

А.Б. ШИРОКОРАД



**БИТВА
ЗА РУССКУЮ
АРКТИКУ**

XVI—XXI ВВ.



Александр Широкоград
Битва за Русскую Арктику

«ВЕЧЕ»

2008

Широкорад А. Б.

Битва за Русскую Арктику / А. Б. Широкорад — «ВЕЧЕ», 2008

Когда в XVI веке английские и голландские купцы впервые ступили на Кольский полуостров, Шпицберген и Новую Землю они, к удивлению своему, обнаружили там русских поселенцев, занимавшихся будничной работой. Книга рассказывает о восьми веках освоения северных земель нашими предками, об отважных путешественниках и полярниках, летчиках и моряках, героически сражавшихся во льдах Арктики в ходе мировых войн, о секретных аэродромах на льдинах, на которых в годы холодной войны базировались стратегические бомбардировщики. Холодная война закончилась, однако Арктика по-прежнему является ареной противоборства России и Запада. Верно ли, что большая часть мировых запасов нефти и газа находится на дне и островах Ледовитого океана? Растают ли льды Арктики в XXI веке? Как могут быть решены запутанные территориальные споры в Арктике? Об этом и другом читатель узнает из этой книги.

ББК 63.3(2)

Содержание

Глава 1	5
Глава 2	21
Глава 3	34
Конец ознакомительного фрагмента.	35

Александр Широкоград

Битва за Русскую Арктику

Глава 1

Проникновение русских в Арктику

Первое письменное свидетельство об экспедиции в Арктику относится к 320–350 гг. до н. э., когда Пифей из греческой колонии Массилия на юге современной Франции совершил плавание к берегам Англии и далее в страну Туле, расположенную довольно далеко за Северным полярным кругом, потому что в день летнего солнцестояния солнце там светило всю ночь. Некоторые ученые отождествляют страну Туле с Исландией.

В IX – X веках викинги открыли Исландию и Гренландию. На территории Гренландии было основано несколько поселений викингов. В основном, они селились на западном побережье острова, от Херьольфснес на южной оконечности Гренландии до страны Туле, находившейся где-то на северо-западе. Однако к концу XV века колонии норманнов оказываются на грани вымирания. В 1540 г. исландец Йок Гренландец осмотрел поселения норманнов, но обнаружил лишь останки людей. Ряд ученых связывают гибель поселений викингов с похолоданием, начавшимся в XIV веке.

В 1026 г. отряд викингов под командованием братьев Карли и Гуннстейна прибыл морем к устью реки Вины (так норманны называли Северную Двину, а все побережье – Бьярмландом). Судя по саге, повествующей о плавании братьев, это было не первое посещение викингами Бьярмланда.

С XI века начинается освоение северных краев и русскими. В Несторовой летописи говорится о посылке в 1096 г. новгородским боярином Гюратой Роговичем своих дружинников за данью в Печорский край и на Северный Урал.

В уставной грамоте 1137 г. новгородского князя Святослава Ольговича упоминаются заонежские погосты, в том числе и Иван-погост, позже вошедший в состав города Холмогоры под названием Ивановского посада. Также в грамоте упоминаются расположенные на Северной Двине погосты и села Кергела, Ракунь, Усть-Емец в устье реки Емец, Усть-Вага в устье реки Вага, Тайма на реке Вага-Вель – притоке Северной Двины, Пийта, Пинегга, Помоздин, погост на Вычегде, близ реки Ижмы.

Новгородский архиепископ Иосиф между 1110-м и 1130 годами основал в устье Северной Двины монастырь Михаила Архангела. Рядом с монастырем вырос посад – предшественник будущего города Архангельска.

Освоив берега Северной Двины, новгородцы обратили взоры к земле, лежащей еще далее к востоку и северу. В начале XII века новгородские дани распространялись на угрофинские племена пермь и печору. Из попавшего на страницы летописи рассказа Гюраты Роговича, посылавшего своего отрока «в Печору люди, иже суть дань дающее Новгороду», произошло это не позднее конца XI века.

По данным письменных источников, академик А.Н. Насонов определил, что область новгородской перми охватывала «течение Выми, верхнее течение Вычегды и, может быть, близлежащие места»¹. Однако погосты здесь появились не ранее рубежа XIII–XIV веков.

К концу XII века новгородские данники проникли в Югру. Так, под 1187 годом в летописи сказано: «В то же лето избыиени быша Печерьскийи и Югорскийи даньницы, а друзии за Волокомь, и паде голов о сте кметей».

На востоке пределом владений Новгорода была Югра. Месторасположение этого полуночного края в летописях указывалось неясно, что стало предметом споров между учеными. Так, Георги полагал, что подразумевалась страна, простиравшаяся от Белого моря до Урала. Шлецер считал, что Югра располагалась на Вычегде, а Миллер и Фишер – на Печоре. Лерберг же, сопоставив летописное известие с описанием похода русского войска, отправленного для покорения страны в XV веке, определил местоположение Югры за пределами

Уральского хребта, указав приблизительные границы по обеим сторонам Оби и Нижнего Иртыша – к северу от самоедских границ и к востоку до рек Надима, Гана и Ваха.

Москве же Югра досталась уже после падения Новгорода. В 1483 г. великий князь Иван Васильевич отправил князя Федора Курбского-Черного и Солтыка-Травина с устюжскими полками. К ним присоединились рати пермяков, которые издавна жили во вражде со своими соседями вогуличами. Вотульский князь Асыка незадолго до этого зверски опустошил Пермский край. Сын Асыка Юшман наследовал родовую неприязнь к Перми. Этот Юшман вышел со своим войском к устью реки Пельши, где и был разбит. А победители спустились по реке Тавде до Тюмени, потом поплыли по Иртышу, вошли в Обь и там пленили другого югорского князя – Молдана, и отправили его в Москву. На следующий год другие князья – кодские – сами прибыли в Москву, били челом, выражая покорность, и просили возвратить пленных.

В 1485 г. югорские князьки (двое из них – Федор и Петр – были христианами) присягнули быть в повиновении у великого князя московского, как прежде и предки их признавали над собой господство Великого Новгорода.

Однако Иван III не довольствовался такой формой зависимости и в 1499 г. вновь направил в Югру князя Петра Федоровича Ушастого, князя Семена Федоровича Курбского и Василия Ивановича Заболоцкого-Бражника с вологжанами, двинянами и важанами (жителями берегов реки Ваги). Войско, двигаясь по разным рекам, посуху переволакивая суда между ними, добралось до Печоры, а потом с большими трудностями зимним путем перешло гору Камень (Уральский хребет). Русским, привыкшим к равнинам и болотам, были в диковинку высокие горы. «А Камени в оболочках не видать, коли ветрено ино оболочки раздирает», – говорит современник об этом походе. Позже князь Курбский писал: «Я семнадцать дней поднимался на эти горы, а все-таки не дошел до самой вершины, которая зовется Столп». Так Югра окончательно стала владением Москвы.

На Кольском полуострове Новгороду принадлежал Терский берег, называемый в договорных грамотах, где перечисляются новгородские волости, Тре или Тер, иногда – Тир или Тигр. Населяли его лопари, называемые тогда лопь. Новгородцы брали там дани уже в начале XIII века, о чем говорит название терского данника под 1216 годом.

Недалеко от современного Мурманска, между устьями речек Кола и Тульма (Тулома) новгородцы построили поселение Кола. Точная дата основания Колы неизвестна, но в норвежской летописи она упоминается в 1210 г., а в русской – в 1264 г. В 1583 г. по приказу царя Ивана Грозного приказной человек Кольской волости Максим Судимантов построил в Коле острог (деревянную крепость).

В 1969 г. археологи обнаружили древнее новгородское поселение на реке Варгузе, на юге Кольского полуострова. Среди найденных вещей оказались новгородские украшения XI–XII веков. В 1419 г. новгородская летопись отмечает «корельский погост в Аргузе», то есть в Варзуге. В «Сотной выписи» 1563 года в Варзуге указывается 126 дворов, и в них 167 человек.

Русские на Кольском полуострове подвергались нападениям норвежцев и, в свою очередь, наносили ответные удары. Для защиты от новгородцев в 1307 г. на крайнем севере Норвегии была построена крепость Вардехуз, которую русские именовали Варгаевым. В 1316 г. отмечен набег новгородских ушкуйников² на норвежскую провинцию Гологаланд.

В 1320 г. дружина Луки Варфоломеевича на морских ушкуях прошла Северной Двиной, вышла в Белое море, а затем в Северный Ледовитый океан и разорила область Финмарнен, расположенную от южного берега Варангер-фьорда до района города Тромсе.

В 1323 г. ушкуйники, пройдя тот же путь, напали на соседнюю с Финмарненом северо-норвежскую область Халогаланд. Походы ушкуйников внесли свою лепту в войну, и в 1323 г. шведы заключили с Новгородом компромиссный Ореховецкий мир.

В 1348 г. шведы вновь решили напасть на Новгородскую республику. Король Магнус обманом взял крепость Орешек. В ответ в 1349 г. последовал морской поход ушкуйников на провинцию Халогаланд, в ходе которого был взят сильно укрепленный замок Бьаркей. Дело в том, что с 1319-го по 1371 год Норвегия была в унии со Швецией.

Для нашего повествования важен не сам факт походов ушкуйников в Норвегию, а то, что русские суда к началу XIV века систематически выходили в Северный Ледовитый океан. Я не зря это подчеркиваю. Дело в том, что до конца XVII века в письменных источниках отсутствуют данные о деятельности русских промышленников на Севере и они упоминаются в различных документах лишь косвенно. К сожалению, вообще в русских летописях X–XVII веков промышленникам и купцам уделено ничтожно мало места. Все внимание летописцев было обращено на деятельность князей и иерархов церкви. Но из этого нельзя сделать вывод об упадке торговли и пушного промысла на Руси. Так, с IX века ежегодно по Волге ходили сотни русских купеческих ладей, но упоминаний о них почти нет. К примеру, в 1382 г. хан Тохтамыш, готовя поход на Москву, приказал задержать в Сарае суда русских купцов и т. п. На Севере же не было ни княжих свар, ни татарских ханов, и вроде и писать нашим «пименам» было нечего.

Известный историк древнего мореходства Р. Хенниг утверждал, что архипелаг Шпицберген открыли норманны в 1194 г. и называли его Свальбардом. Именно так называется Шпицберген в современных норвежских официальных документах. К тому же вплоть до XVII века европейские географы считали, что северо-восточная Европа и Гренландия соединены сушей, элементами которой и были Шпицберген и Новая Земля. То же говорится и в «Грипле», отражающем географические представления XII века: «От Биармии на север тянутся пустынные земли до страны, которая зовется Гренландией». На карте северо-западной Европы, составленной в 1427 г. датчанином Клавдием Клауссеном Свартом (его латинизированное имя – Клавдий Клавус Нигер), Гренландия находится к западу от Исландии и соединена с Европой полоской суши. Поэтому в XV–XVI веках Шпицберген в представлении скандинавов и считался Гренландией. Однако следов хозяйственной деятельности норвежцев в XII–XVI веках на Шпицбергене не найдено.

Русские промышленники появились на Шпицбергене в XII веке или, самое позднее, в XIII веке. Одним из самых первых документов, подтверждающих деятельность русских поморов на далеких полярных островах, стало письмо нюрнбергского картографа и врача Иеронима Мюнцера португальскому королю Жуану II, датированное 1493 годом. Цель письма – побудить короля организовать экспедицию в Западную Атлантику, чтобы «отыскать восточную богатейшую страну Катая». Мюнцер писал: «Тебя уже восхваляют как великого государя немцы, итальянцы, руссы, поляки, скифы и те, которые живут под суровой звездой арктического полюса, так же, как [восхваляют] и великого герцога Московии, ибо недавно открыт большой остров Груланда, берег которого тянется на 300 легуа и на котором находится величайшее поселение людей под сказанным господством сказанного сеньора герцога»³. Очевидно, что речь идет о государе всея Руси Иване III. По мнению С.В. Обручева, Мюнцер узнал о северных владениях Московии от русских послов в Нюрнберге, а также от имперского посла Поппеля, бывшего в Москве в 80-е годы XV века, после присоединения земель Господина Великого Новгорода к Московскому государству.

Существуют и другие свидетельства иностранцев о пребывании русских на Шпицбергене. В 1845 г. географ Пингель опубликовал в Копенгагене исторические материалы о Грен-

ландии, среди которых было и письмо датского короля Фредерика II штатгальтеру Норвегии Людвигу Мунку от 11 марта 1576 г. (Норвегия в то время состояла в унии с Данией.) В письме говорилось: «Людвигу Мунку об одном русском, который посещает Гренландию, как следует далее. Известно нам стало из твоего сообщения, что прошлым летом несколько тронтгеймских бюргеров вступили в Варде в сношения с одним русским кормщиком Павлом Никичем (Никитичем —?), живущим в Мальмусе (так норвежцы называли Колу) и обыкновенно ежегодно около Варфоломеева дня плавающим в Гренландию, который уведомил их, что, если за его труды ему дадут некоторое вознаграждение, он, пожалуй, сообщит им данные об этой земле и проведет туда их суда. Поэтому прошу тебя узнать, какие издержки потребуются для исследования вышеназванной земли, и рядом с этим сообщить, найдутся ли в Тронтгейме бюргеры, которые бы пожелали отдать под фрахт для этого путешествия свои суда, как ты сообщил далее. Ибо мы все милостивейше согласны, каковы бы ни оказались издержки при такого рода предприятии для исследования вышеназванной земли, принять с удовольствием их на себя и уплатить. И нам угодно поручить тебе торговаться с вышеназванным русским кормщиком, чтобы он предоставил себя в распоряжение для такого рода предприятия, а равно условиться с несколькими бюргерами из Тронтгейма, чтобы они предоставили свои суда для этого, так, чтобы это путешествие могло состояться в текущую осень. Фредерик II, 11 марта 1576 года»⁴.

Комментируя это письмо, Пингель отметил, что под Гренландией надо понимать Шпицберген, которые русские поморы называли Грумант.

Любопытно, что голландец Баренц, достигший архипелага Шпицберген в 1596 г., назвал его Гринеланд (Greeneland). Голландцы считали, что они вновь открыли Гренландию, а название Шпицберген впервые появилось на карте мира Герита в 1612 г. Р. Хенниг утверждал, что в Западной Европе до конца XVIII века Шпицберген называли Гренландией, а русские поморы называли его Грумантом или Груландом.

Спор об открытии и освоении Шпицбергена имел важное политическое значение, и в 1978 г. на архипелаг была послана археологическая экспедиция Академии наук СССР. «Ученые установили, что наиболее древние поселения, известные на сегодняшний день, относятся к середине XVI века и связаны с пребыванием там русских поморов.

За годы работы на архипелаге отечественные ученые раскопали несколько десятков русских поселений и больших поморских крестов. Так, на западном берегу острова Западный Шпицберген были исследованы остатки русского дома, некогда стоявшего вблизи реки Стаббэльва. Здесь были найдены детали поморского судна, фрагмент шахматной доски, четыре надписи, вырезанные ножом на различных деревянных предметах. Эти надписи воскрешают имена отважных “грумланов”, как называли себя поморы, ходившие на Шпицберген задолго до плавания туда голландца Баренца. Это Галах Кабачев, Иван Петров, Вапа Панов. Палеографический анализ древесины установил, что дом срублен в 1556 году.

Определено, что еще раньше, в 1552 году появился дом на берегу лагуны Гравшен, в 14 км от Стаббэльвы. Там тоже найден текст, вырезанный на деревянном предмете: “Преставился мирянин от города” (умер житель города). Видимо, надпись – память об одной из жертв Арктики. Самый древний поморский дом, остатки которого найдены на Шпицбергене, построен в 1545 году. К 80-м годам XVI века относится постройка в заливе Бельсуна, с которой связаны еще одна надпись и имя “Ондрей”, процарапанное на китовом позвонке. 19 русских надписей найдено при раскопках на Шпицбергене, шесть из них датированы XVI веком. Это еще одно наглядное подтверждение освоения Шпицбергена поморами задолго до плавания Баренца.

Активный участник раскопок на Шпицбергене, сотрудник института археологии Российской академии наук, доктор исторических наук В. Старков немало рассказал о культуре поморов – мореходов и зверобоев, о таких находках, как шахматы, деревянные календари, деревянный крест, покрытый тонкой филигранной резьбой, алфавит, вырезанный на трехгранной

планке. Он подчеркнул, что «большой интерес для ученых представили и другие находки, такие, как орудия промысла (гарпуны, копья, рогатины, ножи, детали ловушек, рыболовные сети и крючки, фрагменты огнестрельного оружия), а также многочисленные образцы домашней утвари, свидетельствующие о прочном, хорошо налаженном быте, рассчитанном на долговременное обитание».

В русских документах XVI–XVII веков нет сведений о плаваниях поморов на Шпицберген, в то время как найдены неопровержимые доказательства этого. Доктор исторических наук М.И. Белов убедительно поясняет такое несоответствие. «Плавание поморов на Грумант проходило обычно от Новой Земли вдоль кромки льдов. Этот маршрут был более длинным, чем прямой путь от Колы к Шпицбергену, но зато более безопасным. Двигаясь вдоль кромки льдов, поморские суда были защищены от действия сильных северных ветров в Баренцевом море. Вот этот новоземельный вариант пути и объясняет все. До наших дней дошла таможенная документация той эпохи, которая велась в портах Поморья. В ней отмечены плавания поморов к Новой Земле. Видимо, таможенников не интересовал дальнейший маршрут движения, и они указывали только ближайший пункт – Новую Землю»⁵.

В 1496 г. Иван III приказал московскому дьяку Григорию Истома отправиться через Белое море в Данию с дипломатической миссией. Из-за войны со шведами кратчайший путь по Балтийскому морю был закрыт. Истома «с товарищи» пустился в плавание на четырех ладьях, которые можно было переволакивать через неширокие косы. По выходе из Северной Двины путники держались правого берега Белого моря, потом повернули наперерез к Терскому берегу и плыли вдоль его на север, оставляя вправо Печорское море. Так они достигали Святого Носа. Затем, держась берегов материка, Истома плыл до Мотовской губы и к Вардегусу. Обогнув Нордкап, носивший в те времена еще русское название Мурманский Нос, экспедиция достигла Дронтейма, оттуда сухим путем (на оленях) направилась в Берген, а из Бергена на лошадях в Копенгаген.

Следующее морское путешествие было совершено летом 1497 г. 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 Греком.

Замечу, что сношения России с Данией начались еще в XII веке. Новгородские послы успешно плавали через Балтийское море на лодьях. Пользовались ли новгородцы морским путем вокруг Скандинавии, из летописей не видно. В 1-й Новгородской летописи под 1130 годом имеется сообщение о благополучном прибытии новгородских послов из Дании: «Въ се же лето, идуце и заморя с Готь, потопи лодий 7; и сами истопоша, и товар, а друзии вылезоша, нь 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».

Приобретя в Кольвани (Таллине) судно, послы благополучно достигли Копенгагена. Летом 1497 г. 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 «докончатальной 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 третей».

Тем же путем, что и Григорий Истома, ходили в Данию из Белого моря Власий и Дмитрий Герасимовы в конце XV – начале XVI веков. Сообщения Герасимовых отличаются подлинным знанием быта и жизни кочевого народа. Они рассказывают, что у лопарей нет хлеба, соли и они питаются только рыбой и дикими животными. Они искусные стрелки, носят платье из различных звериных шкур. Так как они не понимают других языков, то иностранцам кажутся почти немыми. Свои жилища они покрывают древесной корой. Истребив на одном месте диких зверей и рыбу, они переключиваются на другое.

Путь каравана лежал на запад, вдоль полуострова, через Мотовский залив, туда, где от мурманского берега далеко на север выступают полуострова Рыбачий и Средний. Чтобы обогнуть их и войти в воды Варангер-фьорда, парусным лодьям требовалось не менее восьми дней.

Стремясь избежать такого долгого плавания, кормчие направляли лодьи в залив между полуостровами, вершина которого сегодня называется бухтой Озерко. По узкому перешейку, соединяющему оба полуострова, путешественники волоком «с великим трудом на плечах перетаскивали и свои суда, и груз через перешеек шириною в полмили» и оказались в морском заливе – Большой Волоковой губе. По-видимому, этим волоком поморы пользовались часто. Отсюда посольство направилось в норвежскую крепость Вардегуз (теперь город Вардё) и далее – в Берген.

В летописи имеется указание еще на два похода через северные моря в Данию и обратно. Летом 1500-го и 1501 года таким путем прошли посланники Ивана III дьяки Третвяк Далматов и Юрий Мануйлов Грек.

Морской путь из Северной Двины в Западную Европу стал настолько хорошо известен, что вслед за русскими им стали пользоваться датчане. 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 г., за год до прихода к устью Северной Двины первых английских кораблей, очередное плавание на лодье к Коле совершил монах Николо-Корельского монастыря Игнатий, а через восемь лет по той же морской трассе прошла монастырская лодья монаха Иосифа.

В архивах северных монастырей XVI века сохранились записи о пребывании здесь московских послов и их свиты. Эти записи свидетельствуют о непрекращающихся 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 постои и подводы посланников, оно же было обязано поставлять суда для перевозки дипломатических миссий за море. Летом 1571 г. 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 сажений). Иван Старый ходил в Норвегию для установления русско-норвежской границы. Вместе с ним по лодьях плывал двинский староста Матвей Степанов с товарищами.

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.

Для плавания в «студеных морях» русскими поморами было создано несколько типов специальных судов. Так, широкое применение на русском Севере получило промысловое судно типа «карбас», длиной до 10 м, шириной 2–3 м и грузоподъемностью до 4 тонн. Суда эти приводились в движение веслами, которых было до шести пар, и имели две мачты с парусами.

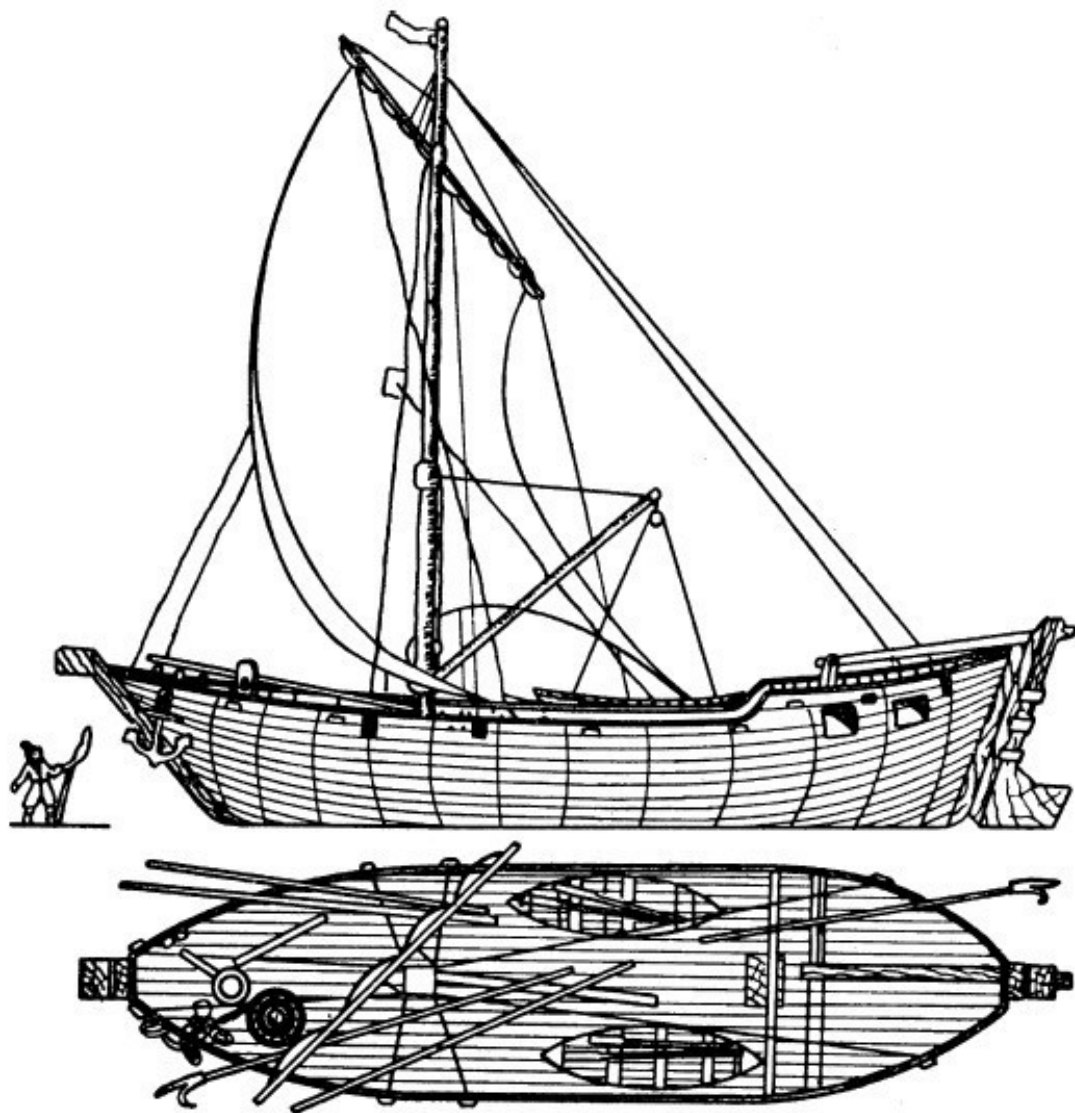
Корпус судна был приспособлен к плаванию в ледовых условиях – к днищу по обе стороны киля крепились два деревянных полоза, с помощью которых судно можно было вытаскивать из воды и передвигать по льду. Карбасы были первыми ледовыми судами, имели неплохие мореходные качества и получили распространение по всему Поморью.

Другим оригинальным типом судов была «раньшина», специально приспособленная для ранних весенних выходов на промыслы. Подводная часть корпуса раньшины имела яйцевидную форму. Оказавшись зажатым между льдинами, корпус не испытывал большого напряжения и легко выжимался на лед, а при расхождении льдов вновь погружался в разводье. Форштевень судна наклоняли вперед, чтобы облегчить выход корпуса на лед.

Интересные изменения претерпела в Поморье и старинная русская ладья, превращенная в чисто морское грузовое парусное судно. Большие ладьи строились длиной до 25 м, шириной до 8 м, а грузоподъемность имели от 200 тонн и более. Поморская ладья представляла собой палубное судно, разделенное двумя поперечными переборками на три отделения, каждое из которых имело свой входной люк. В носовом помещении устанавливали кирпичную печь – здесь готовилась еда и жила команда. В кормовой части устраивалось жилье (каюта) для кормщика (капитана), там же хранились и мореходные инструменты. В средней части судна находился грузовой трюм глубиной до 4 м. Рангоут судна состоял из трех мачт с прямыми парусами. Общая площадь парусов достигала 460 кв. м. При попутных ветрах ладья делала переходы до 300 км в сутки. На больших ладьях имелось по два якоря, весом до полутонны каждый, и еще один запасной якорь. Якорные канаты длиной до 140 м изготавливались из кожи, а позднее – из пеньки. Якоря выбирали из воды с помощью обычного ворота.

На своих кочах и ладьях поморы плавали не только к Шпицбергену, но и на восток, к Новой Земле и далее.

В конце XVI века русские промышленники обосновались в Верхотурье, Тюмени, Тобольске, Березовском острове, Обдорске (Салехарде) и освоили речной путь к «мангазейским местам» на реке Таз – в районе между нижним течением Оби и Енисея. Поморы проникли в этот обильный пушным зверем край двумя путями: морским вокруг полуострова Ямал или же перетаскивали свои суда через волок между Карским морем и Обскою губой. Для этого входили в Мутную реку, впадающую в Карское море, поднимались вверх этой реки бичевою восемь суток и достигали двух озер, имевших в окружности от 10 до 12 миль. Тут выгружали свои суда и перетаскивали через перешеек около 200 сажень (427 м) шириной в озеро Зеленое, из которого течет в Обскую губу речка Зеленая. Этой рекой доплывали они наконец до Оби. Плавание из Оби в Архангельск морем продолжалось от трех до четырех недель, а из Оби в Енисей – две или три недели. Они никогда не удалялись от «матерого» берега и всегда проходили Югорским



Поморский коч

Шаром, а не Карскими Воротами, так как последний пролив хотя и шире первого, но опаснее из-за часто скопляющихся льдов.

Следует заметить, что этими двумя путями пользовались исключительно вольные поморы. Царское же правительство решило проникнуть в мангазейские «пушные места» с юга. Напомню, что Ермак вышел к реке Иртыш в 1585 г. Через два года были основаны город Тобольск и Старое городище (при слиянии Иртыша и Оби), а в 1593 г. – город Березов и в низовьях Оби – город Обдорск.

Чтобы прибрать к рукам мангазейские места, Казанский приказ⁶ направил туда сотню тобольских казаков под началом воеводы князя Мирона Шаховского и письменного головы Даниила Храпунова. Летом 1600 г. отряд отплыл из Тобольска. В Березове к нему присоединились еще полсотни местных казаков и торговые люди. Там же были построены четыре морских коча, на которых и еще двух речных судах («коломенках») отряд вышел в Обскую губу, а затем поднялся вверх на 200 верст по реке Таз. Там князь Шаховской начал строить крепость Мангазею или, как ее иногда называли, Тазовский острог.

В марте 1601 г. для усиления экспедиции князя Шаховского из Москвы был направлен отряд из 300 человек под началом князя Василия Масальского-Рубца и Савлука (Луки) Пуш-

кина на девяти кочах, двух морских стругах и двух дощаниках. Отряд благополучно прибыл к Тазовскому острогу и завершил его строительство.

Согласно «Чертежной книге Сибири» С.У. Ремизова, написанной в конце XVII века, Мангазея представляла собой «город деревянной рубленой, а у него пять башен, стоит над Тазом рекою. С приезде в стене башня Спасская проезжая четверугольная, а под нею двои ворота, одни с приезде, а другие изнутри города, брусчатые, высота по сажени печатной, а ширина тож...». В 1968 г. при раскопках обнаружены следы всего только трех башен – Спасской, Успенской, Ратиловской, а две другие башни – Давыдовская и Зубцовская – вместе со стеной уже обвалились в реку Таз.

Царские воеводы, боясь конкуренции поморов, добились запрещения ходить в Мангазею морским путем. 5 июля 1616 г. царь Михаил (точнее, от имени несмышленного отрока – его мать и бояре) издал указ о запрещении огибать Ямал морем или пользоваться волоком. Позже ряд отечественных историков, выгораживая царя, будут утверждать, что сей указ касался только иностранцев. На самом же деле царская стража, поставленная на острове Матвеевском и на Ямальском волоке, не пускала вообще никого. Сам же волок в документах именовался «воровским», а ведь «ворами» тогда называли русских людей, не плативших подати, а уж никак не англичан и голландцев.

Верно лишь то, что московские бояре делали все, чтобы не пускать иноземцев в Сибирь и Карское море. Так, в 1618 г. английский посол Джон Уильям Мерик, известный в России под именем Ивана Ульяныча, обратился в Боярскую думу с просьбой позволить англичанам отыскать рекой Обь проход в Индию и Китай. Бояре ответили, что Сибирь далеко, до первых городов с полгода ходу, да и то зимой. Сами туземцы не знают, где Обь начинается и куда впадает, «сторона та студеная, больше двух месяцев тепла никак не живет, а на Оби всегда лед ходит, никакими судами пройти нельзя, а вверх по Оби, где потеплее, там многие кочевые орды; про Китайское государство сказывают, что не великое и не богатое, добиваться к нему нечего. Государь из дружбы к Якубу королю пошлет в сибирские города нарочного к воеводам, велит проведать, откуда Обь река вышла, куда пошла, в какое море, какими судами можно по ней ходить, какие орды у верховья Оби, какие реки в нее впали, где Китайское государство и как богато, есть ли чего добиваться, а теперь, не зная про то подлинно, как о том говорить и делать?».

Однако сухим длинным и сложным путем добираться в Мангазею было трудно. Население Мангазеи стало уменьшаться. В июне 1672 г. оставшихся казаков перевели в Новую Мангазею (ныне Туруханск), а старая Мангазея была окончательно покинута. Сейчас на месте Мангазеи лишь заросшая высокой травой поляна. Ненцы называют это место Тахаравыхард – «Разрушенный город».

Голландец Исаак Масса⁷ в 1612 г. описал поход русских к берегам Таймыра: «Особые крытые лодки [кочи], капитаном которых был назначен некий Лука», ранней весной 1605 г. начали сплав по Оби.

Летом они вышли из Обской губы в море, повернули на восток, прошли мимо Гыданской губы, не заметив ее, на карте Массы она не показана, но видели два безымянных острова (Олений и Сибирякова) у входа в Енисейский залив. Флотилия Луки не только входила в Енисей, но и продвинулась дальше на восток, за остров Сибирякова, и открыла устье и низовье реки Пейсиды (Пясины) на полуострове Таймыр. Другому отряду, направленному воеводой сухим путем, возможно, уже известной дорогой на Мангазею и далее к устью Турухана, предписывалось оставаться «у реки [Енисея], пока не придут лодки», с наказом вернуться через год, если они не дождутся флотилии Луки. Отряд Луки получил от воеводы задание «тщательно изучить берег и все то, что они найдут на нем достойным исследования. Они сделали то, что им было приказано», и даже больше: люди из сухопутного отряда побывали в горах (северо-западная часть плато Путорана, крутым уступом поднимающегося над равниной) и в полиме-

таллических рудах обнаружили серебро. Оба отряда встретились в устье Енисея. Сам «капитан Лука» и часть его спутников умерли во время этого похода, а остальные вернулись в Сибирь «тем же путем, каким сюда пришли».

Сибирский воевода отправился в Москву с докладом об успехе предприятия. «Доклад его, – заканчивает Масса свой рассказ, – хранится среди сокровищ Московского государства до окончания войны, и затем, вероятно, он будет рассмотрен. Но мы боимся, что до этого времени он пропадет, что поистине будет печально, так как путешественники нашли много различных и редких островов, рек, птиц, диких зверей – все это далеко за Енисеем». Скорее всего, именно благодаря находке серебра в Москве посчитали доклад очень важным и поместили «среди сокровищ», но он действительно исчез.

Первое дошедшее до нас русское известие о плавании промышленников по Енисею и морем до реки Пясины относится к 1610 г. и связано с именем торгового человека с Северной Двины – Кондратия Курочкина. В июне он с товарищами спустился на кочах от «Новой Мангазеи» вниз по Енисею. В устье реки они простояли пять недель из-за льдов, занесенных северным ветром из Карского моря: «А лед давней, ни о которую пору не изводится, в толщину сажень тридцать и больше». В начале августа «потянул полуденный ветер, и тем ветром лед из устья отнесло в море одним днем». Промышленники без труда вышли через Енисейский залив в море, повернули на восток, шли вдоль берега два дня и вошли в реку Пясиду (Пясины), а «Пясида надет в море одним устьем». По личным наблюдениям или со слов других русских Курочкин дает точные сведения о таежной приенисейской полосе к югу от Туруханского зимовья: «...Енисея де глубока, кораблями ходить по ней можно ж, и река угодна, боры и черный [лиственный] лес, и пашенные места есть, и рыба в той реке всякая... [и] люди на той реке живут многие».

До этой экспедиции в Москве считали «Мангазею и Енисею» страной, недоступной или, во всяком случае, малодоступной для иностранцев, если бы те захотели прийти туда морским путем; власти твердо знали только об устье Оби, которое, по словам Курочкина, «мелко добре; не только большим суднам, кораблем или кочами ходити и мелкими судами ходити не можно». Курочкин же сообщил, что Енисей доступен даже для больших судов («большими кораблями из моря в Енисею пройти можно») и что, следовательно, туда могли бесконтрольно приходиться для контрабандной скупки пушнины не только русские, но и иностранные торговые люди: «А падет-де Енисей в морскую губу Студеного моря, которым ходят немцы из своих земель кораблями ко Архангельскому устью».

Это сообщение очень встревожило сибирских воевод, и они добивались запрещения «морского хода» в Мангазею.

После плавания К. Курочкина безвестные промышленники, продолжая поступательное движение русских вдоль «матерого» побережья Северной Азии, достигли залива Миддендорфа (93° в.д.) и открыли 300 км берега, которому позже было присвоено имя Харитона Лаптева.

В 1940–1941 гг. гидрографическая экспедиция на судне «Норд» в составе топографа Н.И. Линника, гидрографа А.С. Касьяненко, матроса П.Я. Кирина и моториста Е.В. Истомина производила работы на северном острове архипелага Фаддея (108° в.д.).

14 сентября в двух километрах к северо-востоку от палатки отряда, поставленной на западном берегу острова, Кириной неожиданно наткнулся на медные котлы, торчавшие между разрушенными каменными глыбами.

Сначала его сообщению не придали большого значения, в отряде предположили, что котлы эти остались от экспедиции Руала Амундсена 1919 года или кого-то из советских полярников. В то время это было обычным делом. Потом все-таки решили осмотреть находку. Между камнями возле котлов были обнаружены: топор, ножницы, сковородки, колокольчик, медная гребенка и несколько голубых бусин.

Примитивный характер этих предметов, а также отсутствие консервных банок и других «атрибутов» полярной экспедиции XX века заинтересовали гидрографов, и они решили более детально обследовать участок земли радиусом в 2–3 метра. В результате были найдены сгнившие меха и кусок выделанной оленьей шкуры.

26 сентября гидрографы вновь вернулись на место находок. И не напрасно: теперь обнаружили остатки деревянной лодки, ствол и ложе старинного ружья – пищали, ружейные замки, пулелейки и пули. Это позволило сделать вывод, что мореходы обладали огнестрельным оружием.

Кроме того, нашли ножи, многочисленные серебряные монетки малых размеров, но не круглые, как обычно, а эллипсные, а также множество всевозможных предметов различного назначения, от оловянных тарелок до бисера.

Новые находки сделаны в 1941 году несколько севернее островов Фаддея, в заливе Симса. Во второй половине апреля топограф Н.И. Линник, матрос К.Г. Малютин и каюр Л.П. Рыкалов на восточном берегу залива увидели развалины избушки, от которой еще сохранились три венца. По расположению этих бревен определили, что вход в избушку был с востока, то есть со стороны, противоположной заливу. Направо от входа находилась печь, сложенная из каменных плит.

В конце апреля отряд Линника покинул этот район. Никаких поисков и раскопок в избушке и вокруг нее тогда не производилось – лежал глубокий снег, а почва была тверда, как камень.

30 июня 1941 года в залив Симса прибыли отряды Н.И. Линника и А.С. Касьяненко – всего девять человек. Утомленные длительным пешим переходом в дождливую погоду, они расположились лагерем в двухстах метрах к северу от уже известных им развалин избушки.

Внимание привлекло обилие водоплавающей птицы. И моторист С.В. Саблуков отправился на охоту в том направлении, где стояла избушка. Проходя мимо развалин, недалеко от дверного проема, как можно было судить по сохранившимся нижним венцам, он заметил медные котлы, похожие на те, что ранее были найдены на острове Фаддея.

К тому времени снег почти сошел да и земля подтаяла. Поэтому было решено произвести раскопки. Внутри избушки были обнаружены такие же, как и на острове Фаддея, серебряные монеты, бусы, кресты, колокольчики и другие предметы бытового назначения. Но здесь уже были найдены компас, компасные часы, огниво с кремнем и трупом. И, главное, человеческие останки, часть из которых находилась внутри избы, а часть – на улице рядом с избушкой.

Недалеко от избушки в тундре был найден посох с тяжелой шаровидной рукоятью из черного дерева.

Впоследствии, в июне 1944 года, на месте находок на острове Фаддея побывали геодезист С.И. Нестеренко и каюр А.А. Широких. В старом раскопе они нашли «иностранные монеты», которые, как выяснилось, оказались известными в России счетными жетонами Краувинкеля. Затем, в феврале 1945 года, в заливе Симса случайно в поисках плавника оказались члены команды судна «Якутия», стоявшего на зимовке поблизости.

Эти посещения стоянок древних русских мореходов новых серьезных находок не добавили, но и, к счастью, не изменили характера археологических памятников XVII века; даже неумелые действия при раскопках каюра Широких большого вреда не нанесли, за исключением, возможно, потерянных для науки нескольких характерных предметов, взятых им в качестве сувениров.

О том, как были сделаны находки 1940–1941 годов, наиболее полно описано у начальника Восточно-таймырской экспедиции А.И. Косого, а результаты первых научных исследований – у известного этнографа Б.О. Долгих.

Находки на Восточном Таймыре вызвали огромный интерес ученых. Сообщение о том, что еще в начале XVII века русские мореходы смогли обогнуть самую северную точку евразийского материка – мыс Челюскин, никого не оставило равнодушным.

После окончания войны Арктическим институтом было принято решение направить на Восточный Таймыр археологическую экспедицию во главе с Алексеем Павловичем Окладниковым.

Экспедиция в составе А.П. Окладникова, В.Д. Запорожской и двух рабочих, Я. Крестовникова и В. Красикова, была доставлена на остров Фаддея гидрографическим судном «Якутия» 3 августа 1945 года. С 10 августа археологические раскопки проводились в заливе Симса. Ученым также помогали Т.Н. Анисимов, старший помощник капитана «Якутии», и матрос Г. Жероховский.

Работа была сделана малыми силами и в минимальное время и, хотя условия были отнюдь не крымские, дала исключительно высокие научные результаты

Ученые составили характеристики географического расположения стоянок древних мореходов, извлекли из мерзлой земли множество предметов материальной культуры, зафиксировали их и отразили на планах раскопов. Результаты археологической экспедиции впервые были доложены А.П. Окладниковым на юбилейной сессии АНИИ 13 ноября 1945 года и впоследствии изложены в нескольких его публикациях.

Все найденные на Таймыре предметы материальной культуры были собраны в АНИИ и исследованы большой группой ленинградских ученых, а результаты опубликованы в специальном сборнике «Исторический памятник русского арктического мореплавания VII века» (ред. А.П. Окладников и Д.М. Пинхенсон, М.-Л., Главсевморпуть, 1951).

Исследователи однозначно признали, что погибшие мореплаватели были русскими. Об этом свидетельствовали множество предметов русского происхождения, а также русские надписи на деревянных рукоятках двух ножей из залива Симса и на обрывке бумаги, обнаруженном в ножнах.

Одну из надписей на ноже, хотя и весьма условно, прочли как «Акакий Мурманец» или «Муромец», в другой увидели Ивана, которого тоже обозвали Муромцем. Обрывок документа с сохранившимся текстом посчитали похожим на фрагмент словосочетания «жалованная грамота».

Эти находки позволили большинству исследователей и историков открытий сделать вывод о том, что это была русская торгово-промышленная экспедиция первой четверти XVII в. (1615–1625 гг.) и шла она с запада, так как в то время промышленники по восточносибирским рекам еще не достигли моря Лаптевых. Согласно одной версии, около 1620 г. человек десять неизвестных русских мореходов, двигаясь, вероятно, на одном коче на восток, прошли через Карское море и преодолели самый трудный участок Северного морского пути, обогнув северную оконечность азиатского материка.

Приблизительно в 100 км к юго-востоку от мыса Челюскин они остановились на зимовку на берегу бухты Симса и из плавника построили избу. По крайней мере трое, среди них одна женщина из энцев, погибли во время зимовки. Летом часть зимовщиков перешла на лодке на северный остров группы Фаддея (к востоку от бухты Симса) и, по всей вероятности, тоже погибла.

С.В. Обручев, выдвинувший другую версию, считал, что для большей части зимовщиков экспедиция закончилась не столь трагически. В ноябре, с первым снегом, захватив все оружие, кроме одной пищали, луки со стрелами, пулелейки, рыболовные снасти, от залива Симса они двинулись на юг, вышли в жилые места и в конце концов добрались до Мангазеи.

В 1975 г. советский географ В.А. Троицкий, опираясь на результаты своих раскопок летом 1971 г. и опубликованные труды XVII в., предложил еще одну версию. В ее пользу говорят следующие главные факты: отсутствие среди найденных вещей предметов, предна-

значенных «для развертывания торгово-промышленной деятельности», большое количество пушнины, «остатки которой даже спустя триста лет показались нашедшим ее целым складом», наличие на этом складе множества собольих мехов, сходство комплектов предметов, обнаруженных в обоих пунктах находок, сообщение голландского географа Николаса Витсена о плавании к Таймыру с востока. Согласно В.А. Троицкому, в 40-х годах XVII в. экспедиция на двух кочах вышла в море с грузом пушной казны, собранной в бассейне реки Лены, и продвинулась на запад до островов Фаддея и залива Симса, где потерпели крушение один за другим оба коча. Оставшиеся в живых мореходы двинулись на юг, пересекли «Ледяные горы» (Бырранга) и видели на востоке море Лаптевых, а на западе – озеро Таймыр, принятое ими за море.

Зимой 1641 г. из Якутска на восток, к верховьям Индигирки – на Оймякон, где жили якуты и эвенки, – был отправлен конный отряд служилого человека Михаила Васильевича Стадухина. Среди 15 казаков находился Фтор Гаврилов. Новым путем – по правому притоку Алдана, через «Камень» (северная часть хребта Сунтар-Хаята) – с помощью вожей русские попали в бассейн Индигирки и по одному из ее левых притоков пересекли Оймяконское плоскогорье. На верхнюю Индигирку, потратив на дорогу более двух месяцев, они вышли в районе будущего поселка Оймякон. Здесь они встретили отряд казаков, поднявшихся со среднего течения, поставили зимовье и занялись сбором ясака. От окрестных якутов М. Стадухин и Ф. Гаврилов узнали, что в верховьях Индигирки «...пашенных мест, ни дубравных, ни луговых травных нет, все согры [тайга, плохой лесок, болотистая равнина с ельником] да болото, да камень. А в реке рыбы нет, ни зверя...». Они выяснили также, что за южным хребтом на юг, к морю, течет река Охота. На это (Охотское) море М. Стадухин отправил отряд Андрея Горелого, а сам с Ф. Гавриловым и остальными казаками спустился на построенном коче до Северного полярного круга и обследовал низовья реки Момы, текущей в широкой межгорной долине, богатой зверем и рыбой и изобилующей порогами. Затем отряд спустился к устью Индигирки и осенью 1642 г. достиг реки Алазеи, где присоединился к казакам Дмитрия Михайловича Зыряна, пришедшим туда несколькими месяцами ранее.

В конце июня 1643 г. объединенный отряд вновь вышел в море и примерно 13 июля добрался до устья большой реки Ковыми (Колымы). Во время двухнедельного морского похода, в результате которого были открыты 500 км побережья Северной Азии и Колымский залив, М. Стадухин, как ему казалось, видел «по левую руку», то есть на севере, «горы снежные и пади и ручьи знатны все». Он думал, что перед ним южный берег огромного острова, вытянувшегося от устья Лены далеко на восток, за Колыму: «Идучи из Лены от Святого Носу и к Яне-реке и от Яны к Собачьей, Индигирка тож, и от Индигирки к Ковыме-реке едучи, и гораздо тот остров в виду». М. Стадухин связал, таким образом, смутные сведения землепроходцев об островах против устья Колымы с собственными наблюдениями. Возможно, что он действительно видел один из Медвежьих островов, самый близкий к матерiku – Крестовский. Кроме того, женщина-юкагирка, жившая несколько лет среди чукчей, рассказывала, что на пути к Колыме есть остров, куда местные чукчи зимой переходят на оленях в один день.

Так сложилась географическая легенда о великом острове на Ледовитом океане против берегов Восточной Сибири. Этой легенде верили более ста лет после плавания М. Стадухина. Действительно, существующие, расположенные против устьев недалеко от материка острова и миражи невольно сливались в представлении мореходов в один гигантский остров. Они своими глазами видели в разных местах Студеного моря, восточнее

Лены, «горы», то есть высокие холмы, казавшиеся горами по сравнению с низменным материковым берегом. Эта легенда «подтверждалась» неправильно истолкованными рассказами береговых жителей, посещавших некоторые острова. Русские надеялись найти на этом «великом острове» и ценную «мягкую рухлядь» (песцы), и ценную «заморскую кость» – бивни мамонтов, и «корги» (косы) с богатейшими лежбищами «зверя-моржа», дающего не менее ценный «заморный зуб», или «рыбий зуб», – моржовые клыки.

Русские поднялись по Колыме на кочах и через 12 дней плавания, открыв восточную окраину Колымской низменности, высадились на берег. До осени 1643 г. на средней Колыме они поставили первое русское зимовье для сбора ясака. А на следующий год в низовьях Колымы, где жили юкагиры, против устья ее притока – Большого Анюя, срубили другое зимовье – Нижнеколымск. Теперь уже этот пункт стал отправной базой для дальнейшего продвижения русских: морем – еще дальше на восток, а по рекам системы Колымы – на юг, к Ламскому (Охотскому) морю. М. Стадухин вернулся в Якутск в конце 1645 г. и сообщил первые сведения о реке Колыме: «А Колыма... река велика, есть с Лену... идет в метре, также, что и Лена, под тот же ветер, под восток и под север. А по... Колыме-реке живут иноземцы... оленные и пешие, сидячие многие люди, и язык у них свой».

Вскоре землепроходцы провели и освоили значительно более короткий путь на Колыму. Он начинался на средней Индигирке, напротив Уяндинского зимовья, в устье Падерихи (на современных картах – Бадериха, правый приток), шел до ее верхнего течения, затем по ее правому притоку к истокам и через очень короткий волок переходил на верховья реки Ожогины, впадающей в Колыму слева, южнее полярного круга. Иными словами, русские открыли длинную и узкую низменность – Ожогинский дол и почти все северные склоны Момского хребта.

Итак, приблизительно за 20 лет русские открыли большую часть бассейна Лены, проследили почти все ее течение, от верховьев до устья, открыли реки Яну, Индигирку и продвинулись на восток до Колымы. С открытием водного пути по Алдану передовые отряды землепроходцев уже приближались к водораздельным хребтам, отделяющим бассейн Лены от рек Тихоокеанского бассейна. Русские обошли почти все южное побережье моря Лаптевых, за исключением небольшого участка между Хатангским заливом и устьем реки Оленек.

Первым в этот район проник летом 1643 г. казачий десятник Василий Сычов. От Туруханска с отрядом он прошел на верхнюю Пясику, оттуда на Хету, по ней и Хатанге спустился к заливу и, скорее всего, сухим путем вышел на среднее течение реки Анабар. Он собирал ясак «в новой землице» и в верховьях реки до лета 1648 г. и вышел к устью реки, где встретил пришедшего ему «на перемену» Якова Семенова с партией стрельцов. Вместе они вернулись к зимовью и весь остаток года, а также зиму и весну 1649 г., передвигаясь на нартах и лыжах, потратили на поиски неясачных эвенков, поднимались по реке Удже, правому притоку Анабара, и по реке Уэле, причем открыли Оленьский хребет (хребет Прончищева) и ряд мелких «сторонних рек», то есть завершили открытие Северо-Сибирской низменности.

Поиски не увенчались успехом, и в середине мая 1649 г. землепроходцы перешли с реки Анабар на среднее течение реки Попигай (72° с.ш.). Здесь они что-то не поделили и разошлись – Сычов спустился к устью Попигая, а Семенов вернулся на Анабар. К этому времени – не позднее 1648 г. – с востока к Анабару морем от реки Оленек прошли и «енисейцы».

С 1646 г. особый интерес жителей Нижнеколымска вызывала неизвестная река Анадырь. Рассказывали, что эта река, прибрежные леса которой были якобы богаты соболем, находилась за горными хребтами и путь к ней лежал по Ледовитому морю. О снаряжении экспедиции для поисков Анадыря задумались не только в Нижнеколымском остроге, но и в Якутске. К лету 1647 г. в Нижнеколымском остроге была подготовлена экспедиция для поисков лежбищ моржа, для торговли с чукчами и открытия неведомой реки Анадырь. Во главе экспедиции стоял приказчик московских купцов Федот Алексеев(ич) Попов. В состав экспедиции, кроме Попова, входили 62 человека – 50 «своеужников», то есть промышленников, имевших собственное охотничье снаряжение («ужину»), и 12 «покрученников», не имевших собственного снаряжения, продовольствия и нанявшихся («покрутившихся») к Федоту Попову на условиях отдачи в его пользу 2/3 добычи.

Вероятно, для того чтобы получить государственную поддержку, Попов попросил власти Нижнеколымского острога включить в экспедицию служилого человека для сбора ясака. Узнав

об этом, Семен Иванович Дежнев (около 1605–1673) подал челобитную с просьбой о назначении его в экспедицию, обязуясь представить в казну определенное количество пушнины. Ходатайство его было удовлетворено. В этой экспедиции Дежнев, как представитель государственной власти, сразу же занял руководящее положение. Свою задачу он видел в том, чтобы найти морской путь в неизвестные реки на востоке Сибири, в частности, в реку Анадырь, привести народности, живущие на берегах этих рек, в подданство Московского государства и обложить это население ясаком. Этим самым Дежнев брал на себя всю ответственность за успех экспедиции. Он по праву должен быть признан первым лицом в этом морском путешествии.

Летом 1647 г. четыре коча вышли из Нижнеколымского острога в море, чтобы «той кости рыбьего зуба и соболиных промыслов разведати». Море в районе устья Колымы в этом году оказалось покрытым тяжелыми, непроходимыми льдами, и к осени мореходы вынуждены были вернуться в Нижнеколымский острог.

Неудача не обескуражила искателей «рыбьего зуба». На следующее лето, 20 июня 1648 г., они направились в море уже на шести кочах. Дежнев и Попов по-прежнему были руководителями экспедиции.

К экспедиции самовольно присоединился седьмой коч, на котором находились «воровских людей человек с тридцать» под началом Герасима Анкудинова. Эта группа казаков преследовала исключительно корыстные цели и даже пыталась отстранить Дежнева от участия в экспедиции. Однако отказываться от таких спутников не стали – в таком предприятии каждый человек был на счету. Всего в это морское путешествие направилось 7 кочей, на которых находилось 90 человек.

Не доходя Берингова пролива, два коча во время бури разбились о льды. Команды этих кочей высадились на берег и погибли в стычках с коряками и от голода. Остальные пять кочей, следуя далее, вскоре разъединились. Крайнюю восточную оконечность Азии, которую Дежнев назвал «Большим каменным носом» и которая названа теперь его именем, обогнули около 20 сентября только три коча под командой Дежнева, Попова и Анкудинова. Два других коча преследовали в неизвестном направлении. Будучи наблюдательным человеком, Дежнев хорошо запомнил и позднее описал некоторые географические особенности восточной оконечности Азии и омывающих ее вод.

На берегах мыса Дежнев видел чукчей и их жилища, а на островах Ратманова и Крузенштерна – эскимосов, которые употребляли в качестве украшений костяные втулки, вставленные в прорези нижней губы. Он верно обрисовал и местонахождение самого мыса, и положение его по отношению к устью реки Анадырь.

У «Большого каменного носа» разбило судно «служивого человека Ерасима Онкудинова». Команда этого коча и сам Анкудинов перебрались на судно Попова. В проливе между Азией и Америкой экспедиция продолжала плавание уже на двух суденышках.

Важно отметить, что Дежнев ясно представлял значение своего открытия. В одной из челобитных он прямо указывает, что совершил путешествие по «Великому морю-окиану», которое простирается от Колымы до Анадыря. Это было первое плавание русских (и вообще европейцев) в северной части Тихого океана (в Беринговом море).

После кратковременной остановки у «Большого каменного носа» Дежнев и Попов повели свои кочи на юг и вышли в Тихий океан. Вскоре буря разлучила кочи. Судно Дежнева понесло на юго-запад и выбросило на берег значительно южнее устья реки Анадырь (предположительно, на Олюторский полуостров). Коч Попова шторм погнал далее, по направлению к Камчатке.

На этом Великий морской поход окончился. На дальнейшие поиски реки Анадырь Дежнев с двадцатью четырьмя спутниками отправился сухим путем. «И шли мы, – писал Дежнев об этом путешествии, продолжавшемся десять недель, – все в гору, сами пути себе не знаем,

холодны и голодны, наги и босы... и попали на Анадыр реку близко моря...» Таким образом, цель экспедиции все же была достигнута.

По подсчетам М.И. Белова⁸, с 1633 г. по 1689 г. только вдоль северных берегов Сибири в сложнейшей ледовой обстановке русские мореходы совершили 177 плаваний как на одиночных судах, так и флотилиями из нескольких кочей, количество которых доходило до пятнадцати.

Глава 2

В Индию и Китай через Арктику

Конец XV века стал началом эпохи Великих географических открытий. Европейцы открыли для себя огромный мир. В 1486 г. португальский мореплаватель Бартоломео Диас впервые обогнул Африку. Он прошел мыс Доброй Надежды и, убедившись, что дальше берег имеет северо-восточное направление, отправился обратно. В октябре 1492 г. каравеллы Колумба достигли Багамских островов.

Чтобы избежать конфликта Испании и Португалии, при посредничестве Римского Папы в 1494 г. в испанском городе Тордесилье (Тордесильясе) было заключено соглашение о... разделе мира. От полюса до полюса была проведена черта (приблизительно по 30-му меридиану к западу от Ферро), и все вновь открытые области к западу от этой черты должны были принадлежать испанцам, а к востоку – португальцам. Обе стороны не имели права даже вести торговлю в «чужой зоне». Разграничение было проведено только по Атлантическому океану, что и привело позднее к столкновению, когда испанцы, подойдя с востока, а португальцы – с запада, встретились на Молуккских островах. Разграничительная линия на Тихом океане была установлена лишь Сарагосским договором 1529 года.

В последующие 50 лет Испания и Португалия направили в свои «сферы влияния» десятки экспедиций, в которые входили сотни кораблей. Как испанцы, так и португальцы беспощадно топили суда других стран, застигнутые у берегов Америки, Африки и Индии.

Поэтому Англия, Голландия, Франция и другие страны параллельно с экспедициями в южные моря приступили к поискам альтернативных путей в Индию и Китай через полярные моря. Эти пути им казались более короткими и безопасными от нападений испанских и португальских кораблей. Кроме того, на севере можно было купить, добыть или отнять у туземцев неограниченное количество дорогостоящих шкур диковинных зверей. Наконец, шведы и поляки с XIV века вели экономическую блокаду Руси, не допуская туда английских и голландских купцов, и северный путь был единственным для их свободной торговли.

В XVI веке английские и голландские мореплаватели предприняли несколько экспедиций, чтобы найти Северо-Восточный (вокруг Сибири) и Северо-Западный (вокруг Канады) проходы и получить выход в Тихий океан.

В начале 1553 г. в Англии была создана купеческая компания «Общество купцов, искателей стран и владений, неизвестных и доселе непосещаемых морским путем» специально для открытия Северо-Восточного прохода. Ее возглавил знаменитый путешественник Себастьян Кабот, получивший титул «Великий штурман Англии».

В том же году компания снарядила три корабля: «*Bona Esperanza*» («Добрая Надежда»), водоизмещением в 120 тонн, «*Eduard Bonaventura*» («Эдвард Удалец»), в 160 тонн, и «*Bona Confidentia*» («Добрая Доверенность»), в 90 тонн. Начальника всей экспедиции и первого корабля был Гуг Виллоуби; вторым кораблем командовал капитан Ченслер, а третьим – Дурфорт. Они вышли из Ратклифа 20 мая 1553 г.

Вскоре эскадру застала буря, разделившая корабли. Адмирал Виллоуби далее шел отдельно. Ему удалось открыть землю на широте 72°. Не будучи в состоянии пристать к ней из-за льда и мелководья, он возвратился к западу и зашел на берег Лапландии, в небольшую гавань при устье речки Арзина (*Arzina*), где и остался зимовать. Несколько раз Виллоуби отряжал людей внутрь земли в разных направлениях, но не находил ни обитателей, ни следов жилья. В конце концов от холода или голода или от обеих причин вместе адмирал и 70 членов экипажей судов погибли. Их тела были найдены на следующую весну лопарями. Снаряжение и

товары с обоих судов доставлены в Холмогоры и по повелению царя Ивана Грозного возвращены англичанам.

Капитан Ченслер, укрывшись после разлуки с адмиралом в Вардгоусе, ждал его тщетно семь дней. Поплыв опять к востоку, вошел он в Белое море и прибыл наконец в западное устье реки Двины, к Никольскому монастырю. Этим положено было начало торговли России с Англией.

Некоторые историки полагали, что земля, виденная Виллоуби, есть Шпицберген. Это крайне невероятно, потому что в таком случае он должен бы ошибиться в широте более чем на 5 градусов. Скорее всего, Виллоуби видел берега Новой Земли.

Ричард Ченслер без разрешения местных воевод отправился в Москву, где был принят Иваном Грозным. Ченслер вручил царю грамоту короля Эдуарда VI и получил соответствующую грамоту от Ивана IV.

Возвращение Ченслера в Англию стало сенсацией. И власти, и купцы были крайне заинтересованы в торговле с Россией. Для этого в Англии даже была создана Московская компания. 6 февраля 1555 г. королева Мария выдала компании хартию на монопольную торговлю с Россией. Во главе компании находился Совет из двух управляющих, одним из которых стал Себастьян Кабот. Кстати, сия компания просуществовала в Англии до 1917 г.

В навигацию 1555 года Ченслер вновь отправился в Россию на корабле «Благое предприятие». Ченслер и еще два представителя компании прибыли в Москву, где их снова милостиво принял Иван Грозный. Англичанам вручили царскую грамоту, дававшую им право на беспошлинную торговлю с Россией, а также ряд других привилегий.

В обратный путь Ченслер взял с собой русского посла Осипа Григорьевича Непею, а тот – груз воска, тюленьего жира, сала, мехов, войлоков и канатной пряжи, общей стоимостью 20 тыс. фунтов стерлингов, то есть на 200 тыс. рублей, по тогдашнему курсу валют.

У берегов Шотландии корабль «Благое предприятие» попал в страшную бурю. Ченслер погиб, а Непея спасся и достиг Лондона, где с большим почетом был принят королевой и правлением Московской компании. Королева Мария в благодарность за льготы, данные англичанам в Московском государстве, дала и русским купцам право свободно и беспошлинно торговать во всех своих владениях как оптом, так и в розницу. Королева обещала взять все имущество русских купцов под свое особенное покровительство и выделить им под склады в Лондоне хорошие дома. Мария также согласилась на свободный выезд из Англии в Россию художников и ремесленников, и Непея сразу же вывез многих мастеров, медиков, рудознатцев и других специалистов.

Обратно Непея плыл на английском корабле. 12 мая 1557 г. он покинул «туманный Альбион», а уже 13 июля корабль бросил якорь в заливе Св. Николая. Через два дня после отъезда Непеи в Россию повел свое судно Антон Дженкинсон, который прибыл в Россию 14 июля 1557 г. С этого времени британские суда почти ежегодно прибывали на Русский Север.

Московская компания, начавшая с капитала в 6000 фунтов стерлингов в 1555 г., быстро богатела. В 1564 г. ее капитал достиг 40 тысяч фунтов стерлингов, а в 1585 г. – уже 80 тысяч фунтов стерлингов. Компания приобретала недвижимость – дома, фактории, лавки. На так называемом Розовом острове против Николаевского Корельского монастыря она купила дом, где останавливались приезжавшие из Англии. В Холмогорах, по отчету Томаса Рандольфа 1568–1569 гг., «...англичане имеют свою собственную землю, пожалованную царем, и много хороших домов с конторами для собственного удобства». Дженкинсон в отчете 1569 г. Совету компании пишет, что он 21 февраля «прибыл в наш дом в Вологде». П. Челищев в своем «Путешествии по северу России 1791 г.» отмечает, что в 1623 г. в Архангельске были 7 иностранных хозяев домов, в 1678 г. – 24. Уже около 1555 г. компания получила в дар от царя Ивана Грозного дом в самой торговой части города Москвы, на Варварке, близ церкви Максима Исповедника на Юшковом дворе, неподалеку от торговых рядов и палат бояр Романовых.

Иван Грозный вообще покровительствовал англичанам и даже среди бояр получил название «аглинский царь». Это покровительство ярко проглядывается в привилегиях, которые получала от него Московская компания с первых шагов своего существования и своих операций в России. В 1564 г. царем управляющему компанией Вильяму Гаррарду была выдана привилегия, подтверждающая прежние права по вольной торговле и дающая разрешение на покупку домов в Вологде и Холмогорах: «.а такова грамота аглинским купцам дана в лето 7072 Сувельяну Гаруту (то есть тому же сэру Вильяму Гаррарду) с товарищи». В 1569 г. грамота дает право беспошлинной торговли, право свободного проезда в Персию, разрешение искать на реке Вычегде железную руду и построить для обработки ее завод, причем в пользование компании отводится большой участок леса. Железо разрешается вывозить за границу, уплачивая в пошлину деньги с 1 фунта.

Царь Федор Иванович продолжил торговую политику своего отца, укрепив за компанией на Севере пять пристаней: Корельское пристанище, пристани на реке Печенге, реке Варзузе, реке Мезени и реке Шуме. Корельское пристанище, это очевидно, и есть тот Розовый остров против Николаевского Карельского монастыря, где, по словам Дж. Традесканта, «росли дамасцены и красные розы, фиалки и дикий розмарин и где был сосновый и березовый бор».

Кроме права беспошлинной торговли, государева жалованная грамота от 20 июня 1569 г. давала англичанам еще одно немаловажное преимущество: повелевала англичанам быть под ведомством опричнины и не иметь никакой зависимости от земщины.

В связи с этими основными правами, предоставленными Московской компании, царь по просьбе Еремея Бауса уважил в 1583 г. еще и следующее ходатайство: запрещение всем другим иностранцам, кроме англичан, дальнейшей торговли на Севере России; проезд и торговля по всем северным берегам и землям от Вардгууса до реки Оби дозволены одним англичанам. Помимо этих важнейших привилегий, царь велел уплатить англичанам 500 марок, которые были взяты в царскую казну за 10 лет до приезда Еремея Бауса как аренда за двор купцов в Вологде.

Удовлетворялись, по-видимому, и другие просьбы англичан. Так, Антон Дженкинсон в 1571 г. ходатайствовал перед царем: «Дабы угодно было Его Величеству соизволить, чтобы С.У. Гаррет с товарищи могли устроить торговый дом в Холмогорах на Двине, чтобы подданные Его Величества, торгующие с нашими купцами, свозили свои товары в Холмогоры».

Вскоре у англичан появились конкуренты. Первый голландский корабль пришел в Двину в 1577 г. под начальством Джилеса Гофмана, первый французский – под управлением Жана Соважа – в 1586 г., когда английская торговля уже утвердилась на берегах Белого моря и в Москве. Французы не представляли серьезной конкуренции англичанам. Другое дело – голландцы, которые продавали сукно хотя и худшего качества, но зато дешевле английского. Они так повели дело, что на их сторону стали самые сильные в государстве люди – бояре Никита Романов и Богдан Бельский, а также дьяк думный Андрей Щелкалов. Эти три главных советника царя были привлечены голландцами на свою сторону не одними подарками: голландцы взяли у них в долг такую сумму денег с платежом громадных процентов, что только одному из этих троих они платили ежедневно по 5000 марок. Фактически ссуда явилась замаскированным видом взятки.

Голландцы имели дворы в Москве, Архангельске, Вологде, Холмогорах, Усть-Коле, и англичанам было трудно бороться с ними. Но за англичан были солидность постановки дела, ловкость их послов и симпатии самого царя. Этим и объясняется тот громадный успех, которым они пользовались в России.

Развивая торговлю с Россией, англичане не забывали и о поисках Северо-Восточного прохода. Та же компания «Общество купцов» снарядила в 1556 г. пинк «Искатель» («Searchthrift») под начальством капитана Стефана Борро, который служил в звании мастера в первое путешествие Ченслера. Борро отправился из Гревзенда 29 апреля, 23 мая

обогнул Нордкап, названный им так в первое путешествие, и 9 июня прибыл в реку Колу. В Коле он познакомился со многими русскими мореходами, из которых большая часть шла к Печоре на ловлю моржей. Один из них, Гаврила, предложил ему плыть вместе, обещая оберегать его от всех опасностей в пути. Борро согласился и впоследствии не мог нахвалиться услужливостью этого Гаврилы и его товарищей.

Они проплыли мимо Канина Носа и остановились в лежащей от этого мыса в 30 лигах⁹ гавани Моржовец. Выйдя из Моржовецкой гавани и проплыв на восток 25 миль, они увидели остров Колгуев в восьми лигах. Наконец, миновав Святой Нос, прибыли 15 июля в Печору. Продолжая путь к востоку, Борро встретил на широте $70^{\circ}15'$ много льда. 25 июля пришел к острову, лежащему на широте $70^{\circ}42'$ и названному во имя святого того дня островом Иакова. Здесь Борро встретил кормщика по имени Лошак, с которым виделся в Коле и который сказал ему, что видимая впереди земля называется Новой Землею. Из этого следует, что остров Св. Иакова есть какой-нибудь из лежащих под южным берегом Новой Земли. Погрешность в широте, определенной англичанами, была около 10 минут. Этот Лошак рассказывал ему еще, что на Новой Земле есть гора, высочайшая в свете, и что Большой Камень на Большой Печоре не может с нею сравниться.

31 июля капитан Борро прибыл к острову Вайгач, где установил постоянные сношения с русскими, от которых узнал, что народ, живущий на Больших островах, называется самоедами. Выйдя на берег, англичане нашли до трехсот самоедских идолов, изображавших мужчин, жен и детей, весьма грубой работы и большею частью с окровавленными глазами и ртами. В этом описании узнается капище на Болванском Носе острова Вайгача, которое штурман Иванов нашел в 1824 г. точно в том же виде, как описывает его Борро.

Северо-восточные ветры, которые, по замечанию Борро, к востоку от Канина Носа дуют чаще всех прочих, множество льда и наступившие темные ночи лишили его надежды что-либо успеть в этом году, и поэтому Борро решил плыть обратно. 10 сентября он прибыл в Холмогоры, где и остался зимовать.

В 1556 г. Стефану Борро было поручено продолжать розыски морского пути в Китай, то есть до устья реки Оби, которая, по понятиям тогдашних географов, вытекала из озера Китая. Но Борро удалось проникнуть только на 12 лье восточнее устья реки Печоры, далее острова Вайгач он не смог плыть из-за встречного льда, противных ветров и наступивших уже там длинных ночей.

Басендишу, Вудстоку и Броуну в 1568 г. было поручено искать морской путь к востоку от устья Печоры. В 1580 г. была снаряжена специальная экспедиция Пета и Джекмана опять же на поиски северного пути в Китай, но их корабль проник немного восточнее Вайгача и вынужден был вернуться.

Голландские купцы не отставали от англичан в поисках Северо-Восточного прохода. Так, еще в 1593 г. некоторые миддельбургские купцы во главе с Балтазаром Мушероном организовали «Общество для снаряжения одного корабля». Примеру их последовали энкгейзенские купцы с помощью Генеральных штатов и принца Мавриция Нассавского. Позже к ним присоединились и амстердамские купцы, побуждаемые к тому известным космографом того времени Планцием.

Миддельбургским кораблем «Лебедь» командовал Корнелис Корнелиссон Най, бывший некоторое время в России по поручениям Мушерона. Ему в качестве переводчиков были приданы купец Франц Делададь, знавший хорошо русский язык, и некто Христофор Сплиндлер, урожденный славянин. Энкгейзенским кораблем «Меркурий» командовал Брандт Тетгалес, а шкипером на нем был Иоанн Гуго фон Линшотен, описавший подробно плавание этих судов. Капитаном амстердамского корабля «Посланник» назначили Вилльема Баренца фон дер Схеллинга, гражданина Амстердама, искусного и опытного морехода. Ему была придана еще небольшая шеллингская рыбацья яхта.

Экспедиция эта должна была действовать отдельно. Первым двум судам под начальством Ная положено было по примеру англичан искать проход между островом Вайгачем и материковым берегом, а Баренц с другими двумя должен был плыть севернее Новой Земли по совету Планция, считавшего, что только этим путем есть возможность обрести Северо-Восточный проход.

5 июля 1594 г. Най с отрядом кораблей отправился из Текселя в море, назначив Баренцу, который еще не совсем был готов, встречу за островом Кильдин. Первый прибыл сюда 21-го, а последний – 23 июня. 29 июня Баренц отправился в свой путь к северо-востоку.

17 июля он увидел берег Новой Земли под $73^{\circ} 25'$ с.ш. Пристав к берегу в обширной Софроновой губе, он нашел здесь следы пребывания людей. Двигаясь к северу, Баренц миновал большую бухту, которую по встреченным там в изобилии птицам назвал «Lomsbay». По видимому, это нынешняя Крестовая губа.

19 июля корабли Баренца дошли до Черного Мыса под $75^{\circ} 20'$ с.ш. В 60 км отсюда был открыт остров Вильгельма, принадлежащий к группе Горбовых островов. Здесь он встретил много сплавного леса и лежбища моржей. Широту острова он определил в $75^{\circ} 55'$ с.ш., на десять минут севернее, чем впоследствии у капитана Литке.

10 июля Баренц увидал голый Крестовый остров под 76° с.ш. и через 60 км достиг мыса Нассау – отлого низменного и очень опасного из-за множества окружающих его подводных рифов. Уже 26 июля путешественники встретили первые ледяные поля. Проходя у берега и они добрались до мыса Утешения. 29 июля под широтой 77° они увидели по направлению к востоку одну из северных оконечностей Новой Земли, которую назвали Ледяным Мысом. 13 августа Баренц дошел до острова Орамина и здесь остановился. Море было покрыто сплошными массами льда, и команда начала роптать, поэтому Баренц уже 14 августа пустился в обратный путь, на встречу с отрядом Ная.

В свою очередь, Най 15 июня вышел из Кильдина к востоку. Через три дня он наткнулся под $71^{\circ} 20'$ с.ш. на плавучий лед и такой густой туман, что принял его за землю. 7 июля он подошел к берегу полуострова Канина. В последующие два дня опять появился сильный лед, двигавшийся из большого залива между мысами Канин и Святой Нос (Чешская губа).

9 июля Най встретил четыре русские ладьи, направлявшиеся к устью Печоры. Моряки отсоветовали ему идти к Югорскому Шару, потому как он «заполнен льдами, подводными камнями, а равно моржами и огромными китами, угрожающими судам опасностью». Голландцы, однако, не послушались и 16 июля пошли далее на восток при теплой, даже жаркой погоде и снова встретили ладью с русскими рыбопромышленниками. Голландцы узнали, что до устья Печоры 81 км и там есть отличная гавань.

18 июля они вошли в Печору, бросили якорь на глубине 11 метров и переждали там сильную бурю с северо-востока. 21 июля в 220 км от Печоры они увидели остров Вайгач. Море на всем пространстве было покрыто плавучим лесом, громадными стволами с корнями и сучьями, по их предположению, сплавляемыми по какой-либо большой реке. Подходя к острову, они были поражены обилием трав и цветов.

Проплыв еще 22 км, путешественники открыли пролив в 7 км ширины, с островом в середине. Най полагал, что это пролив, отделяющий остров Вайгач от материка. Как только они бросили якорь, Най послал гребные суда для измерения глубины. Сильное течение, пригонявшее множество льда, утвердило его в том, что они находились в проливе. Это был Югорский Шар. На берегу острова Вайгач они нашли более 400 идолов грубой работы, поэтому и назвали это место Мысом Идолов (Болвановский Нос).

1 августа Най с товарищами прошли в открытое море (Карское), которое назвали Новым Северным морем. Там путешественников встретил такой сплошной лед, что они уже хотели повернуть обратно, но, на их счастье, увидели небольшой остров (Мясной). На нем было много горного хрусталя, похожего на отшлифованные бриллианты. Опять показался плавучий лед.

Пройдя далее, они увидели низменный берег. К югу открывался залив, в который впадала большая река, которую они приняли за Обь. Най решил, что берег отсюда тянется до мыса Табина и далее до Китая и что задача их решена. Прибрежное пространство между проливом Нассауским и мнимой рекою Обью они назвали Новою Голландией. Было решено прекратить дальнейшее путешествие и пуститься в обратный путь. 28 августа Най встретился с Баренцем, а в конце сентября суда бросили якорь на родине, у острова Текселя.

Так как Най видел перед собой открытое море, то все были уверены, что Северо-Восточный проход найден. Поэтому в следующем, 1595 году для дальнейшего следования по этому пути была снаряжена новая экспедиция с участием Генеральных штатов и принца Оранского, состоящая не менее как из семи кораблей.

В экспедиции 1595 года принимали участие следующие суда:

1. «Griffon» из Зеландии, водоизмещение 200 тонн. Командир Корнелис Най, он же адмирал всей флотилии.
2. «Swane» из Зеландии, 100 тонн. Командир Ламберт Герритсон Ом.
3. «Норе» из Энкхейзена, 200 тонн. Командир Брант Избрантсон, он же вице-адмирал флотилии.
4. «Mercurius» из Энкхейзена, 100 тонн. Командир Томас Виллемсон.
5. «Winthont» из Амстердама, 200 тонн. Командир Виллем Баренц, он же главный штурман флотилии.
6. Яхта (название неизвестно) из Амстердама, 100 тонн. Командир Харман Янсон.
7. Яхта (название неизвестно) из Роттердама, 40 тонн. Командир Хендрик Хартман.

В качестве торговых комиссаров в экспедиции участвовали Ян Линсхотен, Яков Гемкерк, Ян Корнелиссон Рийп, Кристоффель Сплиндлер и Франсуа де ла Даль. В этой экспедиции участвовал также Геррит де Фер, автор «Морского дневника». Какую должность он занимал в экспедиции – неизвестно, возможно, он состоял вторым штурманом на корабле Баренца. Во всяком случае, известно, что де Фер изучал навигацию. Если прибавить, что он умер несколько ранее 1627 г., то этим и исчерпываются все дошедшие до нас биографические сведения об авторе описания плаваний Баренца.

Все суда были богато снабжены провиантом и другими товарами для меновой торговли. С собой взяли даже шлифовщиков бриллиантов и золотых дел мастеров, чтобы немедленно отделять те сырые материалы, которые там найдутся или будут выменаны. Начальником экспедиции был адмирал Най. Командование отдельными судами было поручено капитану Виллему Баренцу. К нему переводчиком прикомандировали славянина Христофора Шпиндлера.

Вся эскадра вышла из Голландии 2 июля 1595 г., обогнула 7 августа Нордкап и затем разделилась. Один отряд пошел в Белое море, другой держал курс на восток. 2 сентября экспедиция вошла в Карское море, но непогода заставила укрыться за Мясным островом. 8 сентября было общее совещание, на котором большинством голосов решили возвращаться назад. Только Баренц возражал, он утверждал, что следует подняться по западной стороне Новой Земли и, перезимовав на месте, следующим летом продолжать плавание. Предложение его было отвергнуто. Позднее осенью экспедиция вернулась на родину. И хотя плавание 1595 г. было неудачным, нидерландское государство назначило премию в 25 тысяч гульденов тому, кто все же откроет Северо-Восточный проход.

В свою очередь, амстердамские купцы, которых неудача 1595 г. не обескуражила, согласились снарядить новую экспедицию из двух кораблей, названия которых до нас не дошли. Командование этими судами было поручено Якову ван Гемкерсу и Яну Корнелиссону Рийпу, а Баренца назначили главным штурманом экспедиции. На корабле Гемкерса вместе с Баренцем находился Геррит де Фер, которому мы обязаны подробными описаниями этого, как и двух предыдущих плаваний.

Баренц был глубоко убежден в том, что морской путь на восток должен проходить севернее Новой Земли. Поэтому, выйдя из Норвегии, они взяли курс на север.

5 июня в 1596 г. путешественники встретили первый лед, а 9 июня подошли к незнакомому острову под $74^{\circ}30'$ с.ш. Здесь было собрано множество яиц чаек, а недалеко от берега убит громадный белый медведь, по которому и назвали остров – Медвежий. 13 июня взяли курс на северо-запад. 19 июня, под $80^{\circ}11'$ с.ш. с судов увидели полоску земли, которую голландцы приняли за Гренландию. Это была самая северная часть Шпицбергена. После недолгого совещания корабли вернулись на остров Медвежий, а затем суда разошлись. Ян Рийп пошел на север вдоль восточной стороны Шпицбергена, а Баренц отправился на восток и дошел до Новой Земли примерно на 75° с.ш. Ветер дул с юго-запада, море было почти полностью свободно ото льда, и настроение мореплавателей было прекрасным. В течение одной недели они прошли более 200 км в восточном направлении. 21 августа их движение остановил шторм, который принес за собой огромные массы льда и заставил капитана корабля укрыться в Ледяном заливе. 24 августа льдом раздробило руль у корабля и раздавило одну гребную лодку. На следующий день течение вынесло большую часть льда из бухты, и Баренц с товарищами опять вышел в море. Но вскоре напор льда опять усилился, и 26 августа корабль окончательно был остановлен льдами.

Голландцы находились ровно под 76° с.ш. «30-го числа, – записывает в своем дневнике де Фер, – при сильной вьюге льдины стали громоздиться вокруг нашего корабля, его приподняло льдом, который так его окружил, что все находившееся вблизи и вокруг него страшно трещало и стонало. Казалось, что корабль должен развалиться на тысячи кусков. Положение было такое ужасное, что у моряков волосы становились дыбом. В таком же опасном положении находился корабль еще и после, когда льдины подходили под него и его подталкивали, или его бросали, или его подымали, как будто подведена подъемная машина. Вскоре судно затрещало по всем швам до такой силы, что благоразумие требовало снять с него часть продовольственных запасов, паруса, порох, свинец, мушкеты и другое оружие и приступить к постройке бревенчатой избы».

Но еще две недели голландцы безуспешно пытались освободить судно из ледяного плена, пока наконец не осознали, что это им не под силу. Паковый лед давил все сильнее и сильнее, и они начали перетаскивать бочки с хлебом и вином и одну из лодок на лед. Но при этом путешественники все еще продолжали жить на борту судна. Прошло еще несколько дней, прежде чем они поняли, что этой осенью судно не сможет освободиться из ледяного плена, и что им придется зимовать, и что они бесполезно потеряли много драгоценного времени.

У людей не было хорошей одежды, и запас продуктов питания был невелик, и они не были уверены, что у них хватит сил на возвращение. История зимовки этих людей может научить нас многому. Например, что придает человеку силы в экстремальных условиях. Что делает даже такое маленькое общество (как было у Баренца) крепким и полным жизненных сил. В те дни, когда стояла спокойная погода, моряки обследовали ближайший район суши. Они обнаружили реку и вынесенную на берег древесину. Они заметили следы, как они считали, оленей и лосей. И они с горестью познали, что шхуна их зажата льдом, который простирался настолько далеко, насколько они могли это видеть. 11 сентября де Фер пишет, что им остаются только две вещи: сделать все возможное для выживания и отдать свою судьбу в Божьи руки.

Но первым делом нужно было построить дом для зимовки. На шхуне было много материала, но для деревянного каркаса нужно было что-то посолидней. 12 сентября они начали поиск бревен. На берегу нашлось много вынесенной из моря древесины, которую путешественники восприняли как Божий дар. Они ходили за бревнами два раза в день по 6000 шагов в одну сторону. 15 сентября смастерили сани, чтобы перевозить бревна, и на следующий день начали перевозить бревна на место строительства. Затем пошел снег, и перетаскивать бревна стало тяжело. Похоже, что Баренц с товарищами еще не понимал, что времени для подготовки

зимовки у них осталось очень мало. Для того чтобы перенести все бревна, им понадобилось целых 14 дней.

23 сентября скончался корабельный плотник, и все же в этот день люди начали собирать дом. Они боролись с ветром и снегом, но за 5 дней из бревен возвели стены. Дом с перегородкой для кладовой имел 4 стены, по 10 м каждая. В крыше соорудили отверстие для выхода дыма. Щели были заделаны паклей и смолой – здесь хорошогодились морские навыки голландцев. Пакля забивалась в щели отверткой и сверху заливалась разогретой смолой. 7 октября они уже начали приколачивать доски на крыше, которые затем были покрыты парусиной и засыпаны песком. Хотя спальные места еще не были закончены, 12 октября они уже впервые ночевали в доме.

На случай, если судно будет сильно повреждено или раздавлено, обе имеющиеся там лодки были переправлены на берег, а одну даже дотащили до дома. Теперь зимовщики обеспечили себя всем самым необходимым для возвращения и нужно было обеспечить себя провиантом. На судне было много соленого мяса и вяленой рыбы, крупы, гороха и бобов, сыра и масла, пива и вина, а также хлеба. Они перенесли все, что им было нужно, в том числе и бочонки с пивом и вином.

Как-то раз, поднимаясь на судно, чтобы перенести экипировку, моряки внезапно столкнулись с белым медведем. Двое из них взяли алебарды для защиты от животного, а остальные побежали к шхуне. Одному из них не повезло, и он провалился в полынью между льдами. Все думали, что он погибнет. Но медведь продолжил преследовать тех, кто побежал дальше, и провалившийся в полынью неудачник смог вылезти на лед.

Моряки обежали шхуну и поднялись с другой стороны. Можно сказать, что им просто повезло. Но де Фер пишет что здесь «...не обошлось и без Божьей помощи».

Провианта было много, но все же он не был рассчитан на целую зимовку. В ноябре зимовщики решили, что необходимо делить продукты на порции. Каждый человек получал примерно 250 граммов хлеба в день. Порция вина составляла две маленькие чашки на человека. Сыр также делился на порции. Рассчитывая порции провизии для экипажа, капитан, конечно, думал об обратной дороге.

Таковыми же необходимыми, как и продукты питания, были дрова, и люди работали изо всех сил, чтобы получше запастись ими.

Зимовщики поняли – чтобы выйти из своего ледяного плена и грести по морю, они должны восстановить свои физические силы. Де Фер пишет, что они начали делать небольшие прогулки и немного бегать, чтобы восстановить мышцы.

Но больше всего сил придавало соленое мясо. Хотя вокруг дома Виллема Баренца и его людей бродило множество белых медведей, но мясо белого медведя они попробовали только два раза. Первый раз на острове Медвежьем в зиму первого путешествия, и оно им почему-то не понравилось. Люди не осмеливались употреблять медвежатину в пищу до тех пор, пока в мае 1597 г. не начали умирать с голода. Но и тут им не повезло, поскольку, как пишет де Фер, многие сразу же заболели и чуть не погибли. Возможно, что сначала люди стали есть медвежью печень. В этом случае им крупно не повезло. Печень белого медведя настолько насыщена витамином А, что употреблять ее человеку в пищу опасно. Само же мясо, наоборот, не представляет никакой опасности. Медвежатина составляла основу рациона Ф. Нансена и Г. Иогансена во время их зимовки на Земле Франца-Иосифа 300 лет позднее. Эти люди также пили кровь медведя, жарили его мозги, варили бульон из медвежатины. И не только не заболели, но и полностью избежали цинги.

За зимовку 1597 г. голландцы убили 13 медведей. С них снимали шкуры, вытаскивали клыки. Все это предполагалось отвезти обратно в Нидерланды для продажи. А медвежий жир использовался как масло для ламп.

При том рационе, который был во время экспедиции Баренца, цинга была большой опасностью, и Виллем Баренц прекрасно это понимал.

В начале мая море совершенно очистилось от льда, и голландцы стали совещаться о том, каким способом пробраться на родину. Поднять судно и починить его не было ни какой возможности. Единственная надежда на спасение была в лодках. По временам северо-восточный ветер опять пригонял лед. Тогда окончательно падал дух у людей. Нужны были неослабная воля капитана и нравственная сила шкипера, чтобы ободрить их в упорном труде, ведь скоро они смогут выйти в море! Две недели ушло на подготовку лодок. Людям также пришлось обрубать лед, чтобы спустить лодки ближе к воде. Надежда скоро выйти в море придавала команде силы.

Перед выходом из Ледяного залива Баренц написал краткий отчет о зимовке на Новой Земле и прикрепил пороховницу с бумагой к дымовому отверстию избы. Капитан также написал рассказ об их приключениях в двух экземплярах, по одному на каждую лодку. Все, кто смог, подписались под этим повествованием. Затем упаковали снаряжение. Всего получилось 11 груженных саней (заполненных в том числе и такими товарами, как шерстяная ткань, материал из хлопка и бархат, – товары все еще собирались продать!). Из продуктов питания на дорогу оставалось 13 бочек с хлебом, одна бочка с белым сыром, свиной бок и два бочонка с растительным маслом.

14 июня 1597 г. смельчаки простились с неприветливым пустынным берегом, где они провели восемь тяжелых месяцев, и, подгоняемые западным ветром, пошли на северо-восток.

Но идти по свободной, льда воде пришлось недолго. Всего через пару дней после того, как они отправились в обратный путь и обогнули северную точку Новой Земли, задул ветер и появились дрейфующие в разные стороны льдины.

Однажды путешественникам пришлось идти между двух больших льдин, которые постепенно начали смыкаться. Сначала им пришлось затащить лодки на одну из льдин и перетащить лодки со всей экипировкой на другую сторону льдины. Когда они спустили лодки на воду на другой стороне льдины, то увидели еще одну дрейфующую в их сторону. Они гребли изо всех сил и, почти полностью обессилев, смогли пройти между льдин до того, как они с треском сомкнулись.

Затем Баренц и его спутники пошли к северу вдоль утесистого берега Новой

Земли, покрытого льдами. Море было бурное. 20 июня дошли до Ледяного мыса. Здесь путешественники претерпели самую тяжелую потерю. Геррит де Фер описывает это так: «20 июня погода стояла ровная, ветер западный; когда солнце было на юго-востоке, Класс Андриссон стал себя чувствовать очень дурно, и мы видели, что он скоро кончится. Старший боцман пришел на наш ялбот и сообщил нам это, прибавляя, что Классу уже немного остается жить».

Тогда заговорил Виллем Баренц и сказал, что недолго переживет Класса. Мы вовсе не полагали, что Баренц так серьезно болен. Он отложил карту в сторону и сказал мне: «Геррит, дай мне пить». Едва успел он напиться, как им овладела такая слабость, что глаза стали закатываться, и он внезапно скончался. Мы даже не успели призвать другой лодки, чтобы с ним поговорить. Вскоре скончался и Класс Андриссон».

Через неделю снова появился дрейфующий лед. С невероятными усилиями люди затащивали лодки на лед. Но льдина, на которой они стояли, треснула, и большая часть снаряжения утонула. Они потеряли большую часть припасов, одежду, товары, были совершенно измождены голодом, но снова сумели сохранить свою жизнь. Де Фер пишет: «Нужда и желание жить делают слабого сильным». Но продолжить свой путь дальше они не могли. Лодки нужно было чинить. Несколько человек отправились на берег, где нашли все, что им было нужно: бревно для мачты и дрова для костра, чтобы разогреть смолу. Дрова находились на берегу, и до лодок было далеко.

23 июня моряки, следуя по пути, указанному Баренцем, достигли мыса Утешения (76°30' с.ш.), а 24 июня – мыса Нассау. Чтобы пройти 111 км до Крестового мыса, потребовалось еще 25 дней. 21 июля прошли Сухой Нос, а 22 июля укрылись ото льдов в обширном заливе под 73°10' с.ш., где и простояли четыре дня. Залив этот по географическому положению и протяжению был не что иное, как Маточкин Шар – узкий извилистый пролив, рассекающий Новую Землю на две части и ведущий из океана в Карское море. Но ни при первом своем посещении, ни при втором голландские открыватели так и не узнали, что это пролив и что Новая Земля представляет собой не один, а два острова.

Непрерывно теснимые льдами, путешественники 28 июля дошли до Строгановской губы. Здесь они встретили две лодки русских промышленников, которые дали им хлеба и копченой дичи.

Все голландцы уже страдали цингой, и поморы дали им настойки ложечной травы, произрастающей на Новой Земле в изобилии, что принесло морякам немалое облегчение.

3 августа голландцы взяли курс к материку, который и показался им на другой день близ Печоры. Плывая далее, они все чаще встречали русских моряков, которые указывали им путь и оказывали всякую помощь.

Еще одно испытание было уготовано путешественникам 18 августа, когда целый день они вынуждены были грести против встречного ветра, а впереди показывается мыс, который должен быть не чем иным, как Каниным Носом. И голландцы понимают, что бороться придется не на жизнь а на смерть! Почти полностью обессиленные от голода, они вновь берутся за весла.

Поистине надежда делает слабого сильным. Вконец обессиленные и без пресной воды 27 августа они дошли наконец до Семи островов, где получили радостную весть – в Коле стоит голландское судно.

Это было удивительное и странное совпадение! Да, это был корабль Яна Корнелиссона Рипа, с которым они расстались в предыдущем году на Медвежьем острове. Сделав безуспешную попытку пробраться в северном направлении, он вернулся в Голландию. Потом отправился в Россию с коммерческим грузом и теперь возвращался на родину.

Обе шлюпки, на которых команда Баренца боролась со всеми ужасами полярного моря, были ими выставлены на гостином дворе в Коле как образец мужества.

Смельчакам пришлось пережить 10-недельное изнурительное путешествие, во время которого голод и усталость не раз начинали брать верх. Они боролись за жизнь; они гребли, шли под парусом и прошли 3000 км в открытых лодках. А экипажи лодок, которых считали уже давно погибшими, сошли в Амстердаме на берег, одетые в свои медвежьи шкуры, при радостных криках собравшегося народа.

Из 17 зимовавших на суровом берегу Новой Земли только 12 увидели свою родину.

Итак, попытки англичан и голландцев найти Северо-Восточный проход закончились неудачей. Западные мореплаватели были удивлены тем, что Север хорошо освоен русскими людьми. Как местные воеводы, так и простые промышленники оказывали англичанам и голландцам всевозможную помощь. Без нее людские потери путешественников были бы куда больше. Другой вопрос, что московское правительство не жаждало видеть западников в Карском море и предоставлять им нужную информацию и лоцманов. Тем не менее на ряде западных карт XVI века указаны реки Обь, Таз, Енисей и полуостров Таймыр. Так, на карте 1508 г., найденной Норденшельдом, дан контур арктического побережья, где легко узнать Кольский полуостров, Белое море, полуостров Канин, мыс Русский Заворот, Печорскую губу, Югорский полуостров, Байдарацкую губу (в которую упираются Уральские горы), полуостров Ямал, Обь с Обской губой, полуостров Гыданский, Енисей с Енисейским заливом и, наконец, западный берег Таймыра. Однако дальше начинается фантастика: берег не загибается к востоку (от нынешнего Диксона), а простирается на север до 80-й параллели, после чего уходит обратно к югу.

Эти сведения могли быть получены только в России. Ну, а как они попали на Запад, мы, видимо, никогда не узнаем.

А теперь перейдем к попыткам открыть Северо-Западный путь.

Плавания скандинавов в IX–XII веках были известны средневековым мореплавателям, устремившимся на поиски Северо-Западного прохода, и первую высадку Мартина Фробишера на Баффинову Землю в 1576 г. нельзя считать случайной. Имя Фробишера открывает длинный список тех, кто занимался поисками Северо-Западного прохода. Осенью 1576 г. он зашел в акваторию, которая впоследствии была названа проливом Фробишера, и на побережье обнаружил минерал, ошибочно принятый им за золото. Он возвратился в Англию, заручился поддержкой государства и частных лиц и организовал еще две экспедиции для добычи якобы золотоносной руды, которая оказалась пиритом. Фробишер так и не продвинулся дальше на запад. Только в 1860 г. выяснилось, что «пролив» Фробишера на самом деле представляет собой залив.

В августе 1585 г. Джон Девис пересек пролив, который теперь носит его имя, и описал восточный берег полуострова Камберленд. Позднее, во время двух последующих плаваний, он достиг широты 72°30', но не смог добраться до залива Мелвилла.

И Девис, и Фробишер обращали внимание на обширную акваторию между южным берегом Баффиновой Земли и заливом Унгава. В 1605 г. британская Ост-Индская компания направила капитана Джорджа Уэймота исследовать этот пролив. Он не смог пройти его целиком, но сообщил, что там имеется забитый льдом проход на запад. Обнадеженные этим сообщением, несколько богатых английских купцов финансировали экспедицию под руководством Генри Гудзона. К тому времени он был уже хорошо известен своими исследованиями в суровых северных водах вокруг Шпицбергена. В 1610 г. Гудзон на старом корабле Уэймота «Дискавери» (вошедшем в историю исследований Арктики) достиг пролива, а затем и залива, которые теперь носят его имя. Гудзон после трудной зимовки в заливе Джеймса попытался продвинуться дальше на запад, но его команда взбунтовалась. Гудзона с несколькими верными людьми посадили в лодку, и их больше никто никогда не видел. Штурман «Дискавери» Роберт Байлот привел корабль обратно в Англию.

В 1612 г. на «Дискавери», которым теперь командовал Байлот, в Гудзонов залив впервые попал Томас Баттон. В 1615 г. Байлот возвратился на тот же корабль вместе с лоцманом Уильямом Баффином, и в 1616 г. они на «Дискавери» пересекли все море Баффина в северном направлении и добрались до пролива Смита между островом Элсмир и Гренландией. Это было замечательное путешествие, маршрут которого удалось повторить только Джону Россу, который повторно открыл море Баффина в 1818 г.

Инициатива англичан, искавших Северо-Западный проход, в начале XVII века была перехвачена датчанами. В 1619 г. датский король Кристиан IV направил в Гудзонов залив Йенса Мунка, достигшего устья реки, которую теперь называют рекой Черчилл (провинция Манитоба, Канада). Там он перезимовал, но от цинги погибла почти вся его команда. Троица оставшимся в живых морякам удалось следующей осенью на небольшом суденышке вернуться в Норвегию.

Чтобы не возвращаться еще раз к второстепенной для нас теме открытия Северо-западного прохода, забежим несколько вперед, по XX век включительно.

После экспедиции Джона Росса в 1818 г. в море Баффина активизировался промысел гренландских китов. Британское адмиралтейство продолжало настаивать на продолжении поисков Северо-Западного прохода. В 1819 г. Эдвард

Парри, служивший первым помощником Росса, был назначен руководителем следующей экспедиции и достиг острова Мелвилл, где перезимовал перед возвращением на родину.

Поворотным моментом в истории открытия Северо-Западного прохода стала экспедиция Джона Франклина, которая в 1845 г. в составе 130 человек отправилась в воды Американской

Арктики на двух кораблях – «Эребус» и «Террор». После зимовки на острове Бичи оба судна попали в ледяную ловушку в проливе Виктория. Место гибели находилось примерно в 800 км от берега материка, где Франклин проводил исследования тридцатью годами раньше. Многочисленные наземные и морские экспедиции, направившиеся на поиски Франклина и его людей на протяжении 15 лет, не достигли своей основной цели, но способствовали картографированию большей части Американской Арктики. В 1859 г. Фрэнсис Леопольд Мак-Клинтон обнаружил в каменной пирамиде на острове Кинг-Уильям короткое сообщение с описанием злключений, выпавших на долю экспедиции Франклина.

Важную роль в исследовании североканадских проливов сыграл норвежский путешественник Руаль Амундсен. Для поисков Северо-Западного пути он выбрал маленькую яхту «Йоа» (водоизмещением всего в 47 т). Лет двадцать ходила она на рыбные промыслы у берегов Норвегии и за тюленем – в полярные воды. Яхта была ровесницей Амундсена – постройки 1872 года.

Весной 1901 г. Амундсен опробовал «Йоа» в охоте на тюленей между Шпицбергом и Гренландией, проведя ряд океанографических наблюдений по программе, составленной Нансеном. Была сделана необходимая «доводка» судна.

Амундсен взял на «Йоа» запас продуктов, топлива, одежды и снаряжения на пять лет, были погружены на борт судна сборный домик на случай зимовки и материал для строительства магнитного павильона, ведь, помимо открытия Северо-Западного прохода, Амундсен планировал установить местонахождение Северного магнитного полюса, находящегося, предположительно, на северной оконечности материка, на полуострове Бутия.

Первая встреча со льдами произошла у западного побережья Гренландии, в заливе Мелвилла, два месяца заняла борьба с ними и пересечение моря Баффина. А затем яхта вошла в неисследованный, никем еще пройденный пролив Ланкастер. Это был очень трудный путь – приходилось буквально лавировать с ювелирной точностью среди многочисленных островков, скал и мелей.

Ланкастерский пролив вывел к проливу Симпсона, по которому, обойдя с юга острова Виктория, можно было бы продолжить путь, но Амундсен, найдя удобную бухту для стоянки судна, решил не рисковать и остановился на зимовку уже в начале сентября. К тому же он собирался провести магнитные наблюдения на полуострове Бутия, который был недалеко.

Зимовка в бухте на западном берегу острова Кинг-Уильям, которая стала называться Бухтой Йоа, прошла исключительно спокойно и результативно. Судно, вмёрзшее в трехметровый монолит льда, постоянно посещали эскимосы, устроившие вокруг него своеобразный городок из эскимосских иглу, сложенных из снежных кирпичей. Общение с эскимосами всю зиму было очень тесным и взаимопользным. В обмен на железные изделия норвежцы получали выделанные шкуры оленей, у эскимосов Амундсен научился строить иглу, нагружать нарты, переправлять их через трещины во льду.

Зима прошла быстро, но наступившее лето принесло разочарование: лед в бухте так и не вскрылся, а это означало вторую зимовку на том же месте. Но и она прошла благополучно: не было и намека на цингу, сопутствовавшую большинству полярных экспедиций. Помогло, конечно, обилие диких оленей вокруг, охота на которых обеспечивала свежей пищей. Вся экспедиция усиленно работала всю зиму. Кроме постоянных метеорологических, гидрологических и магнитных наблюдений, совершались дальние поездки на собачьих упряжках по острову Виктория и проливам. На карту было отмечено около сотни небольших островов, но главное – точно установлена точка Северного магнитного полюса.

Лето 1905 г. освободило «Йоа» из ледового плена. 13 августа снялись с якоря, и можно было двигаться дальше. Но снова на пути – острова, мели, подводные рифы, между которыми только благодаря своим малым размерам яхта могла лавировать. Постоянно нужно было измерять глубину, и перед судном шла специальная шлюпка, с которой делались промеры, и иногда

под килем оказывалось не более двух сантиметров воды. Амундсен сравнил пролив Симпсона со «вспаханном полем» – так осторожно нужно было по нему двигаться.

Но вот через две недели на горизонте показалось китобойное судно. «Виднеется судно!» – раздался крик. Это была американская шхуна «Чарльз Ханссон», пришедшая из другого океана, из Тихого. И это был знак того, что Северо-Западный проход, к которому люди стремились четыре столетия, пройден.

Цель была достигнута, но тут новое испытание – яхту зажалось льдами. Дальнейший путь стал невозможен. Третья зимовка стала неизбежной.

Лишь летом 1906 г. «Йоа» вошла в Берингов пролив и прибыла в Сан-Франциско, где была встречена с триумфом.

Увы, в отличие от Северо-Восточного прохода Северного морского пути этот путь из океана в океан не нашел практического применения. Канадский предприниматель Бернье попытался использовать его для торговых целей сразу же после прохождения его Амундсеном, но неудачно.

Только в 1940–1942 гг. канадская полицейская шхуна «Сент-Рок» под командованием капитана Генри Ларсена осуществила плавание по проходу в обратном направлении – с запада на восток. В 1944 г. «Сент-Рок» стала первым судном, преодолевшим этот путь за одну навигацию.

В 1954 г. успешно прошел Северо-Западным путем американский военный ледокол «Глэшер» («Глэсьер») ¹⁰.

В 1956 г. этот же путь проделал канадский военный ледокол «Лабрадор» ¹¹, а в 1960 г. – атомная подводная лодка ВМС США «Си-Дрэгон». В 1980-х годах Северо-Западным морским путем впервые прошли несколько небольших пассажирских судов и туристское судно «Линдблэд эксплорер». Оценка возможности регулярного судоходства в Северо-Западном проходе для транспортировки нефти и газа была выполнена в 1969 г. во время сквозного плавания по нему американского супертанкера «Манхаттан» в сопровождении канадского ледокола «Джон А. Макдональд» ¹². В 1985 г. ледокол береговой охраны США «Полар-Си» ¹³ совершило транзитный рейс вдоль Северо-Западного прохода.

Глава 3

Строительство архангельского порта и верфей

Итак, в 1553 г. англичане прорубили «форточку» в Россию. Северный путь оказался очень труден, но другого не было из-за захвата исконно русских земель у Невы и Западной Двины шведами и поляками.

С конца 50-х годов XVI века в устье Северной Двины с июля по конец сентября ежегодно функционировала Архангельская ярмарка, где русские купцы торговали с англичанами и голландцами. Название ярмарка получила по имени Михайло-Архангельского монастыря, основанного на мысу Тур-Наволок еще в XII веке.

Для защиты коммуникаций на севере Иван Грозный 4 марта 1583 г. повелел заложить крепость на правом берегу Северной Двины «для корабельного пристанища». И двинские воеводы П. Нацокин и А. Волохов (Залешанин) возвели ее в течение года. Новый городок – Новый Холмогорский город, Новохолмогоры – только в 1613 г. был переименован в Архангельск.

Первоначально крепость была деревянная, с деревянными башнями. Каменные же укрепления построили сразу после большого пожара 1667 г. В начале 1701 г. в Швеции был сформирован отряд из семи кораблей для нападения на единственный русский порт Архангельск. В состав отряда вошли пять малых фрегатов и две яхты (по некоторым сведениям, это были не яхты, а бомбардирские галиоты). Русская разведка в Швеции работала хорошо, и Петру стало известно о походе на Архангельск задолго до выхода шведских кораблей в море.

Петр приказал архангельскому воеводе князю Прозоровскому построить близ Белозерского устья, в 18 верстах ниже города, на острове Линском, крепость на тысячу человек. Эта крепость, названная Новодвинской, представляла собой правильный четырехугольник со сторонами «бастионного начертания», общей длиной 1511 м. Но закончить крепость до подхода шведов не удалось.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.