическое изучение и картирование Берингова пролива, берингоморского побережья Чукотского полуострова, южной части Чукотского моря.

Несмотря на технико-экономическую отсталость России, русские моряки и ученые на протяжении первой половины XIX века проделали на Севере работу, достойную восхищения.



1868 год. Генеральная карта северного берега Сибири от р. Оби до р. Лены. Составлена с описей, произведенных русскими офицерами с 1734 по 1829 год. Издана Гидрографическим департаментом Морского министерства
ГУ ВМС. Архив древних карт, № 16-ИК/47

Перед только еще зарождавшимся, русским капитализмом, лежали огромные, почти не освоенные пространства территорий Сибири и Дальнего Востока. Развитие производительных сил требовало дальнейшего изучения природных богатств, установления новых путей сообщения, в частности морских, что приводило к расширению экспедиционных работ на севере страны, на Дальнем Востоке, в Тихом океане. В первой половине XIX века русские географические экспедиции и исследования в районах Севера заняли видное место в изучении родной страны.

Подвиги русских моряков, путешественников и исследователей, побывавших на Таймыре и в высоких широтах арктических морей, на крайнем Северо-Востоке и в глубине Аляски, на неизвестных до того времени островах Северного Ледовитого океана, составляют одну из самых ярких страниц в летописи не только русских, но и мировых географических открытий и мореплавания.





ПРИЛОЖЕНИЯ



1. ПЕРЕЧЕНЬ ГЛАВНЫХ СОБЫТИЙ НА РУССКОМ СЕВЕРЕ С ДРЕВНЕЙШИХ ВРЕМЕН ДО 60-х ГОДОВ XIX ВЕКА

Дата	События
Ок. 7—6 тыс. лет до н. э.	Самые ранние поселения на берегу полярного моря в районе Кольского полуострова (о. Олений, Рыбачий п-ов), так называемый «арктический палеолит»
Ок. 3 тыс. лет до н. э.	Возникли постоянные рыбацки поселения в Беломорье
Ок. 2 тыс. лет до н. э.	Кочевые племена охотников и рыболовов появились на Печоре и Приобье
Ок. 2 тыс. лет до н. э.	Первые поселения в низовьях р. Лены
Ок. 1,5 тыс. лет до н. э.	Поселения человека на берегах Берингова пролива и Чукотского моря. Берингоморская культура
VI—IX вв.	Продвижение восточных славян на Европейский Север
870—890 гг.	Поход норвежца Отара к берегам Кольского полуострова
IX в.	Походы норвежцев на Биармню
Ок. 1032 г.	Новгородский посадник на Двине Улеб совершил поход с Сев. Двины к «Железным воротам» (Карские ворота?)
1114 г.	Упоминание в Новгородской летописи о хождении новгородцев на Югру
1136 г.	Основание Архангельского монастыря в устье Сев. Двины
1187 г.	Военный поход новгородцев на Печору и Югру
1193 г.	Военный поход новгородцев на Югру во главе с воеводой Ядреем
1320 г.	Поход двинян на Мурманы (Северная Норвегия) под руководством Луки и Малыгина
1326 г.	Договор между Русью и Норвегией о границе на севере («Разграничительная грамота»)
1353 г.	Основание Холмогор
1363—1364 гг.	Поход на Югру новгородских боярских дружин во главе с Александром Абакумовичем
1411 г.	Морской поход двинян и устюжан на Северную Норвегию во главе с посадником Яковом Степановичем
1417 г.	Основание Николо-Корельского монастыря
1419 г.	Нападение норвежских войск со стороны моря в бусах и шняках на устье Сев. Двины. Во время отражения нападения два норвежских судна были взяты в плен

Дата	События
1435 г.	Основание Соловецкого монастыря
1445 г.	Нападение норвежских войск со стороны моря на устье Сев. Двины
1483 г.	Поход войск Московского великого князя Ивана III в Западную Сибирь во главе с воеводами Федором Курбским-Черным и Иваном Ивановичем Салтыковым-Травинным
1491 г.	Экспедиция на р. Цильму с целью поисков серебряных и медных руд во главе с Василием Болтиным
1496 г.	Морской поход устюжан и двинян на Северную Норвегию под командой московских воевод Ивана Ляпуна и Петра Ушатого
1496 г.	Путешествие по морю от устья Сев. Двины вокруг Скандинавии в Тронгейм (Норвегия) и Копенгаген (Дания) посланника Ивана III Григория Истома
1497 г.	Путешествие по морю из Копенгагена в устье Сев. Двины московских дипломатов Дмитрия Зайцева с товарищами
1499 г.	Построение Пустозерского острога
1499—1500 гг.	Военный поход московских войск в северо-западную Сибирь во главе с воеводой Семеном Курбским с товарищами
Конец XV в.	Присоединение обских земель к Москве. Написано «Сказание о человецех незнаемых в Восточной стороне»
Конец XV—начало XVI вв.	Путешествие по Северному морю в Данию посланников Ивана III Василия Власова и Дмитрия Герасимова
1500—1501 гг.	Путешествие по Северному морю из Сев. Двины в Данию посланников Ивана III Третьяка Далматова и Юрия Мануйлова Грека
1524 г.	Посольство Ивана Засекина в Испанию, по пути посетившее Англию
До 1525 г.	Дмитрий Герасимов составил первый проект Северного морского пути и первую карту берегов Северного Ледовитого океана и Московии (сохранилась в копии Баттиста Агнеше)
1542 г.	Составлена большая карта-чертеж всей Руси, в том числе Русского и Сибирского Севера, принадлежащая Антонию Виду. Карта издана в 1555 г.
1547 г.	Основание Печенгского монастыря
50-е годы XVI в.	В Москве организуется первая морская экспедиция по отысканию морского пути в Китай
1550 г.	Постройка Кольского острога
1553 г.	Первая английская экспедиция для поисков Северо-восточного морского прохода во главе с Уиллоуби и Ченслером. Корабль Ченслера достиг устья Сев. Двины, экипаж другого корабля под начальством Уиллоуби погиб во время зимовки у Кольского полуострова
1554 г.	В Лондоне создана «Московская компания» для торговли с Россией
1556 г.	Плавание судов «Московской компании» под командованием Стефена Барроу и встреча его с русскими поморами
1565 г.	Образована Голландско-Антверпенская компания для торговли с Колой
1571 г.	Появление военных «немецких кораблей» вблизи Соловецких островов
1577—1580 гг.	Поездка голландца О. Брюнеля с русскими кормщиками на р. Обь
1578 г.	Постройка крепости в Кеми
1578—1589 гг.	Постройка Соловецкого острога на Соловецких островах

Дата	События
70-е годы XVI в.	Плавания колянина Павла Никитича (Нишица) на Грумант (Шпицберген)
1579—1581 гг.	Поход отряда Ермака Тимофеевича на Сибирское татарское царство Кучума. Присоединение Западной Сибири к русскому государству
1580 г.	Осада Кемского посада с моря шведами
1580 г.	Английская экспедиция Пита и Джекмена для отыскания Северо-восточного прохода
1584 г.	П плавание к Новой Земле голландца О. Брюнеля. Потерпел крушение в Сангейском Шаре (Печора)
1584 г.	Заложен город Архангельск
1586 г.	Заложен город Тюмень
80-е годы XVI в.	Постройка Сумского острога
1587 г.	Основание города Тобольска
1590—1592 гг.	Нападение шведских войск на Поморье и Колу. Сожжение Колы
1591 г.	На основе данных поморской лоции Белого и Баренцова морей составлено «Руководство по мореплаванию» Луки Вагенера
1592—1594 гг.	Построены города Пелым (на р. Тавде), Березов (на р. Сосьве) и Сургут (в среднем течении р. Оби).
1594 г.	Заложен город Тара
1594 г.	Заложен город Обдорск
1594—1596 гг.	Три выдающиеся голландские экспедиции для поисков морских путей в Сибирь и Китай под руководством и при участии Яна Рййпа, Якова Гемскерка, Ная, Тотгалеса и В. Баренца. Во время третьего плавания (1596) достигнут Шпицберген, где обнаружены следы частог посещения архипелага русскими мореходами
1595 г.	Основан острог Носовой при впадении р. Соби в р. Обь
1596 г.	Основаны города Кеть и Нарым
1597—1598 гг.	Морской поход в Мангазею двинских крестьян Кузминых. На обратном пути из Оби потерпели кораблекрушение
1598 г.	В Амстердаме вышла в свет карта полярных стран В. Баренца
1598 г.	Основан Верхотурский острог
1600 г.	Военная экспедиция на р. Таз во главе с князем Миропном Шаховским и Даниилом Хрипуновым
1600 г.	На месте поселений поморских промышленников на р. Таз основан город Мангазея
1600 г.	Основан город Туринск
1601 г.	Военная экспедиция на р. Таз во главе с воеводами Василием Масальским и Савлуком Пушкиным
1601—1602 гг.	Пинежанин Леонтий Иванов Шубин (Плехан) с товарищами ходил на четырех кочах из Сев. Двины в Мангазею
1604 г.	Заложены города Томск и Кузнецк
1607 г.	На реке Енисей основан Туруханский острог (Новал Мангазея)
1607 г.	Мангазейские стрельцы вышли в район Гыданского полуострова и на р. Хантайку
1608—1609 гг.	Английская экспедиция под руководством Гудзона, имевшая целью отыскание морского прохода в Китай, достигла Новой Земли
1609 г.	Морской поход поморов во главе с холмогорцем Еремеем Савиным в Мангазею
1610 г.	Компания двинских торговцев во главе с Кондратием Курочкиным совершила плавание с Енисея на Пясину

Дата	События
1612 г.	Морской поход мезенца Шестака Иванова из Мангазея в Архангельск
1616—1619 гг.	Мангазейские стрельцы обследовали морское побережье между рр. Карой и Енисеем
1616—1619 гг.	По указам царя Михаила Федоровича запрещены морские походы из Поморья в Мангазею
1618 г.	Изыскательская партия во главе с Леонтьевым работает на Печоре
1619 г.	Построен Енисейский острог
1620 г.	Датский купец Клим Юрьев безуспешно пытался пройти к новоземельским проливам
1622 г.	Приход к Коле «многих воровских кораблей»
1622 г.	Отряд стрельцов и промышленников под командованием пятидесятника Григория Семенова пытался пройти по Нижней Тунгуске на р. Лену
1623 г.	Нападение шести датских (немецких) военных кораблей на Кольский острог
1624 г.	Мангазейские промышленники во главе с Иваном Зориным и Сидором Водяниковым пытались основать промыслы в бассейне р. Лены
1625 г.	Продолжение похода на р. Лену, начатого Григорием Семеновым. Группа промышленников во главе с Матвеем Парфеньевым и Ханептеком Пустоозерцем через Чечуйский волок вышла на р. Лену
1626 г.	Поход промышленников и стрельцов на р. Новую (приток р. Хеты — Таймырский п-ов)
1626—1627 гг.	Правительственная экспедиция для поисков серебряных и медных руд в Канинскую тундру во главе с Григорием Загряжским
1627 г.	Составлена «Книга Большому Чертежу», в которую включена «Роспись поморским рекам берегу Ледовитого океана»
1628 г.	Поход через Виллюй на Лену и Алдан отряда мангазейских казаков во главе с Мартыном Васильевым
1628—1630 гг.	Мангазейский промышленник Пянда путешествует по Нижней и Средней Лене
Ок. 1628 г.	Основано Илимское зимовье
1629 г.	Отряд енисейских казаков во главе с Василием Бугром собирает ясак на р. Лене
1629 г.	При Енисейской воеводской избе составлена «Роспись великой реки Лены», где сказано, что «Лена река впаля своим устьем в море»
1629 г.	Устюжанин Ерофей Павлов Хабаров совершил поход на Таймыр из Мангазеи
1630 г.	Мангазейские стрельцы и промышленники во главе с пятидесятником И. Патрикеевым построили Пясинский городок
1631—1632 гг.	Енисейские казаки во главе с сотником Петром Бекетовым прошли в Якутскую землю
1632 г.	Основан Ленский (Якутский) острог
1633 г.	Основано Жиганское зимовье
1633 г.	Военная экспедиция под командой сына боярского Воина Шахова из Мангазеи на Виллюй
1633—1638 гг.	Отряд енисейских и тобольских казаков и промышленников под руководством Ильи Перфирьева, выйдя из Жиганска вниз по Лене, проложил морской путь к северо-восточным рекам. Часть отряда во главе с казаком Иваном Ребровым достигла Оленека, другая часть, под начальством Перфирьева, прошла на р. Яну
1635 г.	Енисейскими казаками основан Олекминск

Дата	События
1636—1641 гг.	Отряд енисейских и красноярских казаков во главе с Посником Ивановым Губарем проложил сухопутную дорогу через Алданские и Верхоянские горы на Яну и Индигирку. Посник Иванов совершил три сухопутных похода на Индигирку
1636 г.	Отряд казаков во главе с атаманом Д. Копыловым прошел из Томска на р. Алдан. Основано Алданское (Бутанское) зимовье
1636—1641 гг.	Отряд енисейских казаков во главе с десятником Елисеем Юрьевым Бузой прошел морем с р. Лены на Оленек и Яну
1638—1639 гг.	Экспедиция на Канин Нос под руководством рудознатцев Григория Алексеева Загряжского и подъячего Беликова для поисков серебряной руды
1638 г.	Образовано Якутское воеводство
1638 г.	Казак Иван Ребров совершил плавание из устья Яны на Индигирку
1639—1642 гг.	Отряд томских и красноярских казаков во главе с Иваном Юрьевым Москвитинным прошел с Алдана на побережье Охотского моря (устье Ульи). Открытие Шантарских островов и пути к Амуру (вдоль побережья)
1641—1642 гг.	Экспедиция ленских казаков во главе с Дмитрием Зыряном на Яну и Индигирку
1641—1643 гг.	Поход ленских казаков под командой казачьего десятника Михаила Стадухина на Алдан, Оймьякон, Индигирку, Алазею и Колыму. В походе принял участие Семен Дежнев
1642—1647 гг.	Экспедиция торговых и служилых людей во главе с Иваном Ребровым из Якутска на р. Оленек
1642—1643 гг.	Плавание с Индигирки на Алазею и Колыму казаков под командой Дмитрия Зыряна
1643—1646 гг.	Василий Поярков с товарищами прошел с р. Лены на Амур и совершил плавание по Охотскому морю (1645)
1643 г.	Отряд мангазейского стрелецкого десятника Василия Сычева прошел из Туруханска на р. Анабар
1644 г.	Первое прямое плавание из устья Лены на Индигирку торговых и служилых людей во главе с Епифаном Волинкиным
1645 г.	Первое прямое плавание из устья Лены на р. Колыму группы торговых людей во главе с Петром Новоселовым
1646 г.	Плавание торговых и промышленных людей во главе с Исаем Игнатьевым Пустозерцем из устья Колымы в Чаунскую губу
1647 г.	Неудачное плавание колымских торговых и промышленных людей на четырех кочах под командой Семена Дежнева из устья Колымы на восток
1648 г.	Историческое путешествие Семена Дежнева из устья Колымы на Анадырь, во время которого впервые был пройден пролив между Азией и Америкой. Из семи кочей только коч С. Дежнева дошел до района р. Анадырь
1648 г.	Поход Якова Семенова из Туруханска на Анабар. Первое плавание по Хатангскому заливу к устью р. Анабар
1648—1683 гг.	Регулярные морские походы казаков, торговых и промышленных людей между устьями рр. Лены и Колымы
1649 г.	Царь Алексей Михайлович лишил английскую «Московскую Компанию» прав свободной торговли внутри Русского государства
1650—1651 гг.	Экспедиция Ерофея Хабарова на Амур

Дата	События
1651—1652 гг.	Экспедиция для поисков серебряной руды на Новой Земле во главе с Романом Неплюевым
1655 г.	Отряд торговых людей во главе с Яковом Вяткой прошел на девяти кочах из устья Лены на Колыму и по пути открыл о. Крестовский (группа Медвежьих островов)
1660 г.	Анадырские промышленники и служилые люди во главе с Курбатом Ивановым плавали из устья Анадыря к Чукотскому Носу и по пути посетили залив Креста и бухту Провидения
1667—1668 гг.	Составление «Чертежа Сибирской земли» Петра Годунова
1667 г.	Запрещено плавание по Обской и Тазовской губам в Мангазею
1667—1668 гг.	Промышленный человек Тарас Стадухин из устья Колымы совершил по морю плавание до мыса Дежнева, откуда, перейдя по суше на южный берег, прошел к рр. Анадырю и Пенжинке
1668 г.	Экспедиция голландца В. Фламинга к Новой Земле
1669 г.	Торговый человек Никифор Малгин вторично посетил остров Крестовский (Медвежий острова)
60-е годы XVII в.	Иван Неклюдов плавал на Новую Землю с целью поисков серебряных руд
1672 г.	Оставление города Мангазеи. Административное управление Енисейским Севером переведено в Туруханск («Новую Мангазею»)
1672 г.	Вторичная попытка Ивана Неклюдова пройти на Новую Землю для поисков серебряной руды
1673 г.	Составлен новый чертеж всей Сибири и «Роспись» к чертежу.
1676 г.	Плавание английского капитана Джона Вуда к Новой Земле
1676—1678 гг.	Плавание Ивана Толстоухова на трех кочах из Енисея вдоль западного берега Таймыра с целью выхода к устью Лены. Погиб в районе острова Фаддея (?)
1678 г.	Русским послом в Китай Николаем Спафарием составлена карта Сибири
1684 г.	Неизвестным автором составлен «Чертеж всей Сибири», сохранившийся в копии С. У. Ремезова
1688 г.	Морской поход на трех кочах на Камчатку (безуспешный) анадырского приказчика Василия Кузнецова
1690 г.	Кормщик Родион Иванов плавал на промысел к Шарповым Кошкам у берегов п-ва Ямал
1691—1692 гг.	Открытие о. Столбового (группы Новосибирских островов) Максимом Мухомлевым во время плавания на р. Колыму
1691—1695 гг.	Отряд анадырских казаков во главе с Лукой Морозкой и Иваном Голыгиным трижды побывал на Камчатке и поставил там первое зимовье
1696—1699 гг.	Отряд анадырских казаков и юкагир под командой Владимира Атласова прошел на Камчатку и присоединил Камчатский п-ов к Русскому государству
Конец XVII—начало XVIII вв.	Продолжаются промысловые походы поморов на Грумант через Новую Землю
1701 г.	В Тобольске Семен Ульянов Ремезов с сыновьями закончил изготовление «Чертежной книги Сибири»
1703—1704 гг.	Создание компании морских звериных и китовых промыслов князя Меншикова и братьев Шафировых
1704 г.	Промышленникам и торговцам запрещено пользоваться иным путем в Сибирь, кроме Верхотурской дороги
1704 г.	Нападение шведской эскадры на Архангельск. Подвиг Ивана Рябова

Дата	События
1705 г.	Экспедиция Федора Гордона на шняве «Меркуриус» на Новую Землю с целью поисков гавани для постройки крепости
1709 г.	Якутский казак Даниил Бусорманов совершил с Индигирки плавание на «Землю Шелагов»
1711 г.	Экспедиция под руководством мастера Зубкова на Печору для поиска серебряных руд
1712 г.	Верхоянский приказчик Меркурий Вагин и «вож» Яков Пермяков ходили зимой на поиски острова против устья р. Яны и посетили первый Ляховский остров
1712 г.	Василий Стадухин плавал из устья Колымы на восток на поиски морских островов
1714 г.	Шантарские острова вторично открыты казаком Быковым
1714 г.	Алексей Марков ходил на нартах из устья Яны в море на поиски островов
1714 г.	Отряд Григория Кузякова ходил из устья Колымы на Медвежий остров
1716—1720 гг.	Экспедиция «Большой Камчатский наряд» под руководством Якова Елчина по обследованию Камчатки, Чукотки и морских островов
1719—1722 гг.	Экспедиция геодезистов Ивана Евреинова и Федора Лужина на Камчатку и Курильские острова
1720—1721 гг.	Снаряжение экспедиции при участии геодезиста П. Чичагова и купца Миллера для поисков морского пути из устья Оби на восток
1720—1721 гг.	Д. Мессершмидт совершил выдающееся путешествие по Сибири в целях изучения ее в естественно-научном отношении
1720 г.	Промышленник Иван Вилегин ходил на Медвежий остров на нартах
1721 г.	Табберт (впоследствии Страленберг) поднес Петру I составленную им карту Сибири
1723—1724 гг.	Учреждение компании «Кольское китоловство»
1723—1725 гг.	Торговые плавания галиота Бажениных из Архангельска на Печору во главе с кормщиком Андреем Шняровым
1724 г.	Сын боярский Федор Амосов из устья Колымы пытался пройти к «Копаеву жилищу» и достиг первого Медвежьего острова
Первая четверть XVIII в.	Безвестная экспедиция из устья Лены на Камчатку в целях открытия морского пути
1725—1729 гг.	Первая Камчатская экспедиция во главе с В. Берингом и А. И. Чириковым для поисков морского пути к Большой Земле — Америке прошла к северу через пролив между Азией и Америкой до 67°18' с. ш.
1725—1734 гг.	Военная экспедиция под командой казачьего головы Афанасия Шестакова, а затем Дмитрия Павлуцкого на Дальний Восток и Чукотку для подведения под «царскую высокую руку» неясчных народов и открытия «новых земель»
1727 г.	Три судна «Кольского китоловства» впервые вели промысел кита в водах Шпицбергена
1730 г.	В. Берингом составлена карта северо-восточной Азии и Чукотки по материалам Первой Камчатской экспедиции
1730 г.	На о. Долгом погибло 70 мореходов, совершавших плавание из Оби к Соловецким островам
1732 г.	Подштурман Иван Федоров и геодезист Михаил Гвоздел совершили плавание из Камчатки в Берингов пролив и к берегам Аляски, открыли группу островов в проливе и о. Кинг
1732 г.	Проект кругосветного плавания адмирала Головина

Дата	События
1732 г.	Подписан указ (17 апреля) о снаряжении Второй Камчатской (или Великой Северной) экспедиции под начальством Беринга
1733 г.	Участники Великой Северной экспедиции покинули С.-Петербург (февраль)
1734—1735 гг.	Начало работ Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции на кочах «Экспедицион» и «Обь» под командованием С. Муравьева и М. Павлова и Обско-Енисейского отряда на дубель-шлюпке «Тобол» под командованием Дм. Овцына
1735 г.	Вышли в плавание Ленско-Хатангский отряд Великой Северной экспедиции на дубель-шлюпке «Якутск» под командованием В. Прончищева и Восточно-Ленский отряд на боте «Иркутск» под командованием П. Ласиниуса
1736 г.	На смену умершему на зимовке П. Ласиниусу начальником Восточно-Ленского отряда назначен Д. Я. Лаптев
1736 г.	Академик Г. Ф. Миллер обнаружил в делах Якутского архива отписку С. Дежнева о его историческом плавании
1736 г.	В устье р. Оленек, после возвращения из второго плавания на дубель-шлюпке «Якутск», умер от цынги начальник Ленско-Хатангского отряда Великой Северной экспедиции В. Прончищев
1736—1737 гг.	Двинско-Обский отряд Великой Северной экспедиции под командованием С. Малыгина и А. Скуратова закончил опись берега от Белого моря до северной оконечности Ямала и отыскал проход с моря в Обскую губу (1737)
1737 г.	Экспедиционное судно Обско-Енисейского отряда «Оби-Почтальон» под командованием Дм. Овцына после четырехлетних попыток прошло из Обской губы в Енисей
1737 г.	Сотрудники тихоокеанских отрядов Великой Северной экспедиции прибыли в Охотск
1737 г.	Начальником Ленско-Хатангского отряда (вместо В. Прончищева) назначен Х. П. Лаптев
1737—1741 гг.	С. П. Крашенинников ведет исследования на Камчатке
1738 г.	Академический отряд Великой Северной экспедиции выделен в самостоятельную экспедицию
1738—1739 гг.	Суда Двинско-Обского отряда совершили обратное плавание из Березова в Архангельск
1738—1742 гг.	Трехкратное плавание отряда Великой Северной экспедиции под командованием М. П. Шпанберга к берегам Японии
1738—1740 гг.	Плавание бота «Оби-Почтальон» под командованием Ф. А. Минина и сухопутные походы Стерлегова на восток от р. Енисей
1739—1740 гг.	Плавания Ленско-Хатангского отряда на дубель-шлюпке «Якутск» под командованием Х. П. Лаптева. Гибель дубель-шлюпки «Якутск» (14 августа 1740 г.)
1739—1741 гг.	Восточно-Ленский отряд на боте «Иркутск» под командованием Д. Лаптева производит опись побережья между устьями рр. Лены и Колымы
1741 г.	А. Чириков и В. Беринг на пакетботах «Св. Павел» и «Св. Петр» совершили плавание на восток от Камчатки и открыли берега Северо-Западной Америки (15—16 июля), а на обратном пути обнаружили ряд Алеутских островов
1741 г.	Смерть капитан-командора В. Беринга на острове, получившем впоследствии его имя (в группе Командорских островов)

Дата	События
1741—1742 гг.	Ленско-Хатангский отряд Великой Северной экспедиции ведет сухопутные работы по описи берегов Таймырского п-ова. Во время этих работ штурман Челюскин достиг крайней северной оконечности Европейско-Азиатского материка—мыса Челюскина (5 мая 1742 г.)
1741—1742 гг.	Сухопутный поход Дм. Лаптева из Нижнеколымска в Анадырь и опись р. Анадырь
1741—1742 гг.	Русская военная эскадра крейсирует вдоль берегов Кольского п-ова и Северной Норвегии. В Кольском заливе основана Екатерининская гавань
1741 г.	Экспедиция под руководством Евстиея Бестужева установила нераздельность Канина Носа с материком
1741—1742 гг.	Морская промерная экспедиция под руководством Винькова описала Кольский залив и о. Кильдин
1743—1744 гг.	Первое промысловое плавание в водах Тихого океана: Емельян Басов побывал на Командорских островах и вернулся с богатой добычей
1743—1749 гг.	Шестилетняя зимовка на Шпицбергене четырех мезенских промышленников: Ивана и Алексея Химковых, Степана Щипачева и Федора Веригина
1745 г.	Составлен и издан «Атлас Российский», состоящий из 19 специальных карт, представляющих Всероссийскую империю с пограничными землями
1745—1746 гг.	Мореход М. Неводчиков и передовщик Я. Чупров зимовали на ближних Алеутских островах и составили карту островов Атту, Агату и Саничи
1746—1747 гг.	Описные работы в Белом море под руководством Жидовина и Иванова
1746 г.	При Морской Академии составлена Генеральная карта Великой Северной экспедиции
1748 г.	Передача поморского зверобойного промысла во владение компании графа П. И. Шувалова
1748—1749 гг.	Экспедиция И. Новикова, Н. Шалаурова и И. Бахова для отыскания морского пути из Анадыря к Камчатке
1752—1754 гг.	Мореход Башмаков достиг Андрияновских островов
1753 г.	Сенатом снят запрет 1704 г. и разрешено свободное плавание из Поморья в рр. Обь и Таз
1755 г.	Вышло в свет «Описание Земли Камчатки» С. П. Крашенинникова
1757—1762 гг.	Экспедиция Н. Шалаурова для отыскания морского пути из устья Лены в Тихий океан. Составлена карта берега от устья Лены до Чаунской губы
1757 г.	Мореход Башмаков побывал на Крысьих островах
1758—1759 гг.	Проект (неосуществленный) иркутского купца Бечевина плавания из Охотска к Камчатке и вокруг Чукотского Носа к р. Лене
1759 г.	М. В. Ломоносов произнес речь «Рассуждение о большой точности морского пути» (9 мая)
1759—1760 гг.	Якут Этерикан из Устьянска был на Ляховских островах
1759—1762 гг.	Яренский посадский Степан Гловов побывал на островах Умнаке и Уналашке и положил их на карту
1760 г.	Главным командиром Анадырского края назначен подполковник Ф. Х. Плениснер
1760—1764 гг.	Селенгинский купец Андриан Толстых обследовал острова, получившие впоследствии его имя
1760 г.	Промысловое плавание из Архангельска и Оби совершили промышленники зверобойной компании графа П. И. Шувалова

Дата	События
1761 г.	Судно купца Бечевина достигло п-ова Аляски и зимовало в Исанакском проливе
1762—1763 гг.	Степан Глотов впервые после Беринга посетил о. Кадьяк
1762 г.	Первое (неудачное) плавание И. Синдта к берегам Северной Америки
1763 г.	М. В. Ломоносов представил Екатерине II «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию»
1763 г.	М. В. Ломоносов представил в Шведскую Академию наук «Мысли о происхождении ледяных гор в северных морях»
1763 г.	Первый поход сержанта Андреева из Нижнеколымска на Медвежьи острова. К северо-востоку от о. Четырехстолбовый замечена «синь или чернь»
1764 г.	Второй поход сержанта Андреева на Медвежьи острова и дальше к северу на поиски «Большой Земли»
1764 г.	Вторая экспедиция Н. Шалаурова к востоку от Колымы и гибель его в Чаунской губе
1764—1767 гг.	Экспедиция И. Синдта из Охотска в Берингов пролив. В навигацию 1766 г. на галюте «Св. Екатерина» ей удалось близко подойти к американскому берегу в районе Берингова пролива. Открыт о. Матвея (1766)
1764—1765 гг.	Путешествие Н. Дауркина по Чукотскому п-ову. Побывал на о. Св. Лаврентия и посетил Колючинскую губу
Начало 60-х годов XVIII в.	Олончанин Савва Лошкин впервые обошел вокруг Новой Земли за две навигации
1764 г.	Плавание шести судов из Архангельска на Шпицберген под командованием М. Немтинова для организации базы экспедиции В. Я. Чичагова. Составлена карта залива Клокбай
1765—1766 гг.	Плавание первой высокоширотной экспедиции по отысканию Северо-восточного морского прохода от Шпицбергена к Берингову проливу под командованием В. Я. Чичагова
1764—1771 гг.	Секретная русская экспедиция для описи и положения на карты американских территорий России и гряды Алеутских островов под начальством Левашева и Креницына
1766 г.	Великоустюжский купец Василий Шилов поднес Екатерине II составленную им карту Алеутских островов до о. Амки (Андрияновские острова)
1766 г.	Яков Чиракин прошел проливом Маточкин Шар с запада на восток вплоть до Карского моря и составил план пролива
1768 г.	Сальный промысел и сельдяной торг изъяты у компании Шувалова и переданы в собственность архангельского купечества
1768—1773 гг.	Путешествие академика И. И. Лепехина
1768—1769 гг.	Экспедиция на Новую Землю во главе с Федором Розмысловым обследовала и нанесла на карту Маточкин Шар
1769—1771 гг.	Трехкратный секретный «вояж» геодезистов Леонтьева, Пушкарева и Лысова из Нижнеколымска на Медвежьи острова для определения их точного местоположения и поисков к северу от них «Земли Андреева»
1770 г.	Первая промысловая поездка купца Ивана Ляхова на острова, впоследствии названные Ляховскими
1773 г.	Вторичная поездка Ивана Ляхова на Ляховские острова и остров Котельный совместно с купцом Протодыяконовым

Дата	События
1773 г.	Предложение штурмана П. Татаринова иркутскому губернатору Брилю об организации плавания из устья Лены во круг Чукотки
1773 г.	Промерные и описные работы на Белом море и у Лапландского берега под руководством М. Доможирова и П. Григоркова
1773—1779 г.	Штурман Потап Зайков плавал к Алеутским островам и дал первую близкую к действительности их карту
1775 г.	Землемер Хвойнов производил съемку Новосибирских островов
1778—1779 гг.	Экспедиция Ост-Индской компании во главе с Д. Куком побывала у берегов Русской Америки (Аляски), прошла через Берингов пролив к северу и посетила Камчатку
1779 г.	Поход военной эскадры под командованием контр-адмирала Хмелевского из Архангельска в Норвежское море. Произведены гидрографические работы в Баренцовом и Норвежском морях
1780 г.	Поход военной эскадры под командованием капитана I ранга Фондезина из Архангельска в Норвежское море для охраны северных вод России
1784 г.	Г. И. Шелихов основал поселение на о. Кадьяке
1785—1786 г.	Снаряжение Северо-восточной географической и астрономической морской экспедиции И. Биллингса
1786 г.	Проект первого кругосветного плавания под начальством капитана Муловского (не состоялось)
1786 г.	Штурман Г. Прибылов открыл группу островов, названную впоследствии его именем
1787 г.	Северо-восточная экспедиция на судах «Паллас» и «Ясашна» предприняла поход к востоку от р. Колымы для поисков морского пути в Тихий океан
1787 г.	В водах Дальнего Востока плавала французская экспедиция Лаперуза
1790—1791 гг.	Северо-восточная экспедиция на фрегате «Слава России» ходила к берегам Северо-Западной Америки, Аляски и Чукотки
1791 г.	Штурман Бочаров описал северный берег п-ова Аляски и прошел на судне на южный берег
1791—1792 гг.	И. Биллингс с группой сотрудников совершил зимний переход по Чукотскому п-ову от залива Св. Лаврентия до Нижнеколымска и составил первую достоверную карту Чукотской земли
1792—1793 гг.	Изданы книги «российского купца именитого рыльского гражданина» Г. И. Шелихова о его плаваниях «по Восточному океану к Американским берегам» в 1783—1788 гг.
1795 г.	Указ об окончании Северо-восточной географической и астрономической экспедиции И. Биллингса
1795—1796 гг.	Дельта р. Лены описана Ефимом Кожевным
1799 г.	Учреждена «Российско-Американская компания»
1800 г.	«Передовщик» промысловой артели купцов Сыроватских Яков Санников, возвращаясь с о. Малого Ляховского, обнаружил о. Столбовой
1803 г.	Основание «Беломорской компании»
1803—1806 гг.	Первое русское кругосветное путешествие на кораблях «Нева» и «Надежда» под руководством И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского
1803—1853 гг.	Совершено судами русского парусного флота шестьдесят кругосветных плаваний

Дата	События
1804 г.	На о. Ситха основан Новоархангельск—резиденция главного правителя российских владений в Северной Америке
1805 г.	Открытие Я. Санниковым о. Фаддеевского
1806 г.	Открытие Я. Санниковым о. Новая Сибирь
1806 г.	Издана книга Г. Сарычева о путешествии «по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю, в продолжении осьми лет, при географической и астрономической морской экспедиции бывшей под начальством флота капитана Биллингса с 1785 по 1793 гг.» (на книге указан год издания — 1802)
1807 г.	Экспедиция Лудлова и Пospelова на Новую Землю для выяснения возможности горного промысла
1808 г.	Промышленник Бельков обнаружил остров к западу от о. Котельного, названный затем о. Бельковским
1809—1812 гг.	Экспедиция на Новосибирские острова под руководством М. Геденштрёма и П. Пшеницина составила опись и карту Новосибирских островов
1809 г.	Нападение английских военных кораблей на Поморье. Сожжен город Кола
1815—1818 гг.	Кругосветная экспедиция на бриге «Рюрик» под командованием О. Е. Коцебу прошла через Берингов пролив и на северном берегу Аляски открыла бухту Шишмарева и залив Коцебу
1815 г.	Якут Максим Ляхов открыл в группе Новосибирских островов два небольших острова—Васильевский и Семеновский
1819 г.	Экспедиция на бриге «Новая Земля» под командованием Андр. П. Лазарева составила опись части западного берега южного острова Новой Земли
1819—1821 гг.	Экспедиция на шлюпах «Восток» и «Мирный» под начальством Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева открыла Антарктиду
1819—1821 гг.	Кругосветная экспедиция для поисков Северо-западного и Северо-восточного проходов со стороны Берингова пролива на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» под командованием М. Н. Васильева и Г. С. Шишмарева
1820—1824 гг.	Экспедиция на Новосибирские острова под начальством П. Ф. Анжу составила опись Новосибирских островов, а также карту и опись берега между устьями рр. Оленека и Индигирки. Открыт о. Фигурина
1820—1824 гг.	Экспедиция Ф. П. Врангеля — Ф. Ф. Матюшкина выполнила опись и составила карту северного побережья от р. Колымы до о. Колючина, включая Медвежий острова. На основании рассказов чукчей высказано предположение о существовании к северу от мыса Якан земли, впоследствии открытой, — о. Врангеля
1821—1824 гг.	Четырехлетняя экспедиция на Новую Землю под командованием Ф. П. Литке на бриге «Новая Земля» составила карты западного и южного берегов Новой Земли и пролива Маточкин Шар
1821 г.	Экспедиция Российско-Американской компании на бриге «Головин» под начальством Хромченко описала северо-западные берега Аляски
1821—1822, 1824 гг.	Гидрографическая экспедиция под руководством И. Н. Иванова обследовала р. Печору
1821 г.	Русское правительство запретило плавание в Тихом океане иностранных судов севернее 51° с. ш.
1826—1829 гг.	Гидрографическая экспедиция под руководством И. Н. Иванова описала и составила карту р. Печоры и побережья от Канина Носа до р. Оби

Дата	События
1832—1833 гг.	Экспедиция на Новую Землю на корабле «Новая Земля» и шхуне «Енисей» под командованием П. К. Пахтусова приняла плавание от Карских Ворот к северу вдоль восточного побережья и через Маточкин Шар прошла к западному берегу
1834—1835 гг.	Вторая гидрографическая экспедиция на судах «Кротов» и «Козаков» на Новую Землю во главе с П. К. Пахтусовым при участии А. К. Цивольки для продолжения описи восточного побережья. Экспедиция зимовала в районе Маточкина Шара, который был положен на карту
1837 г.	Экспедиция на судне «Кротов» во главе с акад. К. Бэрм при участии А. К. Цивольки произвела на Новой Земле сборы зоологических и ботанических коллекций
1838—1839 гг.	Гидрографическая экспедиция на Новую Землю на шхунах «Новая Земля» и «Шпицберген» под командованием А. К. Цивольки и С. Моисеева при участии промышленника И. Гвоздарева.
1838 г.	Экспедиция Российско-Американской компании на бриге «Полифем» под начальством Кашеварова произвела опись северного побережья Аляски от мыса Лисбери до мыса Барроу
1840 г.	Этолин на бриге Российско-Американской компании «Чичагов» предпринял плавание от Новоархангельска к Берингову проливу и в залив Св. Лаврентия
1842 г.	Промысловый поход И. Гвоздарева на Новую Землю (острова Баренца)
1842—1844 гг.	Лейтенант Л. А. Загоскин обследовал на Аляске бассейны рр. Квихпак (Юкон) и Кускоквим и составил «пешеходную опись» значительной части Русской Америки
1842—1845 гг.	Выдающееся путешествие академика А. Ф. Миддендорфа на север и восток Сибири в целях естественно-исторического изучения края
1843 гг.	Гидрографическая экспедиция П. Крузенштерна на р. Печору
1851 г.	Плавание И. Гвоздарева на шхуне «Григорий Богослов» в бухту Клокбай (Шпицберген) и трагическая его гибель
1854 г.	Морской историк А. П. Соколов опубликовал труд М. В. Ломоносова «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию»
1854 г.	Нападение английских и французских военных кораблей на Петропавловск-на-Камчатке, Соловецкий монастырь и Колу
1867 г.	Царское правительство продало США владения Российско-Американской компании — Аляску и Алеутские острова.





II. ОСНОВНАЯ ЛИТЕРАТУРА ПО ИСТОРИИ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЙ НА СЕВЕРЕ РОССИИ И РУССКОГО АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ (ПЕРИОД ДОКАПИТАЛИСТИЧЕСКИЙ)¹

- Аделунг Ф. О древних иностранных картах России до 1700 г. «Ж.М.Н.Пр», ч. 26, 1840, № 4—5.
- Аделунг Ф. Критико-литературное обозрение путешественников по России до 1700 г. и их сочинений. Пер. с нем... 2 ч., М., 1863—1864.
- АКТЫ исторические, т. I—V. Издание Археографической комиссии Академии наук, СПб., 1841—1842.
- Алексеев М. П. Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей, ч. 1, Иркутск, 1932, ч. 2, 1936; 2-е изд. в одном томе, Иркутск, 1941.
- Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. Перевод Ю. В. Готье, Л.—М., 1938.
- Андреев А. И. Исторические материалы о Кольском полуострове монастырских архивов. В кн. «Сборник материалов по истории Кольского полуострова в XVI—XVII вв.», Л., 1930.
- Андреев А. И. Труды и материалы В. Н. Татищева о Сибири. «Советская этнография», 1936, № 6.
- Андреев А. И. Этнографические труды Семена Ремезова о Сибири XVII века. «Советский Север», 1938, № 1.
- Андреев А. И. Жизнь и научные труды С. П. Крашенинникова. Сб. «Памяти С. П. Крашенинникова». «Советский Север», 1939, № 2.
- Андреев А. И. Переводы труда С. П. Крашенинникова «Описание земли Камчатки». Сб. «Памяти С. П. Крашенинникова». «Советский Север», 1939, № 2.
- Андреев А. И. Материалы по этнографии Сибири XVIII века. «Советский Север», 1939, № 3.
- Андреев А. И. Очерки по источниковедению Сибири, Л., 1939.
- Андреев А. И. Заметки по исторической географии Сибири XVI—XVIII вв. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 2, вып. 2, 1940.
- Андреев А. И. Труды Семена Ремезова по географии и этнографии Сибири XVII—XVIII вв. «Проблемы источниковедения», сб. 3. М.—Л., 1940.
- Андреев А. И. Новые материалы о русских плаваниях и открытиях в Северном Ледовитом и Тихом океанах в XVIII—XIX вв. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 75, вып. 5, 1943.

¹ В список «Основной литературы» включены произведения, вышедшие на русском языке. Из сочинений о кругосветных плаваниях русских парусных судов упомянуты лишь те, которые непосредственно относятся к исследованиям в северной части Тихого океана.

- Андреев А. И. Русские открытия в Тихом океане в первой половине XVIII века. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 75, вып. 3, 1943.
- Андреев А. И. Экспедиция В. Беринга. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 75, вып. 2, 1943.
- Андреев А. И. Черепановская летопись (Сибирь XVI—XVIII вв. Посл. изв. 1760). Исторические записки, т. XIII, 1944.
- Андреев А. И. Экспедиции на восток до Беринга (в связи с картографией Сибири первой четверти XVIII века). «Труды историко-архивного ин-та», т. 2, М., 1946.
- Андреев А. И. Роль русского военно-морского флота в географических открытиях XIX—XX вв. «Морской сборник», 1947, № 7.
- Андреев В. Документы по экспедиции капитан-командора Беринга в Америку в 1741 г. «Морской сборник», 1893, № 5.
- Андреевич В. К. Исторический очерк Сибири, основанный на данных, представленных Пол. собр. Зак. и Сенатским архивом, т. IV, СПб., 1887.
- Андреевич В. К. Сибирь в XIX столетии ч. 1—2, СПб., 1889.
- Анучин Д. Н. К истории ознакомления с Сибирью до Ермака. Древнерусское сказание «О человецех незнаемых в восточной стороне». «Древности», т. XIV, 1890.
- Анучин Д. Н. Город Мунгазея и Мунгазейская земля. Историко-географические заметки. «Землеведение», 1903, кн. 4.
- Анучин Д. Н. География XVIII века и Ломоносов. «Сборник памяти Ломоносова», Изд. Моск. ун-та, 1912.
- Анциферов В. Ломоносов и Северный морской путь, М.—Л., 1940.
- Архангельский С. И. Англо-голландская торговля с Москвою в XVII в. «Исторический сборник», М.—Л., 1936, № 5.
- Атлас Российский, состоящий из 19 специальных карт, представляющих Всероссийскую империю с пограничными землями, сочиненной по правилам географическим и новейшим наблюдениям с приложенною при том генеральною картою Великия сея империи старанием и трудами имп. Академии наук, СПб., 1745.
- Багров Л. С. Карты Азиатской России, Птгр., 1914.
- Багров Л. С. История географической карты, Птгр., 1917.
- Базилевич К. В. Крупное торговое предприятие в Московском государстве в первой половине XVII в., Л., 1933.
- Базилевич К. В. Народы Сибири в XVI—XVII вв. Завоевание Сибири царизмом. Лекция. М., 1940.
- Базилевич К. В. История СССР от древнейших времен до конца XVII века. Курс лекций. М., 1949.
- Бакай Н. Историко-географические материалы, относящиеся до Якутской области во второй четверти XVIII в. «Изв. Вост.-Сиб., отд. Русск. географ. о-ва», Иркутск, т. XXV, № 4—5, 1895.
- Баскин С. И. «Большой чертеж Камчадалской земли». «Изв. Всерос. географ. о-ва», т. 81, вып. 2, 1949.
- Бахрушин С. В. Исторический очерк заселения Сибири. В сб. «Очерки по истории колонизации севера России», т. II, Птгр., 1922.
- Бахрушин С. В. Андрей Федорович Палицын (Русский интеллигент XVII в.), Сб. «Века», под ред. Заозерского и М. Д. Приселкова, Птгр., 1924.
- Бахрушин С. В. Покрута на соболиных промыслах в XVII в. Сб. «Труд в России», 1925, кн. 1.
- Бахрушин С. В. Казаки на Амуре, Л., 1925.
- Бахрушин С. В. Исторические судьбы Якутии. Сб. «Якутия», Л., 1927.
- Бахрушин С. В. Ясак в Сибири в XVII веке. «Сибирские огни», 1927, № 3.
- Бахрушин С. В. Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII вв., М., 1927—1928.
- Бахрушин С. В. Мангазейская мирская община в XVII веке. «Северная Азия», 1929, т. 1—2.
- Бахрушин С. В. Г. Ф. Миллер как историк Сибири (Статья в кн. Миллер Г. Ф. История Сибири, т. 1, М.—Л., 1937).
- Бахрушин С. В. Завоевание Сибири (Стенограмма лекции, прочитанной 4 марта 1938 г.), М., 1938.
- Бахрушин С. В. Военно-промышленные экспедиции торговых людей в Сибири в XVII веке. «Исторические записки», т. X, 1941.

- Бахрушин С. В. Промышленные предприятия русских торговых людей в XVII в. «Исторические записки», т. XIII, 1944.
- Бахрушин С. В. Историческое изучение народов Севера. Ученые записки Ленингр. гос. ун-та, № 115, в. 1, 1950.
- Башмаков П. И. Первые русские исследователи Новой Земли. Приложение к «Запискам по гидрографии», в. 45, Пггр., 1922.
- Башмаков П. И. Из истории экспедиций Пахтусова на Новую Землю. Сб. «Северный морской путь», XI, 1939.
- Башмаков П. И. Первая русская морская экспедиция к устью реки Оби (1734—1739) и дальнейшее развитие мореплавания в устье сибирских рек. Сб. «Северный морской путь», XII, 1939.
- Башмаков П. И. Лейтенант Василий Прончищев (Арктическая экспедиция в XVIII в.). «Советская Арктика», 1940, № 9.
- Башмаков П. И. Плавание лейтенанта Малыгина (Обская экспедиция 1734—1739 гг.). «Советская Арктика», 1939, № 11.
- Башмаков П. И. Плавание Литке на бриге «Новая Земля». «Советская Арктика», 1940, № 1.
- Башмаков П. И. Петр Ласиниус и Дмитрий Лаптев (XVIII в.). «Советская Арктика», 1941, № 6.
- Бейкер Дж. История географических открытий и исследований. Перевод с английского, М., 1950.
- Беллинсгаузен Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 гг., совершенные на шлюпах «Восток» и «Мирный» под начальством капитана Беллинсгаузена, командира шлюпа «Восток». Шлюпом «Мирный» начальствовал лейтенант Лазарев. СПб., 1831; изд. 2, М., 1948.
- Белов М. И. Семен Дежнев, изд. 1, М.—Л., 1948; изд. 2, М.—Л., 1955.
- Белов М. И. Историческое плавание Семена Дежнева. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 81, в. 5, 1949.
- Белов М. И. Открытие и первоначальное освоение русскими Таймырского полуострова. В сб. «Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века», М.—Л., 1951.
- Белов М. И. Арктическое плавание и устройство русских морских судов в XVII в. В сб. «Исторический памятник русского арктического мореплавания XVII века», М.—Л., 1951.
- Белов М. И. Биографические сведения о М. В. Ломоносове по новым данным. В сб. «Ломоносов», т. III, Изд. АН СССР, 1951.
- Белов М. И. Существовала ли «Земля Андреева»? «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 84, вып. 5, 1952.
- Белов М. И. О составлении Генеральной карты Второй Камчатской экспедиции 1746 года, «Географический сборник», III, Л., 1954.
- Белов М. И. Новые материалы о походах устюжского купца Никиты Шалаурова. «Географический сборник», III, М.—Л., 1954.
- Белоусов В. В. П. С. Паллас — путешественник и геолог (к 200-летию со дня рождения). «Природа», 1941, № 3.
- Берг Л. С. Известия о Беринговом проливе и его берегах до Беринга и Кука. «Записки по гидрографии», т. II, (XLIII), в. 2, 1920.
- Берг Л. С. Из истории открытия Алеутских островов. «Землеведение», т. 26, вып. 1—2, М., 1924.
- Берг Л. С. Открытия русских в Тихом океане. В сб. «Тихий океан», Л., 1926.
- Берг Л. С. История географического ознакомления с якутским краем. В сб. «Якутия», Л., 1927.
- Берг Л. С. Ломоносов и первое русское плавание для отыскания северо-восточного прохода (1765—1766). «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 72, в. 6, 1940.
- Берг Л. С., Первые карты Камчатки. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 75, в. 4, 1943.
- Берг Л. С. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга (1725—1742), М.—Л., 1946, 3-е изд.; 1-е изд. — 1924, 2-е изд. — 1935.
- Берг Л. С. Очерки по истории русских географических открытий, М.—Л., 1946.
- Берг Л. С. Всесоюзное географическое общество за сто лет, М.—Л., 1946.
- Берх В. Н. Известие о путешествии, предпринятом в 1806 г. на Новую Землю, на иждивении государственного канцлера Н. П. Румянцева. «Сын Отечества», ч. 49, № 45, 1818.

- Берх В. Н. Путешествие казачьего головы Афанасия Шестакова и поход майора Павлуцкого в 1729 и 1730 годах. «Сын Отечества», ч. 54, № 20, 1819.
- Берх В. Н. Путешествие лейтенанта Синдта. «Сын Отечества», ч. 57, № 43, 1819.
- Берх В. Н. Несчастное плавание якутского купца Никиты Шалаурова по Ледовитому морю. «Сын Отечества», ч. 57, № 42 и 43, 1819.
- Берх В. Н. Плавание купца Шалаурова и путешествие лейтенанта Синдта по Ледовитому морю. Возражение Г. Сарычеву. «Отечественные записки», 1820, кн. 2.
- Берх В. Н. Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны, ч. 1—2, 1821—1823.
- Берх В. Н. Хронологическая история открытий Алеутских островов, или подвиги Российского купечества. С присовокуплением исторического известия о меховой торговле, СПб., 1823.
- Берх В. Н. Первое морское путешествие россиян, предпринятое для решения географической задачи: соединяется ли Азия с Америкою? и совершенное в 1727, 28 и 29 гг. под начальством флота капитана 1-го ранга Витуса Беринга. С присовокуплением краткого биографического сведения о капитане Беринге и бывших с ним офицерах. СПб., 1823.
- Берх В. Н. Разные известия и показания о Чукотской земле. «Северный архив», ч. XVIII, 1825.
- Богораз В. Г. Чукчи, ч. 1, Л., 1934.
- Богославский П. О купеческом судостроении в России, речном и прибрежном, СПб., 1859.
- Богославский П. Чертежи и рисунки судов, СПб., 1859.
- Богославский П. О судостроении в Архангельской губернии. «Памятная книжка для Архангельской губернии на 1861 г.», Архангельск, 1861.
- Богуслав И. Взгляд на беломорские промыслы и предположение об их устройстве и развитии. «Труды имп. Вольноэконом. о-ва». СПб., 1846.
- Богуслав И. Исторический взгляд на беломорские промыслы. Труды имп. Вольноэконом. о-ва», СПб., 1847.
- Боднарский М. С. Великий северный морской путь. Историко-географический очерк открытия северо-восточного прохода, М.—Л., 1926.
- Боднарский М. С. Очерки по истории русского землеведения. ч. 1. М., 1947.
- Брюсов А. Я. Очерки по истории племен европейской части СССР в неолитическую эпоху, М.—Л., 1952.
- Буцинский П. Н. Заселение Сибири и быт первых ее насельников, Харьков, 1889.
- Буцинский П. Н. К истории Сибири: Сургут, Нарым и Ветек до 1645 г., Харьков, 1893.
- Буцинский П. Н. К истории Сибири, Мангазея и Мангазейский уезд (1601—1645), Харьков 1893.
- Бэр К. Заслуги Петра Великого по части распространения географических знаний. «Зап. имп. Русск. геогр. о-ва», III, 1849; IV, 1850.
- Вавилов С. И. Академия наук в развитии отечественной науки. «Вопросы истории отечественной науки», М.—Л., 1949.
- Ваксель С. Вторая камчатская экспедиция Витуса Беринга. Пер. с нем. Ю. И. Бронштейна под ред. А. И. Андреева, М.—Л., 1940.
- Вахтин В. Русские труженники моря. Первая морская экспедиция Беринга для решения вопроса — соединяется ли Азия с Америкой, СПб., 1890.
- Вдовин И. С. Чертежи Чукотки 1742 и 1746 гг. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 75, вып. 4, 1943.
- Вдовин И. С. Расселение народностей Северо-востока Азии во второй половине XVII и начале XVIII вв. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 76, вып. 5, 1944.
- Веберман Э. Китобойный промысел в России. «Изв. Моск. Коммерч. ин-та», кн. II, М., 1914.
- Вениаминов И. Записки об островах Уналашкинского отдела, ч. I—III, СПб., 1840.
- Вербов Г. Д. О древней Мангазее и расселение некоторых самоедских племен до XVII века. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 75, вып. 5, 1943.
- Верещагин В. Очерки Архангельской губернии, СПб., 1849.
- Веселаго Ф. Краткая история русского флота (с начала развития мореплавания до 1825 года), М.—Л., 1939.

- Визе В. Ю. А. К. Циволька. К столетию со дня смерти. «Проблемы Арктики», № 2, 1939.
- Визе В. Ю. Моря Советской Арктики, М.—Л., изд. 2, 1939; изд. 3, 1948.
- Визе В. Ю. Северный морской путь, М.—Л., 1940.
- Визе В. Ю. Виллем Баренц (к 350-летию со дня смерти). «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 80, в. 4, 1948.
- Визе В. Ю. Русские полярные мореходы из промышленных, торговых и служилых людей XVII—XIX веков, М.—Л., 1948.
- Визе В. Ю. Старинные русские названия на Новой Земле. «Летопись Севера», т. 1, М.—Л., 1949.
- Визе В. Ю. Новые сведения о русском арктическом мореплавании в XVII веке. «Летопись Севера», т. 1, М.—Л., 1949.
- Виргинский В. С. Проекты превращения северо-восточной России в английскую колонию в XVII в. «Исторический журнал», 1940, № 11.
- Виргинский В. С. Начало парового судоходства в России, М., 1948.
- Висковатов А. Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще до исхода XVII столетия, СПб., 1864.
- Воронин Ф. О плавании русских поморов и норвежцев к Новой Земле. «Труды СПб. отд. о-ва для содействия русского торгового мореходства», СПб., 1877.
- Воронихин А. К биографии Ермака. «Вопросы истории», № 10, 1946.
- Врангель Ф. П. О средствах достижения полюса. «Записки Русского географического общества», кн. 2-я, 1847. В кн. «Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенное в 1820, 1821, 1822, 1823 и 1824 гг...», изд. 2, М.—Л., 1948.
- Врангель Ф. П. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенное в 1820, 1821, 1822, 1823 и 1824 гг. экспедицией под начальством флота лейтенанта Ф. П. Врангеля, изд. 1, СПб., 1841; изд. 2, М.—Л., 1948.
- Гамель И. Англичане в России в XVI и XVII ст. Приложение к т. VIII «Записок имп. Академии наук», СПб., 1865.
- Гартвиг Г. Природа и человек на Крайнем Севере. М., 1866.
- Геденштром М. М. Путешествие по Ледовитому морю к островам оного, лежащим от устья Лены к востоку. «Сибирский Вестник», 1822, чч. 17—19.
- Геденштром М. М. Опись берегов Ледовитого моря от устья Яны до Баранова Камня. «Сибирский вестник», 1823. ч. 2.
- Геденштром М. М. Отрывки о Сибири, СПб., 1830.
- Гельвальд Фр. В области вечного льда. История путешествий к Северному полюсу с древнейших времен до настоящего, СПб., 1881; изд. 2, 1884.
- Гельмерсен Л. К вопросу об открытии Врангелевой земли. «Изв. Русск. географ. о-ва», XII, в. 6, 1876.
- Герберштейн С. Записки о московитских делах. Перев. А. И. Малеина, СПб., 1908.
- Гессен Ю. Северный Ледовитый океан на картах Н. Витсена. К 225-летию первой карты Витсена. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 71, в. 6, 1939.
- Гессен Ю. Новая Земля на старинных картах. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 71, в. 6, 1939.
- Глазман А. Морское судостроение на Руси с древнейших времен до конца XVIII века. «Морской флот», 1950, № 1.
- Гнучева В. Ф. Материалы для истории экспедиций Академии наук в XVIII и XIX веках, М.—Л., 1940.
- Гнучева В. Ф. Географический департамент Академии наук XVIII века, М.—Л., 1946.
- Головнин В. М. Путешествие российского императорского шлюпа «Диана» из Кронштадта в Камчатку в 1807, 1808 и 1809 гг., СПб., 1819.
- Головнин В. М. Путешествие вокруг света, совершенное на военном шлюпе «Камчатка» в 1817, 1818 и 1819 гг., СПб., 1822.
- Головнин В. М. Сочинения (Сб. включает 2-е издание сл. работ: «Путешествия на шлюпе «Диана» из Кронштадта в Камчатку, совершенное в 1807, 1808 и 1809 гг. В плену у японцев в 1811, 1812 и 1813 гг. Путешествие вокруг света на шлюпе «Камчатка» в 1817, 1818 и 1819 гг.). М.—Л., 1949.

- Головнин В. М. Сочинения и переводы В. М. Головнина, СПб., т. 5, 1864.
- Головнин В. М. Обзор русских колоний в Северной Америке. «Морской сборник», 1862, № 1.
- Грамоты Великого Новгорода и Пскова. Под ред. С. Н. Валка, М.—Л., 1949.
- Греков Б. Д. Волжские болгары в IX—X вв. «Исторические записки», т. 14, 1945.
- Гурина Н. Н. Основные этапы древнейшей истории Кольского полуострова по данным археологии. «Ученые записки ЛГУ», № 115, Л., 1950.
- Гурина Н. Н. Поселения эпохи неолита и раннего металла на северном побережье Онежского озера. «Материалы и исследования по археологии СССР», № 20, М.—Л., 1951.
- Де-Фер Г. Плавание Баренца (Diarium Nauticum) 1594—1597 гг. Пер. с латинского проф. А. И. Малеина, Л., 1936.
- Дивин В. А. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков, М., 1953.
- Дитмар К. Краткий очерк истории северо-восточного и северо-западного проходов», М., 1909.
- Долгих Б. О. Население полуострова Таймыра и прилегающего к нему района. «Северная Азия», 1929, № 2.
- Долгих Б. О. Новые данные о плавании русских Северным морским путем в XVII в. (О находках на о-ве Фаддея и в заливе Симса 1940—1941 гг.). «Проблемы Арктики», 1943, № 2.
- Донесение флота капитана Беринга об экспедиции его к восточным берегам Сибири. «Зап. Военно-топогр. депо», X, 1847.
- Дополнения к Актам историческим, изданные Археографической комиссией, т. I—XII, 1846—1872.
- Дьяконов, М. А. Путешествия в полярные страны, изд. 3, Л., 1933.
- Егерман Э. «Путь до Япон». «Записки по гидрографии», XXXVIII, вып. 3, 1914.
- Есипов В. К. Петр Пахтусов, Архангельск, 1936.
- Есипов В. К. Первая русская экспедиция на Новую Землю. «Советская Арктика», 1939, № 9.
- Ефименко П. С. Заволоцкая чудь, Архангельск, 1869.
- Ефимов А. В. Рецензия на книгу Л. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга (1725—1742). «Вопросы истории», 1947, № 5.
- Ефимов А. В. Россия и колонизация Америки в первой половине XVIII века. «Изв. Акад. наук СССР». Серия истории и философии, т. IV, вып. 2, 1947.
- Ефимов А. В. Из истории русских экспедиций на Тихом океане. Первая половина XVIII века, М., 1948.
- Ефимов А. В. Новые данные о начале заселения Аляски русскими в XVII веке. «Изв. Акад. наук СССР». Серия истории и философии, т. V, № 3, 1948.
- Ефимов А. В. О картах, относящихся к великим русским географическим открытиям XVII и первой половины XVIII вв. (В кн. С. П. Крашенинникова «Описание Земли Камчатки», М.—Л., 1949).
- Ефимов А. В. Из истории великих русских географических открытий, М., 1949.
- Ефимов А. В. Из истории великих русских географических открытий в Северном Ледовитом и Тихом океанах. XVII и первая половина XVIII вв., М., 1950.
- Жилинский А. А. Россия на Севере, Архангельск, 1918.
- Жилинский А. А. Крайний Север Европейской России, Птр., 1919.
- Жилинский А. А. Рыбные промыслы Белого моря и Ледовитого океана, Л., 1933.
- Житков Б. М. Город Мангазея и торговый путь через Ямал. «Естествознание и география», 1903, № 5.
- Житков Б. М. Морской торговый путь в Сибирь. «Естествознание и география», 1910, № 5.
- Житков Б. Полуостров Ямал. «Записки по гидрографии», т. XXXIII, 1911.
- Житков Б. М. Морские пути в Сибирь и северные инородцы. «Естествознание и география», 1914, № 1.
- Житков Б. Северный морской путь в Сибирь. (К вопросу о морской торговле с Сибирью). «Экономическое строительство», 1923, № 4—5.
- Житков Б. М. О путешествии через Сибирь Николая Спафария, «Бюлл. Моск. о-ва испыт. природы», Отделение биологическое, т. 48, вып. I, 1939.
- Житков С. М. Проекты соединения водных путей России, СПб., 1908.
- Завалишин Д. Российско-американская компания, М., 1865.

- Загоскин Л. А. Пешеходная опись части русских владений в Америке, произведенная в 1842, 1843, 1844 гг., чч. 1—2, СПб., 1847—1848.
- Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России, Казань, 1910.
- Замысловский Е. Е. Герберштейн и его историко-географические известия о России, СПб., 1884.
- Замысловский Е. Е. Чертежи сибирских земель XVI—XVII вв. «Журн. Миннар. просвещ.», 1891, № 6.
- Замятин Г. Походы шведов в Поморье в начале XVII века. «Ученые записки Молотовского Гос. педагогич. института», вып. II, Молотов, 1941.
- Заозерская А. И. Экспедиция на Мадагаскар при Петре Великом. В сб. «Россия и Запад», Пгтр., 1923.
- Зворыкин А. А. Пионеры изучения Арктики (экспедиция Романа Неплюева на Новую Землю в 1651—1653 гг.). «Природа», 1946, № 12.
- Зубкова З. Н. Алеутские острова, М., 1948.
- Зубов Н. Н. и Черненко М. Б. Русские люди в Арктике и Антарктике. М., 1950.
- Зубов Н. Н. и Бадигин К. С. Разгадка тайны Земли Андреева, М., 1953.
- Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели—исследователи морей и океанов, М., 1951.
- Зуев В. Ф. Материалы по этнографии Сибири XVIII века (1771—1772), М.—Л., 1947.
- Ивашинцев Н. Обзорение русских кругосветных путешествий. «Записки Гидрограф. департ.», ч. 7, 1849; ч. 8, 1850. Отд. изд. СПб., 1850.
- Ивашинцев Н. А. Русские кругосветные путешествия 1803—1849 гг., СПб. 1872.
- Извлечение из журнала штурмана Розмыслова, зимовавшего на Новой Земле в 1763 году. «Сын Отечества», ч. 61, № 17, 1820.
- Извлечение из записок медика-хирурга Фигурина, веденных во время описи берегов Северовосточной экспедиции. «Записки, издав. Государ. Адмиралт. департ.», ч. 5, 1823.
- Из истории Северного морского пути. (Экспедиция Беринга, 1732—1743), с предисловием П. Горина. «Красный архив», т. V (71), 1935.
- Изюмов А. Ф. Материалы по истории гор. Архангельска. «Изв. Арх. о-ва изуч. Русск. Сев.», 1911, № 16.
- Изюмов А. Ф. Размеры русской торговли XVII века через Архангельск в связи с необследованными архивными источниками. «Изв. Арх. о-ва изуч. Русск. Сев.», 1912, № 6.
- Иовий Павел Новокомский. Книга о московском посольстве Василия, Великого государя московского, к папе Клименту VII. Перев. с лат. А. И. Малеина. СПб., 1908.
- Ионова О. В. Из истории якутского народа. Якутск, 1945.
- Ионин А. Новые данные к истории Восточной Сибири XVII в., Иркутск, 1895.
- Исторический памятник Русского арктического мореплавания XVII века. Сборник статей под ред. А. П. Окладникова и Д. М. Пинхенсона, Л.—М., 1951.
- История и экономика Крайнего Севера. Ученые записки Ленингр. Ун-та, № 115, Л., 1950.
- Кабо Р. М. Города Западной Сибири, М., 1949.
- Казакевич П. Обзор плаваний к берегам Новой Земли. «Морской сборник», 1873, I.
- Карамзин Н. М. История государства Российского, тт. V—VI, 1892.
- Картины из деяний Петра Великого на Севере, СПб., М., 1872.
- Каталог атласов и карт и планов Архива Гидрографического департамента Морского министерства, ч. I, 1849, ч. II, 1850.
- Кизеветтер А. А. Русский Север. Роль Северного края Европейской России в истории Русского государства. Вологда, 1919.
- Ключевский В. О. Хозяйственная деятельность Соловецкого монастыря. «Опыты и исследования», Пгтр., 1918.
- Книга, глаголемая Большой чертеж. Изд. Г. Н. Спасского, СПб., 1846.
- Книга Большому чертежу. Под ред. К. Н. Сербиной, М.—Л., 1950.
- Колмогоров Г. В. О морской торговле Сибири прямо с Западной Европой, СПб., 1857.
- Колониальная политика Московского государства в Якутии в XVII в., Л., 1936.

- Колониальная политика царизма на Камчатке и Чукотке в XVIII в. Сборник архивных материалов, Л., 1935.
- Кордт В. А. Очерк сношений Московского государства с республикою Соединенных Нидерландов до 1631 года. В кн. «Сб. Русск. историч. о-ва», т. 116, 1902.
- Кордт В. А. Материалы по истории русской картографии, вып. 1—3, Киев, 1899, 1906, 1910.
- Кордт В. А. Матеріали по історії картографії України. У Київі. 1931.
- Корнилов Н. А. Известие об экспедициях в Северо-восточную Сибирь флота лейтенантов барона Врангеля и Анжу в 1821, 1822 и 1823 годах. «Северный Архив», 13, № 4, 1825.
- Костомаров Н. И. Очерк торговли Московского государства в XVI—XVII ст., СПб., 1862.
- Коцебу О. Е. Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив для отыскания Северо-Восточного прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах, иждивением графа Н. П. Румянцева на корабле «Рюрик», СПб., ч. I и II, 1821; ч. III, 1823. Второе сокр. изд. под назв. «Путешествие вокруг света», М., 1948.
- Красинский Г. О поездке О. Брюнеля на реку Обь. «Вопросы истории», 1950, № 3.
- Краткая Сибирская летопись (Кунгурская) со 154 рисунками, СПб., 1880.
- Краткий исторический очерк гидрографии русских морей. 3 части, изд. Гл. гидрогр. управл., СПб., 1896, 1899 и 1902.
- Краткое описание первых двух путешествий кап.-лейт. Литке в Северный Ледовитый океан, «Северный архив», ч. 6. 1828.
- Крашенинников С. Описание земли Камчатки, СПб., 1755; изд. 2, СПб., 1786; третье изд. в «Полном собрании ученых путешествий по России, издаваемого Академией наук», СПб., 1818—1819 гг.; изд. 4 с прил. рапортов, донесений и др. неопубликов. документов, М.—Л., 1949.
- Крестинин В. Географическое известие о Новой Земле полуночного края. «Новые ежемесячные сочинения», XIX, 1788.
- Крестинин В. Прибавление первое к географическому известию о Новой Земле полуночного края. «Новые ежемесячные сочинения», ч. XXXI, 1789.
- Кублицкий Г. Великая речная держава, М., 1952.
- Кудрявцев Ф. А. и Силин Е. П. Иркутск. Очерки по истории города Иркутска, Иркутск, 1947.
- Куриц Б. Г. Сочинение Кильбургера о русской торговле, Киев, 1915.
- Куриц Б. Г. Русско-китайские сношения в XVI, XVII и XVIII вв., Днепропетровск, 1929.
- Лазарев Ал. П. Записки о плавании военного шлюпа «Благонамеренного» в Берингов пролив и вокруг света для открытий в 1819, 1820, 1821 и 1822 гг., веденные гвардейского экипажа лейтенантом А. П. Лазаревым, М., 1950.
- Лазарев Андр. П. Плавание брига «Новая Земля» под начальством флота лейтенанта А. Лазарева в 1819 году, СПб., 1820.
- Лактионов А. Ф. М. В. Ломоносов и Северный морской путь. К 175-летию со дня смерти. «Проблемы Арктики», 1940, № 6.
- Лактионов А. Ф. Новые данные о плавании русских мореходов Северным морским путем в XVII веке. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 77, вып. 3, 1945.
- Лактионов А. Ф. Северный полюс. Архангельск, 1939; изд. 2, М.—Л., 1949; доп. (3-е) изд., М., 1955.
- Лаптев Х. Описание, содержащее от флота лейтенанта Харитона Лаптева в Камчатской экспедиции, меж реками Лены и Енисея, в каком состоянии лежат реки и на них всех живущих промышленников состояние. «Зап. гидрогр. департ.», IX, 1851.
- Латкин В. Н. Дневник Василия Николаевича Латкина во время путешествия на Печору в 1840 и 1843 годах, ч. I, «Записки имп. Русск. геогр. о-ва», кн. VII, 1853.
- Лебедев Н. К. Завоевание земли, 3 т. М.—Птр., 1923.
- Лебедев А. И. К ледяному сердцу Арктики. Путешествия на далекий север (с XVI века), изд. 2, переработанное, М., 1935.
- Лебедев Д. М. География в России XVII века (допетровской эпохи), М.—Л., 1949.
- Лебедев Д. М. География в России петровского времени, М.—Л., 1950.
- Лебедев Д. М. Плавание А. И. Чирикова на пакетботе «Св. Павел» к побережьям Америки, С приложением судового журнала 1741 г., М., 1951.

- Лерберг А. Х. Исследования, служащие к объяснению древней русской истории, СПб., 1819.
- Лепехин Ив. Дневные записки путешествия доктора Академии наук адъюнкта Ивана Лепехина по разным провинциям Российского государства, 1—4 ч., СПб., 1795—1814.
- Ле Руа. Приключения четырех русских матросов на Шпицбергене. Под ред. В. Ю. Визе, Л., 1933. (Новое изд. М., 1955).
- Летопись Севера, 1, М.—Л., 1949.
- Литке Ф. П. Известие об экспедициях к северным берегам Сибири. «Записки, издав. Гос. Адмиралт. департаментом», ч. 7, 1824.
- Литке Ф. П. Об экспедициях на Новую Землю. «Записки, издав. Гос. Адмиралт. департаментом», ч. 7, 1824.
- Литке Ф. П. Об экспедициях в Северный Ледовитый океан. «Записки, издав. Гос. Адмиралт. департаментом», ч. 8, 1825.
- Литке Ф. П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821—1824 годах, в двух томах; 1828. (2-е изд. М., 1948).
- Ломоносов М. В. Рассуждение о происхождении ледяных гор в северных морях. Полн. собр. соч., т. 3, М.—Л., 1952.
- Ломоносов М. В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию. Полн. собр. соч., т. 6, М.—Л., 1952.
- Ломоносов М. В. Прибавление. О Северном мореплавании на Восток по Сибирскому океану. Полн. собр. соч., т. 6, М.—Л., 1952.
- Ломоносов М. В. Прибавление второе, сочиненное по новым известиям промышленников из островов американских и по выспросу компанейщиков, тобольского купца Ильи Снигирева и вологодского купца Ивана Буренина. Полн. собр. соч., т. 6, М.—Л., 1952.
- Ломоносов М. В. Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на Восток Северным Сибирским океаном. Полн. собр. соч., т. 6, М.—Л., 1952.
- Лупач В. С. Русский флот—колыбель величайших открытий и изобретений, М., 1952.
- Любименко И. И. Английский проект 1612 г. о подчинении Русского Севера протекторату короля Иакова I. «Научный исторический журнал», 1914, № 5.
- Любименко И. И. Торговые сношения России с Англией при первых Романовых. Журн. Мин. нар. просвещ. 1916, № 11 и 12.
- Любименко И. И. Московский рынок как арена борьбы Голландии с Англией. «Историч. изв., изд. Истор. о-вом при Моск. ун-те», 1916, № 2.
- Лященко П. И. История народного хозяйства СССР, т. I, М., 1952.
- Мавродин В. В. Начало мореходства на Руси, Л., 1949.
- Мавродин В. В. Русское полярное мореходство и открытия русских поморов на севере Европы с древнейших времен и до XVI века. «Вопросы истории», 1954, № 8.
- Мавродин В. В. Русские полярные мореходы (с древнейших времен до XVI века), Л., 1955.
- Майков Л. Н., Рассказы Нартова о Петре Великом. «Записки Академии наук», т. 67, прил. № 6, 1891.
- Макаров И. С. Пушной рынок в Соли Вычегодской в XVII в., «Исторические записки», т. 14, 1945.
- Макарова Р. В. Экспедиции русских промышленных людей в Тихом океане в XVIII веке. «Вопросы географии», сб. 17, М., 1950.
- Марков С. Н. Летопись Аляски, М.—Л., 1948.
- Марков С. Н. Семен Дежнев, М.—Л., 1948.
- Мартенс Ф. Ф. Россия и Англия в продолжение XVI и XVII вв. «Русская мысль», 1891, № 1—2.
- Материалы для истории русского флота, тт. I—XVII, СПб., 1865—1904.
- Межов В. И. Библиография Азии, СПб., т. 1, 1891, т. 2, 1892, т. 3, 1894.

- Межов В. И. Сибирская библиография, 3 т., СПб., 1903.
- Миддендорф А. Путешествие на север и восток Сибири, ч. I, СПб., 1860 (здесь опубликованы путевые журналы Х. Лаптева за 1741 г. и С. Челюскина за 1742 г.), ч. 2, СПб., 1869—1877.
- Миллер Г. Ф. История о странах, при реке Амуре лежащих, когда оные состояли под российским владением. «Сочинения и переводы к пользе и увеселению служащие», СПб., 1757, июль—октябрь.
- Миллер Г. Ф. Описание морских путешествий по Ледовитому и Восточному морю с Российской стороны учиненных. «Сочинения и переводы к пользе и увеселению служащие», СПб., 1758, май—октябрь.
- Миллер Г. Ф. История Сибири, т. I, М.—Л., 1937; т. II, 1941.
- Михайлов С. В. Древнерусское судостроение на Севере. «Летопись Севера», т. I, М.—Л., 1949.
- Молчанов К. Описание Архангельской губернии, СПб., 1813.
- Морозов А. А. Ломоносов и моря Русского Севера. Лит.-худ. альм. «Север», № 12, Архангельск, 1950.
- Морозов А. А. Михаил Васильевич Ломоносов (1711—1765), Л., 1952.
- Морозов Н. Мореходная книга или люция беломорских поморов. «Записки по гидрографии», XXX, 1909.
- Мулюкин А. С. Приезд иностранцев в Московское государство. «Из истории русского права XVI—XVII вв.», СПб., 1909.
- Мулюкин А. С. Очерки по истории юридического положения иностранных купцов в Московском государстве, Одесса, 1912.
- Носонов А. К. «Русская Земля» и образование территории древнерусского государства, М., 1951.
- Небольсин П. И. Очерки торговли России с Средней Азией. «Записки Русского географ. о-ва», кн. 10, 1855.
- Небольсин П. И. Покорение Сибири. Историческое исследование, СПб., 1849.
- Невельской Г. Обзор результатов действия русских на северо-восточных пределах России и участия офицеров нашего флота в деле восприсоединения Приамурского края к России. «Морской сборник», т. 72, № 6, т. 73, № 7, № 8, т. 75, № 12, 1864.
- Невельской Г. И. Подвиги русских морских офицеров на крайнем востоке России, 1849—1855 гг. Приамурский и Приуссурийский края. Посмертные записки адмирала Невельского, СПб., 1878; изд. 2, М., 1947.
- Невский В. В. Первое путешествие россиян вокруг света, М., 1951.
- Новгородская летопись по Синодальному харатеинному списку, СПб., 1888.
- Норденшельд А. Э. Плавание на «Веге», под ред. В. Ю. Визе, Л., 1936.
- Норденшельд А. Э. Первая карта Северной Азии, основанная на действительных наблюдениях. «Зап. Военно-Топогр. упр.», XLIV, 1889.
- Оглоблин Н. Н. Новые данные о Владимире Атласове. «Чтения Моск. общ. ист. и древн.», М., 1888, кн. 1.
- Оглоблин Н. Н. Семен Дежнев (1638—1671 гг.). Новые данные и пересмотр старых, «Журн. Мин. нар. просвещ.», 1890, № 12, (см. ч. 272).
- Оглоблин Н. Н. Две «сказки» Вл. Атласова об открытии Камчатки. «Чтения Моск. общ. ист. и древн.», 1891, кн. 3, отд. 1.
- Оглоблин Н. Н. Источники «Чертежной книги Сибири» Семена Ремезова, СПб., 1891.
- Оглоблин Н. Н. Смерть С. Дежнева в 1673 г. «Библиограф», 1891, № 3—4.
- Оглоблин Н. Н. К биографии Владимира Атласова. «Чтения Моск. общ. ист. и древн.», 1894, кн. 1.
- Оглоблин Н. Н. Обзорение столбцов и книг Сибирского приказа (1592—1768 гг.), 4 тома, М., 1895—1902.
- Оглоблин Н. Н. Восточносибирские полярные мореходы. «Журн. Мин. нар. просвещ.», 1903, ч. 347, май, отд. 2.
- Огородников Вл. Донесение о Московии второй половины XVI в. «Чтения Моск. общ. ист. и древн.», 1913, № 2.
- Огородников В. И. Очерк истории Сибири до начала XIX ст., ч. II, вып. 1. Завоевание Сибири русскими. Владивосток, 1954.
- Огородников И. И. Из истории покорения Сибири. Покорение Юкагирской земли. Чита, 1922.

- Огородников С. Ф. История Архангельского порта, СПб., 1875.
- Огородников С. Ф. Очерк истории города Архангельска в торгово-промышленном отношении, СПб., 1890.
- Огрызко И. И. Открытие Курильских островов. «Ученые записки Ленингр. гос. ун-та», №115, 1953, в. 2.
- Окладников А. П. Очерки по истории западных бурято-монголов (XVII—XVIII вв.), Л., 1937.
- Окладников А. П. Археологические находки на северном острове Фаддея. «Проблемы Арктики», 1945, № 5—6.
- Окладников А. П. Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра, М.—Л., 1948.
- Окладников А. П. Вклад советской археологии в изучение прошлого северных народов. «Ученые записки ЛГУ», № 115, 1950.
- Окладников А. П. Ленские древности, М.—Л., 1950.
- Окладников А. П. Происхождение якутского народа. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 83, в. 4, 1951.
- Окладников А. П. О первоначальном заселении человеком внутренней части Чукотского полуострова. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 85, в. 4, 1953.
- Окладников А. П. Якутия до присоединения к русскому государству, М., 1955.
- Оксенов А. Сибирь до эпохи Ермака по сведениям западно-европейских писателей и путешественников. «Томские губ. ведомости», 1888—1889 гг.
- Окунь С. Б. Российско-американская компания, М.—Л., 1939.
- Островский Б. Г. Великая северная экспедиция 1733—1743, изд. 2, Архангельск, 1937.
- Островский Б. Г. Беринг, Л., 1939.
- Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII в. на северо-востоке Азии. Сб. докум. Состав. Н. С. Орлова, под ред. А. В. Ефимова, М., 1951.
- Павлов-Сильванский Н. П. Проекты реформ в записках современников Петра Великого, СПб., 1897.
- Паллас П. О российских открытиях на морях между Азией и Америкой. «Месяцеслов историч. и географ. на 1781 год».
- Памятники Сибирской истории XVIII века, изд. Археографической комиссии, кн. I (1700—1713), СПб., 1882; кн. II (1713—1724), СПб., 1885.
- Перевалов В. А. Ломоносов и Арктика, М.—Л., 1949.
- Перри Дж. Состояние России при нынешнем царе, М., 1871.
- Петр Великий на Севере. Сборник статей и указов, относящихся к деятельности Петра I на Севере. Под ред. А. Ф. Шидловского, Архангельск, 1909.
- Пинхенсон Д. М. Основные этапы истории освоения Северного морского пути. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 82, в. 4, 1950.
- Пинхенсон Д. М. Неопубликованный проект русской экспедиции к Северному полюсу. «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 83, в. 2, 1951.
- Платонов С. Ф. Очерки по колонизации Севера, Птгр., 1922.
- Платонов С. Ф. Прошлое русского Севера. Очерки по истории колонизации Поморья, Птгр., 1923.
- Покровский Ф. И. Путешествие в Монголию и Китай сибирского казака Ивана Петлина 1618 г. «Известия отделения русского языка и словесн. Академии наук», т. XVIII, кн. 4, 1913.
- Покшишевский В. В. Заселение Сибири, Иркутск, 1951.
- Полонский А. С. Первая камчатская экспедиция Беринга 1725—1729. «Записки Гидрогр. департ.», ч. 8, 1850.
- Приготовление кругосветной экспедиции 1787 г. под начальством Муловского. «Записки Гидрогр. департ.», ч. 6, 1848.
- Прогрессивное влияние великой русской нации на развитие якутского народа. Сборник статей под ред. А. И. Новгородова, вып. I, Якутск, 1950.
- Путешествие в Северный Тихий океан... под начальством капитанов Кука, Кларка и Горна на судах «Резолюшен» и «Дисковери» в продолжение 1776—1780 гг. Перевод Г. Л. Голенищева-Кутузова, СПб., ч. I, 1805, ч. II, 1810.
- Пшеницин П. Путешествие геодезиста Пшеницина и промышленника Санникова по островам Ледовитого моря в 1811—1812 гг. «Сибирский вестник», ч. XX, 1822.

- Пыпин А. Н. Иноземцы в Московской России. «Вестник Европы», 1888, № 1.
- Равдоникас В. И. Наскальные изображения Онежского края и Белого моря «Труды ин-та антропологии и этнографии АН СССР», т. I и II, Л., 1936.
- Райков Б. Е. Очерки по истории гелиоцентрического мировоззрения в России, М., 1947.
- Райнов Т. И. О роли русского флота в развитии естествознания XVIII в. (К истории русской науки XVIII в.). «Труды ин-та истории естествознания», М.—Л., 1947, № 1.
- Райнов Т. И. Наука в России XI—XVII вв. Очерки по истории донаучных и естественно-научных воззрений на природу, ч. 1—3, М.—Л., 1940.
- Рейнеке М. Ф. Определение берегов и промер глубин Белого моря, произведенные по высочайшему, его императорского величества повелению, с 1827 по 1833 г. «Записки Гидрограф. депо», ч. II, СПб., 1836, ч. V, СПб., 1837.
- Рейнеке М. Ф. Съёмка Лапландского берега, произведенная по распоряжению Госуд. Адмиралтейского департамента в 1826 году. «Записки Гидрограф. депо», ч. V, 1837.
- Рейнеке М. Ф. Экспедиция подпоручика Пахтусова для описи восточного берега Новой Земли в 1832—1833 гг. «Записки Гидрограф. департ.», ч. I, 1842.
- Рейнеке М. Ф. Вторая экспедиция подпоручика Пахтусова к восточному берегу Новой Земли в 1834 и 1835 годах. «Записки Гидрограф. департ.», ч. II, 1844.
- Рейнеке М. Ф. Плавание прапорщика Цивольки с академиком Бэрм к Новой Земле в 1837 году. «Записки Гидрограф. департ.», ч. III, 1845.
- Рейнеке М. Ф. Плавание прапорщиков корпуса флотских штурманов Цивольки и Моисеева к Новой Земле в 1838 и 1839 гг., «Записки Гидрограф. департ.», ч. III, 1845.
- Ремезов Семен. Чертежная книга Сибири, составленная тобольским сыном боярским Семеном Ремезовым в 1701 году. Изд. Археограф. комиссии, СПб., 1882.
- Рожков В. И. Берг-компания на Магнитной горе Благодати в Сибири и на Медвежьих островах в Лапландии, СПб., 1885.
- Русская историческая библиотека. Изд. Археограф. комиссии, СПб., т. II, 1875, т. VIII, 1884.
- Русские мореплаватели. Сборник статей, под ред. В. С. Лупача, М., 1953.
- Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах. Сборник документов о великих русских географических открытиях на северо-востоке Азии в XVII веке. Составил М. И. Белов, Л.—М., 1952.
- Русские открытия в Тихом океане и Северной Америке в XVIII—XIX вв. Под ред. и со вступ. ст. А. И. Андреева, М.—Л., 1944.
- Русские открытия в Тихом океане и Северной Америке в XVIII веке, под ред. и со вступ. ст. А. И. Андреева, М., 1948.
- Савич А. А. Соловецкая вотчина XV—XVII вв., Пермь, 1927.
- Самойлов В. А. Семен Дежнев. «Исторический журнал», 1938, № 11.
- Самойлов В. А. Семен Дежнев и его время. С приложением отписок и челобитных Семена Дежнева о его походах и открытиях, М.—Л., 1945.
- Сарычев Г. Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану в продолжении осьмью лет при Географической и Астрономической морской экспедиции, бывшей под начальством флота капитана Биллингса 1785 по 1793 гг., ч. 1—2, СПб., 1802.
- Сарычев Гавр. Путешествие капитана Биллингса через Чукотскую землю от Берингова пролива до Нижне-Колымского острога и плавание капитана Галла на судне «Черном орле» по Северо-восточному океану в 1791 году, СПб., 1811.
- Сарычев Г. А. О плавании российских морских офицеров из рек Лены, Оби и Енисея, а также и от города Архангельска к востоку по Ледовитому морю с 1734 по 1742 г. «Записки, издав. Гос. Адмиралт. департаментом», ч. IV, 1820.
- Сарычев Г. А. Путешествие по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану, под ред. Н. Н. Зубова, М., 1952.
- Свенске К. Обзор главных путешествий и географических открытий в пятилетие с 1848 по 1853, т. 1, СПб., 1855.
- Свенске К. Новая Земля, СПб., 1866.
- Сгибнев А. Навигацкие школы Сибири. «Морской сборник», 1866, № 11.
- Сгибнев А. Большой камчатский наряд (экспедиция Ельчина). «Морской сборник», 1868, № 12.

- Сгибнев А. Попытки русских к заведению торговых сношений с Японией в XVII и начале XIX столетия. «Морской сборник», 1869, № 1.
- Сгибнев А. Материалы для истории Камчатки. Экспедиция Шестакова. «Морской сборник», 1869, № 2.
- Сгибнев А. Исторический очерк главнейших событий в Камчатке 1650—1656 гг. «Морской сборник», 1869, № 4—8.
- Семенов А. Изучение исторических сведений о Российской внешней торговле и промышленности с половины XVII столетия по 1858 год, СПб., 1859.
- Срашевский В. Якуты. СПб., 1896.
- Сибирийские летописи. Изд. Археограф. комиссии, СПб., 1907.
- Силин Е. П. Кяхта в XVIII веке, Иркутск, 1947.
- Скалон В. Н. Русские землепроходцы-исследователи Сибири XVII века, М., 1952.
- Словцов П. Историческое обозрение Сибири, изд. 2, СПб., 1886.
- Смирнов П. П., Экономическая политика Московского государства в XVII веке. Русская история в очерках и статьях, под ред. М. В. Довнар-Запольского т. III, Киев, 1912.
- Собрание инструкций, данных в разное время командирам русских судов при отправлении в дальнее плавание, СПб., ч. 2, 1853, 1859.
- Собрание сочинений, выбранных из Месяцесловов на разные годы, 7 томов, СПб., 1790.
- Ск. А. П. (Соколов А. П.). Опись берегов Северного океана от Канина Носа до Обдорска штурманов Иванова и Бережных, 1826—1828 гг. «Записки Гидрограф. департ.», ч. V, 1847.
- Соколов А. Опись берегов Ледовитого моря между рр. Оленеком и Индигиркой и северных островов лейтенантом Анжу. «Записки Гидрограф. департ.», ч. VII, 1849.
- Соколов А. Первый поход русских к Америке. «Записки Гидрограф. департ.», ч. IX, 1851.
- Соколов А. Северная экспедиция 1733—43 года. «Записки Гидрограф. департ.», ч. IX, 1851.
- Соколов А. Берег Ледовитого моря между рек Оби и Оленека. По съемке 1734—42 гг. «Записки Гидрограф. департ.», ч. IX, 1851.
- Соколов А. Таймурский полуостров. Сведения о нем, собранные за 100 лет. «Вестник Русск. Географ. о-ва», ч. 1, кн. 2, отд. VI, 1851.
- Соколов А. Экспедиция к Алеутским островам капитанов Креницына и Левашева в 1764—1769 годах. «Записки Гидрограф. департ.», ч. X, 1852.
- Соколов А. П. Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова, СПб., 1854.
- Соловьев М. М. Новые данные о путешествии акад. Бэра на Новую Землю. «Вестн. Акад. наук», № 5, 1924.
- Соловьев М. М. Бэр на Новой Земле, изд. 3, 1934.
- Спасский Г. Список с чертежа Сибирские земли. «Временник общ. ист. и древн. росс.», 1849, кн. 3.
- Спасский Г. О достопримечательнейших памятниках сибирских древностей и сходстве некоторых из них с великорусскими. «Записки Русск. географ. о-ва», кн. 20, 1857.
- Спасский Г. Владимир Атласов, покоритель Камчатки, «Вестник Русск. географ. о-ва», т. XXIV, 1858.
- Спафарий Н. Путешествие через Сибирь от Тобольска до Нерчинска и границ Китая русского посланника Николая Спафария в 1675 г. Дорожный дневник с введением и примечаниями Ю. В. Арсеньева. «Записки имп. Русск. географ. о-ва» (по отделу этнографии), вып. 1, 1882.
- Спафарий Н. Г. Описание первая части вселенной, именуемой Азии, в ней же состоит Китайское государство с прочими его городами и провинциями, Казань, 1910.
- Ставницер М. Русские на Шпицбергене, М.—Л., 1948.
- Степанов Н. Н. Социальный строй тунгусов в XVII веке. «Советский Север», 1939, № 3.
- Степанов Н. Н. Первая экспедиция русских на Тихий океан (в XVII веке). «Изв. Всес. географ. о-ва», т. 75, вып. 2, 1943.
- Стрелов Е. Д. Акты архивов Якутской области (с 1650 по 1800 г.), т. 1, Якутск, 1916.
- Студитский Ф. История открытия морского пути из Европы в Сибирские реки и до Берингова пролива, чч. I—II, СПб., 1883.

- Татищев В. Н. Избранные труды по географии России, под ред. А. И. Андреева, М., 1950.
- Тебенёков, кап. 1-го ранга. Атлас северо-западных берегов Америки от Берингова пролива до мыса Корриэнтес (Течений) и ю-во Алеутских с присовокуплением некоторых мест северо-восточных берегов Азии, 1852.
- Тиандер И. Ф. Поездки скандинавов в Белое море, СПб., 1906.
- Титов А. Сибирь в XVII веке, М., 1890.
- Тихменев П. Историческое обозрение образования Российско-американской компании и действий ее до настоящего времени. С приложением документов, СПб., ч. I, 1861; ч. II, 1863.
- Тихомиров В. Из прошлого. Русские промыслы на Груманте (Шпицбергене). «Русское судоходство», 1898, № 6.
- Токарев С. А. Восстания народов Севера против царского режима. «Советская Арктика», 1936, № 4.
- Токарев С. А. Очерк истории якутского народа, М., 1940.
- Токарев С. А. Общественный строй якутов в XVII—XVIII вв., Якутск, 1940.
- Томилов Ф. С. Север в далеком прошлом. Арх., 1947.
- Трофимов П. М. Очерки по истории лесной промышленности Севера, Арх., 1947.
- Устимович М. П. Остров Бегичева, его открытие и описание. «Труды Полярной комиссии АН СССР», вып. 11, Л., 1932.
- Филиппов А. М. Русские в Лапландии в XVI веке. «Литературный вестник», т. 1, 1901.
- Филиппов А. М. Еще о Мангазее и торговом пути через Ямал. «Естествознание и география», 1908, № 8.
- Фирсов Н. Н. Чтения по истории Сибири. 2 вып., М., 1915 и 1926.
- Фишер И. Е. Сибирская история, СПб., 1774.
- Фролов Н. Г. Материалы для истории северных путешествий, в особенности, путешествий и открытий на северо-востоке Азии и на северо-западе Америки. «Магазин землеведения и путешествий», т. IV, ч. I, М., 1855.
- Хвостов Н. А. и Давыдов Г. И. Двукратное путешествие в Америку, СПб., 1810—1812.
- Хлебников К. Жизнеописание Александра Андреевича Баранова. СПб., 1835.
- Цветаев Д. В. Иностранцы в России в XVI и XVII вв. «Русск. вестн.», 1887, № 12.
- Черников А. Из истории изучения Арктики (неопубликованная карта «секретному вояжу» к Медвежьим островам в 1769 г.). «Труды института истории, науки и техники», сер. I, вып. 9, 1936.
- Черников А. «Секретный вояж» к Медвежьим островам. «Советская Арктика», 1940, № 4.
- Чулков М. Историческое описание российской коммерции... СПб., т. I, 1781.
- Чулков Н. П. Ерофей Павлов Хабаров. Добытчик и прибыльщик XVII века. «Русский архив», кн. 2, 1898.
- Чулков Н. Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова в 1768—1769 гг., Архангельск, 1898.
- Чумиков А. О походе шведов к Белому морю в 1590—1591 гг. «Чтения Моск. общ.-ист. и древн.», 1894, кн. 3.
- Шаскольский И. П. Договоры Новгорода с Норвегией. «Исторические записки», 14, 1945.
- Шаскольский И. П. Шведская интервенция в Карелии в начале XVII в., Петрозаводск, 1950.
- Шелихов Г. И. Российского купца именитого рыльского гражданина Григория Шелехова первое странствование с 1783 по 1787 г. из Охотска по Восточному океану к Американским берегам. СПб., 1793.
- Шерстобоев В. Н. Илимская пашня, Иркутск, 1949.
- Шидловский А. Ф. Новая Земля. Указатель отдельных трудов, статей и заметок русских ученых, путешественников и писателей, СПб., 1910.
- Шидловский А. Ф. Шпицберген в русской истории и литературе. Краткий исторический очерк русских плаваний и промыслов на Шпицбергене и подробный указатель литературы и архивных дел, относящихся к этим вопросам. СПб., 1912.
- Шиллингто Дж. Ж. История полярных открытий от древнейших времен до настоящего времени. «Магазин землеведения и путешествий», т. IV, ч. I, 1855.

- Шокальский Ю. Морской путь в Сибирь. «Морской сборник», 1893, № 8—10.
- Штаден Генрих. О Москве Ивана Грозного, М., 1925.
- Шунков В. И. Крестьянское переселение в Сибирь в XVII веке. «Историк-марксист», 1941, № 3.
- Шунков В. И. К истории развития земледелия в Западной Сибири (XVII — начало XVIII вв.). «Исторические записки», № 11, 1942.
- Шунков В. И. Очерки по истории колонизации Сибири в XVII — начале XVIII веков, М.—Л., 1946.
- Щеглов И. В. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири 1032—1882 гг., Иркутск, 1883.
- Эвальд Б. Указатель картографических материалов Северного Ледовитого океана (от Норд-Капа до мыса Дежнева) с 1734 по 1914 г., хранящиеся в Делу морских карт и книг Главного гидрографич. управления. (Составил в хронолог. порядке), Птр., 1917.
- Экспедиция Беринга. Сборник документов. Сост. А. Покровский, М., 1941.
- Ядринцев Н. М. Сибирь как колония в географическом, этнографическом и историческом отношении, 2-е испр. и дополн., СПб., 1892.
- Яников Г. В. Великая Северная экспедиция, М.—Л., 1949.
- Якутия. Сборник статей, под ред. П. В. Виттенбурга, Л., 1927.
- Якутия в XVII веке. Сб. под ред. С. В. Бахрушина и С. А. Токарева. Якутск, 1953.



III. АРХИВЫ

1. АРХИВ АКАДЕМИЙ НАУК СССР (ААН). Фонд 21 (Портфели Миллера).
2. ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОТДЕЛ ИНСТИТУТА ИСТОРИИ АН СССР. (ЛОИИ). Фонды: Якутские, Верхотурские, Иркутские акты (Приказные избы XVII в.), Рукописи акад. Гамеля, Дела Архангельской губернской канцелярии, Рукописи Археографической комиссии, Голландские резиденты, Архив Воронцовых, Поуездное собрание актов, Акты до 1613 г., Антониево-Сийский монастырь, Николо-Корельский монастырь, Архангельский монастырь.
3. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР (ЦГАВМФ). Фонды: Архив гидрографии, капитан-командор В. Беринг, Дела адмирала Апраксина, Архангельский порт, Капитан И. Биллингс, граф Чернышев, Дела Адмиралтейств-коллегии по канцелярии, Дела Адмиралтейств-коллегии, Ф. Литке, Вахтенные и шканечные журналы, Сборный фонд, Дела, хранящиеся в Адмиралтейском Совете, Н. Ф. Головин, Высочайшие повеления, Дела графа Кушелева, Канцелярия контр-адмирала Хметевского, Бумаги, переданные из кабинета Екатерины II, Указы, поступившие в Адмиралтейств-коллегию, Дела комиссии Российского флота и адмиралтейского правления, Дела адмирала Мордвинова.
4. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИСТОРИЧЕСКИЙ АРХИВ В ЛЕНИНГРАДЕ (ЦГИАЛ). Фонды: Секретная экспедиция Сената, Коммерц-коллегия, Московское комиссариатство, Камор-коллегия, Комиссия о коммерции, Сенатская межевая контора.
5. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АРХИВ ДРЕВНИХ АКТОВ (ЦГАДА). Фонды: Якутская Приказная изба, 5-й департамент Сената, Посольский приказ, Сибирский приказ, Приказ новой четверти, Приказные дела старых лет, Соловецкий монастырь.
6. АРХИВ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СССР. Разряды: рукописи XVI—XVII вв., Сибирь, Полярные страны.
7. АРХАНГЕЛЬСКИЙ ОБЛАСТНОЙ АРХИВ. Фонды: Архангельская губернская канцелярия, Архангельский порт.
8. РУКОПИСНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ БИБЛИОТЕКИ АКАДЕМИИ НАУК СССР (БАН). Старинные карты Севера и рукописи северных монастырей.
9. РУКОПИСНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПУБЛИЧНОЙ БИБЛИОТЕКИ им. САЛТЫКОВА-ЩЕДРИНА (ГПБ). Старинные карты Севера и рукописи различного порядка, относящиеся к освоению и изучению Севера и Сибири в XVI—XIX вв.
10. АРХИВ ДРЕВНИХ КАРТ ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ СССР (ГУ ВМС) — Старинные карты Северного Ледовитого океана.





IV. ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Аббевиль Самсон, французский картограф XVII в. — 9

Абрамов Иван, торговый человек, мореход — 173

Авдеев Дмитрий, поморский крестьянин, промышленник — 53

Агалин Василий, писец — 51

Агапонов Алексей, кормщик — 370

Агафонов Сафон, торговый человек — 121

Агнезе Баттист, итальянский картограф и гравер XVI в. — 41, 43, 522

Агранат Г. А., географ — 535

Аделунг Ф., историк — 534

Аксенов Семен, сын боярский — 299

Аксентьев Петр, казачий пятидесятник, приказчик Нижнеколымского зимовья — 178, 179, 180, 207, 209

Акулов Матвей, помор, промышленник — 54

Александр Абакумович, новгородский воевода — 35, 521

Александр I, российский император — 450, 460

Алексеев Гаврила, казак, мореход — 172, 173

Алексеев М. П., историк, член-корр. Академии наук СССР — 72, 83, 128, 129, 534

Алексеев С. Д., помор, промышленник — 68

Алексеев Третьяк, казак, мореход — 153, 179

Алексей Михайлович, русский царь — 51, 52, 88, 94, 134

Аминев (Москвитин) Прокопий, торговый человек, мореход — 173

Амосов Андрей, устьянский приказчик — 247

Амосов Кузьма, поморский купец — 349, 477

Амосов Михаил, помор, мореход — 368

Амосов Федор, сын боярский — 247, 527

Амосовы, поморские купцы — 351

Ананьины, семья полярных мореходов — 68

Андреев А. И., историк — 6, 13, 14, 15, 87, 158, 168, 223, 234, 239, 251, 258, 259, 261, 265, 266, 267, 270, 271, 366, 441, 534, 535, 537, 544, 545, 547

Андреев В., автор публикации документов Великой Северной экспедиции — 270, 535

Андреев Василий, подштурман — 274, 277

Андреев Иван, помор, промышленник — 55

Андреев Степан, сержант анадырского гарнизона — 13, 16, 335, 373, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 495, 497, 500, 530

Андреевич В. К., историк Сибири — 492, 493, 535

Анжу П. Ф., полярный исследователь — 13, 407, 411, 445, 476, 502, 503, 504, 508, 532, 546

Анинский С., переводчик книги Видекинда — 89

Аничков Сила, илимский воевода — 206

Анкудинов Герасим, казак, участник плавания С. И. Дежнева — 164, 165

Анкудинов Иван, казак — 184

Анна Ивановна, российская императрица — 269, 279, 293

Аносов П. П., выдающийся русский металлург — 448

Антипин П., якут-промышленник — 317

Анучин Д. Н., выдающийся русский географ — 106, 535

Анфилов, архангельский купец — 460

Анциферов В., журналист — 535

Аргентов А., священник-миссионер — 494
 Аргунов Лазарь, полярный мореход — 112
 Аргунов Савва, казак, землепроходец — 112
 Аразмас Евстафий, мангазейский священник — 122
 Армстронг Т. Е., английский географ, сотрудник Полярного института имени Р. Скотта — 11, 13
 Арсеньев К., статистик — 444
 Арсеньев Ю. В., комментатор дневника Николая Спафария — 546
 Архангельский С. И., историк — 72, 535
 Астафьев Бессон, торговый человек, спутник С. И. Дежнева — 164
 Атласов В. Т., казачий пятидесятник, открыватель Камчатки — 186, 187, 526, 543, 546
 Афанасьев (Казанец) Спиридон, торговый человек — 121
 Афанасьев, казачий сотник — 402
 Афанасьев П. Я., помор, промышленник — 54.

Б

Бабаев В., капитан, участник экспедиции В. Я. Чичагова — 367, 370, 374, 375, 379
 Бабкин, устюжский купец — 353
 Багге Петр, начальник военного похода шведов на Русское Поморье — 88, 89
 Багров Л. С., картограф — 41, 166, 257, 535
 Бадин К. С., капитан — 34, 191, 412, 413, 540
 Баев Александр, царский гость — 156
 Баженик Архип, пустозерский промышленник — 110
 Баженин Осип, поморский купец, владелец Вавчугской верфи — 229
 Баженин Денис, поморский купец, судовладелец — 273, 337
 Баженин Никифор, поморский купец — 273
 Баженин Федор, поморский купец, владелец Вавчугской верфи — 68, 229, 230
 Базилевич К. В., историк — 535
 Бакай Н., географ — 447, 535
 Балушкин Афанасий, торговый человек — 184, 185
 Баннер, зашиверский исправник — 436
 Баранов А., купец, главный правитель Российско-американской компании — 352, 437, 449
 Баранов Иван, промышленный человек — 164, 178
 Баранов Тимофей, кормщик — 370
 Барабанский, казак — 319
 Барбер, английский капитан — 458
 Баренц В., известный голландский мореплаватель — 67, 79, 81, 82, 83, 111, 522, 538, 539
 Баркин Ларион, кормщик — 273
 Бармин А., архангельский купец — 382, 384, 385
 Барроу С., английский торговый агент, путешественник — 52, 69, 75, 77, 212, 522

Барятинский Иван, якутский воевода — 169, 180, 200, 208
 Баскин С. И., географ — 259, 535
 Басов Е., сержант — 337, 529
 Батаков Антон, штурман — 424, 425, 428, 434, 436
 Батынчиков Г. С., декабрист — 446, 447
 Бахов И., устюжский купец — 337, 353, 394, 395, 396, 397, 402, 529
 Бахрушин С. В., известный историк — 13, 107, 108, 114, 136, 137, 149, 152, 162, 180, 212, 535, 536
 Башмаков П. И., гидрограф — 384, 477, 485, 529, 535
 Башмурина Н. И., историк — 6, 126
 Бегичев Н. А., енисейский промышленник, полярный исследователь — 133, 298, 305, 307
 Безбородко А. А., граф, вице-президент Коллегии иностранных дел — 357
 Бейкер Дж., английский географ — 536
 Бейтон А. И., полковник — 160
 Бекетов Петр, казачий сотник — 142, 524
 Бекович-Черкасский (Девлет-Гирей Мирза, в крещении Александр), князь, начальник экспедиции в Среднюю Азию — 235
 Беликов, участник геолого-поисковой экспедиции на север Руси — 63, 64, 525
 Беллинсгаузен Ф. Ф., выдающийся русский мореплаватель — 7, 14, 446, 453, 532, 536
 Белов М. И., историк — 6, 14, 132, 138, 150, 152, 163, 165, 179, 196, 302, 334, 536, 545
 Белокрыл Иван, торговый человек — 174
 Белоярс Степан, судовой мастер — 193
 Белоусов В. В., автор статьи о П. С. Палласе — 536
 Бельков, передовщик промышленной артели — 495, 496, 532
 Беляна Иван, казак — 153, 175
 Берг Л. С., академик — 45, 87, 142, 165, 185, 219, 223, 251, 252, 255, 258, 260, 270, 278, 290, 313, 314, 327, 416, 536, 539,
 Береговая Н. А., археолог — 24
 Бережной Ф. В., колымский купец — 493, 505, 506
 Бережных И. А., штурман — 476, 491, 502, 546
 Беринг Витус, капитан-командор, известный русский мореплаватель, начальник Камчатских экспедиций — 15, 239, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 303, 304, 305, 306, 317, 327, 328, 330, 331, 332, 333, 336, 337, 357, 409, 421, 422, 426, 527, 528, 535, 536, 537, 539, 540, 544
 Беринг Христиан, лейтенант — 424, 425, 426
 Бернули Д., академик — 269
 Бертенев, начальник геологической экспедиции на Печору — 64
 Берх В., историк — 251, 266, 293, 396, 467, 536, 537

- Бессудный Елизарий, стрелецкий голова — 89
- Бестужев Е., лейтенант, геодезист — 340, 391, 529
- Бестужев-Марлинский М. А., декабрист — 447, 454
- Бечевин Иван, иркутский купец — 353, 402, 529, 530
- Биллингс И. И., капитан русского флота, начальник Северо-восточной географической и астрономической экспедиции — 13, 15, 16, 98, 246, 336, 401, 411, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 429, 430, 432, 435, 436, 437, 438, 439, 494, 531, 532, 545
- Биркин, мангазейский воевода — 119
- Бобровский Никифор, торговый человек — 173, 182
- Богданов И. А., кемский промышленник — 487
- Богданов К. А., картограф — 298
- Богораз-Тан В. Г., известный этнограф — 204, 537
- Богославский П., историк поморского судостроения — 188, 194, 195, 463, 464, 465, 537
- Богуслав И., — один из авторов проекта «Полярной компании» — 462, 537
- Болдарский М. С., видный географ — 13, 74, 302, 537
- Болотовский, подштурман — 289
- Болотовский, поморский купец — 352
- Болтин Василий, начальник геолого-поисковой экспедиции на Печоре — 62, 522
- Болтин Леонтий, поморский крестьянин, промышленник — 53
- Боррель Яков, голландский посол в России — 84
- Босман Корнелий, начальник голландской арктической экспедиции — 83
- Босов Кирилл, царский гость — 120, 156
- Бочаров, штурман — 531
- Брагин Д., мезенский кормщик — 280
- Бражник Василий, московский воевода — 36
- Брандт, лесовод — 510
- Брандт В., глава поморского торгового дома — 462, 477, 482, 491
- Бредаль, вице-адмирал — 272, 276, 339
- Бриллиант В. А., картограф — 340
- Бриль, иркутский губернатор — 354, 411
- Бронников Сергей, штурман — 424
- Брэки, уполномоченный английской торговой компании — 437
- Брюнель Оливер, голландский торговый агент, мореплаватель — 69, 79, 80, 522, 523, 541
- Брюсов А. Я., археолог — 22, 537
- Брюст, глава торгового дома — 462
- Бугор Василий, казак, пятидесятник, начальник казачьих отрядов — 142, 147, 524
- Будитин, мореход — 251
- Будович И. Х., историк — 40
- Буза Е. Ю., казачий десятник — 150, 151, 222, 525
- Булдаков Михаил, казак — 172
- Булдаков Тимофей, казак, мореход — 171, 172, 173, 209, 212
- Булыгин Андрей, сын боярский — 213
- Булычевы, поморские купцы — 462
- Буренин Иван, вологодский купец — 373, 542
- Бурков Василий, кормщик — 378
- Бурлак Василий, казачий пятидесятник, мореход — 173, 177, 178, 205
- Бурноволов П., лейтенант — 367, 368
- Бурханов В. Ф., инженер-контр-адмирал, начальник Главсевморпути — 498
- Бурцовский Иван, торговый человек — 173
- Бусорманов Д., казак, мореход — 245, 527
- Бухгольц, начальник экспедиции в Среднюю Азию — 235
- Буцинский П. Н., историк — 106, 107, 537
- Бушковский М. И., торговый человек — 173
- Бушковский Семен, торговый человек — 172
- Быков, казак — 527
- Бычков А. Ф., хранитель рукописей Публичной библиотеки им. Салтыкова-Щедрина — 438
- Быюккенен Д., английский мореплаватель — 494
- Бэр К. М., академик — 13, 264, 485, 486, 487, 510, 533, 537, 545, 546
- Бюаш, французский картограф — 258
- Бюшенг, немецкий географ — 366

В

- Вавилов С. И., президент Академии наук СССР — 503, 537
- Ваганов, топограф — 511
- Вагенер Лука, голландский морской историк и картограф — 79, 80, 523
- Вагин Меркурий, верхоянский приказной человек — 245, 246, 526
- Вагин, якутский купец — 353
- Важенин Я. Т., торговец — 120
- Вайгачевы, семья судостроителей — 193
- Ваксель Свен, участник Великой Северной экспедиции — 14, 16, 270, 331, 332, 537
- Валк С. Н., историк — 6, 28, 539
- Валтон, лейтенант, участник Великой Северной экспедиции — 252, 327
- Вальская Б. А., географ — 505
- Варавин Яков, кормщик — 370
- Варазникины, семья поморских полярных мореходов — 68
- Варлаам, игумен Соловецкого монастыря — 90
- Варфаломеев Григорий, торговый человек — 173
- Василий III Иванович, великий князь московский — 36, 40
- Васильев Калина, мезенский кормщик — 273
- Васильев Мартын, мангазейский стрелец — 138, 524
- Васильев М. Н., капитан-лейтенант, начальник экспедиции по отысканию Се-

- веро-восточного и Северо-западного морского проходов — 445, 451, 453, 454, 497, 532
- Васильев Супонька, стрелец — 137
- Вахтин В., историк — 251, 255, 537
- Вдовин И. С., этнограф, историк — 247, 261, 537
- Веберман Э. историк китобойного дела в России — 29, 230, 346, 455, 462, 537
- Великопольский, подштурман — 276, 283, 285, 288, 289
- Вельяминов М. А., тобольский воевода — 122
- Вениаминов И., видный исследователь Алеутских островов — 537
- Вербов Г. Д., этнограф — 107, 537
- Верден, гидрограф — 235
- Верещагин В., автор «Очерков Архангельской губернии» — 537
- Верещагин Е. А., помор, промышленник — 54
- Веригин Федор, мезенский промышленник — 529
- Вернизовер, один из организаторов китовой компании — 343, 346, 347
- Вертлюгов Ф., геодезист — 394, 396, 398, 401
- Веселаго Ф. Ф., адмирал, морской историк — 15, 188, 537
- Веселаго, капитан-лейтенант — 490
- Вид Антоний, картограф XVI в. — 42, 44, 216, 522
- Видекинд, шведский историк — 89
- Видер Ф., составитель голландского атласа карт Шпицбергена — 67, 69
- Вижемцев, промышленный человек — 151
- Визе В. Ю., известный полярный исследователь — 13, 57, 58, 68, 69, 74, 82, 83, 126, 162, 170, 174, 180, 181, 204, 208, 209, 245, 271, 352, 366, 384, 401, 404, 407, 411, 477, 478, 489, 502, 503, 538, 542, 543
- Викентьев Григорий, артиллерийский начальник — 92
- Вилегин Иван, промышленник — 247, 527
- Вильстер, вице-адмирал, начальник русской Мадагаскарской экспедиции — 236
- Виниус Андрей, дяк Сибирского приказа — 84, 158, 159, 219
- Винков, лейтенант — 339, 340, 529
- Виргинский В. С., историк — 538
- Висковатов А., историк — 538
- Витсен Николай, известный голландский ученый — географ и этнограф Сибири — 66, 83, 84, 85, 86, 87, 104, 114, 132, 166, 180, 181, 204, 219, 242, 258, 538
- Витязев Василий, автор «Росписи пахенным местам реки Лены», казачий пятидесятник — 145,
- Вишняков Семен, петербургский купец — 348
- Владимиров Иван, торговый человек — 124
- Власов Василий, московский посланник — 32, 74, 75, 522
- Власов Ждан, торговый человек — 173
- Власьев Василий, сын боярский, нижне-колымский приказный человек — 155, 174, 209, 210, 212
- Водяников Сидор, промышленный человек — 138, 524
- Волков Михаил, горнозаводчик — 233
- Волков Федор, сын боярский — 124
- Волконский И. Ф., тобольский воевода — 118
- Волынский Артемий, русский посол в Персии — 234
- Волынкин Е. И., торговый человек — 155, 180, 525
- Ворона А. А., торговый человек, спутник С. И. Дежнева — 164
- Воронин Лука, художник — 99, 153, 424, 426, 428, 432, 434, 435
- Воронин Ф., помор — 538
- Воронихин А., историк — 538
- Воронцов Н. Г., государственный деятель — 391
- Воронцов А. Г., президент Коммерц-коллегии — 348, 466,
- Воронцов Андрей, мореход — 352
- Воронцов А. С., государственный деятель — 442
- Воронцов М. Л., член Адмиралтейств-коллегии — 363
- Ворошилов Н., иркутский купец — 353
- Ворыпаев Андрей, торговый человек — 173, 180
- Ворыпаев Г. Н., торговый человек — 173, 180
- Ворыпаев Никита, переводчик с ительменского языка — 186, 187
- Ворыпаев Никита, торговый человек — 172, 173, 180
- Ворыпаев Никифор, торговый человек — 173
- Врангель Ф. П., известный мореплаватель и полярный путешественник — 13, 14, 231, 232, 270, 306, 307, 336, 393, 396, 398, 401, 402, 403, 404, 411, 412, 413, 426, 432, 445, 448, 493, 495, 500, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 512, 532, 538
- Всевидов П., якутский купец — 353
- Вуд Джон, капитан английского флота — 87, 526
- Вульф, иркутский губернатор — 396
- Выходцев М., геодезист — 290, 294, 295
- Вятка Данила, казак, мореход — 173
- Вятка Степан, торговый человек — 180
- Вятка Яков, торговый человек, мореход — 180, 526.

Г

- Гаврила, поморский кормщик — 77
- Гаврилов (Белый) Иван, торговый человек — 155
- Гаврилов Второй, приказчик Нижнеколымского острога — 158, 159, 209
- Гаврилов Иван, московский воевода — 36
- Гагарин М. С., тобольский воевода — 208
- Гагарин М. П., сибирский губернатор — 248
- Гаккель Я. Я., географ — 6
- Галкин Иван, казачий атаман — 142

- Галл Роберт, лейтенант, затем адмирал — 424, 427, 435, 437, 439, 477, 545
- Гамель И., академик — 15, 69, 72, 74, 75, 197, 198, 213, 242, 538
- Гардеболь, рудознатец — 259
- Гартвич Г., географ — 538
- Гвоздарев И. Г., помор, мореход — 477, 480, 487, 488, 489
- Гвоздев Михаил, геодезист — 259, 260, 261, 262, 330, 421, 527
- Гебхард И., биограф Н. Витсена — 84, 85
- Гевальд Фр., немецкий историк географических открытий — 338
- Геденштром М. М., исследователь Новосибирских островов — 13, 322, 407, 411, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 507, 512, 532, 533, 538
- Гельмерсен Л., географ, академик — 535
- Гемскерк Яков, голландский мореплавателю — 81, 82, 523
- Генин, инженер — 234
- Геннадий, архиепископ новгородский — 40
- Генрих VIII, английский король — 76
- Генс, штурман — 259, 260
- Георги И. И., адъюнкт Российской Академии наук — 268, 392
- Герасимов Дмитрий, русский посланник в Риме, автор первого проекта плавания по Северо-восточному морскому проходу — 8, 32, 34, 40, 45, 75, 522
- Герасимов М., кормщик — 466, 473
- Герберштейн Сигизмунд, австрийский посол в России — 31, 32, 39, 40, 41, 75, 216, 217, 218, 219, 538
- Герритс Г., голландский картограф XVII в. — 218
- Герман Соловецкий, монах — 190
- Герцен А. И., великий русский революционный демократ, известный писатель — 96, 97
- Гессен Ю., историк — 538
- Гилев, геодезист сержант — 424, 426, 428, 431, 432, 433, 436
- Гладкий И., мезенский крестьянин — 478
- Глазман А., инженер — 188, 538
- Глебев, якутский воевода — 198
- Глотов, лейтенант — 448
- Глотов Степан, промышленник — 373, 426, 529, 530
- Глушкина С. И., историк — 218
- Гмелин И. Г., профессор Российской Академии наук — 266, 268, 269, 305, 441
- Гнучева В. Ф., историк — 16, 258, 269, 270, 394, 417, 510, 538
- Годунов Борис, русский царь — 110
- Годунов Петр, тобольский воевода — 84, 118, 125, 177, 223, 224
- Голенищев-Кутузов Г. Л., переводчик книги о плавании Д. Кука — 544
- Голенищев-Кутузов Иван Федорович, якутский воевода — 145, 197, 200, 219
- Голиков И. А., курский купец, организатор русских промыслов в Америке — 449
- Голиков М. С., капитан — 449
- Головин, подштурман — 285, 286
- Головин Ф. А., тобольский воевода — 132
- Головин В. П., верхотурский воевода — 196
- Головин Н. Ф., президент Адмиралтейств-коллегии — 15, 266, 339, 527
- Головин П. П., якутский воевода — 143, 144, 151, 198, 200
- Головин В. М., выдающийся кругосветный мореплаватель — 14, 458, 470, 502, 538, 539
- Головцын Е., архангельский губернатор — 345, 346, 347, 382, 384, 385, 389
- Голодников К., историк — 447
- Голубцов Н., историк — 240
- Гольдер Ф. А., американский историк — 270
- Голыгин Иван, казачий десятник — 184, 185
- Голыгин И. В., казак — 185, 186, 526
- Голый, оленекский целовальник — 150
- Гольбейн Г., немецкий художник XVI в. — 75
- Гольденштедт И. А., академик — 392
- Гомм В., английский купец — 343, 380, 381
- Гоманн Иоганн, немецкий картограф — 168
- Гонзиус И., голландский картограф XVII в. — 9
- Горбов Василий, торговый человек — 173
- Горбун Григорий, казак, мореход — 173
- Гордон Ф., лейтенант — 242, 526
- Горелый Андрей, казак, мореход — 152, 159, 171, 172, 177, 179
- Горохов И. А., торговый человек — 121
- Горохов, якутский купец — 496
- Готье Ю. В., академик — 72, 74
- Грамадин Иван, дьяк Посольского приказа — 63
- Гребенев, таможенный голова — 120
- Гребешков Иван, солдат — 416
- Греков Б. Д., академик — 539
- Грибановы, поморские купцы — 462
- Григорков П., лейтенант — 355, 531
- Григорьев Игнат, лодейный мастер — 193
- Григорьев Юрий, торговый человек — 172
- Гримм, немецкий просветитель — 437
- Гросс Леонтий, переводчик Посольского приказа — 84
- Грудин В. И., городской голова — 490
- Грязнов, солдат — 309
- Губин, штурман — 384, 386, 387
- Гудзон Генри, известный английский мореплаватель — 69, 87
- Гурина Н. Н., археолог — 22, 539.
- Гурьев К. Р., помор, промышленник — 56
- Гусельников Василий, гость — 120, 147, 155, 156, 162, 175

Д

- Давурский Е., участник экспедиции А. Ф. Миддендорфа — 511
- Давыд, датский посланник в Москве — 32
- Давыдов Г. И., военный моряк и путешественник — 547

Далматов Третьяк, московский посланник — 32, 522
 Данилевский, ихтиолог — 211
 Данилевский Г. И., начальник ботанической экспедиции — 509
 Дауркин Н., чукча, участник русских северо-восточных экспедиций XVIII в. — 16, 335, 354, 413, 414, 415, 416, 417, 425, 428, 530
 Дежнев Любим, казачий десятник — 245
 Дежнев С. И., великий русский мореплаватель — 153, 157, 158, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 175, 176, 177, 223, 244, 247, 256, 425, 432, 525, 528, 536, 543, 545
 Деканов Максим, помор, промышленник — 56
 Делагарди, командующий шведскими оккупационными войсками в Новгороде — 89
 Делаacroер Людовик, астроном Российской Академии наук — 268, 269, 317, 328, 331
 Делиль И. Д., академик, картограф — 258
 Де Лонг, начальник американской арктической экспедиции — 411
 Дементьев А., казак — 245
 Дементьев, мастер флота — 331
 Демидовы, горнозаводчики — 232, 342
 Денисов П., судовой плотник — 202
 Деньгин, вологодский купец — 490, 491
 Дерабин Иван, лодейный мастер — 193
 Де-Фер, голландский мореплаватель — 539
 Джекмен, начальник английской арктической экспедиции — 69, 77, 79, 111, 523
 Дженкинсон Антоний, английский посол и торговый агент «Московской компании» — 45, 218
 Джовио Пауло (Павел Иовий), итальянский историк — 41, 75, 540
 Дивин В. А., историк — 253, 255, 256, 264, 266, 271, 327, 334, 539
 Дивизер, начальник Охотского порта — 328, 330
 Дитмар К., геолог, начальник экспедиции на Камчатку — 509
 Дмитриев Петр, промышленный человек — 169
 Дмитриев-Мамонов, историк — 447
 Долгих Б. О., этнограф — 129, 130
 Долгов Семен, петербургский купец — 348
 Долгорукий Алексей, князь — 297
 Доможиров Д., лейтенант — 340, 355, 531
 Дорбеккер, директор «Беломорской компании» — 460, 461, 462
 Дорофеев Иван, торговый человек — 173, 180
 Дорофеев Степан, поморский купец — 349
 Дорофеев, лоцман — 309
 Дудин Аврам, крестьянин-помор — 214
 Дудин А., архангельский купец — 366
 Дудин Е., помор, промышленник — 337
 Дудин, лодейный мастер — 193

Дудин, поморский купец — 460
 Дунай К. С., казачий пятидесятник, мореход — 173, 212
 Дурасов М., пинежский промышленник — 110
 Дыроватый Григорий, целовальник — 132
 Дьяков Федор, начальник экспедиции на Таз — 111
 Дьяконов М. А., историк-географ — 13, 539

Е

Евреннов И., геодезист — 527
 Евреиновы, купцы — 347
 Егерман Э. — 539
 Едомский Алексей, торговый человек — 178
 Екатерина I, российская императрица — 258
 Екатерина II, российская императрица — 15, 18, 346, 347, 353, 354, 355, 357, 363, 367, 376, 381, 384, 428, 437, 438
 Елагин И., штурман, участник Великой Северной экспедиции — 331, 332, 333
 Елагин С. И., морской историк — 188, 232, 253
 Елизавета I, английская королева — 101
 Елизаров Иван, торговый человек — 209
 Елизов Осип, гость — 120
 Елисеев Яков, участник плавания Н. Шалаурова — 401
 Елфимов Иван, мангазейский стрелец — 132
 Елчин Я. А., якутский воевода — 246, 248, 249, 263, 527
 Ельчев Бурнаш, атаман — 222
 Емельянов Иван, торговый человек — 124
 Ензерский Елизарий, монах — 190
 Епанчин, кормщик — 489, 490
 Ерастов Иван Родионов, казак, сын боярский, мореход — 153, 162, 175
 Еремеев Харламп, торговый человек — 124
 Еремин, помор, мореход — 483
 Еримеев Семен, кормщик — 280
 Ермак Тимофеевич, казачий атаман, завоеватель Сибирского ханства — 102, 103, 449, 522, 544
 Ермолин А., помор, кормщик — 388, 389
 Ермолин Г. Г., помор, промышленник — 54
 Ермолин Парфен, помор, промышленник — 54
 Ермолин Сухан, казак — 123
 Ершов, корабельный мастер — 477
 Есипов В. К., зоолог — 485, 539
 Ефименко П. С., историк — 539
 Ефимов А. В., историк член-корр. Академии наук СССР — 6, 13, 158, 165, 166, 168, 177, 246, 248, 253, 260, 264, 271, 324, 327, 332, 335, 394, 417, 539, 544

Ж

Ждан Андрей, таможенный голова — 182
 Жегарев Мартын, казак — 186
 Жеребцов Давыд, мангазейский воевода — 137

Жидовин, лейтенант, гидрограф — 340, 529
 Жилинский А. А., исследователь Русского Севера — 539
 Житков Б. М., зоогеограф, исследователь Севера — 106, 284, 539
 Житков С. М., автор книги о водных путях Севера — 490, 539
 Журавлев К., казак — 245

З

Заборец С. С., торговый человек — 120
 Заборец Третьяк, торговый человек — 180
 Завалишин Д. И., декабрист — 447, 450, 539
 Заварза П. К., казак — 179
 Загоскин Л. А., лейтенант, исследователь Аляски — 445, 455, 516, 533, 540
 Загоскин Н. П., историк — 188, 196, 198, 203, 204
 Загрязский Г. А., начальник геолого-поисковой экспедиции на севере Руси — 63, 64, 524, 525
 Задорин Семен, царский гость — 147, 156
 Заев, прапорщик — 401
 Зайков Потап, штурман — 531
 Зайцев Дмитрий, московский посланник в Дании — 32, 34, 40, 522
 Замысловский Е. Е., историк — 31, 39, 74, 540
 Замятин Г., историк — 540
 Заозерская Е. Н., историк — 233, 540
 Заозерский А. И., историк — 235, 236, 535
 Заозерский Ф., кормщик — 390
 Записи Василий, гость — 123
 Записи Гурий, гость — 123
 Засекин И. И., русский посланник в Испании — 75, 522
 Зварт, голландский резидент — 252, 266
 Зворыкин А., историк горного дела — 64, 433, 540
 Звягин Иван, поморский купец — 273
 Здролев Т. К., помор, промышленник — 68
 Зеркальщик И., казак — 245
 Зинин Н. Н., выдающийся русский химик-органик — 448
 Зиновьев Иван, лодейный мастер — 193
 Зиновьев Петр, якутский воевода — 184, 185
 Зорин Иван, промышленный человек — 138, 524
 Зосима, монах, основатель Соловецкого монастыря — 29, 91, 190
 Зубков, горный мастер — 236, 526
 Зубкова З. Н., географ — 337, 540
 Зубов, геодезист — 339
 Зубов Н. Н., известный полярный исследователь — 26, 69, 188, 191, 211, 264, 271, 412, 413, 425, 450, 451, 540
 Зубов П., государственный деятель, фаворит Екатерины II — 342
 Зуев В. Ф., этнограф — 540
 Зыков, профессор Морской академии — 271, 336
 Зырян Б. Е., торговый человек — 155

Зырян Дмитрий (Ярило), казак — 152, 153, 175, 177, 525
 Зырян И. С., промышленный человек — 164

И

Иван Алексеевич, русский царь — 36
 Иван III Васильевич, великий московский князь — 31, 32, 36, 62, 132, 522
 Иван IV Грозный, царь всея Руси — 45, 76, 78, 90, 92, 93, 101, 104, 109, 132, 240, 346, 360
 Иванов Андрей, торговый человек — 120
 Иванов Артемий, мезенский промышленник — 116
 Иванов И., штурманский помощник — 287
 Иванов И. Н., штурман — 287, 473, 475, 490, 491, 492, 532, 546
 Иванов, кормщик — 478
 Иванов Курбат, казачий сотник — 145, 166, 168, 169, 179, 199, 200, 201, 213, 254, 526
 Иванов Посник Губарь, казак — 142, 152, 175, 176, 525
 Иванов Родион, поморский кормщик — 126, 526
 Иванов Семен, торговый человек, приказчик гостей Шоринных — 172
 Иванов Степан, казак — 185
 Иванов Шестах, мезенский промышленник — 116, 524
 Иванов, штурман — 340, 529
 Иванов Яков, квартирмейстер — 282, 289
 Ивашинцев Н. А., моряк — 451, 540
 Игнатий, монах — 33
 Иджигин Жан, якут-промышленник — 319
 Измайлов, штурман, комендант о Уналашка — 356, 429
 Изюмов А. Ф., историк — 72, 540
 Иконников В. С., историк — 40
 Ильин П. П., штурманский помощник — 502, 503
 Имлерат, чукотский старшина — 428
 Инковы, семья новоземельских промышленников — 53
 Инков Никифор, кормщик — 288
 Инков Ф. С., новоземельский промышленник — 52, 53
 Инков Хрисанф, мезенский кормщик — 127, 370
 Ионге, голландский историк — 79
 Ионин А., историк Сибири — 540
 Ионова О. В., историк Якутии — 540
 Иордан, готский писатель VI в. — 26
 Иосаф, монах — 33
 Исаков Иван, казак — 416
 Исбранд Е. (Идес), путешественник, картограф — 242, 258
 Истома Григорий, русский посланник в Дании — 31, 32, 34, 74, 75, 522

К

Кабанов, помор, мореход — 366
 Кабо Р. М., географ — 493, 540
 Кабот Джон, известный английский мореплаватель — 75
 Казакевич П., географ — 540

- Казаков, подпоручик — 478, 480, 481
 Казанец Любим, торговый человек, мореход — 173, 180
 Казанец С. Г., торговый человек — 124
 Казанец Т. Н., торговый человек — 149
 Кайданов Н., автор указателей архивных дел — 16
 Каликин Иван, верхотурский воевода — 197
 Калинин А. И., торговый человек — 121
 Калита Иван Данилович, московский князь — 34
 Кампредон, посол Франции при Петербургском дворе — 239, 337
 Канеев М. А., художник — 241
 Кан-Си, китайский император — 264
 Каразин Н., художник — 47, 61, 343, 345
 Карамзин Алексей, туруханский управитель — 299
 Карамзин Н. М., известный русский историк — 32, 36, 62, 540
 Карелин Д. Б., географ — 183
 Карепанов П., помор, мореход — 475
 Каржавин Ф., переводчик — 437
 Карл I, английский король — 88
 Кармакуловы, семья поморских промышленников — 54
 Кармакулов Тимофей, новоземельский промышленник-мореход — 273
 Кармакулов Федор, новоземельский промышленник-мореход — 273
 Каршенлев Я., кормщик — 289
 Каролис Иорис, голландский капитан — 67
 Карпов Василий, мичман — 268
 Карсаков, верхотурский воевода — 197
 Катаев Второй, сын боярский, мореход — 173
 Катаевы, семья северо-восточных мореходов — 180
 Кашеваров А. Ф., креол, моряк, исследователь Русской Америки — 455, 533
 Кашинцев, историк — 62, 64
 Кекеров, прапорщик — 398
 Келлер Иоганн, голландский резидент в Москве — 84, 85, 94
 Керкговен, начальник голландской арктической экспедиции — 82
 Кибалин Григорий, промышленный человек — 297
 Кибер, доктор медицины, участник экспедиции Ф. П. Врангеля — 504
 Кибиткины, семья поморских полярных мореходов — 68
 Кизеветтер А. А., историк — 540
 Кильбургер, шведский торговый агент в России — 48, 541
 Киндяков, геодезист — 318, 321
 Киприяновы, семья полярных мореходов — 68
 Кирилов И. К., обер-секретарь Сената, видный русский картограф — 234, 258, 265, 266, 269, 335
 Кирилов, промышленник — 132
 Киселев, инженер — 366
 Киселев, иркутский купец — 493
 Кишкин М. И., помор, промышленник — 56
 Клаас Т., участник экспедиции В. Баренца — 67
 Кларк, английский капитан, помощник Д. Кука — 356, 358, 544
 Клемен Адамс, английский историк — 74
 Климент VII, римский папа — 41, 540
 Клеунов Василий, ценовальник — 173
 Климатов Кондратий, торговый человек — 174
 Клохов П., ученый-лесничий — 476, 477, 481, 482, 491
 Клыков М., подполковник — 303
 Ключевский В. О., известный русский историк — 540
 Кобелев В. К., помор, промышленник — 68
 Кобелев Иван, казачий сотник — 425, 426, 432, 435
 Кобелев Родион, сын боярский — 179
 Кожевин Е., землемер — 405, 439, 496, 531
 Кожин Иван, казачий пятидесятник, мореход — 173, 174, 210
 Козыревский И., казак, участник первого похода русских на Курильские острова — 259
 Козьмин, штурман — 503, 504, 505, 506
 Кокин Петр, поморский купец — 273
 Кокорев Григорий, мангазейский воевода — 121, 122, 123, 212, 222
 Кокс В., английский путешественник — 323, 421
 Колесов Михаил, казак — 178
 Колкины, семья поморских полярных мореходов — 68
 Колмогоров Г. В., автор книги о морской торговле — 492, 540
 Колобов Нехорошко, казак — 161
 Колтовский Степан, воевода — 93
 Колумб Христофор, великий мореплаватель — 62, 74, 166
 Комаров В. Л., академик — 487
 Кондаков Михаил, торговый человек — 149
 Кондратьев Фома, казак, мореход — 179
 Кондратьев Фрол, казак — 186
 Конищев М., торговый человек — 121, 124
 Конищев Ф., штурманский ученик — 290
 Коновалов Ефим, крещенный юкагир, каюр экспедиции на Медвежий остров — 409, 411, 412
 Конюхов Никифор, помор, промышленник — 55
 Копылов Д., казачий атаман — 525
 Копьев С., управляющий китобойной компанией — 242
 Корольков Ф., поморский купец — 289
 Кордт В. А., картограф и историк — 30, 42, 48, 72, 79, 83, 216, 217, 218, 541
 Корела Кондратий, мангазейский стрелец — 116
 Корепанов Иван, торговый человек, мореход — 155, 180
 Корепанов М., мореход — 352
 Корепанов М., пустоозерский промышленник — 489
 Корнилов Амос, полярный мореход и промышленник — 57, 365, 366

Корнилович А. О., историк, декабрист — 541
 Короблев П., крестьянин — 288
 Коробин Иван, участник геолого-поисковой экспедиции на Печору — 62
 Косицын А. Ю., торговый человек, мореход — 173
 Костомаров Н. И., историк — 72, 541
 Коткин Иван, торговый человек — 180
 Коткин Илья, поморский промышленник — 289
 Коткин Кирилл, торговый человек — 180
 Коткин Матвей, торговый человек — 180
 Коткин С. Ю., торговый человек — 121
 Коцебу О. Е., лейтенант, начальник русских кругосветных экспедиций — 14, 445, 451, 452, 453, 532
 Кошелев И., участник Великой Северной экспедиции — 293, 294, 296, 299, 302
 Крапивин Н., моряк — 478, 479, 480, 481
 Красиков М. В., стрелец — 123
 Красильников Василий, геодезист, картограф, преподаватель Морской академии — 271, 286, 334, 383, 384
 Красильников И., камчатский купец — 353
 Красинский Г. Д., советский полярник — 79, 541
 Крашенинников С. П., известный исследователь Камчатки — 14, 186, 253, 269, 362, 528, 529, 534, 539, 541
 Креницын П. К., капитан, начальник тихоокеанской экспедиции — 336, 356, 373, 530, 546
 Крестинин В. В., историограф Архангельска — 348, 349, 390, 391, 541
 Крижанич Юрий, ученый серб, исследователь Сибири — 223
 Криптон К., американский историк — 13
 Кротов, лейтенант — 478, 480, 481
 Крузенштерн И. Ф., русский кругосветный мореплаватель — 14, 451, 453, 531, 541
 Крузенштерн П., капитан — 492, 533
 Крыска, помор, мореход — 366
 Крюйс, адмирал — 251
 Кублицкий Г., писатель — 541
 Кудавев И. Б., мезенский кормщик — 280
 Кудинова Прасковья, поморская купчиха — 34
 Кудря В., казак — 321
 Кудрявцев Ф. А., историк — 493, 541
 Кузмина М. А., поморская крестьянка — 110
 Кузмины, крестьяне-мореходы — 110, 523
 Кузнецов В. Ф., анадырский приказный человек — 184, 526
 Кузнецов Ф. Ф., помор, промышленник — 68
 Кузяков Григорий, начальник Колымского сухопутного отряда — 246, 527
 Кук Джемс, известный английский мореплаватель — 257, 258, 261, 356, 357, 416, 421, 423, 454, 531, 536, 544
 Кулаков Афанасий, помор, промышленник — 67
 Кулаков Игнатий, судовой мастер — 206

Кулаков Тимофей, судовой мастер — 206
 Кулаковы, семья судостроителей — 193, 206
 Кулибин И. П., выдающийся русский механик — 362
 Купер, голландский ученый — 85
 Куракин Иван, тобольский воевода — 119, 208
 Курбатов А. А., архангельский вице-губернатор — 189, 236, 237, 265
 Курбатов Федор, казачий пятидесятник — 416
 Курбский Семен Федорович, московский воевода — 36, 40, 522
 Курбский Федор, московский воевода — 36, 522
 Курочкин А. М., кораблестроитель — 470
 Курочкин Василий, торговый человек — 172, 180
 Курочкин Кондратий, поморский торговец, мореход — 116, 129, 522
 Курц Б. Г., историк — 48, 541
 Кучум, сибирский татарский хан — 102, 522
 Кыркалов Фома, участник геологической экспедиции на Новую Землю — 64
 Кыткин Трофим, устьанский промышленник — 300, 301

Л

Лавров, лейтенант — 471, 473
 Лазарев Алекс. П., лейтенант — 453, 454, 541
 Лазарев Анд. П., лейтенант, начальник экспедиции на Новую Землю — 13, 14, 231, 469, 470, 532, 541
 Лазарев М. П., выдающийся русский флотоводец, один из руководителей антарктической экспедиции — 7, 453, 469, 532, 536
 Лазаревы, купеческая семья — 342
 Лактионов А. Ф., географ — 380, 498, 541
 Лан Генрих, комиссар Макао — 421
 Лаперуз, известный французский мореплаватель — 356, 358, 437, 531
 Лаппо-Данилевский А. С., историк — 230
 Лаптев Антон, ярославский купец — 230
 Лаптев Д. Я., начальник Восточно-Ленского отряда Великой Северной экспедиции — 16, 170, 232, 269, 309, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 328, 368, 398, 407, 425, 528, 529, 536
 Лаптев Федор, торговый человек, мореход — 180
 Лаптев Х. П., начальник Ленско-Хатангского отряда Великой Северной экспедиции — 16, 232, 299, 300, 301, 302, 307, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 513, 528, 541, 543
 Лаптуков Т., каюр, толмач — 510, 511
 Ларев Павел, казак — 185
 Ларионов Дружина, торговый человек — 124
 Ларионов, иркутский купец — 493
 Ласиниус П., лейтенант, начальник Восточно-Ленского отряда Великой Се-

верной экспедиции — 268, 302, 304, 315, 397, 528, 536
 Латкин В. Н., устьсыольский купец — 490, 541
 Латышев, поморский купец — 459
 Латышев Степан, холмогорский промышленник — 54
 Лебедев А. И., географ — 541
 Лебедев Г. Е., помор, промышленник — 68
 Лебедев Д. М., географ, исследователь истории русской географии — 13, 15, 18, 264, 271, 327, 331, 541
 Лебедев, казачий пятидесятник — 259
 Лебедев Н. К., географ — 541
 Лебедев-Ласточкин, иркутский купец — 493
 Левашов М. Д., капитан, начальник тихоокеанской экспедиции — 336, 373, 530, 546
 Лейман, лекарь — 427
 Леман Д., натуралист — 487
 Ленин В. И. — 12, 47, 48, 227, 228, 446, 459
 Ленц Э. Х., академик — 448
 Леонтьев Гаврила, участник геолого-поисковой экспедиции на Печору — 64, 524
 Леонтьев И., геодезист, начальник «секретного вояжу» на Медвежий острова — 13, 336, 411, 412, 413, 414, 415, 500, 530
 Лепехин И. И., академик — 89, 92, 348, 362, 390, 391, 441, 530, 541
 Лерберг А. Х., академик — 34, 101, 541
 Леруа П., профессор — 366, 541
 Лечехин С., мезенский крестьянин — 478
 Линденау Яков, переводчик Великой Северной экспедиции — 261, 262, 330, 335, 432
 Липшиц Б. А., историк — 455
 Лисянский Ю. Ф., русский кругосветный мореплаватель — 14, 451, 531
 Литке Ф. П., известный русский мореплаватель и полярный исследователь — 13, 14, 15, 231, 336, 340, 355, 385, 386, 446, 448, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 479, 481, 482, 488, 489, 491, 503, 532, 541, 542
 Лихарев Максим, московский воевода — 89
 Лихарев, начальник экспедиции в Среднюю Азию — 235
 Лихачев Федор, думный дяк — 156
 Личутин М., кормщик — 352
 Личутины, крестьянская поморская семья полярных мореходов — 53
 Лобачевский Н. И., великий русский математик — 448
 Лодыженский М. С., якутский воевода — 166
 Ломов Алексей, штурман — 380
 Ломоносов Артемий, поморский крестьянин — 360
 Ломоносов В. Д., поморский промышленник — 275, 337, 360, 362
 Ломоносов Иуда, поморский крестьянин — 360

Ломоносов Лука, поморский престяянин — 360
 Ломоносов М. В., великий русский ученый — 9, 12, 70, 256, 275, 353, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 370, 371, 372, 373, 376, 379, 380, 381, 485, 529, 530, 533, 535, 536, 542, 546
 Лосев, геодезист — 406
 Лошаков Кузьма, казак, мореход — 155
 Лошаков Матвей, помор, мореход — 52
 Лошаков, поморский кормщик — 52, 77
 Лошкин Алексей, матрос — 318, 319, 320
 Лошкин Савва, помор, мореход — 349, 390, 480, 530
 Лудлов, горный специалист — 467, 468, 532
 Лужин Ф., геодезист — 251, 527
 Лузин Семен, царский гость — 182
 Лука, московский гость, мореплаватель — 111, 295, 521
 Лука, предводитель новгородских войск — 31
 Лунд Яков, голландский купец — 251
 Лупандин И. П., торговый человек — 178
 Лупач В. С., историк — 542, 545
 Лурье Я. С., историк — 75
 Лыжин Иван, поморский купец — 349
 Лыжин Яков, поморский купец — 349
 Лысов, геодезист — 411, 413, 530
 Лыткин Трофим, енисейский промышленник — 300
 Львов Иван, сын боярский, картограф — 168, 245, 335
 Любименко И. И., историк — 72, 87, 542
 Люнев, капитан — 339
 Лядский Иван, окольный — 42
 Ляпун Иван, московский воевода — 31, 522
 Ляхов И., якутский купец — 403, 404, 407, 494, 496, 530
 Ляхов М., якутский купец — 502, 532
 Лященко П. И., историк-экономист — 72, 341.

М

Мавродин В. В., историк — 188, 191, 542
 Магеллан Ф., первый кругосветный мореплаватель — 74, 166
 Магницкий Леонтий, профессор Навигацкой школы — 232
 Магнус Олаус, шведский путешественник и картограф — 30
 Май Ян, начальник голландской арктической экспедиции — 83
 Майков Л. П., автор книги о Петре I — 239, 541
 Макаров И. С., историк — 542
 Макарова Р. В., географ — 337, 542
 Максимилиан, австрийский император — 62
 Максимов С., историк — 447
 Малахов Андрей, лодейный мастер — 193
 Малгин Никифор, казак — 180
 Маленн А. И., историк — 538, 540
 Малоры Жан, французский географ — 11
 Малагын Игнат, предводитель новгородских ушкуйников — 31, 521
 Малагын С. Г., лейтенант, начальник

- Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции—271, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 301, 302, 528, 536
- Мануйлов Юрий, московский посланник — 32, 522
- Марков Алексей, начальник янского пешего отряда — 246, 527
- Марков Василий, казак — 297
- Марков Незговор, торговый человек — 123
- Марков С. Н., писатель — 542
- Маркс К.—28, 70, 71, 76, 227, 228, 355, 459, 466
- Мартенс Ф. Ф., историк международного права — 72, 542
- Мартинес, испанский мореплаватель — 356, 422
- Масальский Василий, мангазейский воевода — 112, 115, 523
- Маслов Иван, поморский купец — 273, 288
- Маслов Федор, помор, промышленник — 54
- Масса И., голландский коммерсант и картограф — 48, 83, 85, 218, 278
- Матузов Иван, купец — 55
- Матюшкин Ф. Ф., мичман, участник экспедиции Ф. П. Врангеля — 401, 426, 504, 506, 507, 509, 532
- Махаев, художник и гравер — 117, 141, 143
- Машковцев, поморский купец — 460
- Медведев, боцманмат — 306, 307, 309
- Межев В. И., библиограф — 542
- Мезенец И. И., промышленный человек — 159, 164
- Мезенцев Ф., солдат — 288
- Мелентий, русский торговец на Таймыре — 130
- Мелентьев Селиван, кочевой мастер — 196
- Мелехов Иван, поморский купец — 127, 370
- Мельцов Иван, таможенный голова — 93
- Меньшиков А. Д., князь, видный государственный деятель — 230, 242, 258, 344, 347, 526
- Меньшиков В. А., двинский крестьянин, промышленник, мореход — 376
- Мерк Карл, врач, натуралист, участник Северо-восточной географической и астрономической экспедиции — 424, 428, 432, 434, 435
- Меркатор Г., голландский картограф XVI в.—30, 67, 218, 219
- Меркурьев Е., промышленный человек — 164
- Меркурьев Иван, торговый человек—124
- Меррик Джон, председатель «Московской компании» — 87
- Меснер, переводчик Посольского приказа — 84
- Мессершмидт Д., естествоиспытатель, исследователь Сибири — 234, 527
- Миддендорф А. Ф., академик, начальник экспедиции на север и восток России — 13, 231, 313, 314, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 533, 542
- Миллер Г. Ф., академик, участник Второй Камчатской экспедиции—17, 101, 103, 107, 111, 112, 115, 129, 188, 246, 258, 263, 268, 269, 270, 317, 318, 334, 335, 366, 441, 528, 535, 543
- Миллер Петр, купец, владелец заводов в Туле — 239, 527
- Минин Ф. А., начальник Енисейского отряда Великой Северной экспедиции — 132, 232, 268, 271, 293, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 309, 313, 528
- Митрополов Николай, поморский купец — 459
- Митрополов Степан, поморский купец—459
- Михаил Федорович, русский царь — 89, 90, 93, 105, 118, 132, 143, 200, 208
- Михайлов Амос, казачий сотник — 247
- Михайлов П., мичман — 340
- Михайлов Родион, торговый человек, мореход — 180
- Михайлов С. В., экономист — 188, 543
- Михайлов Фома, торговый человек — 124
- Михайлов, солдат—313
- Михачев Д. Н., помор, промышленник—68
- Михель Н., зоолог — 157
- Многогрешный Михаил, анадырский приказный человек — 186
- Моисеев Антон, поморский купец — 349
- Моисеев С., прапорщик — 487, 488, 533, 545
- Мокалев, мореход — 370
- Мокрошубов Пантелей, казак, мореход — 171, 175
- Моллер, морской министр России — 447, 471
- Молоковский М., якутский купец — 353
- Молчанов К., автор описания Архангельской губернии — 463, 543
- Морозко Лука, казак — 185, 186, 187, 526
- Морозов А. А., писатель — 360, 543
- Морозов Н., гидрограф-историк — 542
- Морган, глава торгового дома — 462
- Мори Оранский, штатгальтер Нидерландов — 80
- Москвитин И. Ю., казак — 152, 162, 525
- Москвитин Третьяк, торговый человек — 123
- Мотора Семен Иванов, казак, приказчик Анадырского острога — 176
- Мохначевский Яков, нижнеколымский приказный человек — 246
- Мошков К., мореход — 251, 260
- Муловский, капитан, начальник несостоявшейся кругосветной экспедиции—357, 531, 544
- Мулюкин А. С., историк — 72, 543
- Мунк Людовик, приказчик датского короля в Варде — 67
- Муравьев С. В., лейтенант, руководитель Двинско-Обского отряда Великой Северной экспедиции — 205, 268, 272, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 281, 287, 288, 292, 302, 303, 362, 528
- Мухин И., тобольский купец — 353, 402

Мухоплев Максим, сын боярский — 180, 181, 526
 Мухоплев Тит, казачий пятидесятник — 180
 Мушерон Бальтазар, голландский купец — 79, 80, 81
 Мыльниковы, иркутские купцы — 493
 Мясликов, кормщик — 467
 Мясной Иван, московский воевода — 102
 Мятлев, капитан, иркутский губернатор, начальник Архангельского порта — 268, 272, 326, 396

Н

Нагаев А. И., вице-адмирал, картограф — 232, 268, 370, 384, 402
 Нагибин Иван, мезенский кормщик — 274
 Нагибин П., мореход — 249
 Назаров Иван, поморский кормщик — 370
 Най, участник голландской экспедиции в Арктику — 79, 81, 111, 523
 Нартов А. К., автор мемуаров о Петре I — 238, 542
 Нарышкин, прокурор — 382
 Наумов Алексей, торговый человек — 121
 Наумов К., посадский человек — 321
 Наумов Федул, помор, мореход — 110
 Небольсин П. И., историк — 543
 Небритый Иван, помор, промышленник — 68
 Невельской Г. И., адмирал — 543
 Неводчиков М., мореход — 529
 Невский В. В., географ — 448, 451, 543
 Нейтингаль, посланник английского короля Карла I — 88
 Неклюдов Иван, начальник геологической экспедиции на Новую Землю — 66, 526
 Неклюдовы, семья поморов-мореходов — 66
 Немтинов М., лейтенант — 368, 369, 376, 378, 530
 Неплюев Иван, участник геологической экспедиции на Новую Землю — 65
 Неплюев Микула, участник геологической экспедиции на Новую Землю — 65
 Неплюев Роман, начальник геологической экспедиции на Новую Землю — 64, 65, 66, 526
 Нехорошков, матрос — 506
 Нижегородцев Иван, торговый человек — 123
 Нижегородцев Осип, казачий сотник — 416
 Никитин А. О., стрелец, мастеровой — 193
 Никитин Афанасий, русский купец, известный путешественник — 7
 Никитин Гаврила, царский гость — 182
 Никитин Завороха, торговый человек — 124
 Никитин Лазарь, верхневилуйский ценовальник — 144
 Никитин Мартын, торговый человек — 155

36 История Северного морского пути.

Никитин Пимен, помор, промышленник — 54
 Нишиц (Никитич) Павел, житель Колы, плававший в XVI в. на Шпицберген — 67, 522
 Новгородов А. И., историк — 544
 Новиков, купец — 337, 353, 394, 529
 Новиков Н. И., прогрессивный публицист и издатель — 441
 Новицкий, поручик — 324
 Новожилов, кормщик — 489
 Новоселов Артемий, торговый человек — 180
 Новоселов Петр, торговый человек, мореход — 155, 161, 173, 180, 212, 525
 Норденшельд А. Э., известный шведский полярный мореплаватель и исследователь — 9, 130, 543
 Норицын Алексей, торговый человек — 209
 Носов А. К., историк — 543

О

Обросимов Яков, тобольский купец — 354, 403
 Обухов, плотник — 496
 Обьедов Семен, пустозерский воевода — 94
 Овсянкин К., кяхтинский купец — 353
 Овцын Д. Л., лейтенант, начальник Обско-Енисейского отряда Великой Северной экспедиции — 237, 268, 271, 277, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 301, 302, 303, 307, 331, 368, 528
 Овчинников Иван, торговый человек — 173
 Оглоблин Н. Н., сотрудник архива Министерства иностранных дел — 13, 17, 128, 394, 395, 402, 543
 Оглоблин Федор, торговый человек — 174
 Огородников Вл., историк — 45, 543
 Огородников Е. Н., географ — 49
 Огородников И. И., историк Сибири — 543
 Огородников С. Ф., историк Севера — 72, 229, 230, 240, 242, 459, 460, 543, 544
 Огрызко И. И., историк — 165, 177, 259, 544
 Огрызков П. Е., торговый человек — 124
 Одинцов Осип, кормщик — 289
 Ожега Иван, торговый человек, мореход — 155, 180
 Озерцовский Н. Я., академик — 362, 391
 Озеров Михаил, начальник стрелцкого отряда — 90, 92
 Озеров Ф., лейтенант — 367
 Окладников А. П., археолог — 6, 23, 24, 25, 26, 171, 540, 543
 Окольнішниковы, поморские купцы — 351
 Оксенов А., историк Сибири — 544
 Окунь С. Б., историк — 6, 455, 456, 544
 Олень Алексей, казачий пятидесятник, мореход — 173, 179
 Опарин В. С., пустозерский крестьянин — 93

Орехов Семен, помор, промышленник — 68
 Орлова Н. С., историк-архивист — 107, 165, 174, 544
 Осипов Елисей, приказной человек на Анадыре — 185
 Остерман А. И., кабинет-министр правительства Анны Ивановны — 267
 Островский Б. Г., журналист — 544
 Остроградский М. В., выдающийся русский математик — 448
 Отар, вождь северо-норвежских племен — 30, 521
 Откупщиков Алексей, полярный мореход — 126, 370, 390
 Откупщиков Дмитрий, полярный мореход — 68, 205
 Откупщиков Дмитрий, мезенский кормщик — 273, 274, 302
 Откупщиков И. Д., мезенский кормщик — 280
 Откупщиков П., кормщик — 473, 489
 Откупщиковы, поморская семья полярных мореходов — 53, 68
 Ощепков А. Ш., торговый человек — 173

П

Павел I, российский император — 358
 Павлов Михаил, помор, мореход — 352
 Павлов М., лейтенант, участник Великой Северной экспедиции — 205, 263, 272, 274, 275, 278, 279, 280, 282, 288, 302, 303, 528
 Павлов Степан, казачий сотник — 416
 Павлов-Сильванский Н., историк — 236, 237, 238, 243, 267, 544
 Павлуцкий Д., майор, начальник военной экспедиции на Чукотку — 259, 260, 266, 268, 324, 330, 395, 408, 416, 417, 430, 434, 527, 537
 Паграч, чукотский старшина — 428, 435, 436
 Паддон, капитан русского военного флота — 272
 Падорин Иван, лодейный мастер — 192
 Палицын Андрей, мангазейский воевода — 121, 122, 123, 212, 222, 535
 Паллас П. С., академик — 258, 270, 391, 404, 424, 437, 441, 485, 536, 544
 Пальмквист Эрик, шведский торговый агент в России — 57, 58, 223
 Панин Н. Н., граф, государственный деятель — 342, 437
 Панкратьев Данила, царский гость — 156
 Панов Иван, тотемский купец — 353
 Панов Никифор, тотемский купец — 353
 Панов Н., капитан, участник экспедиции Чичагова — 367, 370, 379
 Панфилов Ф. Ф., помор, промышленник — 68
 Парамонов П., казак — 245
 Парри У. Э., английский полярный путешественник — 452, 489
 Парфеньев Матвей, промышленный человек — 138
 Патрикеев Иван, приказный человек — 129, 524

Пахомов Демид, крестьянин-мореход — 124
 Пахомов Наум, крестьянин-мореход — 124
 Пахтусов П. К., прапорщик, начальник Новоземельских гидрографических экспедиций — 13, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 489, 491, 533, 536, 539, 545
 Перевалов В. А., географ — 14, 74, 166, 363, 365, 366, 367, 368, 370, 373, 384, 544
 Перевалов Тимофей, геодезист — 335, 337, 394, 395
 Переводчиков, прапорщик — 293
 Первозник Е. Ф., помор, промышленник — 55
 Пермьяк Ф. С., промышленный человек — 164, 168
 Пермьяков Яков, казак, мореход — 245, 246, 526
 Пермьяковы, семья восточносибирских полярных мореходов — 175
 Перри Дж., капитан русской службы — 239
 Перфильев Илья, казачий пятидесятник — 150, 179, 524
 Перфирьев Иван, казачий атаман — 198
 Петерс, английский капитан — 421
 Петерсен, предводитель шведских войск в походе на Колу — 89
 Петр I, российский император — 15, 18, 36, 166, 183, 188, 227, 228, 230, 231, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 244, 245, 250, 253, 256, 258, 263, 344, 346, 537, 540, 544
 Петров Андрей, участник геолого-поисковой экспедиции на Печору — 62
 Петров Василий, казак — 124
 Петров В. В., выдающийся русский физик и электротехник — 448
 Петров Денис, таможенный голова — 93
 Петров Иван, атаман — 222
 Петров М., штурман — 252, 336
 Петров Томил, сын боярский — 124
 Пигот, американский китобой — 453, 456
 Пилский Исаак, монах — 192
 Пиль И. А., колыванский генерал-губернатор — 437, 438
 Пинежский Я., помор, мореход — 370
 Пинхенсон Д. М., географ — 540, 544
 Пирогов Н. И., великий русский хирург и анатом — 448
 Пиршет, торговый агент «Московской компании» — 52
 Писарев, якутский воевода — 324
 Пит, начальник английской арктической экспедиции — 67, 77, 79, 111, 552
 Платонов С. Ф., академик — 106, 544
 Плаутин, лейтенант, участник Великой Северной экспедиции — 331
 Плениснер Ф., начальник Анадырского гарнизона — 396, 409, 410, 411, 413, 415, 416, 420, 421, 507, 529
 Плещеев Андрей, руководитель переписи Поморья — 92
 Плещеев И. В., верхотурский воевода — 196
 Плотников, поморский купец — 351

Подвысоцкий А., составитель словаря поморского наречия — 206, 207, 211
 Подгорный Н., холмогорский крестьянин — 478
 Покровский А. А., составитель сборника документов Великой Северной экспедиции — 14, 270, 271, 318
 Покровский Ф. И., историк — 544
 Покишиевский В. Ф., географ — 544
 Полевой Б. П., историк — 223
 Ползунов И. И., выдающийся изобретатель — 362
 Поло Марко, известный итальянский путешественник в Китай — 34
 Полонский А. С., географ — 251, 255, 544
 Поляков С. В., составитель сибирских чертежей — 223, 224
 Полянский, капитан — 293
 Попов А. Н., историк — 222
 Попов Алексей, поморский купец — 349, 459, 460, 466
 Попов В., матрос — 346
 Попов Иван, казачий сотник — 416
 Попов Ф., промышленный человек — 300
 Поспелов Г., штурман, начальник экспедиции на Новую Землю — 13, 467, 468, 472, 479, 532
 Потапов Дмитрий, казачий пятидесятник — 186
 Потапов Иван, казак — 294
 Потемкин Г., видный государственный деятель — 342
 Потулов, геодезист — 251
 Пахомов Макар, помор — 385
 Поярков В., письменный голова — 152, 162
 Поярков П., лейтенант — 367, 368
 Прибылов Гаврила, штурман — 424, 531
 Приклонский И. В., якутский воевода — 182, 202, 210
 Присялков М. Д., историк — 535
 Прокофьев Друган, казак — 150, 151
 Прокофьевы, торговые люди — 207
 Прончищев Василий, лейтенант, начальник Ленско-Хатангского отряда Великой Северной экспедиции — 134, 232, 268, 271, 301, 302, 304, 305, 306, 307, 308, 311, 314, 315, 503, 528, 536
 Прончищева Мария — 304, 305
 Протодьяконов, якутский купец — 403, 495, 530
 Протопопов Семен, торговый человек — 173
 Протопопов Я. Д., мезенский кормщик — 280
 Прохоров Андрей, казак — 186
 Прянишников Ф., геодезист — 290, 292, 294, 295
 Пугачев Е. И., предводитель крестьянского антифеодального восстания — 342
 Пустоозерц Василий, березовский казак — 120
 Пустозерц С. А., промышленный человек — 159
 Пушкарев А., бургомистр — 344
 Пушкарев И., геодезист — 3, 411, 413, 530
 Пушкин А. С., великий русский поэт — 426

Пушкин В. Н., якутский воевода — 147, 156, 159, 162, 176, 200
 Пушкин Савлук, мангазейский воевода — 112, 115, 523
 Пушин Федор, сын боярский — 197, 219
 Пшеницин П., геодезист — 496, 499, 500, 502, 532, 544
 Пыпин А. Н., литератор и историк — 72, 545
 Пыхунов Антон, лодейный мастер — 213
 Пянда, мангазейский промышленник — 138, 524

Р

Равдоникас В. И., археолог — 545
 Радищев А. Н., великий русский революционер-демократ — 441, 442
 Райков Т. И., историк — 545
 Ралев Дмитрий, московский посланник в Дании — 32
 Рассель, агент «Московской компании» — 87
 Рахманин Ф. И., помор, мореход — 390
 Рахов Андрей, крестьянин — 478
 Рахов Лука, помор, промышленник — 56
 Ребров Иван, якутский казак, пятидесятник — 133, 150, 173, 174, 175, 209, 210, 245, 524, 525
 Ревякин Исаак, гость — 120, 147, 156
 Редьков, солдат — 310
 Резанов Н. П., дипломат, видный деятель Российско-Американской компании — 450
 Рейнеке М. Ф., лейтенант — 475, 479, 481, 482, 483, 486, 487, 489, 545
 Ремезов С. У., известный русский картограф — 168, 180, 181, 185, 411, 440, 526, 534, 545
 Репин П., поморский купец — 462
 Репин С., поморский купец — 462
 Репин Яков, казак — 416
 Реслин Е., голландский картограф XVII в. — 9
 Решетников, офицер — 496, 506
 Рийп Ян, голландский мореплаватель — 82, 523
 Рикорд П. И., начальник Камчатки — 453
 Рогачев Д., мезенский кормщик — 274, 289, 302
 Рогаченов, солдат — 311
 Родде, глава торгового дома — 462
 Родес, шведский торговый агент в России — 48
 Роднонов К., холмогорский крестьянин — 478
 Рожков В. И., историк — 545
 Розмыслов Ф. Ф., штурман, начальник Новоземельской экспедиции — 13, 380, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 470, 481, 482, 530, 540
 Романов, боярин — 156
 Романов, матрос, квартирмейстер — 319, 320, 321, 322, 324
 Романов Яким, писец — 51
 Романовский В., историк Шпицбергена — 66
 Руденко С. И., археолог — 24
 Руднев Г., подштурман — 274

- Рудаков Н., холмогорский крестьянин — 478
- Рудольф II, император Священной Римской империи — 78
- Ружников Кирила, торговый человек — 120, 155, 161, 180
- Ружников Молчан, торговый человек — 155, 180
- Румовский С. Я., астроном — 362
- Румянцев, капитан — 189
- Румянцев Н. П. граф, государственный деятель — 452, 460, 467, 468, 495, 536, 541
- Русанов В. А., полярный исследователь — 351
- Русанов Степан, казачий пятидесятник — 416
- Русте Ибн, арабский писатель — 26
- Ртищев В., штурман — 315
- Рылеев К. Ф., один из руководителей Северного общества декабристов — 447
- Рындин М. Т., лейтенант — 368, 374, 376, 378
- Рюмин Осип, помор, промышленник — 54
- Рябов Иван, поморский кормщик — 240, 241, 526
- С**
- Сабанин А., автор статьи по истории Шпицбергена — 66
- Сабинкин Н. Е., помор, промышленник — 56
- Саблин И., таможенный голова Мангазеи — 114
- Савватеевы, поморские купцы — 460
- Савватий, монах, основатель Соловецкого монастыря — 91, 190
- Савельев С., боцман — 331
- Савин Еремей, холмогорский промышленник — 116, 522
- Савич А. А., историк — 88, 89, 92, 545
- Садиков П. А., историк — 51
- Сазоновский В., хатангский промышленник — 310, 312
- Салтыков, преподаватель Морской академии — 286, 336
- Салтыков Ф. С., русский дипломат и государственный деятель — 237, 242, 243, 265
- Салтыков Травин Иван Иванович, московский воевода — 36, 522
- Самойлов В. А., историк — 545
- Самойлов, изобретатель — 448
- Сандерс, член Адмиралтейств-коллегии — 266
- Санкин, промышленник — 247
- Санников Яков, передовщик якутских купцов Сыроватских, первооткрыватель Новосибирских островов — 407, 413, 494, 496, 498, 499, 531, 532
- Сарусовалов, энецкий князец — 297
- Сарычев Г. А., капитан, один из руководителей Северо-восточной географической и астрономической экспедиции — 14, 99, 270, 335, 336, 424, 425, 426, 428, 432, 434, 436, 437, 438, 439, 448, 453, 472, 497, 505, 507, 532, 537, 545
- Сауер М., участник Северо-восточной географической и астрономической экспедиции — 423
- Сахаров Н., издатель — 228
- Свенске К., гидрограф — 545
- Светешников Надежда, царский гость — 64, 120, 147
- Свирская В., историк — 373
- Сгибнев А., морской историк — 13, 245, 249, 260, 337, 354, 394, 409, 545, 546
- Седелников В., казак — 511
- Селенга Иван, казак — 184
- Селиверстов И. И., историк — 136, 145
- Селиверстов Юрий, полярный мореход — 168, 172, 173, 178, 179, 209, 210
- Селифонтов Василий, геодезист — 276, 278, 279, 280, 283, 285, 303
- Семенов А., историк — 546
- Семенов Григорий, стрелецкий пятидесятник — 137, 524
- Семенов И. Я., помор, промышленник — 68
- Семенов Казарин, служка Соловецкого монастыря — 93
- Семенов Никита, казак, мореход — 202
- Семенов Фома, торговый человек — 174
- Семенов Яков, мангазейский стрелец — 133, 525
- Сенявин Ефим, капитан — 189
- Серашевский В., историк — 546
- Сербина К. Н., историк — 31, 49, 540
- Серебряник С. И., пустозерский промышленник — 110
- Сибиряков Алексей, иркутский купец — 352
- Сиверс, адмирал — 258
- Сидоров (Бычан) Антип, казак — 185
- Сидоров, матрос — 288
- Сидоров М. К., золотопромышленник, поборник освоения Севера — 462
- Силин Е. П., историк — 235, 493, 541, 546
- Силин Фридрих, немецкий студент, путешественник — 354
- Силуанов Никита, таможенный голова — 182
- Симаков Иван, казак — 209
- Синдт И. Б., лейтенант русского флота, начальник морской экспедиции к берегам Аляски — 13, 409, 417, 418, 419, 420, 421, 423, 439, 530, 537
- Синицын Иван, торговый человек — 180
- Скалон В. Н., профессор Иркутского университета — 546
- Скобелыцын, ботовый мастер — 293
- Скордин, хатангский промышленник — 312
- Скорняков-Писарев, командир Охотского края — 266
- Скуратов А., лейтенант, участник Великой Северной экспедиции — 280, 281, 282, 285, 286, 288, 289, 301, 302, 307, 528
- Скрыпин (Мезенец) Афанасий, торговый человек — 123
- Словцов П., историк Сибири — 546
- Сметанин П., помор, мореход — 370
- Сметанин, якутский чиновник — 394
- Смирнов П. П., историк — 72, 546

Смолинников Федор, помор, промышленник — 68
 Снягинев Илья, тобольский купец — 373, 542
 Снупс М., австрийский посланник в Москве — 62
 Собакин Иван, мастеровой, корабельщик — 193
 Соболев Сергей, енисейский промышленник — 297, 300, 302
 Соболев Степан, писец — 51
 Соболевский А. И., академик — 40
 Соймонов П. П., личный секретарь Екатерины II — 357
 Соймонов Ф. И., сибирский губернатор, картограф — 232, 235, 373, 400, 402, 409, 417, 418, 420
 Соколов А. П., морской историк — 13, 235, 264, 265, 268, 269, 270, 278, 290, 307, 313, 314, 318, 362, 363, 367, 370, 378, 491, 503, 533, 545
 Соловей И. А., казак — 186
 Соловьев А. И., историк-географ — 453
 Соловьев М. М., автор книги о путешествии Бэра — 485
 Соловьев С. М., историк — 88, 90
 Сомов Василий, прапорщик — 276
 Сомов О. М., декабрист — 447
 Сорокоумов Семен, казачий десятник, мореход — 179, 245
 Соторнин, солдат — 311
 Спасский Г., сибирский историк и общественный деятель — 245, 247, 383, 396, 540, 546
 Спасский И. Г., ученый-нумизмат — 132
 Спарвенфельд, шведский картограф — 223, 224
 Спафарий Николай, русский посол в Китае — 223, 224, 526, 546
 Сперанский М. М., генерал-губернатор Сибири — 456, 494
 Спешнев М. И., кеврольский воевода — 88
 Ставницер М., журналист — 60, 546
 Стадухин Василий, казак — 245, 246, 526
 Стадухин Герасим, промышленный человек — 175
 Стадухин Михаил Васильев, казак, казачий атаман, мореход — 152, 153, 155, 157, 159, 169, 174, 175, 176, 177, 178, 210, 525
 Стадухин Т. В., промышленный человек — 169, 175
 Стадухин Яков, промышленный человек — 175
 Старков, кормщик — 288, 300
 Старков М., геодезист — 396
 Старостин Аким, кормщик — 352
 Старостин Иван, помор-промышленник, известный зимовками на Шпицбергене — 67, 352, 489
 Старостин Михаил, судовой мастер — 67, 193
 Старостины, семья поморских полярных мореходов — 67, 352
 Старый И. Г., московский посланник — 33

Стахеев (Гусельников) Михаил, торговый человек, мореход — 155, 156, 199
 Стеллер Г. В., профессор Российской Академии наук — 270, 331
 Степанов В. Н., географ — 498
 Степанов Иван, поморский купец — 230
 Степанов Илья, мангазейский стрелец — 134
 Степанов Матвей, двинский староста — 33
 Степанов Н. Н., историк — 546
 Степанов Остафий, торговый человек — 124
 Степанов Первый, помор, промышленник — 192
 Стерлегов Дм., штурман, участник Великой Северной экспедиции — 232, 290, 296, 299, 300, 301, 528
 Страленберг (Табберт), шведский картограф — 258, 527
 Страхов Михаил, навигатор — 340
 Страхов М., штурман — 316
 Стрелов Е. Д., краевед — 546
 Строганов Григорий, сольвычегодский купец — 93
 Строганов Яков, сольвычегодский купец — 93
 Строгановы, сольвычегодские купцы солепромышленники — 45, 79, 93
 Струве В. Я., выдающийся русский астроном — 448
 Студитский Ф., общественный деятель и географ — 13, 546
 Стукачев Матвей, поморский купец — 349, 351
 Суворов А. В., великий русский полководец — 355
 Сукин Василий, московский воевода — 102
 Сулешев Юрий, боярин, князь — 124
 Сункин Я. Л., помор, промышленник — 68
 Суханов Самсон, помор, мореход — 352
 Сухановы, семья поморских полярных мореходов — 68
 Сухотин А., лейтенант — 280, 281, 383
 Схелтема, голландский историк — 84
 Сыроватские, якутские купцы — 407, 493, 494, 531
 Сыроватский Лев, якутский купец — 407
 Сыроватский Семен, якутский купец — 407
 Сычов Василий, стрелецкий десятник — 139, 525

Т

Тарабакин Семен, промышленник — 214
 Тарабукин Василий, начальник военной экспедиции на р. Таз — 111
 Тарасов Е. Ф., лодейный мастер — 193
 Тарасов Илья, торговый человек — 124
 Тарутин Первый, помор, мореход — 110
 Татаринов, казачий сотник, участник экспедиции на Новосибирские острова — 500
 Татаринов Григорий, казачий пятидесятник — 168, 179
 Татаринов Михаил, мичман — 268

Татаринов Петр, штурман, начальник Иркутской навигацонной школы — 354, 531

Татаринов Ф., колымский промышленник — 409, 411

Татищев В. Н., видный русский историк — 234, 262, 362, 534, 547

Твердышевы, купеческая семья — 342

Тебеньков М. Д., исследователь Русской Америки — 547

Телицын Максим, казак, мореход — 202

Телятевский, тобольский воевода — 118

Теплов, секретарь Екатерины II — 342, 381

Теряев Григорий, дьяк — 124, 125

Тиандер И. Ф., историк — 30, 547

Тимофеев Иван, кузнец — 201

Тимофеев Назар, монастырский крестьянин — 110

Тимофеев Федор, монастырский крестьянин — 110

Тимофеев Ф., геодезист — 279

Тимофеев Ф., якут-промышленник — 319

Титов А., картограф — 223, 547

Тихменев П. А., военный моряк, историк Российско-Американской компании — 454, 547

Тихомиров В., автор работы о русских промыслах на Груманте — 67, 547

Тихомиров, штаб-лекарь — 471

Тобольский Федор, устьянский промышленник — 300, 301, 302

Токарев С. А., историк, этнограф — 152, 547

Толмачев, квартирмейстер Ленско-Хатангского отряда Великой Северной экспедиции — 304, 305, 309

Толстоухов Иван Иванович, торговый человек, мореход — 123

Толстоухов Иван, посадский человек — 132

Толстоухов Леонтий, торговый человек — 123

Толстых Андриан, селенгинский купец, первооткрыватель группы Алеутских островов — 529

Томилов В., казак — 511

Томилов Ф. С., историк — 88, 547

Томский Григорий, казак — 184

Торн, бристольтский купец — 76, 77

Торсон К. П., декабрист — 446, 447, 454, 497

Тотгалес, участник голландской экспедиции в Арктику — 79, 111

Траверсе де, маркиз, архангельский губернатор — 462

Традесконт, голландский путешественник — 213

Трапезников, сибирский купец — 337

Траппе, штеттинский купец — 347

Траурник Дороеф, якутский воевода — 183, 244

Третьяк, поморский крестьянин — 93

Третьяков Петр, начальник посольского приказа — 83

Трисман В. Г., этнограф, переводчица труда Н. Витсена «Северная и Восточная Татария» — 84

Трифанов Степан, анадырский приказный человек — 246

Троицкой А., казак — 245

Трофимов П. М., историк лесного дела — 547

Трускот Иван, академический гравер и картограф — 417

Турпанов, помор, мореход — 366

Тушин Никита, помор, промышленник — 56

У

Угодников, поморский купец — 460

Угрюмов Иван, помор, мореход — 110

Уиллоуби, начальник английской экспедиции по отысканию Северо-восточного прохода — 74, 75, 522

Улеб, новгородский посадник на Двине — 34, 521

Унбин Петр, гость — 120

Унковский, начальник экспедиции в Среднюю Азию — 235

Усов Алексей, царский гость — 162, 163

Усов Иоаким, царский гость — 120

Усовы, царские гости — 120, 147, 162, 163

Устимович П. М., геолог — 133, 547

Устюжанин А. С., торговый человек — 123

Уткин, гравер — 361

Ухтомский, мангазейский воевода — 133

Ушаков Иван, царский гость — 182

Ушатый Петр, московский воевода — 31, 36, 522

Уянда, юкагирский князец — 150

Ф

Фанбрин, глава торгового дома — 462

Фатеев Александр, помор, промышленник — 68

Федор Алексеевич, русский царь — 84, 182

Федор Иванович, русский царь — 45, 102, 108, 111, 196, 295

Федор, поморский кормщик — 77

Федоров Иван, подштурман, участник экспедиции в Америку — 259, 260, 261, 262, 330, 421, 527

Федоров, штурман — 471

Федотов Василий, царский гость — 93

Федотов В., боцман — 478

Федотов Иван, линейский крестьянин — 63, 64

Фефилов Василий, казак — 124

Фехнер М. В., историк — 40

Фешовин Д. Г., торговый человек — 121

Фигурин А. Е., медик-хирург, участник экспедиции Анжу — 502, 503, 540

Филатов Астафий, царский гость — 182

Филиппов Аверкий, кормщик — 370

Филиппов А. М., исследователь Севера — 67, 106, 547

Филиппов Данила, промышленный человек — 168

Фишер И. Э., академик — 188, 204, 208, 547

Фишер Р., американский историк — 74

Фламинг, английский мореплаватель, начальник арктической экспедиции — 87, 526

Фогелары, владельцы голландской торговой фирмы — 84

Фокин Андрей, помор, промышленник — 54

Фомин, капитан — 426

Фомин Н., участник Великой Северной экспедиции — 310, 311, 313

Фомин Федор, торговый человек — 121

Фондезин, капитан — 335, 401, 531

Фордэн, французский адмирал — 230

Фосс М. А., археолог — 22

Фофанов, солдат — 312

Фрадкин Н. Г., географ — 391

Франклин Д., английский мореплаватель и путешественник — 452

Франсбеков Д. А., якутский воевода — 159, 178, 179

Фридрих II, датский король — 67

Фридрих II, прусский король — 363

Фролов Н. Г., географ — 451, 492, 547

Фурман, участник экспедиции Миддендорфа — 510

Х

Хабаров Ефим, пустозерский промышленник — 276

Хабаров Е. П., торговый человек — 121, 130, 144, 145, 152, 526

Хабаров, корабельный мастер — 477

Хабаров, участник Великой Северной экспедиции — 277

Хаймин Е., пустозерский крестьянин — 478

Хаклюйт Р., английский историограф — 74, 77

Ханептек Игнатий, участник первых походов на р. Лену — 137, 524

Харитонов Оксен, торговый человек — 124

Харитонов Селиван, казак — 152

Харитонов Филипп, начальник казачьего отряда — 297, 298

Харитонов Широкий, судовой мастер — 202

Харо, испанский мореплаватель — 356, 422

Хвойной Степан, землемер, автор описи Новосибирских островов — 322, 404, 405, 406, 407, 497, 531

Хворый И. М., казак, мореход — 179

Хвостов Н. А., лейтенант, исследователь Русской Америки — 547

Химков Алексей, мезенский промышленник — 529

Химков Иван, мезенский промышленник — 529

Хитрово С., лейтенант, участник Великой Северной экспедиции — 331

Хлебников К. Т., видный деятель Рос-сийско-Американской компании — 458, 547

Хметевский, контр-адмирал — 355, 531

Хмызников П. К., гидролог — 320

Хованский А. А., тобольский воевода — 122

Ходутин Афанасий, торговый человек — 123

Холмес Х., торговый агент «Московской компании» — 52

Холмогорец (Попов) Федот Алексеев, торговый человек, спутник и соратник С. И. Дежнева — 163, 164, 165

Хороший К., солдат — 309, 313

Хрдличка А., видный американский археолог и этнограф — 24

Хрипунов Данила, товарищ мангазейского воеводы — 112, 523

Хрипунов Яков, енисейский воевода — 139, 198, 207

Хромченко В. С., кругосветный мореплаватель, исследователь Аляски — 454, 516, 532

Ц

Цветаев Д. В., историк — 72, 547

Цивилев Григорий, монастырский крестьянин — 110

Цивилев Терентий, монастырский крестьянин — 110

Циволька А. К., прапорщик, начальник гидрографической экспедиции на Новую Землю — 13, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 533, 538, 545

Центкевич Чеслав, польский географ — 13

Центкевич Алина, польский географ — 13

Цыпандин Герасим, казачий пятидесятник — 173, 175, 179

Ч

Чаплин П., участник Первой Камчатской экспедиции, затем главный командир Архангельского порта — 15, 251, 252, 254, 255, 256, 258, 376

Чаркин Иван, петербургский купец — 348

Чекин Н., геодезист, участник Великой Северной экспедиции — 303, 304, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312

Челузин, промышленник — 483

Челюскин С. И., подштурман, участник Великой Северной экспедиции — 302, 303, 304, 305, 306, 311, 312, 313, 315, 513, 529

Чемберлен, английский капитан — 87, 89

Ченслер Р., английский мореплаватель — 34, 74, 75, 522

Чентурионе, папский посол в Москве — 41

Черевин А., капитан — 274, 280, 281, 282

Черкасов Матвей, двинский таможенный голова — 51

Черненко М. Б., журналист-географ — 6, 219, 450, 455, 540

Чернецов В. Н., археолог, производил раскопки на месте Мангазеи — 113, 114

Черников А., историк-архивист — 414, 547

Чернов Г. А., геолог — 22

Чернышев И. Г., вице-президент Адмиралтейств-коллегии — 376, 438

Чернышев, адмирал — 15
 Чижов Н. А., декабрист — 446, 471
 Чиракин Я., кормщик — 389
 Чиракин Я. Я., кормщик — 382, 383, 384, 386, 387, 389, 530
 Чириков А. И., капитан, выдающийся русский мореплаватель, один из руководителей Камчатских экспедиций — 15, 16, 232, 251, 252, 254, 255, 258, 266, 267, 268, 271, 323, 326, 327, 328, 331, 332, 333, 334, 336, 337, 357, 358, 421, 426, 527, 528
 Чистяков Дружина, казак, мореход — 173, 179
 Чихачев, лейтенант, участник Великой Северной экспедиции — 331
 Чичагов В. Я., известный русский мореплаватель, начальник первой русской высокоширотной экспедиции — 12, 231, 360, 367, 371, 372, 373, 374, 376, 377, 378, 379, 380, 530
 Чичагов П. В., адмирал — 376, 437
 Чичагов П., геодезист — 239, 527
 Чичагов Тимофей, сын боярский — 275, 290
 Чичерин Д., сибирский губернатор — 385, 415
 Чуковская Л., писатель, историк — 447
 Чулков Данила, письменный голова — 102
 Чулков М., историк — 547
 Чулков Н. П., историк — 384, 385, 389, 547
 Чумиков А., историк — 547
 Чупров Я., передовщик промышленной артели — 529
 Чюкичев Федор, казак, мореход — 153, 159, 178, 209
 Чюрка Федор, промышленный человек — 151

Ш

Шалауров Н., устюжский купец, мореплаватель — 320, 337, 353, 354, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 407, 425, 436, 505, 529, 530, 536, 537
 Шаньга, торговый человек — 172, 173
 Шапкин, поморский купец — 460
 Шапошников, геодезист — 296
 Шапошников Ф., якутский купец — 353
 Шаскольский И. П., историк — 30, 547
 Шафиров, барон, один из организаторов китобойной компании на Севере — 343, 346, 360, 362, 526
 Шафран Алексей, ссыльный поляк — 123
 Шаховской Мирон, мангазейский воевода — 112, 523
 Шахов Воин, начальник экспедиции на р. Вилюй — 137, 142, 524
 Швецов П. Ф., мерзлотовед, член-корр АН СССР — 510, 512
 Шебухов И., кормщик — 390
 Шеламов, матрос — 308, 309
 Шелихов Г. И., рыльский купец, один из основателей русских поселений в Америке — 357, 421, 426, 437, 449, 531, 547

Шенкурский Василий, новгородский воевода — 35
 Шелтинг, лейтенант, участник Великой Северной экспедиции — 327
 Шемберг, генерал-берг-директор — 342
 Шелунов Осип, торговый человек — 129
 Шергин Б. В., писатель — 34
 Шереметьев Б. П., русский дипломат — 236
 Шерстобоев В. Н., историк — 142, 547
 Шестаков Алексей, участник Первой Камчатской экспедиции — 251
 Шестаков Афанасий, казачий голова, начальник северо-восточной экспедиции — 251, 258, 259, 527, 537
 Шестаков Иван, участник Первой Камчатской экспедиции — 251, 259
 Шестаков, кормщик — 482
 Шестаков Никита, холмогорский кормщик — 273, 274
 Шибаков, Максим, поморский промышленник — 54
 Шидловский А. Ф., исследователь Русского Севера, библиограф — 544, 547
 Шиллингто Дж., историк полярных путешествий — 547
 Шиллинг П. Л., русский ученый-изобретатель — 448
 Шилов Василий, устюжский купец — 530
 Шипицын, казачий пятидесятник — 323
 Шипунов, лейтенант — 368
 Широкий Иван, торговый человек, мореход — 181
 Шифрановский К. И., библиотечный картограф — 235
 Шяхнов М. С., лодейный мастер — 192
 Шишка Владимир, промышленный человек — 138
 Шишмарев Г. С., капитан-лейтенант, один из руководителей экспедиции по отысканию Северо-восточного и Северо-западного морского прохода — 451, 452, 453, 454, 457, 532
 Шишорин, изобретатель — 448
 Шкулев, казак — 411
 Шмалев Тимофей, капитан, комендант Нижнеколымского острога — 400, 425
 Шняров Андрей, поморский кормщик — 273, 274, 527
 Шокальский Ю. М., академик — 13, 548
 Шоломов, казак — 319
 Шпанберг М. П., капитан, помощник начальника Камчатских экспедиций — 247, 252, 254, 255, 256, 260, 261, 267, 268, 271, 324, 327, 328, 329, 528
 Штаден Генрих, автор проекта интервенции против Руси — 78, 92, 93, 548
 Штейнгель, декабрист — 447
 Шубин М. И., торговый человек — 124
 Шубин (Плехан) Л. И., пинежский торговец, мореход — 110, 111, 121, 523
 Шубин Семен, торговый человек, мореход — 180
 Шувалов П. И., граф, содержатель морских промыслов в Поморье — 126, 235, 342, 343, 344, 349, 363, 366, 380, 529
 Шульгин Василий, купец, судовладелец — 273

Шумагин, матрос — 331
Шунгин И. Ф., торговый человек — 123
Шунков В. И., историк — 104, 196, 548
Шушерин Т. В., илимский воевода — 199, 200

Щ

Щеглов И. В., историк Сибири — 548
Щепеткин Матвей, торговый человек — 121
Щепоткин Дружина, торговый человек — 121
Щербак С. З., промышленный человек — 202
Щербинин, штурман — 315, 319, 320, 321
Щипачев Степан, мезенский промышленник — 529

Э

Эвальд Б., картограф — 16, 314, 389, 393, 406, 424, 426, 548
Энгельс Ф. — 71, 72, 355, 362, 459, 466
Эрман, геолог — 510
Этерикан, якут-промышленник — 529
Этолин А. К., видный деятель Русской Америки — 454, 457, 516, 533.

Ю

Юдин, поморский купец — 459
Южин Афанасий, мезенский кормщик — 302

Южин М. И., мезенский кормщик — 273, 274, 278, 284, 302
Юрьев, Клим, датский купец — 90, 524
Юхляев Ф., солдат — 321
Юшин, подштурман — 331
Юшков А., мезенский кормщик — 283, 286, 288, 289.

Я

Ягужинский, генерал-прокурор — 265
Ядрей, новгородский воевода — 35, 521
Ядринцев Н. М., историк — 548
Якоби Б. С., выдающийся русский физик и электротехник — 447
Якоби И. В., иркутский и колыванский губернатор — 437
Яков I Стюарт, английский король — 87
Яков Степанович, двинский посадник — 31, 521
Яковлев Емельян, торговый человек — 173
Яковлев Пантелеймон, промышленный человек, ленский крестьянин — 145
Яковлевы, купеческая семья — 342
Яников Г. В., географ — 264, 271, 278, 290, 296, 306, 313, 548
Яроль Михаил, новгородский воевода — 35
Яруков Е., кормщик — 337.





V. ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

А

Авачинская бухта — 328, 332, 426, 428
Авачинская гавань — 420
Авачинская губа — 327, 331
Авачинский залив — 328, 333
Австрия — 354

Агату, остров — 529

Адмиралтейства, полуостров (Литке назвал его островом) — 472

Азия — 24, 85, 86, 96, 101, 102, 107, 153, 157, 163, 165, 166, 169, 187, 220, 222, 323, 334, 239, 344, 347, 251, 254, 255, 261, 262, 269, 313, 356, 357, 381, 394, 410, 421, 438, 451, 454, 509, 525, 527, 537, 542, 544, 545, 546, 547

Айон (Заводей, Сободей), остров — 398, 400, 505

Алазейское зимовье — 178, 245

Алазея, река — 14, 98, 100, 137, 149, 152, 153, 155, 161, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 180, 182, 199, 212, 224, 245, 320, 321, 322, 398, 525

Алажшай, остров (Аляскинский берег) — 402

Алахшак, остров — 373

Алдан, река — 137, 138, 142, 147, 151, 152, 248, 253, 353, 417, 524, 525

Алданские горы — 525

Алданское (Бутанское) зимовье — 525

Алеппо, город — 86

Алеутские острова — 184, 265, 331, 332, 336, 337, 352, 356, 358, 373, 402, 418, 426, 428, 439, 451, 454, 516, 528, 529, 530, 531, 533, 536, 537, 540, 546, 547

Алканский острог — 249

Аляска («Большая Земля») — 24, 34, 158, 179, 220, 244, 249, 250, 256, 260, («Б. З.»), 324, 330, 356, 357, 358, 365, 401, 408, 409, 410, 416, 418, 419, 421, 422, 435, 449, 450, 451, 452, 453, 454,

455, 456, 458, 459, 518, 527, 530, 531, 532, 533, 539, 542

Амга, река (приток р. Алдана) — 163

Амгуема, река — 261, 395, 432, 436

Америка — 15, 24, 34, 41, 62, 72, 158, 163, 189, 220, 250, 251, 254, 255, 258, 259, 261, 263, 265, 266, 268, 269, 270, 297, 318, 327, 328, 330, 331, 332, 337, 353, 354, 356, 357, 358, 363, 400, 409, 410, 417, 418, 420, 421, 422, 423, 428, 437, 438, 439, 449, 450, 451, 455, 458, 490, 497, 509, 525, 527, 535, 537, 539, 540, 541, 544, 546, 547

Амка, остров (Андрияновские острова) — 530

Амстердам, город — 63, 75, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 114, 189, 220, 221, 240, 242, 248, 251, 523

Аму-Дарья, река — 235

Амур, река — 10, 85, 86, 152, 159, 160, 162, 220, 238, 243, 329, 355, 510, 512, 514, 525, 526, 535, 543

Амурский край — 509, 512

Амурское (Охотское) море — 165, 223

Анабар, река — 132, 133, 134, 143, 144, 223, 224, 297, 304, 305, 309, 310, 311, 525

Анабарский край — 134

Анабарский острожек — 17

Анадырский залив — 165, 169, 409

Анадырский край — 409, 529

Анадырский лиман — 168, 169, 441

Анадырский нос — 158, 260

Анадырское зимовье и острог (Анадырьск) — 17, 165, 166, 179, 186, 245, 248, 259, 322, 323, 325, 326, 330, 395, 398, 408, 409, 416, 417, 420, 529

Анадырское море (залив) — 168

Анадырь (Онадырка, Нанабора), река — 14, 98, 137, 147, 149, 156, 158,

159, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 172, 176, 178, 179, 184, 185, 186, 199, 203, 213, 214, 223, 246, 247, 248, 249, 254, 259, 260, 269, 322, 323, 325, 326, 328, 334, 337, 352, 354, 394, 395, 396, 409, 417, 421, 486, 525, 526, 529

Ангара, река — 140, 200, 222

Ангарская (Анюйская) крепость — 428, 430, 432, 435, 436, 437

Англия — 11, 41, 47, 63, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 87, 88, 95, 97, 102, 109, 189, 229, 230, 237, 250, 355, 358, 364, 424, 439, 440, 455, 456, 458, 459, 465, 494, 522, 542

Ангутский залив — 299

«Андара», река — 172

Андряновские острова — 529

Анин, провинция (Китай) — 220

Анианский (Аниан) пролив — 220, 222, 344

Антарктида — 7, 446, 532

Антарктика — 7, 424, 445, 448, 450, 540

Антониево-Сийский монастырь — 14, 29, 49, 55, 56, 66, 110, 156, 197, 208, 214, 238, 251

Анюйская ярмарка — 494

Анюйский хребет — 165, 179, 183, 322, 326, 507

Аральское море — 502

Аргунь, река — 512

Арктика — 7, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 26, 27, 38, 45, 50, 64, 70, 71, 76, 79, 82, 85, 87, 95, 96, 128, 131, 170, 174, 187, 190, 191, 202, 203, 204, 216, 220, 224, 231, 232, 242, 243, 264, 271, 312, 336, 338, 347, 348, 355, 359, 360, 362, 363, 365, 366, 373, 379, 380, 381, 384, 395, 401, 404, 407, 414, 440, 442, 444, 445, 447, 448, 450, 451, 453, 454, 466, 485, 490, 494, 498, 502, 504, 515, 516, 538, 540, 541, 544, 547

Арктический бассейн — 364, 367, 509

Архангельск, город — 48, 49, 50, 53, 54, 56, 58, 61, 65, 72, 73, 79, 84, 86, 87, 88, 93, 94, 107, 116, 118, 122, 126, 129, 156, 166, 188, 189, 191, 192, 193, 205, 208, 212, 219, 223, 228, 229, 230, 233, 236, 237, 238, 239, 240, 242, 268, 270, 272, 273, 274, 275, 277, 279, 280, 281, 282, 284, 285, 286, 289, 293, 302, 303, 326, 334, 337, 338, 339, 340, 343, 344, 345, 346, 347, 349, 350, 351, 352, 359, 360, 362, 366, 367, 368, 370, 372, 373, 374, 376, 378, 379, 381, 384, 385, 388, 389, 441, 446, 459, 460, 461, 462, 463, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 476, 477, 478, 481, 483, 485, 486, 487, 488, 491, 523, 524, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 537, 540, 544, 545

Архангельская губа — 57

Архангельская губерния — 193, 270, 351, 366, 374, 391, 460, 462, 463, 537, 543

Архангельский монастырь — 14, 29, 521

Архангельский порт — 272, 273, 351, 355, 376, 460, 465, 470, 481, 543

Архангельский уезд — 478

Астрахань, город — 35, 76, 84, 86, 109, 293

Атлантический океан — 5, 7, 8, 71, 166, 216, 355, 356, 365, 446, 453

Атту, остров — 523

Африка — 7, 72, 79, 264

Ахомтель, бухта — 426

Ахта, остров — 428

Ая, река — 490

Аяк, остров — 435

Б

Баид (область, где кочевало ненецкое племя баи) — 115

Байдарацкая губа — 100, 107, 119, 275, 285, 286, 440

Байкал, озеро — 183, 222, 352

Байшенское зимовье — 128

Балахна, река — 312

Балбере, река (приток р. Уки) — 418

Балтийское море — 32, 34, 68, 76, 78, 88, 153, 227, 228, 230, 234, 293, 338, 445, 448

Бараний, мыс (Новая Земля) — 473, 481, 486

Бараниха, река — 506

Баренца, острова — 489, 533

Баренцово море — 10, 28, 29, 34, 47, 50, 51, 57, 62, 67, 68, 69, 95, 110, 187, 189, 190, 191, 204, 211, 273, 282, 289, 337, 338, 343, 355, 444, 466, 471, 472, 485, 492, 516, 523, 531

Барроу, мыс — 455, 533

Батавия — 86

Баффиново море — 365, 372

Башкирия — 249

Бегичева, остров — 133, 305, 307, 440, 547

Белое море — 8, 10, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 39, 44, 47, 49, 50, 74, 75, 76, 80, 86, 88, 89, 93, 95, 102, 107, 155, 190, 193, 211, 214, 224, 228, 234, 275, 278, 281, 286, 337, 338, 339, 340, 343, 355, 363, 374, 381, 383, 385, 389, 391, 445, 460, 461, 464, 474, 475, 476, 488, 489, 523, 528, 529, 531, 539, 545, 547

Белозерский край — 73

Беломорское побережье — 80

Беломорье — 22, 29, 73, 75, 88, 89, 203, 242, 521

Белозеро — 232

Белужья губа — 387, 388, 481

Белый, остров — 237, 275, 278, 284, 285, 286, 291, 292, 302, 354, 440, 476, 491

Бельковский, остров — 504, 532

Беннетта, остров — 498

Березов (ныне Березово), город — 36, 37, 103, 105, 108, 111, 112, 118, 120, 124, 125, 126, 196, 198, 199, 238, 242, 270, 281, 285, 286, 289, 290, 292, 293, 523, 528

Березовский уезд — 105, 492

Беринга, остров — 332, 352

Берингово море — 24, 250, 261, 324, 326, 373, 417, 418, 420, 421, 425, 439, 454

Берингоморский район — 417

Берингов пролив — 10, 13, 249, 255, 257, 260, 261, 356, 367, 416, 417, 419, 420, 421, 423, 425, 428, 435, 438, 440, 441, 449, 451, 452, 453, 454, 455, 457, 459,

492, 494, 502, 516, 521, 527, 530, 531,
532, 533, 536, 541, 545, 546, 547

Берлин, столица Германии — 159, 354

Берха, мыс — 479

Берха, остров (из группы Горбовых
островов) — 483

Биармия — 30, 521

Благодать, гора — 545

Блудная, губа — 57

Блудная (Омолой), река — 178, 223

Блудная, река (на Таймырском п-ове) —
309, 311

Боганида, река — 510

Болванская, губа — 481

Болванский нос, мыс — 282

Болдуин, полуостров — 452

Большая Земля («Новая Земля», остро-
ва в Чукотском море, Аляска) — 158,
163, 174, 175, 400, 409, 413, 414, 416,
417, 420, 494, 498, 527, 530

Большая (видимо Большая Бараниха),
река — 245

Большая, река (на Камчатке) — 249,
329, 333

Большеземельская, тундра — 22, 27, 270

Большереец — 254, 259, 327, 395, 418

Большое, зимовье (на р. Блудной, Тай-
мырский п-ов) — 309

Большой Анной, река — 158, 325, 326,
428, 437, 506

Большой Баранов камень, мыс — 246,
322, 334, 398, 414, 425, 427, 438, 440,
495, 499, 505, 507, 538

Большой Ляховский, остров — 245, 320,
398, 402, 406, 496, 527

Большой Раутан, река — 400

Большой Чукотский нос — 417

Большой Шпицберген, остров — 367

Борисова, река — 317

Бразилия — 78

Братские пороги — 198

Бритвин, залив — 386, 389

Бритвин, мыс — 389

Бритвин, остров — 386

Буканское зимовье (на Нижней Тунгус-
ке) — 137

Булун, селение — 504

Буорхая, губа — 315, 319

Буорхая, мыс — 172, 319, 397

Буреинский хребет — 512

Буреть, палеолит. поселение — 23

Буря, река (приток р. Амура) — 512

Бухара — 40, 103, 509

Бурятия — 447

Быковская протока (в дельте р. Ле-
ны) — 212, 304, 315, 316

Быковский (Муостах), остров — 320

Быковский, мыс — 397, 502

Быковский полуостров — 320

Быстрая, река (на Камчатском п-ове) —
178

Быстрокурская волость — 56

В

Вавчуга, селение — 188, 229

Вага, река — 51

Вагран, река — 490

Вайгач, остров — 52, 53, 57, 65, 66, 77,
81, 111, 212, 242, 273, 274, 275, 277,

279, 280, 282, 289, 301, 303, 364, 440,
468, 469, 473, 474, 475, 476, 488, 491

Вайгачский пролив (Карские ворота) —
83, 219, 224, 391, 442, 479

Ванкарем, река — 261

Ванкувер, мыс — 457

Варангер, полуостров — 49

Варандеев, остров — 51

Вардегуз, крепость — 32, 75

Варзуга, река — 28, 47, 93

Варшава, столица Польши — 13

Василия Сазоновского (на р. Балах-
не), зимовье — 312

Васильевский, остров — 502, 504, 532

Васькина, река — 281

Вашингтон, столица США — 24, 456,
459

Введенское, село (Таймырский полу-
остров) — 510

Веем, озеро — 432

Веем, река — 432

Великая Пермь — 93

Векшенга, река — 27

Вель, река — 27

Венеция, город — 75

Веркон, река — 401

Верхнее Олекминское зимовье — 199

Верхне-Индигирское зимовье — 199

Верхнеколымск — 245, 424, 425

Верхняя Таймыра, река — 130, 511

Верхняя Тунгуска (Ангара), река —
118, 124, 139, 253

Верхоленинский острог — 137, 199

Верхотурский (Верхотурье) острог —
103, 104, 111, 112, 196, 197, 198, 199,
201, 203, 352, 523

Верхотурский тракт — 103

Верхотурский уезд — 197

Верхоянск, город — 163

Верхоянский хребет — 151, 525

Ветек, город — 537

Вильгельма, остров (у Новой Земли) —
487

Вилькицкого, пролив — 315, 441

Виллой, река — 138, 142, 144, 166, 175,
176, 199, 391, 397, 422, 524

Вилыйский хребет — 138, 139, 144

Витим, река — 145, 147, 175

Витсен, остров — 472

Вишера, река — 64, 490

Вишнякова, деревня (Чечуйской во-
лости) — 396

Волга, река — 28, 76, 109, 129, 234, 238,
490

Волгина, зимовье — 293

Волдокурский погост — 213

Волжско-Окское междуречье — 22

Вологда, город — 28, 35, 78, 92, 102, 136,
137, 192, 193, 196, 201, 253, 349

Волоко-Пинежская, волость — 163

Волочанка, река (на Таймыре) — 130

Воскресенский монастырь — 214

Восточно-Сибирское море — 157, 183,
202, 319, 399, 413, 425, 503, 504

Врангеля, остров — 440, 495, 499, 507,
532, 538

Выборг, город — 293, 348

Вымь, река — 64, 108, 111, 124

Вытыр (Бытыр), река — 435

Выходной, мыс (на Новой Земле) — 388, 390, 473, 482
Выгедда, река — 108, 490
Вышневолоцкая водная система — 234
Вятка, город — 196, 198, 349
Вятская, земля — 101

Г

Гаага, столица Нидерландов — 83, 84
Гавайские острова — 356, 450
Гая, река — 439
Гамбург, город — 88, 90, 347, 370
Гвоздарева, река (на Новой Земле) — 487
Гвоздева, острова — 260, 435, 439, 441
Германия — 41, 78, 354, 445
Глубник — 57
Гижига, река — 177, 179, 181, 494
Гижигинская крепость — 408
Голец, остров — 282
Голландия — 11, 41, 42, 63, 71, 72, 73, 76, 78, 79, 80, 82, 83, 85, 86, 88, 90, 95, 97, 102, 109, 189, 229, 230, 237, 251, 252, 256, 348, 364, 439, 440, 542
Гольчихинское зимовье — 297, 299, 300, 301
Головнина, залив — 457
Гольгинская протока (дельта р. Индигирки) — 320
Гоном, река — 152
Горбовые, острова — 51, 57, 483, 489
Горло Белого моря — 374, 474
Горн, мыс — 7
Готланд, остров — 368
Государева (очевидно в XIX в. — Царева, ныне Балыктах), река — 403, 405, 499
Графа Румянцева, мыс — 457
Гренгам, крепость — 189, 228
Гренландия — 10, 240, 371, 374, 376, 378, 380, 497
Гренландские берега — 372
Гренландское море — 380
Грибовая, губа — 486, 487
Грин-Харбур, промысловая стоянка на Шпицбергене — 67, 352
Грин-Харбур, залив — 489
Грузия — 84
Грумант, Грунт, Грунландская земля (Шпицберген), архипелаг — 34, 53, 61, 66, 67, 68, 69, 108, 126, 170, 191, 348, 365, 366, 378, 523, 526, 547
Губистая, река — 282
Гудзонов залив — 250, 365, 451
Гусиная Земля (на Новой Земле), полуостров — 471
Гусиный Нос, мыс (на Новой Земле) — 289, 382, 386, 389, 468, 486
Гусиный Нос, мыс (в Тазовской губе) — 294, 295
Гусиная, река (на Новой Земле) — 57
Гуляевские кошки — 491
Гыдан (Колымский), хребет — 179
Гыданский пролив — 294, 441
Гыданский полуостров — 100, 129, 268, 295, 440, 523
Гыданский, залив — 294, 295, 296, 302
Гыданская тундра — 270, 296
Гыдыя, речка — 295

Д

Дальний Восток — 7, 9, 71, 73, 87, 153, 220, 222, 224, 231, 251, 253, 256, 258, 264, 266, 269, 334, 352, 356, 357, 358, 364, 423, 439, 440, 451, 515, 518, 527, 531
Дания — 11, 31, 32, 75, 78, 89, 90, 95, 348, 522
Даниловская пустынь (на Новой Земле) — 378
Даровотая, губа — 53
Дафния (Копенгаген) — 32
Даурия — 223
Двинская крепость — 95
Двинский уезд — 52, 54, 110, 163, 344
Двухмедвежий, мыс — 298
Девятое становище (на берегу Белого моря) — 385
Дежнева (Восточный, Тугиехалха), мыс — 165, 187, 223, 248, 255, 256, 260, 431, 432, 435, 440, 454, 526, 548
Де-Лонга, острова — 498
Дель Принципе, остров — 79
Дешковская, деревня — 54
Диксон, остров — 476
Диомиды, острова — 165, 398, 420
Дмитрия Лаптева, пролив — 150, 177, 180, 405, 441, 496
Днепр, река — 444
Доброй Надежды, мыс — 266, 357, 422
Долгий, остров — 65, 126, 275, 282, 362, 476, 491, 527
Дальний, мыс — 483
Дон, река — 234
Доходы, мыс — 480
Джугджур, хребет — 353
Дровяной, мыс — 286, 387
Дровяной Нос, мыс — 480, 481
Дудинка (Дудина), река — 301, 313, 510
Дудинка, поселение — 311, 510
Дудыпта, река — 510
Дултокозейское зимовье — 199
Дури, река — 223

Е

Евдокеевские острова — 331
Европа — 7, 8, 9, 10, 13, 31, 41, 42, 43, 72, 74, 86, 88, 97, 123, 146, 166, 215, 218, 220, 222, 224, 228, 230, 232, 234, 238, 348, 357, 376, 381, 442, 491, 542, 546
Европа Восточная — 35, 76
Европа Западная — 27, 31, 32, 33, 34, 40, 41, 62, 67, 72, 73, 74, 76, 82, 122, 135, 166, 208, 218, 228, 229, 230, 342, 355, 381, 442, 445, 492, 509, 512, 518, 540
Европейская Россия — 17, 155, 271, 391, 476, 539, 540
Европейский Север — 10, 12, 116
Егоров, стан (на о. Котельном) — 403
Екатеринбург, город — 271
Екатерининская гавань — 338, 339, 340, 348, 374, 461, 472, 529
Еккалах, остров (дельта р. Лены) — 305, 307

Екехты, река — 432
 Екихтума, река — 436
 Елькан (Елкова), река (впадает в Чаунскую губу) — 401, 436
 Енисей, река — 8, 9, 21, 23, 81, 85, 97, 98, 100, 104, 111, 112, 115, 118, 119, 125, 128, 129, 130, 132, 133, 136, 137, 139, 140, 157, 187, 192, 196, 198, 218, 223, 224, 238, 268, 269, 274, 282, 284, 289, 290, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 306, 311, 312, 313, 314, 326, 391, 422, 440, 476, 477, 491, 509, 510, 512, 523, 524, 528, 541, 545
 Енисейский город — 124, 125, 140, 141, 143, 144, 163, 196, 198, 200, 222, 253, 268, 296, 299, 301, 313, 493, 510
 Енисейская тундра — 97, 294
 Енисейские острова — 440
 Енисейский бассейн — 128
 Енисейский волок — 115, 200
 Енисейский залив — 128, 129, 132, 295, 298
 Енисейский острог — 115, 118, 137, 139, 140, 200, 201, 524
 Енисейский Север — 111, 116, 218, 526
 Енисейский уезд — 492
 Енисейское воеводство — 104
 Енисейское устье — 57
 Ессей, озеро — 133, 144
 Ефремов Камень — 298

Ж

Желания, мыс (на Новой Земле) — 82, 365, 472, 475, 477
 Железные Ворота (Карские Ворота), пролив — 34, 521
 Жиганск (зимовье, острог), город — 14, 23, 138, 150, 153, 155, 166, 168, 171, 172, 173, 174, 175, 178, 179, 198, 199, 305, 524
 Жуана-де-Гамма, земля — 327, 328, 335

З

Забайкалье — 98
 Заволочье (Земли на Сев. Двине) — 28
 Закавказье — 35
 Запечорский край — 236
 Запольская деревня (недалеко от г. Яринска) — 297
 Зари, мыс — 313
 Зауралье — 34, 40, 72, 89, 101
 Зашиверск (зимовье, острог), город — 154, 157, 178, 245
 Зеленая (Се-Яга), река — 107, 110, 119, 126
 Зеленый (Ронбой), залив — 365
 «Земля Андреева» — 356, 411, 412, 413, 498, 530, 540
 Земля Бунге — 403, 500
 Земля короля Карла (Шпицберген) — 67
 «Земля Санникова» — 498, 502, 503
 «Земля Шелагов» — 527
 Зеновая, река (на Канином п-ове) — 63
 Зея, река (приток р. Амур) — 152, 159, 512
 Зимний берег (Белого моря) — 47, 50

Зимняя сторона (берег) Терского берега — 370
 Зимовейная, река (на о. Котельном) — 403, 405, 496
 Зунд, пролив — 242

И

Ивгей, река — 30
 Ивучнен (вероятно, о. Св. Лаврентия), остров — 417
 Игнатия, мыс — 308
 Ижемская слобода — 63, 64
 Ижма, река — 108
 Иктым, река — 490
 Илим, река — 23, 142, 200
 Илимск (зимовье, острог), город — 137, 141, 142, 199, 200, 253, 259, 524
 Илимский волок — 124, 141, 142
 Илимский уезд — 182
 Ильин Шар, пролив — 319, 397
 Инадина, бухта — 426
 Индигирка, река — 8, 14, 98, 100, 137, 144, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 161, 162, 164, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 182, 199, 202, 205, 212, 224, 245, 247, 248, 316, 318, 319, 320, 321, 322, 326, 397, 398, 409, 410, 411, 494, 497, 499, 503, 504, 506, 507, 525, 527, 532, 546
 Индигирский острожек — 17, 245
 Индия — 7, 11, 40, 41, 43, 71, 85, 86, 87, 189, 234, 235, 236, 238, 266, 363
 Индия Восточная — 72, 79, 219, 251, 267, 363, 372, 381, 437, 490, 530, 533, 542
 Индонезия — 71
 Индуча, река (приток р. Яны) — 152
 Инков Нос, мыс — 53
 Инна, река — 159, 162
 Иоканьга, река — 50, 214
 Иокангские острова — 472
 Ионы, остров — 426
 Иран — 342
 Ирбитская ярмарка (в Сибири) — 341, 352, 441, 444, 492, 493
 Иркутск, город — 23, 72, 83, 128, 142, 183, 235, 268, 269, 271, 352, 422, 426, 446, 493, 496, 500, 512, 534, 535, 541
 Иркутская губерния — 322, 406, 407, 497
 Иртыш, река — 35, 36, 97, 102, 233, 238, 253, 296, 490
 Исаково, зимовье — 300
 Исаноцкий (Исанакский), пролив — 530
 Исецкая слобода — 297
 Искер, столица татарского Сибирского ханства — 102
 Исландия — 10
 Испания — 71, 74, 75, 78, 79, 242, 266, 356, 358, 522
 Исфаган, город, бывшая столица Ирана — 84
 Италия — 41, 236, 354
 Итогли (Ратманова), остров — 432

К

Кадьяк, остров — 356, 422, 426, 438, 458, 530, 531

- Казакова, река — 480
 Казань, город — 35, 76, 109, 188, 196, 267, 271
 Казачье, село — 510
 Калифорния — 75, 450, 456
 Кальские острова — 435
 Кама, река — 36, 64, 238, 444, 490
 Камбальница, река — 476
 Каменка, губа (на Новой Земле) — 478, 479, 480
 Каменная протока (дельта Колымы) — 425
 Каменное, зимовье (на р. Попига́й) — 311
 Каменные, острова — 299, 440
 Камчатка (полуостров, край, земля) — 7, 9, 99, 104, 115, 146, 158, 165, 166, 176, 177, 181, 183, 184, 185, 186, 187, 220, 223, 233, 237, 244, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 265, 266, 268, 269, 270, 271, 297, 302, 315, 318, 322, 325, 327, 328, 329, 330, 331, 333, 337, 353, 354, 358, 359, 362, 367, 373, 381, 393, 394, 395, 396, 401, 402, 409, 416, 418, 421, 422, 426, 428, 441, 446, 493, 509, 526, 527, 528, 529, 531, 534, 536, 538, 539, 541, 543, 546
 Камчатка, река — 177, 184, 186, 187, 223, 260
 Камчатские, острова — 420
 Канада — 250, 456
 Канадский архипелаг — 365, 372, 452
 Кандалакша — 80
 Кандалакшская, губа — 30
 Кандийская Земля — 101
 Канин Нос, полуостров — 56, 57, 63, 64, 65, 107, 281, 340, 376, 385, 389, 391, 469, 471, 473, 474, 475, 478, 491, 492, 525, 529, 546
 Канинская тундра — 524
 «Канковы устья» — 245
 Кара, река — 81, 118, 199, 275, 276, 279, 283, 285, 288, 289, 524
 Карага, река — 185
 Карачинский, остров — 185, 418
 Каргополь, город — 28, 78
 Каргопольский уезд — 29, 214, 344
 Карелия — 21, 22, 196, 547
 Кармакульский, мыс — 470
 Карпия, река (впадает в Чаунскую губу) — 436
 Карская (Байдарацкая) губа — 107, 110, 120, 122, 440, 476, 477
 Карские Ворота, пролив — 34, 31, 441, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 480, 521, 533
 Карское (Татарское) море — 34, 53, 56, 57, 77, 80, 100, 106, 110, 111, 119, 125, 126, 127, 187, 189, 203, 204, 219, 239, 242, 268, 273, 275, 277, 279, 280, 281, 282, 283, 285, 286, 288, 289, 295, 349, 366, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 403, 442, 444, 473, 474, 475, 476, 486, 488, 490, 491, 516, 530
 Каспийское море — 36, 40, 76, 234, 235, 293, 502
 Катаев Крест (район реки Хромы) — 246
 Каттегат, пролив — 448
 Качуг, село — 206
 Кашкаранцы, залив — 389
 Кви́хпак (Юкон), река — 455, 533
 Кевроль, город — 53, 93, 102, 189
 Кеврольский стан — 54
 Кемский, уезд — 462, 488, 489
 Кемь (посад, крепость, острог), город — 88, 92, 240, 350, 463, 477, 522
 Кенайский залив — 402
 Керетский уезд — 488
 Кеть, река — 103, 140
 Кетский острог — 140, 523
 Киев, столица Украины — 10, 27, 30, 40, 42, 48, 72, 216, 218
 Кизыл, столица ханства Кучума — 102
 Кильдин, остров — 230, 339, 340, 374, 466, 529
 Кинг (Укиво́к), остров — 260, 261, 421, 527
 Киренга, река — 145, 183
 Киренск, город — 24
 Киренский уезд — 182
 Киркичей, река — 432
 Киртаская застава — 118
 Китаева, зимовье — 298
 Китай (Хина) — 7, 8, 9, 11, 21, 24, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 71, 73, 75, 79, 80, 81, 82, 85, 86, 87, 97, 135, 151, 166, 183, 185, 189, 190, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 223, 224, 235, 236, 237, 238, 239, 242, 250, 256, 264, 337, 342, 352, 353, 358, 442, 450, 459, 490, 514, 522, 523, 526, 544, 546
 Китайское озеро — 216, 217, 218
 Китовая (Китовка), река — 28, 285, 286
 Кларка (Св. Лаврентия), остров — 356
 Ковыча (Погыча, Чаун), река — 233, 224
 Козьмина, мыс — 505
 Кола, населенный пункт — 29, 30, 52, 69, 73, 75, 77, 78, 79, 88, 93, 240, 242, 338, 339, 340, 344, 345, 346, 347, 350, 370, 371, 373, 374, 380, 462, 466, 467, 473, 489, 522, 523, 524, 532, 533
 Кола, река — 10, 29, 32, 33, 37, 82, 89, 92, 191, 212, 340, 348, 472
 Колва, река — 490
 Колгуев, остров — 50, 80, 81, 107, 116, 279, 281, 289, 468, 469, 473, 474, 478, 481
 Колгуевские Кошки — 281
 Колодкина, мыс — 479
 Колоколовская губа — 491
 Колокольный (Клокбайский, Клокбай), залив — 365, 368, 369, 370, 374, 376, 378, 379, 477, 489, 530, 533
 Колоперь — 28
 Колосова, остров — 301
 Кольский берег — 47
 Кольский залив (губа) — 30, 338, 339, 340, 461, 473, 529
 Кольские остроги — 93
 Кольский полуостров — 15, 22, 28, 29, 30, 31, 89, 90, 211, 213, 214, 230, 338, 339, 374, 385, 391, 521, 522, 529, 534, 539
 Кольский острог — 90, 93, 339, 340, 343, 344, 346, 374, 375, 522, 524

Кольский уезд — 462, 488
 Колумбия, река — 456
 Колывань (Таллин) — 32
 Колымское море — 395
 Колымское, зимовье и острожек — 17, 245, 324, 391
 Колымский протока (дельта р. Индигирки) — 320, 321
 Колымско-Анадырский край — 165
 Колыма, река — 8, 14, 23, 98, 100, 137, 144, 147, 149, 152, 153, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 168, 169, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 191, 199, 201, 203, 205, 207, 209, 210, 212, 214, 223, 224, 244, 245, 246, 247, 248, 255, 259, 268, 303, 315, 316, 320, 321, 322, 323, 325, 326, 334, 337, 393, 394, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 409, 410, 414, 422, 423, 425, 437, 457, 494, 497, 498, 499, 500, 503, 505, 506, 507, 515, 525, 526, 527, 528, 530, 531, 532
 Колымский хребет — 414
 Колымская тундра — 507
 Колочин, остров — 415, 417, 435, 436, 440, 532
 Колочинская губа — 417, 430, 432, 435, 436, 439, 440, 475, 507, 530
 Командорские острова — 264, 336, 337, 528, 529
 Комаренка (ныне Кумарейка), река — 404
 Комсомольской Правды, острова — 308
 Конда, река — 37, 97
 Кондия — 37
 Конечное, зимовье — 309, 312
 Константинополь (Стамбул), столица Турции — 84
 Контрактная ярмарка (на юге) — 444
 Копенгаген, столица Дании — 32, 522
 Корельский монастырь — 196
 Кореновое, зимовье (на о. Б. Ляховский) — 404, 406
 Коренное-Филипповское, село (Таймырский полуостров) — 510, 511
 Коренная ярмарка (близ Курска) — 341, 444
 Корякская земля — 248, 436
 Корякский, хребет — 220, 261
 Косма, река — 62
 Костин Шар, пролив — 57, 79, 467, 468, 469, 470, 474, 486, 487, 488, 489
 Кострома, город — 147
 Котельный, остров — 403, 404, 407, 440, 494, 495, 496, 497, 499, 500, 502, 504, 530, 532
 Коцебу, залив — 452, 453, 454, 457, 532
 Красноярск, город — 23, 118, 510, 511
 Креста, залив — 168, 254, 417, 441, 526
 Крестецкая протока (дельта р. Лены) — 304, 307
 Крестный монастырь — 214
 Крестовая губа (на Новой Земле) — 69, 82, 487, 488
 Крестовое Зимовье (на правом берегу Енисейского залива) — 132, 296
 Крестовский, остров (из группы Медвежьих островов) — 180, 321, 507, 526

Крестовка, река — 398, 410, 411, 414, 415, 503
 Крестовый, мыс (Новая Земля) — 470
 Крестях, остров (дельта р. Лены) — 305
 Кронштадт, город — 188, 258, 266, 293, 357, 368, 424, 452, 453, 454, 458, 538
 Кронштадтская гавань — 422
 Кронштадтский порт — 502
 Крузенштерна, мыс — 454
 Крузенштерна, остров — 421
 Крушения, мыс — 483
 Крым — 35, 355
 Крысы, острова — 529
 Кувет, река — 432
 Кузнецк, город — 104, 523
 Кузнецкий угольный бассейн — 233
 Кузнецовская слобода — 63
 Кузонеми, поселение — 53
 Кузькин (ныне Диксон), остров — 476
 Куйдусун, река — 152
 Кукс-Гавн (Чукотский) мыс (так называл Кук) — 356
 Кулой, река — 57, 64, 107, 108
 Кулар, хребет — 151
 Кумбалик (Пекин), столица Китая — 9, 40, 217, 218
 Кумжа, река — 479
 Купа, река — 142
 Куприянова, залив (на северном берегу Аляски) — 455
 Курейка, река — 128
 Курильские острова — 165, 184, 259, 327, 333, 438, 516, 527, 544
 Курильская гряда — 327, 329
 Курильские проливы — 420, 426
 Куростровская волость — 275, 359
 Курья, река — 298, 299
 Кусова Земля — 473
 Кусоквин, река — 455, 457, 533
 Кусов Нос, мыс — 480
 Кута, река — 142, 144, 199
 Кутский волок — 140
 Кухтуй, река — 329
 Кун, деревня — 481
 Кырах, остров — 305
 Кяхта, город — 235, 352, 493, 512, 546

Л

Ладожское озеро — 28, 234
 Лама, река — 150, 151, 222, 223, 329
 Лампоженская волость (Мезенского уезда) — 68
 «Ламское» море — 168
 Ланкастер, пролив — 452
 Лапия — 80
 Лапландия — 462, 467, 547
 Лапландский берег — 213, 389, 391, 464, 472, 473, 475, 489, 531, 545
 Лаптева, маяк — 499
 Лаптевых, море — 133, 134, 157, 183, 320, 504, 516
 Латинская Америка — 7
 Ледяная губа (на Новой Земле) — 57, 82
 Ледяной, мыс (Сев. Америка) — 356, 454, 457

Лелювеем, река (впадает в Чаунскую губу) — 399
 Лена, река — 8, 14, 21, 23, 24, 85, 97, 98, 115, 118, 122, 124, 127, 132, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 150, 151, 153, 155, 156, 157, 159, 161, 163, 164, 165, 168, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 183, 192, 198, 199, 200, 202, 203, 205, 206, 208, 209, 212, 214, 222, 223, 224, 233, 238, 245, 247, 248, 253, 259, 263, 268, 269, 299, 302, 303, 304, 305, 307, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 326, 352, 354, 364, 391, 393, 394, 396, 397, 399, 402, 403, 405, 407, 418, 439, 440, 495, 497, 502, 503, 512, 515, 517, 521, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 531, 538, 541, 545
 Ленинград, город — 14, 16, 33, 99, 131, 154, 228, 231, 233, 240, 241, 298, 361, 427, 441, 466
 Ленский волок — 144, 145, 200
 Ленское море (море Лаптевых) — 165, 223
 Летний берег — 50
 Ливония — 40, 76, 78
 Ливорно, город — 266
 Лисберн, мыс — 454, 455, 533
 Литва — 122, 123
 Литке, залив — 480
 Логинова, губа — 478, 479, 480
 Ломбальские острова — 355, 389
 Лондон, столица Англии — 13, 75, 76, 77, 189, 212, 227, 230, 237, 270, 421, 522
 Лопатка, мыс (Южный мыс Камчатки) — 327, 418
 Лопатка, река (на Новой Земле) — 387
 Ляховские, острова — 177, 180, 246, 320, 322, 403, 404, 405, 406, 407, 414, 440, 496, 529, 530

М

Магдалины, бухта (Шпицберген) — 352
 Мадагаскар, остров — 235, 236, 540
 Макао, город — 421
 Макарьевская (Нижегородская) ярмарка — 341, 444
 Маккензи, река — 455
 Маковский острог — 118, 140, 253
 Максимово, становище (на северном о-ве Новой Земли) — 51, 57
 Малакка — 71
 Малая Чукочьа, река — 506
 Малое, зимовье (на о. Б. Ляховском) — 404, 406
 Малое, зимовье (на р. Блудной Таймырского по-ва) — 309
 Малоземельская тундра — 57, 270
 Малыгина, пролив — 285, 286, 441
 Малые Кармакулы, залив — 386
 Малый Анюй, река — 158, 176, 334, 494, 506
 Малый Баранов Камень, мыс — 506
 Малый Ляховский, остров — 320, 406, 494, 496, 531
 Малый Раутан, река — 400
 Мальта, остров — 236

Мальта, палеолитическое поселение — 23
 Мамку, стойбище чукчей — 436
 Мангазейский уезд — 105, 106, 114, 122, 133, 143, 144
 Мангазея, город — 73, 93, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 133, 137, 138, 143, 144, 155, 170, 180, 193, 196, 198, 203, 210, 212, 218, 238, 296, 384, 391, 524, 526, 535, 537, 539, 547
 Мангазея, Земля — 39, 57, 71, 106, 109, 120, 523, 535, 537
 Мангазея, река (здесь надо полагать река Таз) — 81
 Марининская водная система — 234, 444
 Марфин, остров (один из островов Шпицбергенского архипелага) — 67
 Марха, река (левый приток Лены) — 25
 Маселга, река — 93
 Матвеев, остров — 65, 275, 282, 362, 491
 Мате-Сале, мыс — 294
 Матигоры, населенный пункт — 28
 Маточка, река — 473, 486
 Маточкин Шар, пролив — 52, 56, 57, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 440, 441, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 486, 488, 516, 530, 532, 533
 Матюшев Нос, мыс — 57
 Махчин (коса Меечкен), остров — 417
 Машигина, губа — 487, 488
 Мая, река — 137, 152, 248, 253, 353, 417
 Медвежий остров (в Баренцовом море) — 69, 82, 368, 373
 Медвежий острова — 180, 247, 321, 373, 398, 402, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 438, 440, 505, 506, 507, 516, 527, 530, 532, 545, 547
 Медвянка, река (на Нов. Земле) — 386, 387
 Медынский заворот, мыс — 65, 107
 Междушарский, остров — 82, 467
 Мезенская губа — 347
 Мезенский берег — 351
 Мезенский край — 64
 Мезенский острог (город Мезень) — 53, 64, 67, 88, 93, 110, 124, 146, 155, 157, 189, 192, 203, 204, 240, 270, 277, 280, 284, 352, 467
 Мезенский уезд — 53, 68, 478
 Мезень, река — 47, 53, 54, 63, 64, 65, 80, 108, 118, 348, 350
 Мексика — 71, 220
 Мелкая, губа (на Новой Земле) — 487, 488
 Меньшикова, мыс — 479
 Меркуриус, остров (в Восточно-Сибирском море) — 319, 320
 Местный, остров — 81, 107, 282, 283, 289
 Мечигменская губа (названа Биллингсом бухтой графа Чернышева) — 430, 436
 Мечигменское, селение — 434

Микулкин Нос, мыс — 476
 Минина, мыс — 294
 Минина, шхеры — 440
 Митюшев Камень, мыс — 486
 Митюшев, мыс — 389
 Митюшев, остров — 483
 Митюшина, губа (на Новой Земле) — 57
 Митюшиха, губа — 388, 481, 489
 Мишанинская, деревня (Холмогорского уезда, родина М. В. Ломоносова) — 360
 Млеловеем, река (впадающая в Чаунскую губу) — 399
 Мойгол-Шар, пролив — 470
 Моллера, залив — 471, 487, 488
 Монген, фиорд — 30
 Монголия — 9, 21, 97, 222, 544
 Моржовец, остров — 281
 Моржовка, река — 283, 286, 288
 Моржовка (Тиутей), река — 126
 Моржовый, мыс — 386, 387
 Москва, столица СССР — 10, 14, 16, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 41, 45, 49, 62, 63, 64, 65, 66, 72, 75, 76, 78, 81, 84, 85, 87, 88, 90, 92, 93, 101, 102, 111, 112, 119, 121, 122, 128, 135, 140, 142, 144, 145, 147, 156, 163, 166, 168, 175, 177, 181, 182, 185, 197, 200, 202, 223, 230, 231, 239, 248, 318, 349, 352, 366, 382, 400, 401, 441, 522, 535, 548
 Москва-река — 234
 Мотка, полуостров — 32
 Моша, река (приток р. Онеги) — 27
 Мудьюжская область — 66
 Мундуйское, озеро — 128
 Мурман — 343, 344, 355, 472
 Мурманские становища — 344
 Мурманский берег — 49, 344, 350, 351, 462, 474
 Мурманский нос (Нордкап), мыс — 31, 32
 Мурманское (Баренцово) море — 51, 93
 Мурманы (Северная Норвегия) — 521
 Муром, город — 124
 Мутная, губа (на Новой Земле) — 57
 Мутная (ныне Се-Яха), река — 107, 110, 111, 119, 126, 476
 Мутный, залив (на зап. берегу Ямала) — 275, 279, 285
 Мыльва, река (приток р. Печоры) — 490

Н

Надым, поселение — 108, 290
 Нанчинский острожек — 418
 Нарва, город — 231, 235, 240
 Нарым, город — 103, 118, 523, 537
 Нассау, мыс — 472, 473, 474
 Нассауский (Югорский) пролив — 81
 Наяши, бухта — 426
 Нева, река — 227, 229, 362
 Незнаемый, залив — 482
 Неман, река — 444
 Немилен, река — 512
 Немнога, населенный пункт — 88
 Ненокса, река — 28, 47, 56, 76
 Нерога, река — 151
 Нерчинск, город — 512, 546

Нехватова, река — 486
 Нижегородская ярмарка — 492
 Нижнекамчатск, город — 254, 260, 402, 428
 Нижнеколымск (зимовье, острог, город) — 153, 154, 156, 163, 164, 165, 176, 178, 179, 180, 181, 245, 247, 260, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 397, 399, 400, 410, 411, 414, 415, 422, 425, 426, 437, 438, 499, 503, 505, 506, 507, 529, 530, 531
 Нижне-Индигирское зимовье — 153, 175, 176, 199
 Нижне-Янское зимовье — 164
 Нижний, посад Рождественского прихода — 56
 Нижняя Таймыра, река — 130, 300, 301, 303, 306, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 422, 440, 511
 Нижняя Тунгуска, река — 118, 137, 138, 144, 198, 200, 234, 391, 422, 524
 Николо-Корельский монастырь — 14, 29, 49, 192, 196, 203, 521
 Никольский Шар, пролив — 56, 479
 Новая Земля, остров — 10, 28, 34, 46, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 76, 77, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 87, 106, 107, 108, 109, 126, 127, 157, 158, 170, 189, 190, 203, 209, 211, 212, 219, 222, 223, 239, 242, 273, 274, 278, 279, 280, 287, 289, 346, 348, 349, 350, 351, 352, 362, 365, 366, 367, 370, 380, 382, 383, 384, 385, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 440, 445, 446, 459, 460, 461, 563, 464, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 516, 523, 525, 526, 527, 530, 532, 533, 536, 538, 539, 540, 541, 542, 545, 546, 547
 Новая Испания — 356
 Новая Мангазея (Туруханск), город — 116, 117, 523, 526
 Новая река (приток Хатанги) — 130, 310, 312, 511, 524
 Новая Сибирь, остров — 412, 494, 495, 496, 497, 498, 500, 502, 503, 532
 Новгород Великий — 27, 28, 29, 30, 31, 34, 35, 36, 38, 40, 89, 547
 Новгородская Земля — 40
 Новоархангельск, главный город Русской Америки — 450, 454, 532, 533
 Новодвинская крепость — 212, 240, 242
 Новоземельская тундра — 62
 Новоземельские проливы — 79
 Новоземельский берег — 82
 Новосибирские острова (Новосибирский архипелаг) — 180, 396, 403, 404, 407, 413, 440, 476, 495, 497, 498, 500, 501, 502, 503, 504, 516, 526, 531, 532
 Новый, мыс (на Таймыре) — 312
 Ном, мыс — 261, 516
 Ном, полуостров — 260
 Норвегия — 28, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 42, 49, 69, 75, 80, 89, 319, 347, 348, 355, 463, 466, 475, 521, 522, 547
 Норвежское море — 32, 39, 338, 355, 531

Нордвик, бухта — 307
 Нордвик, мыс — 305
 Нордкап, мыс — 34, 348, 374, 548
 Нортон, залив — 454
 Носинова, река — 64
 Носовой, остров (при впадении р. Соби
 в р. Обь) — 108, 523
 Ночан (залив Креста), губа — 417
 Ночуева, ручей (в проливе Маточкин
 Шар) — 386
 Нука, губа — 426
 Нунивок (назван о. Открытия), ост-
 ров — 454, 457
 Нутка (Короля Георга), мыс — 356
 Нымнын, остров (вымышленный С. Ан-
 дреевым) — 410
 Нью-Йорк, город — 13, 270

О

Обдорья (район реки Полуя — прито-
 ка Оби) — 36
 Обдорск, город — 111, 120, 123, 124, 270,
 283, 284, 285, 286, 289, 290, 292, 293,
 294, 295, 491, 523, 546
 Обдорская земля — 101
 Обская губа — 35, 42, 44, 52, 107, 108,
 111, 120, 122, 124, 125, 187, 204, 237,
 263, 277, 280, 283, 284, 285, 290, 291,
 292, 295, 354, 440, 475, 491, 526, 528
 Обская застава — 118
 Обская тундра — 97
 Обский Север — 106, 111
 Обско-Енисейский (Обь-Енисейский)
 район — 295, 490
 Обско-Тазовский район — 108, 125, 273
 Обь, река — 8, 9, 34, 35, 36, 37, 39, 40,
 42, 44, 45, 52, 62, 73, 77, 79, 80, 81,
 82, 83, 89, 93, 97, 102, 103, 108, 111,
 115, 118, 120, 122, 123, 125, 126, 127,
 191, 192, 205, 214, 216, 217, 218, 219,
 222, 223, 224, 235, 236, 237, 238, 239,
 253, 268, 269, 272, 273, 274, 275, 276,
 277, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 286, 287,
 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296,
 302, 303, 326, 337, 349, 385, 388, 392,
 422, 442, 475, 476, 490, 491, 492, 515,
 517, 521, 522, 523, 527, 529, 532, 536,
 541, 545, 546
 Обь-Енисейский бассейн — 38
 Огинский канал — 444
 Одесса, город — 72
 Ожи, река (приток р. Ангара, старин-
 ное название) — 140
 Оймякон, река — 152, 153, 162, 176,
 177, 253, 525
 Оймяконский тракт — 424
 Оймяконское плоскогорье — 152
 Океания — 71
 Окладникова слобода — 53, 63, 68, 205,
 274, 289
 Оклан, река — 176
 Олекма, река (приток р. Лены) — 145,
 175
 Олекминский острожек (Олекминск) —
 177, 199, 524
 Оленек, река — 130, 137, 138, 143, 144,
 145, 150, 163, 166, 174, 175, 223, 224,
 297, 304, 305, 306, 307, 309, 397, 422,

439, 475, 491, 504, 516, 524, 525, 528,
 532, 546
 Оленекская протока (дельта р. Лены) —
 150, 304
 Оленекский залив — 150
 Оленекский острожек — 17
 Оленекский хребет — 138
 Оленекско-Анабарский район — 144, 305
 Оленекское, селение — 305
 Олений, остров — 21, 301, 521
 «Оливно озеро» — 169
 Олонец, город — 196, 232
 Олонецкий уезд — 196
 Олюбинское зимовье — 161
 Олюторский, мыс — 165
 Олюторский острог — 149, 265
 Олюторский полуостров — 176, 184, 185,
 186
 Олюторский хребет — 186
 Омолоева (Буорхая) губа — 155, 171,
 172, 178, 315
 Омолон, река — 151, 173, 177, 178, 209,
 224, 248, 319, 325, 501
 Омск, город — 510
 Омuleвая, бухта (в Енисейском зал.) —
 132
 Онега, город — 78, 350, 380, 461
 Онега, река — 22, 27, 28, 29, 37, 53, 54,
 90, 192, 342, 343, 348, 381, 491
 Онежский край — 380, 545
 Онежский уезд — 89, 489
 Онежское озеро — 539
 Опука, река — 186
 Оренбургский край — 509
 Орлец, селение (в низовьях Северной
 Двины) — 28
 Орлов (на Пясице), городок — 129, 130
 Орлов Нос, мыс — 355
 Осиновская, деревня — 163
 Остовая, губа — 370
 Охота, река — 137, 152, 159, 162, 177,
 181, 199, 213, 220, 329, 418
 Охотск (острог), город — 152, 177, 185,
 186, 213, 220, 233, 248, 253, 254, 256,
 259, 266, 267, 271, 272, 324, 327, 328,
 330, 331, 353, 358, 373, 402, 413, 414,
 420, 423, 424, 426, 437, 438, 528, 529,
 530, 547
 Охотский край — 265, 266
 Охотский порт — 253, 261, 353, 418
 Охотское море — 98, 99, 135, 150, 151,
 153, 159, 176, 181, 220, 248, 254, 261,
 329, 418, 420, 515, 525
 Охотское побережье — 509, 512
 Ошмарнна, зимовье (в устье р. Ени-
 сей) — 294

П

Павла, остров — 308
 Пагут, река — 432
 Палавеем, река (впадает в Чаунскую
 губу) — 399
 Панамский канал — 7
 Паньков, остров (Новая Земля) — 472
 Париж, столица Франции — 66, 72, 238,
 250, 256, 258, 270
 Паркачей, река — 432
 Пахлей, река — 432
 Пахтусова, острова — 483

- Пекин, столица Китая — 39, 40, 42, 222,
 Пелым, город (на р. Тавде) — 103, 523
 Пелым, река — 36
 Пенжина, река — 176, 177, 178, 181, 184, 186, 259, 526
 Пенжинский залив (Пенжинская губа) — 99, 177, 181, 186, 322, 325, 395, 409
 Пенжинский острог — 185, 186
 «Пенжинское» море — 168, 303
 Первоустроенная, гора (на Новой Земле) — 473
 Переволок — 93
 Пермь (Пермская Земля) — 28, 64, 88, 97, 101, 196, 198
 Перовского, мыс — 479
 Персия — 40, 47, 86, 234, 235
 Песцовый, остров — 313
 Песчаный, мыс — 398
 Петербург, столица Российской империи — 189, 227, 230, 232, 233, 235, 239, 242, 248, 251, 252, 253, 256, 258, 266, 267, 271, 272, 280, 281, 284, 285, 293, 296, 299, 301, 302, 307, 311, 314, 317, 318, 319, 320, 322, 323, 324, 340, 348, 350, 356, 357, 365, 366, 371, 373, 374, 376, 389, 423, 424, 426, 437, 438, 446, 447, 452, 453, 456, 461, 491, 496, 504, 507, 510, 512, 528
 Петровская губа — 308, 312
 Петропавловск-на-Камчатке — 332, 358, 420, 453, 454, 533
 Петропавловская гавань — 327, 332, 337, 358, 426, 428
 Печенга, река — 29, 30, 73, 75, 92
 Печенгская губа — 29, 30, 33, 75, 89
 Печенгский монастырь — 29, 522
 Печора, река — 8, 22, 27, 28, 29, 34, 35, 36, 37, 39, 47, 57, 63, 64, 79, 89, 102, 108, 110, 116, 118, 191, 211, 273, 275, 277, 278, 280, 282, 286, 287, 337, 392, 474, 475, 481, 482, 490, 491, 492, 521, 523, 524, 527, 532, 533, 541
 Печорские острова — 491
 Печорский берег — 65, 80
 Печорский край — 34, 63
 Печорское море — 80
 Пильи горы — 88
 Пинега, город — 53, 107, 110, 124, 175, 213
 Пинега, река — 27, 29, 62, 108, 121
 Пинежский волок — 53, 54, 58, 110, 121, 206
 Пиратова, полуостров (на Новой Земле) — 56
 Плотна, населенный пункт — 355
 Поволжье — 249
 Погост Патрикеевский (Архангельской губ.) — 66
 Пограничная, бухта (на южном побережье Новой Земли) — 56
 Пограничный, остров — 56
 Погыча (Ковыча, Погынден, Чаун), река — 158, 159, 162, 176
 Подкаменная Тунгуска, река — 138, 391
 Подрезиха, тоня — 51
 Подрезов, остров — 57
 Полинезия — 24
 Полуи, река — 36
 Польша — 13, 41, 76, 84, 256, 354
 Поморье — 17, 28, 29, 31, 33, 36, 37, 46, 48, 53, 54, 55, 56, 57, 62, 65, 67, 68, 69, 70, 78, 88, 89, 90, 92, 93, 97, 101, 106, 107, 113, 116, 118, 119, 120, 126, 136, 157, 170, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 196, 197, 201, 203, 205, 206, 207, 208, 211, 214, 228, 230, 232, 235, 237, 240, 269, 272, 277, 282, 284, 337, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 349, 351, 352, 353, 360, 362, 366, 382, 391, 411, 444, 459, 460, 462, 463, 465, 466, 487, 488, 489, 490, 491, 515, 523, 524, 529, 532, 540, 544
 Поной, селение — 47, 214
 Попигаи, река — 132, 309, 310, 311, Попигаи, зимовье — 312
 Португалия — 71, 74
 Преображения, остров — 418
 Приамурский край — 509, 510, 543
 Приамурье — 24, 152, 510
 Прибалтика — 31, 363
 Приднепровье — 10
 Прильменьи — 27
 Приобье — 21, 22, 521
 Приуралье — 249, 391
 Приуссурийский край — 543
 PROVIDЕНИЯ, бухта — 168, 526
 Прокофьева, залив (на северном берегу Аляски) — 455
 Пруссия — 363
 Псков, город — 28, 31, 34, 89, 539
 Пур, река (впадает в Тазовскую губу) — 112, 292, 295
 Пур, река (приток р. Оленек) — 439
 Пустозерск (слобода, острог, город) — 36, 51, 52, 63, 65, 93, 94, 102, 110, 118, 203, 204, 237, 240, 242, 270, 273, 274, 276, 277, 278, 281, 283, 288, 289, 292, 350, 392, 475, 479, 492, 522
 Пустозерская волость — 51
 Пустозерская округа — 51
 Пустозерская тундра — 62
 Пустозерский уезд — 51
 Пустошь, деревня — 477
 Пуухта, бухта (Чукотка) — 431
 Пялица, река — 355
 Пясины, река — 100, 129, 130, 132, 133, 144, 223, 224, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 309, 311, 312, 313, 314, 337, 523
 Пясина, озеро — 510
 Пясинская тундра — 128, 129, 270, 298
 Пясинские острова — 129, 300
 Пясинский городок — 524
 Пясинский район — 297
 Пятигор, остров (ныне о. Надежды) — 365

Р

- Рантовая, река (приток р. Хариузовской) — 418
 Рассошка, речка (приток р. Алазеи) — 178
 Ратманова, остров — 416, 421, 432
 Раун (Раучан — Б. Бараниха), река — 159
 Рахова, гора (на полуострове Пиратова на Новой Земле) — 56

Рахова, полуостров (на южн. побережье Новой Земли) — 56
 Ревель (ныне Таллин), город — 293, 367, 376
 Рейн, река — 445
 Рейнеке, долина (на Новой Земле) — 479
 Ретькина (Редькина), урочище — 417
 Решетникова, зимовье — 300
 Рига, город — 235
 Рим, столица Италии — 40, 41
 Рио-де-Жанейро, столица Бразилии — 454
 Рир-Карпий (ныне мыс Шмидта), мыс — 507
 Рир-Карпи, селение — 436
 Роговой, старинный городок на Северном Урале — 108
 Россия — 5, 10, 11, 12, 16, 17, 18, 24, 29, 31, 32, 41, 42, 46, 48, 50, 56, 57, 62, 63, 66, 68, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 93, 95, 97, 100, 101, 102, 114, 116, 120, 122, 129, 136, 146, 152, 162, 166, 171, 186, 188, 189, 201, 203, 204, 211, 214, 215, 218, 219, 223, 224, 227, 228, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 239, 243, 249, 250, 251, 256, 257, 258, 263, 266, 270, 322, 323, 327, 334, 335, 337, 338, 341, 342, 343, 345, 347, 349, 352, 354, 355, 357, 358, 360, 362, 363, 364, 373, 380, 382, 383, 390, 391, 392, 396, 400, 404, 408, 409, 415, 422, 423, 428, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 449, 450, 451, 455, 456, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 475, 490, 492, 493, 507, 510, 514, 516, 522, 530, 531, 534, 535, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 547
 Ростово-Суздальский край — 29
 Русская Америка (Аляска) — 447, 449, 450, 451, 455, 456, 494, 531, 533
 Русский Заворот, мыс — 80, 107, 476
 Русское Устье, поселение — 183, 320, 321, 411, 500
 Русь — 8, 10, 11, 24, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 42, 45, 50, 62, 63, 76, 90, 93, 94, 95, 101, 102, 103, 106, 111, 120, 123, 134, 147, 152, 188, 190, 191, 196, 202, 203, 216, 218, 222, 227, 228, 521, 522, 538, 542
 Рыбачий полуостров — 21, 30, 512
 Рылья, река — 439

С

Саввина, губа — 480
 Саввина, река — 480
 Салаганская губа — 324
 Салкаева, остров — 307
 Самарканд, город — 509
 Самуила (ныне Комсомольской Правды), острова — 308
 Сангейский Шар, пролив — 523
 Саничи, остров — 529
 Санникова, пролив — 177
 Сарычева, остров — 452
 Сахалин, остров — 243
 Саханиха, губа (на Новой Земле) — 487
 Св. Андрея, острова — 308

Св. Диомиды, острова (острова Ратманова, Крузенштерна, скалы Фэрзэй, остров Кинг) — 256, 421
 Св. Диомиды, остров (в Восточно-Сибирском море) — 319, 320
 Св. Ильи (Каяк), остров — 331
 Свинская ярмарка (на Украине) — 341
 Св. Лаврентия, берег — 308
 Св. Лаврентия, бухта (Чукотка) — 428, 430, 432, 435
 Св. Лаврентия, залив — 428, 432, 439, 531, 533
 Св. Лаврентия, остров — 165, 255, 356, 418, 420, 439, 441, 452, 455, 457, 530
 Св. Матвея, остров — 420, 421, 428, 530
 Св. Петра, острова — 308, 312
 Св. Преображения, залив — 254
 Св. Преображения, остров — 308
 Св. Федора (Атту), остров — 332
 Святой Нос, мыс (в проливе Дм. Лаптева) — 151, 165, 172, 173, 180, 181, 212, 238, 245, 247, 316, 317, 318, 319, 322, 398, 403, 404, 407, 440, 496, 497
 Святой Нос, мыс (на Лапландском берегу) — 28, 30, 31, 47, 389, 472, 473, 476
 Святоносский стан — 406
 Севастьянова (залив Неелова), губа — 316, 318
 Северная Азия — 107, 130, 543
 Северная Америка — 14, 75, 96, 135, 158, 220, 232, 244, 249, 261, 335, 354, 367, 385, 390, 410, 416, 417, 418, 426, 456, 457, 459, 491, 530, 532, 539, 544, 545,
 Северная губа (на Новой Земле) — 488
 Северная Двина, река — 8, 22, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 39, 40, 41, 47, 48, 54, 62, 72, 75, 87, 89, 90, 92, 94, 95, 102, 107, 108, 110, 118, 127, 192, 193, 196, 197, 230, 234, 238, 240, 286, 337, 340, 444, 465, 491, 515, 521, 522, 523
 Северная Европа — 90
 Северная Земля, архипелаг — 365
 Северная Норвегия — 521, 522, 529
 Северное Зимовье — 301
 Северное (Немецкое), море — 355
 Северный Гусиный Нос, мыс — 473
 Северный Ледовитый океан — 8, 9, 10, 13, 15, 16, 23, 24, 26, 27, 29, 34, 36, 39, 41, 42, 45, 47, 49, 67, 96, 98, 99, 123, 129, 137, 149, 151, 155, 157, 158, 159, 162, 163, 165, 166, 171, 177, 181, 184, 185, 187, 190, 191, 192, 216, 218, 219, 220, 223, 230, 234, 238, 239, 244, 248, 255, 256, 263, 269, 270, 281, 286, 287, 296, 298, 301, 304, 314, 316, 317, 318, 319, 326, 334, 335, 336, 337, 340, 348, 353, 354, 355, 358, 363, 365, 369, 372, 373, 379, 380, 384, 390, 391, 393, 394, 399, 400, 402, 403, 406, 407, 417, 422, 424, 425, 428, 436, 439, 440, 448, 453, 454, 457, 460, 461, 469, 471, 472, 473, 474, 475, 488, 491, 493, 495, 496, 497, 498, 501, 504, 508, 509, 511, 516, 518, 522, 524, 530, 532, 534, 537, 533, 539, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 548
 Северный (ныне Шмидта), мыс — 356, 436, 507
 «Северный полюс», дрейфующие станции 1937—1955 гг. — 364

- Северный полюс — 380, 447, 454, 497, 498, 509, 518, 538, 541, 544
Северный Урал — 101, 109, 120
Северо-Американский берег — 365
Северо-Анхойский хребет — 432
Северо-Восточная Азия — 335
Северо-Восточные острова — 300
Северо-Восточный мыс (в р-не р. Енисей) — 298, 299, 300, 301
Северо-Восточный, мыс (м. Дежнева) — 164, 165, 169, 223, 255
Северо-Екатерининский канал — 444
Северо-Западная Америка — 7, 256, 260, 331, 528, 531
Селах, река — 398
Селенгинск, город — 447
Семеновский, остров — 502, 504, 532
Семь озер — 290
Семь Островов (в Баренцовом море) — 32, 50, 382, 385, 389, 390
Сердце-Камень, мыс — 417
Серебрянка, губа (на Новой Земле) — 348, 466, 467, 481, 483, 484, 486
Серебрянка, река (приток Аргуни) — 233
Се-Яха (Мутная), река — 107
Сибирский Север — 106, 111, 112
Сибирь — 7, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 17, 23, 28, 34, 35, 36, 38, 40, 50, 53, 63, 71, 72, 73, 76, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 115, 116, 118, 119, 120, 124, 126, 128, 129, 135, 136, 137, 140, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 156, 157, 158, 166, 167, 168, 170, 171, 177, 183, 184, 188, 196, 197, 199, 202, 203, 206, 208, 212, 214, 218, 220, 222, 223, 224, 232, 233, 234, 235, 237, 238, 239, 242, 248, 249, 250, 258, 263, 266, 269, 270, 271, 284, 286, 302, 326, 334, 335, 336, 337, 342, 343, 352, 353, 358, 359, 364, 373, 390, 391, 392, 393, 409, 410, 411, 417, 422, 424, 438, 441, 442, 444, 445, 446, 447, 449, 456, 459, 470, 476, 477, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 497, 501, 503, 507, 508, 509, 510, 512, 515, 516, 517, 518, 523, 526, 527, 532, 533, 534, 535, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548
Сибирь Восточная — 26, 41, 98, 104, 132, 135, 136, 171, 213, 353, 392, 394, 540
Сибирь Западная — 9, 35, 41, 97, 98, 101, 104, 135, 136, 137, 201, 391, 392, 447, 476, 490, 493, 522, 523, 540, 548
Сиктях, населенный пункт — 23, 259, 306
Сиктяхское, селение — 305
Симса, залив — 130, 132, 133, 134, 214, 539
Синью, река (приток р.Оби) — 108
Ситха, остров — 458, 532
Скандинавский полуостров (Скандинавия) — 10, 21, 32, 67, 74, 75, 188, 230, 293, 522
Скифское (Карское) море — 77
Сметанкина, деревня (Пинежского уезда) — 370
Смирна, город — 86
Собачья (Индирикка), река — 199
Собь, река — 108
Соединенные Нидерланды, республика — 72, 79, 252, 541
Соединенные Штаты Америки — 451, 456, 458, 459, 533
Соколины, деревня — 282
Солёные озера — 144
Соликамск, город — 103, 235
Соловецкие, острова — 58, 90, 92, 126, 522, 527
Соловецкий монастырь — 29, 34, 55, 67, 89, 90, 91, 92, 93, 116, 155, 190, 192, 196, 214, 240, 344, 350, 466, 522, 533, 540
Соловецкий острог — 522
Сольвычегодск, город — 93, 137, 196, 198, 453, 542
Солянский Стан — 54
Сорока, деревня (Кемского уезда) — 477, 489
Сосновец, река — 240
Сосновец, остров — 347
Сосьва, река — 37, 103, 286, 391, 490, 523
Соханские, острова — 474
Средиземное море — 355
Средне-Индирикское, зимовье — 152
Среднеколымская протока (дельта р. Колымы) — 414
Средне-Колымское зимовье (город) — 181, 499
Средняя Азия — 21, 73, 97, 103, 235, 543
Стадухино, населенный пункт — 153
Становой хребет — 152, 512
Староверская губа — 467
Старое зимовье (в Хатангском зал.) — 312
Старостина, мыс (на Шпицбергене) — 489
Стерлегов, мыс — 300
Стокгольм, столица Швеции — 57, 58, 83, 223
Столб, остров (дельта р. Лены) — 304, 305
Столбовой, мыс (на Нозой Земле) — 472
Столбовой, остров — 180, 181, 407, 494, 502, 526, 531
Столбовское зимовье — 312
Сульменева, губа — 487, 488
Сумский острог — 89, 90, 92, 240, 350, 523
Сумский уезд — 488
Сургут, город — 103, 118, 140, 523, 537
Сургутский уезд — 101
Сухой Анхой, река — 325, 395
Сухона, река — 102
Сьюард, полуостров — 420, 421, 452
Сяттага Мылла, становище (на Таймыре) — 511

Т

- Табин, мыс — 335
Тавда, река — 36, 97, 103
Тавстах, река — 152
Таз, река — 39, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 157, 212, 213, 224, 235, 269, 292, 295, 349, 422, 523, 529

Тазовская губа — 108, 111, 120, 124, 125, 187, 240, 277, 292, 294, 440, 526
 Тазовская тундра — 296
 Тазовский район — 111
 Тазовское зимовье (г. Мангазея) — 292, 295
 Таймыр, озеро — 313, 440, 511
 Таймырская губа — 308, 511, 512
 Таймырский берег — 130
 Таймырский край — 128, 512
 Таймырский полуостров — 23, 53, 81, 128, 129, 130, 131, 132, 134, 139, 143, 268, 296, 297, 301, 302, 305, 308, 311, 312, 313, 314, 315, 364, 440, 485, 509, 510, 511, 512, 513, 516, 518, 524, 529, 536, 539, 544, 546
 Тамга, река — 271
 Танага, остров — 428
 Танай-и-Оки (Тенуй), река — 49
 Тара, город — 196, 523
 Тара, река — 103
 Татла, поселение — 197
 Татта, река (приток р. Алдана) — 163
 Тауй, река — 162, 176, 181
 Тачик, залив — 454
 Тверь, город — 271
 Терский берег — 28, 49, 355
 Тидирисское (Пясинское), озеро — 129
 Тикси, бухта — 320
 Тиманский берег — 475, 476, 478, 492
 Тимеринский наслег — 439
 Тихвинская водная система — 234, 444
 Тихерка, бухта — 426
 Тихий (Восточный) океан — 5, 7, 8, 14, 15, 45, 73, 85, 86, 97, 104, 135, 137, 139, 152, 153, 158, 159, 162, 163, 165, 166, 168, 171, 183, 184, 185, 216, 220, 223, 228, 230, 244, 248, 249, 251, 256, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 269, 322, 325, 327, 331, 332, 335, 336, 337, 352, 353, 354, 356, 357, 358, 364, 365, 373, 379, 393, 394, 397, 400, 402, 408, 417, 421, 422, 424, 425, 437, 439, 440, 445, 449, 450, 451, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 493, 516, 518, 529, 531, 532, 534, 535, 536, 539, 542, 543, 544, 545, 546, 547
 Тихоокеанское побережье — 516
 Тобол, река — 97, 102, 490
 Тобольск, город — 102, 103, 112, 118, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 140, 144, 177, 196, 197, 198, 199, 201, 203, 210, 212, 233, 248, 253, 268, 270, 271, 275, 289, 291, 292, 293, 294, 296, 297, 353, 354, 385, 400, 441, 442, 491, 493, 495, 523, 526, 546
 Тобольская губерния — 447, 493
 Тобольская провинция — 239, 270
 Тобольский Север — 39, 111, 113, 116, 120, 218
 Тобольский уезд — 105
 Тобольское воеводство — 105
 Токуй, река — 128
 Толстоухова, зимовье — 132
 Томск, город — 104, 118, 196, 259, 373, 491, 493, 523, 525
 Томский уезд — 105
 Томь, река — 104
 Топозеро — 462

Тотьма, город — 27, 137
 Тоуй, река — 159
 Тре (древняя область) — 28
 Трехозерная, река (приток р. Кары) — 283, 285
 Трех Святителей, бухта (на о. Кадьяк) — 426
 Троицкое, зимовье (устье р. Енисей) — 296
 Тромсе, город — 32, 37
 Тронгейм, город — 32, 75, 522
 Тугур, река — 199, 512
 Тугурский залив — 512
 Тула, город — 239
 Туманский, остров — 422
 Туматы, остров (дельта р. Лены) — 305
 Туматская протока (дельта р. Лены) — 304
 Тура, река — 35, 36, 102, 490
 Туринск, город — 104, 196, 253, 523
 Туркичей, река — 432
 Турухан, река — 128, 145
 Туруханск (Новая Мангазея, Туруханский острог) город — 17, 115, 116, 117, 121, 122, 124, 125, 128, 129, 132, 133, 134, 137, 138, 198, 270, 292, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 301, 309, 311, 312, 315, 510, 523, 525, 526
 Туруханский край — 115, 512
 Турция — 47, 354
 Тымь, река — 103
 Тюлений залив (на Новой Земле) — 387
 Тюмень, город — 36, 102, 103, 196, 197, 198, 201, 253, 352, 447, 493, 523.

У

Уда, река — 152, 329, 417, 418
 Удинский (Удской) острог — 417, 512
 Удорская земля — 101
 Ука, река — 418
 Укивок (Кинг), остров — 455
 Укинская губа — 418
 Украина — 216, 352, 441, 541
 Улса, река — 490
 Ульфс, фиорд — 30
 Улья, река — 152, 159, 181, 199, 213, 223, 253, 353, 525
 Умба, река — 80, 391
 Умнак, остров (Алеутские о-ва) — 422, 426, 529
 Уна, промысловое становище — 28, 47, 192
 Уналашка, остров — 356, 426, 428, 438, 529
 Унимак, остров — 356, 373
 Урак, река — 248
 Урал («Камень», Уральские горы) — 9, 12, 21, 27, 34, 35, 36, 39, 62, 63, 72, 73, 79, 98, 101, 102, 108, 109, 110, 124, 136, 232, 391, 443, 468
 Уральский район — 233
 Уса, река (приток Печоры) — 108
 Усть-Важская волость (Мезенского уезда) — 68
 Усть-Емцы, селение — 27
 Усть-Кутский острог — 137, 198, 206, 253

Усть-Мука, река — 199
Усть-Оленекское селение — 304
Усть-Пинега, город — 53, 192, 196
Усть-Пинежская застава — 54, 67
Усть-Пинежский волок — 193
Усть-Сысольский уезд — 136
Усть-Сысольская яма — 115
Усть-Таймырское, зимовье — 312, 313
Усть-Цильмская слобода — 63
Устьянск (Устьянское, Юкагирское зимовье) — 17, 172, 179, 209, 404, 406, 496, 498, 499, 500, 502, 503, 504, 529
Устюг Великий, город — 32, 35, 36, 51, 62, 102, 108, 136, 137, 147, 193, 196, 201, 232, 253, 349, 353
Утиный Нос, мыс (на Новой Земле) — 386
Уфа, река — 490
Ухта, река — 108
Учур, река — 152, 417
Уэлен, бухта — 433
Уэлен, лагуна — 432
Уэлен, поселение — 432, 433
Уяндинское зимовье (на р. Индигирке) — 150, 177
Уя, река — 490

Ф

Фаддеевский, остров — 494, 496, 498, 499, 500, 502, 503, 532
Фаддея, залив — 306, 308, 311
Фаддея, мыс — 308, 309, 312, 314
Фаддея, остров — 130, 132, 133, 134, 214, 539, 544
Федотовка, река (на Камчатке) — 165
Фельхудда (Вайкура), озеро — 511
Ферро, остров — 501
Фигурина, остров — 503, 532
Филиппинские острова — 450
Финляндия — 22
Финмаркен, город — 30, 31, 75
Финский залив — 234, 448
Фон-Флотта, полуостров — 482
Франция — 78, 79, 250, 256, 354, 358, 422, 446, 461, 466
Фэрүэй, скалы — 421

Х

Хадыта, река — 292
Хайпудырская губа — 51, 476, 477
Хантайка, река (приток р. Енисея) — 128, 523
Хантайский залив — 297
Хантайское зимовье — 128, 302, 313
Хараулах, река — 315
Харитона Лаптева, пролив — 308
Харута, река — 108
Харьков, город — 106
Харьзовская, река — 418
Харьзовский (острожек) — 418
Хатанга, река — 23, 128, 130, 132, 133, 143, 223, 224, 268, 296, 297, 299, 301, 302, 303, 305, 307, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 337, 422, 510
Хатангский бассейн — 128
Хатангский залив — 130, 132, 133, 134, 305, 306, 308, 309, 310, 311, 312, 314, 525

Хатангский район — 314
Хатангско-Анабарский район — 305
Хатыстах, остров (в дельте р. Лены) — 305
Хета, река — 128, 129, 130, 133, 134, 510, 524
Хетское зимовье (острог) — 17, 130
Хива, город — 509
Холмогорский уезд — 360, 478
Холмогоры, город — 28, 39, 52, 53, 54, 65, 67, 72, 76, 87, 89, 102, 107, 108, 146, 192, 193, 206, 214, 229, 240, 270, 273, 521
Холопий, городок — 108
Хрома, река — 172, 177, 224, 246, 316, 321, 398
Хромская губа — 212
Хынын, остров — 434, 435

Ц

Царева, р. — 499
Царицын (ныне Сталинград), город — 234
Цейлон, остров — 71
Центральная Азия — 7
Центральная Америка — 96
Цильма, река — 62, 66, 108, 522.

Ч

Чавгухин, река — 432
Чай, река (приток р. Лены) — 142
Чаун, река — 158, 159, 223, 224, 394, 395, 399, 400, 402, 410, 432, 436, 507
Чаунская (Шелагинская, Чаванская) губа — 158, 159, 398, 399, 400, 401, 402, 410, 414, 417, 423, 436, 440, 506, 507, 525, 530
Чаунский район — 159
Чекола, поселение — 88
Челюскина, мыс — 313, 315, 529
Черная, губа (на Новой Земле) — 487
Черное море — 76, 355, 445, 458
Черные горы — 121
Черный, мыс (на северном острове Новой Земли) — 69
Четырехстолбовой, остров — 410, 411, 412, 414, 506, 530
Чечуйская волость — 396
Чечуйский (Тунгусский) волок — 138, 145, 175, 524
Чеша, река — 340, 492
Чешская губа — 279, 340
Чижа, река — 340, 492
Чиракина, река — 388, 482, 484, 486
Чокурдах, мыс — 397
Чондон, река — 151, 178, 179
Чугацкая губа — 429
Чуркина, мыс — 151
Чусовая, река — 64, 490
Чукотский полуостров (Чукотка, Чукотская Земля) — 9, 24, 53, 99, 135, 158, 159, 162, 164, 165, 166, 169, 179, 184, 187, 220, 223, 245, 248, 249, 255, 257, 259, 260, 261, 262, 268, 269, 302, 322, 323, 326, 330, 335, 338, 352, 354, 356, 393, 394, 395, 396, 401, 402, 408, 409, 414, 415, 416, 417, 420, 421, 422, 423,

424, 425, 428, 430, 431, 432, 433, 436, 438, 439, 440, 445, 454, 459, 494, 505, 516, 527, 530, 531, 537, 541, 544, 545
Чукотская протока (дельта р. Колымы) — 414

Чукотский (Анадырский) хребет — 261
Чукотский берег — 303

Чукотский нос, мыс (мыс Дежнева, Чуко́чья корга) — 168, 169, 179, 213, 245, 248, 254, 255, 260, 268, 324, 328, 356, 365, 380, 394, 396, 400, 401, 402, 410, 422, 423, 441, 526, 529

Чукотский район — 408

Чукотское море — 250, 356, 454, 516, 521

Чукотско-Колымская горная система — 261

Чуко́чья, река — 247

Ш

Шалаурова, зимовье — 425

Шалаурова, остров — 507

Шантарские острова — 152, 249, 259, 512, 525, 527

Шапошниковая, река (на о. М. Ляховский) — 404

Шараповы Кошки — 126, 274, 275, 277, 285, 302, 526

Швеция — 30, 31, 32, 76, 88, 90, 95, 189, 227, 234, 354

Шейна, река — 281

Шелагский, мыс — 164, 248, 261, 324, 393, 394, 395, 396, 398, 399, 400, 401, 402, 412, 414, 425, 426, 436, 438, 440, 457, 494, 499, 501, 505, 507

Шенкурск, город — 28, 478

Шенкурская волость — 193

Шилка, река (приток р. Амура) — 512

Шингал, река — 223

Шипунинский, мыс — 333

Широчиха, губа (на Новой Земле) — 478

Шишмарева, бухта — 452, 453, 455, 532

Шокальского, мыс — 294

Шпицберген (архипелаг) — 46, 50, 52, 53, 54, 60, 66, 67, 68, 69, 71, 81, 82, 106, 107, 109, 189, 190, 203, 238, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 360, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 376, 377, 378, 379, 380, 390, 446, 461, 463, 467, 473, 474, 477, 488, 489, 494, 523, 527, 529, 530, 533, 542, 546, 547

Шпицбергенские становища — 366

Шуерецкая волость (вотчины Соловецкого монастыря) — 382

Шумагин, остров — 422

Шумагинские острова — 331

Шумиловая, река (на Новой Земле) — 388

Э

Эдача, река — 259

Эдж, остров (один из островов Шпицбергенского архипелага) — 67

Экиатап, река — 261

Ю

Югорский Шар — 52, 65, 73, 81, 107, 110, 242, 273, 274, 275, 276, 277, 278,

279, 281, 282, 284, 286, 289, 302, 440, 441, 473, 488, 491

Югра (Югорская Земля, Приобье) — 26, 27, 28, 35, 36, 39, 101, 521

Юдома, река — 353

Юдомский Крест — 248, 253

Южная Америка — 71, 491

Южный Гусиный Нос, мыс (на Новой Земле) — 473

Южный (Индийский) океан — 536, 541

Южный полюс — 453

Юкагирская Земля — 543

Юрибей, река — 285, 295

Я

Язьва, река — 64

Яйве, река — 64

Якан, мыс — 495, 507, 532

Якутия — 24, 25, 99, 136, 145, 152, 166, 181, 265, 496, 535, 541, 544, 548

Якутск, город — 14, 23, 137, 143, 144, 145,

147, 150, 151, 152, 155, 156, 158, 159, 163, 168, 172, 173, 175, 177, 178, 179,

181, 182, 183, 184, 185, 186, 198, 199, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209,

210, 212, 213, 244, 246, 247, 253, 258, 259, 269, 271, 272, 302, 304, 305, 306,

307, 314, 315, 317, 318, 323, 327, 353, 397, 400, 407, 417, 422, 425, 426, 437,

438, 496, 504, 510, 511, 512, 525

Якутская земля — 524

Якутская область — 535, 546

Якутский край — 142, 512

Якутский (Ленский) острог — 137, 142, 143, 149, 151, 155, 156, 161, 164, 172,

174, 178, 182, 199, 200, 208, 524

Якутский порт — 206, 207

Якутский уезд — 182, 201, 492

Якутское воеводство — 104, 142, 143, 144, 146, 212, 525

Якхачей, река — 432

Яма, река (Охотское побережье) — 185, 186, 259

Ямал, полуостров — 52, 106, 107, 111, 116, 119, 125, 126, 275, 280, 283, 284,

285, 286, 291, 440, 477, 526, 528, 539, 547

Ямальная тундра — 270

Ямальный район — 125

Ямашевская слобода — 198

Ямской острог — 391

Яна, река — 8, 14, 98, 100, 137, 144, 149, 150, 151, 152, 155, 166, 172, 173, 174,

175, 176, 181, 199, 209, 212, 220, 223, 224, 245, 246, 247, 248, 316, 317, 318,

319, 320, 321, 322, 393, 396, 397, 399, 403, 405, 406, 407, 409, 439, 497, 500,

502, 503, 524, 525, 527, 538

Янская коса — 173

Янская протока (дельта р. Лены) — 319

Янский хребет — 259

Япония — 85, 86, 219, 237, 239, 252, 265, 268, 327, 329, 337, 353, 358, 438, 528,

546

Японские острова — 258

Яренга — 214

Яринск, город — 297

Ярославль, город — 201

Ясашная, река — 425

VI. ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ, ПОМЕЩЕННЫХ В ТОМЕ I «ИСТОРИИ ОТКРЫТИЯ И ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ»

Наскальные изображения морских лодок	22
Наскальные изображения птиц, оленя и морских животных	23
Железные мечи с бронзовыми рукоятками из скифских захоронений Южной России и раскопок на реке Лене	24
Писаная скала Суруктаах-Хайа на реке Мархе	25
Распространение палеолитических памятников в Восточной Сибири	26
Пути новгородцев на Север и в Западную Европу в XII—XVI веках	33
Чертеж Дмитрия Герасимова в переработке Баттиста Агнеше	42
Карта Баттиста Агнеше	43
Деталь карты-чертежа А. Вида	44
Селение Поной	47
Вид города Архангельска XVII века	48
Становище промышленников на Мурмане	49
Плавания на лодках послушников Соловецкого монастыря	55
Русский чертеж Севера России и Новой Земли по копии Э. Пальмквиста	58
Деталь русского чертежа по копии Э. Пальмквиста	59
Заброшенное становище на Новой Земле	61
Карта В. Баренца	80—81
Чертеж острова и крепости Соловецкого монастыря в начале XVII века	91
Поселение юкагиров на севере Якутии	99
Памятник Ермаку в Тобольске	103
Верхотурский острог	104
Пути продвижения русских на Шпицберген, Новую Землю и в Мангазею в XVI—XVII веках	109
Место, где стояло Мангазейское городище на реке Таз	113
Остатки стены Мангазейского городища	114
Вид города Новая Мангазея (Туруханска) середины XVIII века	117
Предметы торгово-промысловой экспедиции XVII века, погибшей на северо- восточном берегу Таймыра	131
Продвижение русских на Таймырский полуостров и реку Лену (10—30-е го- ды XVII века)	139
Вид города Енисейска в середине XVIII века	141
Вид города Илимска в середине XVIII века	141
Вид города Якутска с юго-восточной стороны в середине XVIII века	147
Вид на город Зашиверск со стороны Индигирки	154
Вид Нижнеколымского острога в последней четверти XVIII века	154
Старинная деревянная казачья церковь в Зашиверске	157
Карта реки Амура даурского полковника А. И. Бейтона	160

Челобитная Семена Дежнева	167
Продвижение русских на северо-востоке Азии. Основные речные, морские и сухопутные пути в XVII веке	187
Русская лодья XVI—XVII веков	191
Шняка XVIII—XIX веков	194
Лодья XVIII—XIX веков	194
Кочмара XVIII—XIX веков	195
Каюк XVIII—XIX веков	195
Карта Московии С. Герберштейна	217
Деталь карты России А. Дженкинсона	218
План Новой Земли по Н. Витсену	219
Карта земной поверхности начала XVII века	221
Карта Сибири и Китая Николая Спафария	224—225
Спуск в воду первого корабля в Архангельске	229
Флот петровской России в плавании	231
Вид Адмиралтейства в Петербурге в XVIII веке	233
Оборона Новодвинской крепости против нападения шведской эскадры в 1705 году	240
Подвиг Ивана Рябова	241
Охотский порт в середине XVIII века	253
Деталь итоговой карты Первой Камчатской экспедиции (лист III)	257
Меркаторская карта от Охотска до мыса Лопатка и Чукотского носа	260—261
Карта северо-восточной Азии и Камчатки, составленная Я. Линденау	262
Морская карта от Архангельска до реки Оби с планом пролива Югорский Шар, составленная геодезистом В. М. Селифоновым	279
Меркаторская карта берега от реки Печоры до реки Оби по описи лейтенантов Малыгина и Скуратова	287
Карта реки Оби от Тобольска до Обской губы по описи Дмитрия Овцына	291
Рукописная итоговая ландкарта побережья от о. Вайгач до реки Хатанги, составленная при Морской академии	303
Карта р. Лены от г. Якутска до Северного Ледовитого океана, составленная Семеном Челюскиным	304
Карта берега от устья р. Лены до р. Индигирки, составленная Дмитрием Лаптевым	316
Карта Дмитрия Лаптева плавания бота «Иркутск» летом 1739 года	320—321
Остатки изд. Д. Лаптева около маяка вблизи устья Колымы	323
Карта рек Большого и Сухого Аноя, Омолона, Анадыря, составленная по журналу Дмитрия Лаптева 1741—1742 годов	325
Авачинский залив	323
Схематическая карта Охотского моря, составленная капитаном М. Шпанбергом	329
Восточный берег острова Беринга	332
Карта части Камчатки и первых Курильских островов, составленная Алексеем Чириковым	333
Генеральная карта северных и восточных берегов Российской империи, прилегающих к Северному Ледовитому и Восточному (Тихому) океанам, составленная по описям отрядов Великой Северной экспедиции 10 мая 1746 года при Морской академии	336—337
Екатерининская гавань в Кольском заливе	338
Карта острова Кильдина по съемке лейтенанта Винкова	339
Семужный забор на р. Онеге	342
Рыбачий поселок на Мурмане	343
Город Кола в 80-е годы XIX века	345
М. В. Ломоносов	361
Карта Клокбайского залива (Шпицберген), составленная по описи лейтенанта М. Немтинова на пинке «Слон»	369
Карта Северного Ледовитого океана М. В. Ломоносова	372
План Кольского острога по описи капитана Бабаева	375
Карта Шпицбергена, составленная капитаном Василием Чичаговым с указанием маршрута плавания судов его экспедиции летом 1765 года	377
Вид на Маточкин Шар на Новой Земле	383
Чертеж Тимофея Перевалова походов Дмитрия Павлуцкого по Чукотскому полуострову	395
Деталь карты северо-восточного побережья Северного Ледовитого океана от р. Яны до мыса Шелагского, составленной по данным плаваний Никиты Шалаурова	399
План течения рр. Лены и Яны и трех Ляховских островов	405
Деталь карты Иркутской губернии	406
Карта «секретным вояжам» геодезиста Ивана Леонтьева	415

Деталь карты плаваний лейтенанта И. Синдта в Берингов пролив и к берегам Аляски	
Баранов Камень	
План пролива в Чугацкую губу у американского берега, составленный штурманом Измайловым	
План бухты Св. Лаврентия, составленный И. Биллингсом	
План бухты Пуухта, снятый сержантом Гилевым	
Чукотский воин XVIII века в костяных доспехах	
План бухты Уэлен, снятый сержантом Гилевым	
Предметы вооружения чукчей в XVIII веке	
Чукотское зимнее жилище и башня из китовых костей	
Меркаторская карта Чукотской земли И. Биллингса	440
И. И. Лепехин	
О. Е. Коцебу	
Меркаторская карта Ледовитого океана, Берингова пролива и части Восточного (Тихого) океана с берегами Чукотской земли и Северной Америки	
Поморский карбас XVIII—XIX веков	
Шитик XVIII—XIX веков	
Лихтер XVIII—XIX веков	
Весновальный карбас XVIII—XIX веков	
Сожжение г. Колы англичанами в 1854 году	
Морская карта Новой Земли и частная карта западного берега Новой Земли штурмана Поспелова, снятая во время плавания шлюпа «Пчела»	
Ф. П. Литке	
План Маточкина Шара, губы Серебрянки и реки Чиракиной по описям Пахтусова и Цивольки	
Памятник П. К. Пахтусову в Кронштадте	
К. М. Бэр	
А. К. Циволька	
Меркаторская карта Новосибирского архипелага и берега Сибири от реки Омолой до мыса Шелагского, составленная М. М. Геденштромом	
П. Ф. Анжу	
Ф. П. Врангель	
Меркаторская карта северо-восточной части Сибири по описи Ф. П. Врангеля и П. Ф. Анжу	
А. Ф. Миддендорф	
Карта Таймырского полуострова, составленная А. Ф. Миддендорфом по журналам Х. Лаптева и С. Челюскина 1741—1742 гг.	
Генеральная карта северного берега Сибири от р. Оби до р. Лены	



ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие	5
Введение	7

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

НАЧАЛО АРКТИЧЕСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОТКРЫТИЯ НА СЕВЕРЕ (XV—XVII вв.)

Глава 1. Начало освоения Севера	21
На заре истории (21). Первые письменные известия о Севере (26). Поморье под властью Новгорода Великого (28). Мореплавание к западу от устья Северной Двины (29). Морские походы новгородцев на восток от устья Северной Двины (34). Первые походы в Сибирь (34).	
Глава 2. Географические представления о Севере в конце XV—начале XVI века. Первый проект плавания по Северо-восточному морскому проходу	38
Первые географические сочинения о Севере (39). Проект Д. Герасимова (40). Попытки использования Северо-восточного морского прохода для проникновения на Восток (45).	
Глава 3. Русские полярные плавания и морские промыслы на Европейском севере России в XVI—XVII веках. Походы на Новую Землю и Шпицберген	46
Поморье в XVI—XVII веках (46). Походы русских на Новую Землю (50). Государственные экспедиции на Новую Землю (62). Плавание русских на Грумант (Шпицберген) (66).	
Глава 4. Иностранные экспедиции в Арктику в XVI—XVII веках. Оборона Русского Севера	71
Английская экспедиция Уиллоулби—Ченслера (74). Плавание Стефена Барроу, Пита и Джекмена (77). План захвата Русского Севера, разработанный Генрихом Штаденом (78). Голландские экспедиции в Русскую Арктику. Плавание Брюнеля, Ная, Тотгалеса и Баренца (79). Деятельность Исаака Массы и Николая Витсена (83). Английские экспедиции в Русскую Арктику в XVII веке (87). Шведская интервенция на Севере (88). Датская экспансия на Русском Севере (89). Оборона Поморья (90).	
Глава 5. Значение присоединения Сибири к Русскому централизованному государству для развития арктического мореплавания	96
Глава 6. Мангазейское мореплавание	106
Мангазейский морской ход (107). Первый этап плаваний в Мангазею (108). Оборонительные мероприятия русского государства на Обском и Енисейском Севере (111). Постройка Мангазеи (112). Второй этап мангазейского мореплавания (112). Запрещение Мангазейского хода (116). Третий этап плаваний в Мангазею (120). Дальнейшая судьба города Мангазеи и походов в Карском море и по Оби (125).	

Глава 7.	Русские на Таймыре	128
	Первые русские на Таймыре (128). Русская торгово-промысловая экспедиция к северным берегам Таймыра (130). Продвижение к рекам Хатанге и Анабару (132).	
Глава 8.	Открытие и промысловое освоение бассейна реки Лены	135
	Причины походов в Восточную Сибирь (135). Первые походы на реку Лену (137). Образование Якутского воеводства (142). Русские промыслы на реке Лене (144).	
Глава 9.	Первые морские и сухопутные экспедиции в северо-восточную Сибирь. Восточносибирские полярные мореходы	146
	Характер восточносибирского мореплавания (148). Первые морские и сухопутные походы на Северо-Востоке (150). Выход русских отрядов к Тихому океану (152). Начало освоения морского пути от Лены на Колыму (153). Первые географические сведения о северо-востоке Азии (157).	
Глава 10.	Морской поход С. И. Дежнева вдоль берегов Чукотского полуострова и его историческое значение	162
	Первый поход С. И. Дежнева на реку Анадырь (163). Второй поход С. И. Дежнева на реку Анадырь (164). Значение плавания С. И. Дежнева (166).	
Глава 11.	Восточносибирское полярное мореплавание второй половины XVII века	170
	Караванная морская торговля на Северо-Востоке (171). Выдающиеся восточносибирские мореходы (174). Первые походы на морские острова (180). Причины упадка восточносибирского мореплавания (181). Продвижение русских к северной части Тихого океана (183). Открытие Камчатки и присоединение ее к России (186).	
Глава 12.	Полярное судостроение в XV—XVII веках	188
	Плотбища Поморья (192). Верхотурские плотбища (196). Судостроение на сибирских реках (198). Старинное русское морское судно — коч (203). Поморская лодья (213). Навигационные приборы (214).	
Глава 13.	Проблема Северного морского пути в XV—XVII веках	216

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

ИЗУЧЕНИЕ ПОЛЯРНЫХ МОРЕЙ В XVIII ВЕКЕ И В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА. ПОПЫТКИ УСТАНОВЛЕНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

Глава 14.	Реформы конца XVII и первой четверти XVIII века и освоение Севера	227
	Строительство торгового флота на Севере (228). Создание отечественных морских кадров (231). Русская промышленность и полярные экспедиции XVIII века (232). Расширение географических исследований (234). Развитие внешней торговли (235). Проекты поисков Северного морского пути первой четверти XVIII века и попытки их осуществления (236). Строительство оборонительных сооружений на Севере (240).	
Глава 15.	Сухопутные и морские экспедиции на северо-востоке Азии с начала XVIII века до Великой Северной экспедиции	244
	Поиски островов к северу от Яны, Индигирки и Колымы (245). Известная морская экспедиция начала XVIII века с Лены на Камчатку (247). Большой Камчатский наряд (248). Первая Камчатская экспедиция (250). Экспедиция Шестакова — Павлуцкого (258). Плавание Федорова и Гвоздева в Берингов пролив и к берегу Северо-западной Америки (1732 год) (260). Итоги работ северо-восточных экспедиций (263).	
Глава 16	Великая Северная экспедиция	264
	Причины организации экспедиции (265). Состав экспедиции и задачи отрядов (267). Литература и источники (270). Отправление ленских и тихоокеанских отрядов (271). Снаряжение Двинско-Обского отряда (272). Плавание кочей «Экспедицион» и «Обь» Двинско-Обского отряда летом 1734 и 1735 годов (275). Работы Двинско-Обского отряда 1736—1737 годов (280). Обратное плавание Двинско-Обского отряда от Березова в Архангельск в 1738—1739 годах (286). Четырехкратное плавание Обско-Енисейского отряда на дубель-шлюпке «Тобол» и боте «Оби-Почтальонг» в 1734—1737 годах (289). Плавание Минина на боте «Оби-Почтальонг» и походы Стерлегова на восток от Енисея в 1738—1740 годах (296). Плавание Ленско-Хатангского отряда	

на дубель-шлюпке «Якутск» в 1735 и 1736 годах (302). Морские пла-
вания Ленско-Хатангского отряда в 1739 и 1740 годах (307). Сухо-
путные работы Ленско-Хатангского отряда по описи берегов в 1741—
1742 годах (311). Результаты работ Ленско-Хатангского отряда (314).
Плавание Восточно-Ленского отряда в 1735 и 1736 годах (315). Об-
суждение вопроса о возможности мореплавания к востоку от
Лены (317). Плавание и сухопутные работы Восточно-Ленского от-
ряда в 1739—1741 годах (318). Работы Восточно-Ленского отряда и
политические интересы царизма на Северо-Востоке (323). Деятель-
ность тихоокеанских отрядов. Плавание в Японию и Америку (327).
Окончание Великой Северной экспедиции и итоги ее деятельности
(332). Завершение работ по описи берегов Русской Арктики (ра-
боты в Колымском заливе и в Белом море) (338).

- Глава 17. Северные окраины России во второй половине XVIII века и развитие арктического мореплавания** 341
- Борьба поморских купцов с дворянскими монополиями (343). Кито-
бойные компании и китоловство (346). Морские промыслы и торговля
Поморья в последней четверти XVIII века (349). Развитие торговли и
промыслов в Сибири и проблема морских путей через полярные
морья (352). Внешняя политика царизма во второй половине
XVIII века и усиление военных позиций России на Севере и на Тихом
океане (354).
- Глава 18. Проект М. В. Ломоносова и экспедиция В. Я. Чичагова** 360
- Проект М. В. Ломоносова освоения Северо-восточного морского про-
хода (363). Указ об экспедиции В. Я. Чичагова и ее маршрут (367).
Плавание Немтинова в Клокбай и его результаты (368). Строи-
тельство судов и набор кормщиков (370). «Примерная инструкция»
М. В. Ломоносова (371). Плавание экспедиционных судов летом
1765 года (373). Результаты экспедиции В. Я. Чичагова (379). Проект
отыскания Северо-восточного прохода купца Гомма (380).
- Глава 19. Географические исследования на Европейском и Западно-Сибирском Севере во второй половине XVIII века** 382
- Обсуждение вопроса о проливе Маточкин Шар в связи с донесением
Чиракина (382). Организация экспедиции на Новую Землю Ф. Ф. Роз-
мыслова и инструкция Головцына (384). Экспедиция Розмыслова на
Новую Землю в 1768—1769 годах (385). Исследования В. В. Крести-
нина, И. И. Лепехина, П. С. Палласа и проекты академических экспе-
диций на Север (390).
- Глава 20. Торгово-промысловые экспедиции на Северо-Востоке в 50—70-х го-
дах XVIII века. Н. Шалауров и И. Ляхов** 393
- Источники о плаваниях Н. Шалаурова (393). Первое полярное путе-
шество Н. Шалаурова 1759—1762 годов (395). Второе полярное пла-
вание Н. Шалаурова и его гибель (399). Проекты арктических плава-
ний Бечевина, Мухина и Афанасьева 1757—1765 годов (402). Путе-
шество И. Ляхова на Новосибирские острова (403). Опись Ляховских
островов, произведенная С. Хвойновым (404).
- Глава 21. Опись берегов Чукотского полуострова и прилегающих районов во
второй половине XVIII века. Экспедиция Андреева, Леонтьева,
Синдта и Биллингса — Сарычева** 408
- Походы сержанта Андреева на Медвежий острова в 1763—1764 го-
дах (410). Поездки на Медвежий острова прапорщиков Леонтьева,
Лысова и Пушкарева в 1769—1771 годах (413). Опросы Анадырского
гарнизона о Чукотском полуострове и Аляске (416). Экспедиция
И. Б. Синдта в Берингов пролив и к берегам Северной Америки (417).
Снаряжение Северо-восточной географической и астрономической мор-
ской экспедиции под начальством И. Биллингса (421). Морские пла-
вания Северо-восточной экспедиции 1787—1791 годов (424). Путе-
шество И. Биллингса и Гилева по Чукотской земле (428). Окончание
Северо-восточной экспедиции и краткие итоги ее деятельности (436).
Проблема Северного морского пути к концу XVIII века (439).
- Глава 22. Арктическое мореплавание и изучение Севера в первой половине
XIX века** 443
- Декабристы и проблемы изучения и освоения Севера (446). Развитие
географических и мореходных наук и техники исследований в первой
половине XIX века (447). Российско-Американская компания (449).
Кругосветные экспедиции (450). Северные экспедиции Российско-Аме-
риканской компании. Продажа Аляски (454). Русское Поморье в пер-
вой половине XIX века. Возобновление исследований Новой Зем-
ли (459). Новоземельская экспедиция Лудлова и Поспелова. Экспеди-

ция А. П. Лазарева (467). Четырехкратное плавание к Новой Земле Ф. П. Литке на бриге «Новая Земля» в 1821—1824 годах (470). Первая экспедиция на Новую Землю П. К. Пахтусова 1832—1833 годов (475). Вторая экспедиция П. К. Пахтусова на Новую Землю в 1834—1835 годах (481). Экспедиция академика К. М. Бэра и А. К. Цивольки на Новую Землю в 1837 году (485). Экспедиция А. К. Цивольки и С. Моисеева на Новую Землю в 1838—1839 годах (487). Новоземельские исследования и поморы (488). Проекты транспортных связей Поморья с Западной Сибирью. Опись побережья от Печоры до реки Оби. Гидрографическое изучение реки Печоры И. Н. Ивановым и П. Крузенштерном (490). Сибирь в первой половине XIX века. Промысловая деятельность на Новосибирских островах (492). Экспедиция М. М. Геденштрота на Новосибирские острова в 1808—1812 годах (495). Экспедиция П. Ф. Анжу 1820—1824 годов (502). Экспедиция Ф. П. Врангеля—Ф. Ф. Матюшкина 1821—1824 годов (504). Экспедиция А. Ф. Миддендорфа на север и восток Сибири в 1842—1845 годах (509).

Заключение 515

ПРИЛОЖЕНИЯ

I. Перечень главных событий на Русском Севере с древнейших времен до 60-х годов XIX века	521
II. Основная литература по истории географических открытий на Севере России и русского арктического мореплавания (период докапиталистический)	534
III. Архивы	549
IV. Именной указатель	550
V. Географический указатель	570
VI. Перечень иллюстраций	586



Автор Белов Михаил Иванович

Редактор М. Б. Черненко
Техн. ред. Е. А. Тихонова.

Ред. изд-ва И. М. Дижур
Корректоры: Н. О. Шумова, Е. С. Ройхель

Художник П. А. Бальчевский

Т-06966. Сдано в производство 12/I—1956 г. Подписано к печати 24/VII—1956 г.
Бумага 70×108¹/₁₆—19,25 бум. л.,=52,75 печ. л. (с 6 вклейками), 53,54 уч.-изд. л.
Тираж 3.000 экз. Изд. № Н—334. Заказ № 229. Цена 37 р. 50 к. Переплет 2 руб.