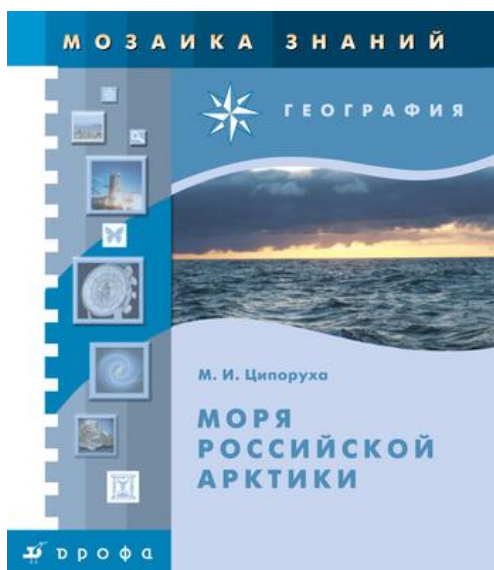


**Михаил Исаакович Ципоруха
Моря российской Арктики**



*«Моря российской Арктики»: Дрофа; Москва; 2008
ISBN 978-5-358-01664-4*

Аннотация

Арктика занимает особое место в жизни автора, капитана I ранга Михаила Исааковича Ципорухи. Книга «Моря российской Арктики» – дань памяти полярным путешественникам, морякам и ученым.

Еще М.Ломоносов утверждал: «Российское могущество будет прирастать Сибирью и Северным океаном...» История освоения суровых арктических морей от первых экспедиций до исследований XXI века, ожившая на страницах книги, доказывает, что Россия в Арктике «всерьез и навсегда».

**Михаил Исаакович Ципоруха
Моря российской Арктики**

ПРЕДИСЛОВИЕ

История России тесно связана с открытием и освоением суровых полярных районов. Это во многом определяется географическим положением нашей страны. Недаром выдающийся отечественный флотоводец и исследователь морей вице-адмирал С.О.Макаров однажды сказал: «Простой взгляд на карту России показывает, что она своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан».

Арктика – это «кузница погоды» практически для всей территории нашей страны. В свете ожидаемого потепления климата Земли особое значение приобретает контроль за состоянием арктических морей. Кроме того, арктические районы России в настоящее время являются важнейшими регионами добычи нефти, газа и других полезных ископаемых. И наконец, контроль над арктическими районами является исключительно важным для обеспечения безопасности нашей Отчизны. Так что постоянный интерес россиян к Арктике вполне объясним. Еще М. В. Ломоносов пророчески утверждал: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке».

Позиции России в арктических районах Восточного полушария существенно поколебались в конце XX в. в связи с распадом СССР и изменением состояния общества и экономики страны. Хочется верить, что в начале XXI в. ситуация изменится.

Для меня Арктика и все, что с ней связано, было и остается чем-то особым, значительным и привлекательным для ума и души. Это во многом объясняется тем, что 30-е гг. XX в. – мои детские годы – пришлось на период повышенного интереса к Арктике. В те времена слово «полярник» для всех отождествлялось с отважными, сильными духом и телом людьми, выполнявшими очень важную для

страны и народа, трудную и ответственную работу, т. е. в то время это слово означало примерно то же, что в 60–70-е гг. XX в. слово «космонавт».

В 50-е гг. XX в. мне посчастливилось участвовать в плавании кораблей Военно-морского флота по Северному морскому пути. Суровые картины ледовых морей и арктических берегов навсегда остались у меня в душе и памяти. Так что эта книга – дань памяти всем отечественным полярным путешественникам, морякам и ученым, чей самоотверженный и тяжкий труд, отвага и выдержка позволяли России успешно осваивать суровые просторы.

Итак, в добрый путь, уважаемые читатели! Счастливого плавания по страницам истории исследования арктических морей России и семь футов вам под килем!

М. И. Ципоруха, капитан 1-го ранга

Все только начинается. Теперь уже видно, что наше возвращение в Арктику – это всерьез и навсегда. Государство наконец включилось... За последнее время у нас в стране ко многому меняется отношение. А присутствие России в Арктике – принципиальная вещь.

*В. С. Кошелев,
начальник первой дрейфующей
российской станции «СП-1/32»*

ГЛАВА 1 БЕЛОЕ И БАРЕНЦЕВО МОРЯ

*Ни бури мразом изощренны,
Ни волны льдом отягощенны,
Против его не могут стать!*
М.В. Ломоносов

Когда на картах появились названия «Баренцево море» и «Белое море»?

Ба́ренцево море – самое западное из морей российской Арктики. С севера его обрамляют архипелаги *Шпицб́ерген* и *Земля́ Фра́нца-Ио́сифа*, между которыми по просторам Баренцева моря проходит западная морская граница Российского сектора Арктики. От *Кольского* полуострова эта граница идет по Баренцеву морю на север по меридиану 32°04' 35" в. д. до Северного полюса, отклонившись несколько к востоку до меридиана 35° в. д. в районе Шпицбергена. С востока море обрамлено архипелагом *Но́вая Земля́*.

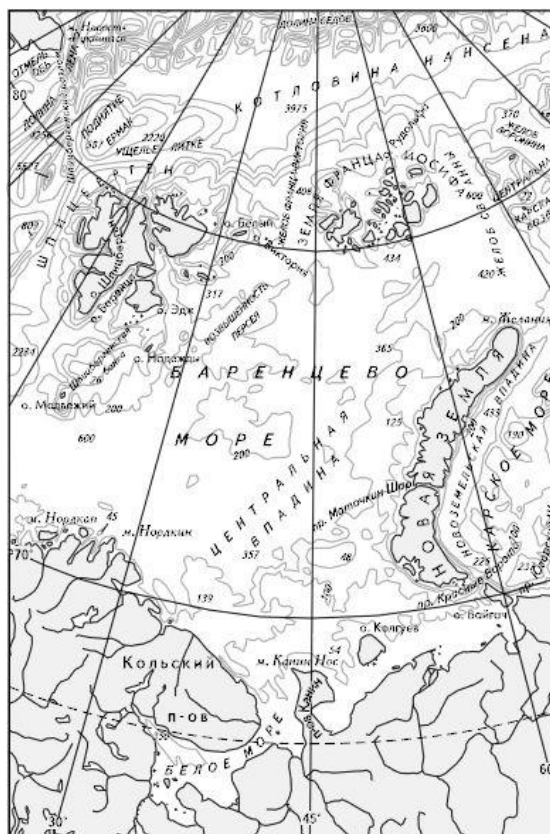
В Баренцевом море самым удивительным образом сочетаются черты природы морей умеренных и арктических широт, так что оно в этом отношении несравнимо ни с каким другим морем, за исключением, возможно, Берингова.

Бе́лое море – является внутренним морем, все берега которого принадлежат России. Оно соединено с Баренцевым морем нешироким проливом. В отличие от других полярных морей, Белое море глубоко врежется в сушу. Причудливые очертания берегов моря определили особые названия его частей. Так, контуры северной части Белого моря напоминают воронку. Эту часть моря до линии мыс *Свято́й Нос* на Кольском полуострове – мыс *Ка́нин Нос* на полуострове *Ка́нин* так и называют – *Воро́нка Бе́лого* моря. Южнее Воронки находится узкий пролив – *Го́рло Бе́лого* моря. Южную часть моря (за исключением *Канда́ла́хского*, *Дви́нского* и *Оне́жского* заливов) называют *Бассе́йном* Белого моря. Все три части моря отличаются друг от друга и природными условиями.

Название «Баренцево море», видимо, впервые встречается на карте немецкого географа *Августа Петермана*, опубликованной в 1853 г. Он назвал море в честь голландца *Виллема Баренца*, который плывал здесь с целью открытия северо-восточного прохода в Китай в 1594–1595 и 1596–1597 гг., побывал на острове *Медве́жьем* и у берегов Шпицбергена, зимовал на Новой Земле и погиб у ее берегов при возвращении экспедиции.

Русские в старину называли это море *Му́рманским*. Название – *Murmanskoi more* – встречается и на иностранных картах XVI–XVII вв. Оно есть на карте знаменитого картографа *Герарда Меркатора*,

составленной в 1594 г. Там же встречается и название *Печорское* море (между островом *Колгуев* и Новой Землей, к северу от устья реки *Печоры*). Эту юго-восточную часть Баренцева моря часто так называют и в настоящее время.



Физическая карта Баренцева и Белого морей

А Белое море было так названо, видимо, еще новгородцами – первыми русскими людьми, появившимися на его берегах примерно в XI в., за то, что длительное время оставалось скованным льдами, зачастую покрытыми снегом. Это название переняли англичане и голландцы, составившие первые карты Белого моря.



Вид на южный берег пролива Маточкин Шар, разделяющего северный и южный острова архипелага Новая Земля

Первые русские на берегах Белого и Баренцева морей

Когда русские появились на берегах Белого и Баренцева морей? Когда впервые поплыли по холодным волнам их ладьи, карбасы, шитики и ушкуи? Самое раннее письменное упоминание о плавании новгородцев по северным морям встречается в Софийской первой летописи, где рассказывается о том, что уже в 1032 г. новгородский посадник *Улеб* ходил к «Железным воротам». Известный знаток истории Российского Севера, член-корреспондент Российской академии наук *Василий Васильевич Крестинин* еще в 1789 г. отождествлял «Железные ворота» с проливами *Карские Ворота* и *Югорский Шар*, соединяющими Баренцево и Карское моря, и считал вполне возможным плавание новгородцев по Баренцеву морю уже в первой половине XI в. С ним полностью согласны отечественные ученые, изучающие историю освоения Арктики, – профессор *Николай Николаевич Зубов* и доктор исторических наук *Михаил Иванович Белов*.

Важные сведения по этому вопросу приводит и летописец *Нестор* – автор «Повести временных лет»,

где помещен рассказ новгородского боярина *Гюраты Роговича* о посылке дружинников за мехами – данью, которая собиралась с местных жителей в *Печорском* крае и на *Северном Урале*: «Я послал своего отрока (дружинника. – Прим. авт.) в Печору – это люди, дающие дань Новгороду, и оттуда он поехал в Югру, соседящую на Севере с самоедами. Югорцы рассказали моему отроку о том, что три года тому назад они обнаружили чудо на берегу океана: там, где огромные горы, возвышающиеся до небес, подходят к заливу океана («в луну моря»), был услышан говор и крик многих людей... Язык их был нам неизвестен, но они, указывая на наше железное оружие, просили отдать его им. И если кто-нибудь давал им нож или топор, то они взамен давали ему меха... Путь к этим горам лежит через непроходимые пропасти, через снега и леса; поэтому мы не всегда доходили туда; кроме того, мы знаем, что есть люди и еще далее на север».

Академик *Борис Александрович Рыбаков* считал, что это сообщение Нестора свидетельствует о знакомстве новгородцев с проливом Югорский Шар, с расположенным у входа в *Печорскую* губу (юго-восточное побережье Баренцева моря) мысом *Русский Заворот* и Новой Землей, так как это единственное место, где отрог Урала – хребет *Пай-Хой* – подходит к берегу залива. А земли прямо на «полунощи» от этого места – это и есть Новая Земля, ограничивающая с востока Баренцево море.

Освоение новгородцами северного края привело к появлению там сперва временных стоянок (становищ) для торговых и промысловых дел, а затем и постоянных русских поселений не позднее XI – начала XII в. Ведь новгородские бояре и купцы регулярно посылали на север дружины своих смердов для сбора дани мехами и морских промыслов. Эти полупромышленные, полувоенные ватаги селились на берегах рек, впадающих в Белое и Баренцево моря. Первые такие становища появились в устьях рек *Онега*, *Северная Двина*, в *Неноксе* и *Уне*, а затем на реке *Варзуге*, у мыса Святой Нос и на Печоре. Поселения новгородских смердов в районе *Холмогор* получили название боярщин.

В уставной грамоте новгородского князя *Святослава Ольговича* от 1137 г. упоминаются заонежские погосты (торговые поселения): *Иван-погост*, который со временем вошел в состав Холмогоров под названием *Ивановского посада*; погосты и села *Кергела*, *Ракунь*, *Усть-Емец* (в устье реки *Емца* – левого притока Северной Двины), *Усть-Вага* (в устье реки *Вага* – левого притока Северной Двины), *Тайма*, *Вель* на реке Вага, *Пуйте*, еще дальше на восток – *Пинега* и *Помоздин*, погост на *Вычегде* близ реки *Ижма*.

Между 1110 и 1130 гг. новгородский архиепископ *Иоанн* в устье Северной Двины основал монастырь Михаила Архангела. При монастыре вскоре появился поселок, или слободка, – ранний предшественник города-порта *Архангельска*.

В 1147 г. в районе пересечения водных путей от *Новгорода* и с *Волги* на Северную Двину, на месте, где в 1264 г. была основана *Вологда*, уже существовал *Воскресенский Посад*, при котором в том же году пришедший из *Киева* вологодский чудотворец *Святой Герасим* основал Троицкий монастырь. В 1218 г. на реке *Сухоне* был основан *Великий Устюг*.

В первой половине XII в. в числе новгородских земель указывается волость *Тре*. В Древней Руси так называли восточную часть Кольского полуострова, или *терский берег*. По утверждению М. И. Белова, слово «тре» означало «лес», «лесистый берег». Точно известно, что в Средние века восточная часть Кольского полуострова изобиловала хвойными лесами. В договорной грамоте Новгорода с тверским князем *Ярославом Ярославичем* от 1264 г., кроме Печоры, Югры и Заволочья, новгородскими северными подвластными областями названы также Вологда и Тре.

В древних документах имеются сведения о том, что в конце XIII в. новгородские рыболовные ватаги успешно промыслили в Белом море и, в частности, у Терского берега. И еще задолго до этого, в XII в., новгородцы не только ловили семгу и били тюленей на Терском берегу, но и брали дань с обитавшего там коренного населения. Любопытно отметить, что даже самим князьям, с которыми Великий Новгород подписывал договорные грамоты на новгородское княжение, приходилось отдельно договариваться с новгородскими боярами относительно права посылки на Белое море и Терский берег собственных княжеских рыболовных и зверобойных ватаг.

Дата основания *Колы* на Мурманском берегу точно неизвестна, но в норвежской летописи она впервые упоминается в 1210 г., а в русской – в 1264 г. В связи с этим Н. Н. Зубов отмечает, что уже с 1200 г. норвежцы вынуждены были содержать постоянную морскую стражу для защиты от новгородской

вольницы, а в 1307 г. на крайнем северо-востоке *Норвегии* даже построили крепость *Вардехуз* (русские жители Севера называли ее *Варгаевым*). Норвежские источники отмечают нападение новгородской вольницы в 1316 г. на норвежскую провинцию *Гологаланд*. Эти нападения с моря, по словам норвежского хрониста, «причинили великий вред и в других местах». Такой же набег с моря на западный берег Норвегии был совершен и в 1323 г., что побудило норвежцев укрепить гарнизон крепости Вардехуз.

Кто такие русские поморы?

Итак, первые русские, поселившиеся на берегах Онеги, Северной Двины, Пинеги, Мезени, а затем и на побережье Кольского полуострова, были выходцами из новгородских земель.

Не позднее середины XIII в. началась активная крестьянская колонизация Беломорья. При этом слились два потока переселенцев. Первый поток шел из новгородских владений – пятин. В XIII–XIV вв. городские бояре – правящий слой Новгородской феодальной республики – всячески стремились закрепить свободных крестьян. Усиление боярского гнета привело к уходу населения из новгородских пятин на север, в *Каргопольский уезд* и *Беломорье*.

В XIII в. к потоку переселенцев из новгородских земель присоединились выходцы из «низовских» земель – междуречья *Волги* и *Оки*, из *Владими́ро-Сузда́льских* и *Белозерских* земель. Причиной ухода крестьянского населения на Северную Двину были в первую очередь монголо-татарские набеги. Опустошая и разоряя города и селения в междуречье, монголо-татарские отряды не решались углубляться далеко на север, в густые леса. Это делало районы бассейнов Северной Двины, Онеги и Пинеги надежными убежищами от преследования монголо-татарских наместников и сборщиков дани, от разорительных набегов вражеских конных отрядов.

Русские люди упорно осваивали северные земли, продвигаясь по рекам все дальше и дальше к студеным морям, к «Камню» (Уральскому хребту), ободряя себя меткой оптимистической поговоркой: «Есть Спас и за Сухоной». Так на северных землях сформировалось поморское население, вся жизнь которого была связана с морем и морскими промыслами. Ведь из-за неплодородности почвы и сурового климата основными занятиями переселенцев невольно становились рыбные, соляные и зверобойные промыслы. На Кольском полуострове, по берегам Белого и Баренцева морей, рядом с торговыми погостами, становищами боярских крепостных появились и множились поселения свободных от крепостной зависимости крестьян-переселенцев.

Историк *Афанасий Прокофьевич Щапов* точно охарактеризовал отношение поморов к морю и морским промыслам: «У моря жить, морем и кормиться: к такому неизбежному убеждению пришли русские поселенцы у моря. Море для них стало жизненной стихией, море – все для них. Оно для них заменяло пашни, и заменяло все... Море, по морскому же присловью, хотя и горе, а без него, кажись, вдвое».



Поморская рыболовецкая шняка

Отважные поморы очень рано начали плавать по Баренцеву морю. Ряд отечественных историков, в частности член-корреспондент АН СССР *Сергей Владимирович Обручев*, считают, что, судя по развитию полярного мореплавания, поморы должны были в погоне за морским зверем появиться в районе Шпицбергена уже в XII или XIII в. Ведь именно в это время началось освоение Мурманского побережья выходцами из Новгорода и с берегов Северной Двины; стали все более оживленными и морские плавания – сначала вдоль берегов Кольского полуострова, а затем и дальше в море.

Когда поморы впервые достигли архипелага Шпицберген?

О том, что поморы в последней четверти XV в. посещали Шпицберген и считали его владением *Московского* государства, известно из письма нюрнбергского картографа и врача *Иеронима Мюнцера* португальскому королю *Жуану II*, написанного в 1493 г. Письмо было послано для того, чтобы побудить короля организовать экспедицию в Западную Атлантику с целью «отыскать восточную богатейшую страну Катая». Но в письме были фразы, которые особенно интересны в связи с рассматриваемой темой: «Тебя уже восхваляют как великого государя немцы, итальянцы, руссы, поляки, скифы и те, которые живут под суровой звездой арктического полюса, так же, как (восхваляют. – *Прим. авт.*) 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».

Историк *Рихард Хенниг* привел несколько другой вариант перевода письма И. Мюнцера: «Несколько лет как стал известен... большой остров Гренландия, на котором расположено большое поселение подданных названного господина герцога».

Ясно, что великим герцогом Московии И. Мюнцер называл *Ивана III*, и речь в письме шла о поселении русских промышленников на Шпицбергене. Изучив контакты Московской Руси с империей Габсбургов в конце XV в., С. В. Обручев пришел к выводу, что И. Мюнцер мог узнать о северных владениях Ивана III от русских послов, посетивших *Нюрнберг*, и от имперского посла *Поппеля*, посетившего Московскую Русь в 80-е гг. XV в., т. е. после того, как в 1478 г. Иван III присоединил к Московскому государству все земли Великого Новгорода, в том числе и все его северные владения.

Историки географических открытий *Иосиф Петрович* и *Вадим Иосифович Магидовичи* считают (и с ними нельзя не согласиться), что, вероятнее всего, более или менее регулярные плавания к Шпицбергену за морским зверем поморы наладили к концу XV в. Вполне возможно, что к этому времени они обошли архипелаг с севера и установили, что *Грумант* (так они называли Шпицберген) состоит из трех островов: *Большого Беруна* (теперь – *Западного Шпицбергена*), *Полуночной Земли* (теперь – остров *Эдж Северо-Восточной Земли*) и *малого Беруна*.

Уже во второй половине XVI в. (а вполне вероятно, что и ранее), в Скандинавских странах было хорошо известно о плавании поморов к Шпицбергену. *Пингель* еще в 1845 г. опубликовал в *Копенгагене* среди исторических материалов о *Гренландии* письмо датского короля *Фридерика II* штатгальтеру Норвегии *Людвигу Мунку* (наместнику короля в Норвегии, которая в то время входила в состав Датского королевства), датированное 11 марта 1576 г.:

«*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 (видимо, Никитичем. – Прим. авт.), живущим в Мальмусе (Коле. – Прим. авт.) 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. Потому 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. – Прим. авт.) свои суда, как ты сообщил далее. Ибо мы все милостивейшие согласны, каковы бы ни оказались издержки при такого рода (предприятии. – Прим. авт.) 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.

Фридерик. 11 марта 1576 года».

Исследователь, разыскавший и опубликовавший это письмо, также упомянул, что в 1579 г. Фридерик II снарядил экспедицию в Гренландию, не достигшую, однако, цели из-за плавучих льдов. В комментарии к письму Пингель отметил, что под Гренландией следует понимать Шпицберген, который русские поморы называли Грумант, так как в Скандинавии в то время предполагали, что эта земля является продолжением Гренландии или частью перешейка, соединяющего Гренландию с *Северной Европой*. На многочисленных картах позднего Средневековья и начала нового времени Шпицберген показан как часть огромного полуострова Гренландия, протянувшегося с северо-востока Европы до мыса *Фарвель* на ее южной

оконечности.

Примечательно, что В.Баренц, достигший этого архипелага в 1596 г., сначала назвал его *Гринеланд* (Greeneland). Название «Шпицберген» впервые встречается лишь в 1613 г. в одной голландской книге. Р. Хенниг утверждал, что вплоть до конца XVIII в. в Западной Европе Шпицберген обычно называли Гренландией, а русские поморы называли его Грумантом, а позже – Груманланд.

Даже первый исследователь Гренландии нового времени, *Ханс Эгед*, еще во второй половине XVIII в. не был уверен, является ли Шпицберген «отделенным от Гренландского материка островом» и не соединяется ли Гренландия на северо-востоке с «Азией и Тартарией», хотя полагал, что с другой стороны она «отделена от Америки лишь узким проливом».

То, что русские поморы в XVI в. (а вероятно, и ранее – в XV в.) часто бывали на Шпицбергене, подтверждено археологическими исследованиями, которые проводились на архипелаге. С 1978 г. на Шпицбергене работала археологическая экспедиция АН СССР. Ученые установили, что наиболее древние поселения, известные на сегодняшний день, относятся к середине XVI в. и связаны с пребыванием там поморов.

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

Определено, что еще раньше, в 1552 г., появился дом на берегу лагуны *Гравшен* в 14 км от Стаббэльвы. Там также был найден текст, вырезанный на деревянном предмете: «Преставился мирининнь от города (умер житель города. – *Прим. авт.*)». Видимо, эта надпись – память об одной из жертв Арктики.

Самый древний поморский дом, остатки которого найдены на Шпицбергене, был построен в 1545 г. К 80-м гг. XVI в. относится постройка в заливе *Бельсунн*, с которой связана еще одна надпись и имя «Ондрей», процарапанное на китовом позвонке.

При раскопках на Шпицбергене было найдено 18 русских надписей, 6 из которых датированы XVI в. Это еще одно наглядное подтверждение открытия Шпицбергена поморами и развития ими хозяйственной деятельности на его берегах задолго до плавания В. Баренца.

Активный участник раскопок на Шпицбергене, сотрудник Института археологии РАН, доктор исторических наук *В.Ф. Старков* сообщил немало новых сведений 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 свете последних археологических находок новым смыслом наполняются слова старинной песни груманланов:

Как великий пост пришел –
Слух до всех до нас дошел,
Как моржи кричат, гремят,
Собираться нам велят.
Карбаса мы направляли
И моржов мы промышляли
По расплавам и по льдам,
По заливам, по губам
И по крутым берегам...

Промышляли мы дородно
И отчалили привольно,
Нагрузили мы ладью
И пошли на Матеру.
Прощай, батюшка Грумант!
Доведется ли бывать?
Ты, Грумант-батюшка, страшон,
Весь горами овышон,
Кругом льдами окружон.

Плавание поморов на Грумант проходило обычно от Новой Земли вдоль кромки льдов. Этот маршрут был длиннее, чем прямой путь от Колы к Шпицбергену, но зато безопаснее. Плывя вдоль кромки льда, поморские суда были защищены от действия сильных северных ветров в Баренцевом море. Именно новоземельским вариантом плаваний на Грумант М. И. Белов объяснял отсутствие в русских документах XVI–XVII вв. сведений об этих походах. До наших дней дошла таможенная документация той эпохи, которая велась в портах Приморья. В ней отмечены плаванья поморов к Новой Земле. Видимо, таможенников не интересовал дальнейший маршрут движения и они указывали только ближайший пункт – Новую Землю, которую поморы активно посещали уже в XV в.

Поиски серебряных руд на Новой Земле при царе Алексее Михайловиче

Имеются сведения, что уже в XVI в. московские власти пытались найти на Новой Земле полезные ископаемые. Так, в 1786 г. архангельский чиновник *Ступинцев* сообщил о том, что в губернском архиве «есть старинное письменное дело об отправлении повелением царя Ивана Васильевича рудокопов искать на Новой Земле серебряную руду по примеру новгородцев». Само дело, к сожалению, не сохранилось, так как архив сгорел в 1779 г.

При царе *Алексее Михайловиче* в 1651 г. Посольский приказ снарядил на Новую Землю разведывательную экспедицию во главе с бывшим пустозерским воеводою *Романом Неплюевым* и *Фомой Кыркаловым*. Ф. Кыркалов был родом из Мезени и, очевидно, не раз бывал на Новой Земле. Экспедиции было поручено искать «серебряные и медные руды и узорочного камня из жемчугу», а также «всяких угодных мест».

Р. Неплюеву было предложено на Мезени и Кулое построить на средства казны четыре больших морских судна – коча с якорями, парусами и другой судовой снастью, а команды и кормщиков набрать из мезенцев и кулойцев. Побывала ли экспедиция в 1651 г. на Новой Земле, точно не установлено. Профессор *Анатолий Алексеевич Зворыкин*, который со своими сотрудниками реставрировал и изучал старинную рукопись об этой экспедиции (подлинник выписки из посольского приказа за 1652 г.), предполагает, что Р. Неплюев побывал на Новой Земле. По крайней мере, в найденных документах этой экспедиции дано описание Новой Земли: «Та земля стала за морем, к матерому берегу нигде не приткнулась и лесов никаких на ней нет, кроме плавника, и то небольшое, и на ровных местах все камень голый».

Возвратившись в Москву, Р. Неплюев стал добиваться организации второй экспедиции на Новую Землю. В наказе на новую экспедицию говорилось: «Послан с Москвы на Новую Землю для сыска золотые и серебряные руды и узорочные камни и для рассмотрения всяких надобных и угодных мест Роман же Неплюев в другорядь, а с ним племянники его жилец Иван, да новгородец Микула Неплюев, да рудознатного дела мастера с рудознатыми снастями, а велено ему на Новой Земле зимовать». На снаряжение второй экспедиции была затрачена значительная для того времени сумма – 947 рубля 4 алтына.

Для экспедиции в Архангельске приготовили три ладьи и два коча, на которых разместилось 84 человека, в том числе 2 священника, 50 стрельцов, 2 рудознатца, серебряных дел мастер, кузнец, 3 мастеровых, кормщики и промышленники.

3 июля 1652 г. суда экспедиции вышли в море. Плавание проходило сложно, поскольку «морские ветры были и великие льды от Канина Носу и до Новой Земли». Пройдя Канин Нос, Р. Неплюев направил самое быстроходное судно каравана – коч со стрельцами, чтобы быстрее доставить припасы к месту зимовки и

устроить помещения для зимовки. Однако судно попало в бурю и вынуждено было возвратиться на Мезень. Экспедиция осталась без запасов продовольствия.

Не зная об этом, Неплюев с остальными судами направился вдоль Печорского берега к Югорскому Шару. Плавание проходило в условиях штормовой погоды, и суда прижимало ветром к берегу. Р. Неплюев вынужден был остановиться у *Медынского* заворота – восточного мыса Печорской губы, где суда вмерзли в лед. Отпустив 20 стрельцов в Холмогоры, Неплюев надеялся следующим летом с остальными участниками экспедиции добраться до Новой Земли.

Узнав о бедствиях экспедиции, Алексей Михайлович приказал отправить к месту зимовки пустозерских ненцев с запасами продовольствия. Одновременно из Москвы Р. Неплюеву и его племяннику Ивану была направлена грамота, подтверждающая прежнее указание о достижении экспедицией Новой Земли: «Велено ему с теми со всеми людьми, которые с ним зимуют, как будет время морскому ходу, из зимовья со всеми запасы и с хоронным строением итти на Новую Землю те избы устроить, в котором месте пригоже их делать».

Вскоре московские власти получили донесение Неплюева о состоянии экспедиции. С начала зимовки (15 ноября 1652 г.) по 9 марта 1653 г., доносил Р. Неплюев, «умерло от цинги без свежей рыбы поп да племянник его Микула Неплюев и стрельцов и тюремных сидельцев 12 человек». Болели цингой и остальные зимовщики. Обосновывая невозможность плавания на Новую Землю в зимнее время, Неплюев сообщил, что хотя «Земля Бурлов берег (место зимовки. – *Прим. авт.*) островами Долгим и Матвеевым и Вайгачем сошлась с Новою Землею близки, но на Бурлове-де берегу в зимнюю пору темнота бывает велика – недель десять и больше, а ветры и снеги великие не выпускают недели три и четыре». В ответ из Москвы поступило приказание о немедленном возвращении экспедиции в Пустозерский острог на Печоре. Это распоряжение уже не могло быть выполнено, так как к моменту его поступления в зимовочный лагерь Неплюев умер от цинги. Немногие уцелевшие спутники Р. Неплюева были спасены прибывшим к месту зимовки его племянником И. Неплюевым.

Об этой экспедиции, посланной на Новую Землю «по рудяному делу», было сообщено в челобитной крестьян Пустозерского острога царю Алексею Михайловичу от 1667 г.: «А в прошлых, государь, годах, по твоему великого государя указу, Роман Неплюев, и Фома Кыркалов, и Василий Шпилкин ходили для отыскной руды и всяких сыскных узорочей на Новую Землю, и в Югорский Шар, на Микулкин и на иные морские острова».

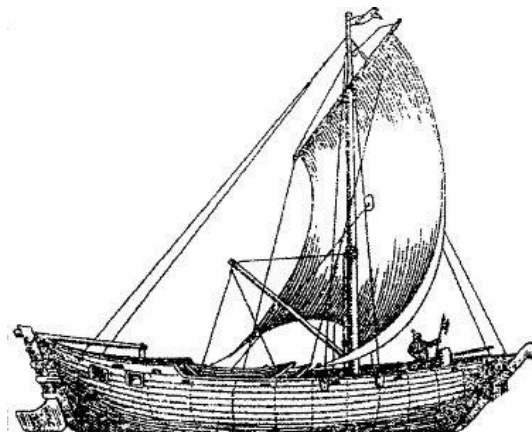
О проведении этой экспедиции свидетельствует «Наказ пустозерскому воеводе Ивану Неелову» от 1667 г.: «На Мезене, у посацкого человека (жителя посада. – *Прим. авт.*) Фомы Кыркалова лежит снасть всякая к рудяному делу, ломы и иные снасти железные, и парусы, и всякие судовые снасти, и котлы; да он же Фома послан на море для сыску руды и на Новую Землю, в те поры у него снасти положены были».

Приблизительно в 60-е гг. XVII в. на Новую Землю для поиска серебряной руды плавал *Иван Неклюдов*. О его плаваниях упоминает голландский географ *Николас Витсен*, не называя фамилии путешественника: «Некоторый русский господин, желая загладить учиненное им прежде преступление, донес несколько времени тому назад Московскому Двору, что на Новой Земле имеются серебряные руды. Его послали туда, но он возвратился без всякого успеха, будучи отправлен вторично, со множеством работников, не возвратился он оттуда, но со всеми погиб».

Второе плавание на Новую Землю, состоявшееся в 1672 г., И. Неклюдов совершил, видимо, во главе довольно крупного отряда. Об этом свидетельствуют и слова Н. Витсена о «множестве работников», а также грамота патриарха *Иосафа* игумену Сийского монастыря о присылке в отряд И. Неклюдова «для божественного пения» священника и дьячка.

Тайны поморского судостроения

Плавания во льдах Белого моря в весенние и осенние месяцы, а также путешествия к Новой Земле и Груманту стали для поморов возможны благодаря тому, что они удачно приспособили свои суда для работы в северных морях, внося важные изменения и усовершенствования в конструкции корпусов и судовых устройств.



Поморское судно – коч. Реконструкция д-ра ист. наук М. И.Белова



Поморы строят коч

Наиболее важным изобретением поморов явилась особая конструкция корпусов судов: они придали корпусам яйцеобразную форму, т. е. для их судов характерной была округленность бортов. Благодаря этому при сжатии льдов такие суда выжимались на поверхность ледового покрова. Именно такую форму корпуса имел легендарный «Фрам» полярного исследователя *Фритьофа Нансена*, корпус которого вынес неоднократные сжатия льдов при дрейфе судна от *Новосибирских* островов на запад через *Северный Ледовитый* океан. Обводы современных ледоколов также напоминают обводы поморских судов.

Нос и корма поморских судов были примерно одинаковой формы, а ширина корпуса – более 1/3 длины, что облегчало маневрирование во льдах. Форштевень и ахтерштевень – носовая и кормовая балки – составляли в своей нижней части угол до 30° с линией киля, что облегчало вытаскивание судна на берег или льдину. Возможно, именно эта особенность поморских судов подтолкнула впоследствии русского купца *Бритнева* в 1864 г. придать такую же форму форштевня первому в истории паровому ледокольному судну «Пайлот» для облегчения вползания на льдину и продавливания льда массой носовой части парохода.

К днищам поморских судов прикрепляли полозья для облегчения вытаскивания их на берег и на льды, а также для перетаскивания их через волоки и ледовые перемычки. Вместе с тем сплошные полозья и выступавший из корпуса киль уменьшали качку и боковой снос судна при плавании под парусом.

Считается, что технология соединения досок наружной обшивки поморских судов путем сшивания гибкими прутьями или другим подобным материалом наилучшим образом соответствовала условиям ледового плавания. Корпуса сшитых судов были более гибкими и упругими, чем сколоченных при помощи железных гвоздей. Технология сшивания обеспечивала лучшее предохранение от расшатывания досок обшивки при постоянных ударах корпуса о льдины.

Все эти особенности формы корпусов были характерны в первую очередь для промысловых карбасов и кочей, плававших на Новую Землю и Грумант, а позднее (XVIII–XIX вв.) для так называемых «раньшин» («роньших лодей»), т. е. судов, выходивших ранее других на весенний промысел тюленя во льдах Белого моря.

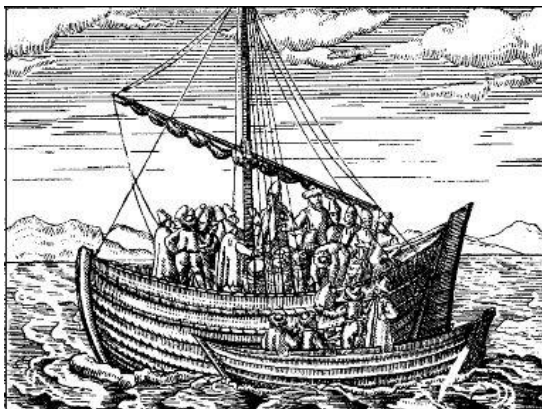
На поморских судах устанавливали довольно простое, но зато надежное парусное вооружение. Поморы не использовали риф-сезни-концы (веревки) для подвязывания парусов и уменьшения их площади при

плавании в штормовых условиях. Ведь при частом оледенении парусов риф-сезни были бы просто бесполезны. Именно поэтому основными были штормовые паруса. При слабых попутных ветрах поморы увеличивали площадь парусов, прикрепляя к основным штормовым парусам особые полотнища – «прищепы».

Из-за возможности обледенения парусных полотнищ поморы освоили использование ровдушных (замшевых, выделяемых из шкур оленей) парусов, которые не так быстро покрывались ледяной коркой. А прочные и малообмерзавшие веревки и канаты изготавливали из кожи моржа.

На поморских карбасах имелись переносные ворота – «бабы», состоящие из березового кола и просверленного вдоль продольной оси бревна, которое надевалось на кол. Укрепив оттяжками кол на льдине или на берегу, бревно вращали с помощью поперечной жерди и наворачивали на него пеньковый канат, закрепленный на судне, вытаскивая карбас на берег или лед.

Именно поморам принадлежит открытие действия жира морских животных – моржей и тюленей – на морское волнение. Еще в 1787 г. академик *Николай Яковлевич Озерецковский* отмечал: «Средство сие состоит в ворванном сале, которое во время заплескивания судна льют в море или пускают подле боков судна мешки, наполненные оным. Средство сие издревле нашим поморянам известно и за многие годы прежде было у них в употреблении, нежели европейские ведомости о сем средстве, как некоем важном открытии, были наполнены».



Поморская ладья

Как поморы использовали деревянный компас-ветромет?

Об уровне развития морской культуры поморов свидетельствует изобретение ими деревянного компаса задолго до широкого использования магнитного. Такой компас называли ветрометом (от поморского выражения «метать ветер», т. е. определять направление). Ветромет представлял собой диск диаметром 600–700 мм и толщиной около 50 мм. По краю диска, разбитого на 32 румба, против каждого румба просверливали углубления, в которые вставляли деревянные стержни.

Для восьми основных румбов, соответствующих направлениям господствующих в северных широтах ветров и называемых поэтому «ветрами», стержни были самые высокие, для восьми промежуточных («межников») – немного ниже, а для остальных («стриков») – самые маленькие.

В центр диска вставляли длинную палочку, служившую для определения по Солнцу в полдень направления север – юг. Основные румбы назывались: «сивер» – север, «полунощник» – северо-восток, «восток» – восток, «зимняк», или «обеденник», – юго-восток, «полуденник» – юг, «шелонник» – юго-запад (от названия реки *Шелонь*, текущей с юго-запада и впадающей в озеро *Ильмень*), «западник» – запад, «побережник» – северо-запад (когда ветер дул вдоль Мурманского берега, береговая линия которого имеет направление с северо-запада на юго-восток).

Вблизи берега компас ориентировали по поморским крестам, установленным на островах, мысах и приметных вершинах. Эти опознавательные знаки были всегда вполне определенно установлены по отношению к частям света. Чтобы определить курс судна с точностью до одного румба, достаточно было сориентировать компас через центральный стержень (в створе с другим) на крест, когда он обращен к наблюдателю боком (линией север – юг).



Поморский компас – «матка»

Такой компас использовали наряду с магнитным до конца XVII в., а в прибрежных плаваниях и значительно позднее.

В XVII в. (а может быть, и раньше – во второй половине XVI в.) магнитные компасы («матки») уже широко использовали на поморских судах. В приходно-расходных книгах Соловецкого монастыря за 1645 г. сказано, что монастырь «купил лодейных 8 маток, дано 24 алтына». Причем в конце XVII в. на поморских судах для размещения компаса уже использовали карданов подвес и нактоуз. Так, из другого документа известно, что в 1696 г. Холмогорский архиерейский дом купил «матку в Мурманский ход на новую лодью. Куплено у холмогорца у Аврама Дудина. Матка на дугах (в кардановом подвесе. – *Прим. авт.*), в дубовом станку (в нактоузе. – *Прим. авт.*), добрая, дано 20 алтын».

Приключения груманланов – «робинзонов» острова Эдж

Поморы охотились в водах Груманта главным образом на моржей, которых в удачные годы добывали до 1200 голов, на белух, песцов, белых медведей, оленей. Важной статьей дохода груманланов был сбор гагачьего пуха.

На долю поморов – груманланов неоднократно приходились тяжелые испытания и при плавании по суровому морю, и на самом Шпицбергене. В 1772 г. российский академик *Пьер Леруа* издал книгу о необычайных приключениях одной из поморских промысловых артелей. В ней было рассказано, что в 1743 г. из Мезени на Шпицберген вышла поморская промысловая ладья. Из-за неблагоприятных ветров судно очутилось возле острова Эдж в юго-восточной части Шпицбергена и там было затерто льдами. Было решено зимовать на острове, и на берег отправилась группа промышленников во главе с кормщиком *Алексеем Химковым*. Их целью было разыскать избу, которую установили ранее в этом районе мезенские промышленники.

Обнаружив избу, А. Химков и его товарищи переночевали в ней, а затем отправились обратно на судно. Однако разыгравшаяся ночью жестокая буря унесла судно в море. «Пришед на место, – писал П. Леруа, – где они вышли на берег, они увидели только отверстое море и совсем не нашли льду, которым оно накануне покрыто было, но, к самому большому своему несчастью, не увидели и судна. Думать можно, что или стеснившие судно льдины разломались и, с стремлением наперши, разрушили его, или умчали его в пространное море».

Итак, четверо поморских «робинзонов» оказались на необитаемом арктическом острове. У них было с собой только ружье, 12 пуль, немного пороха, топор, маленький котел, ножик, 20 фунтов (8 кг) муки, огниво, трут и пузырек с табаком. Они не впали в уныние, а начали готовиться к зимовке.



Земля Грумант (Шпицберген)

В первую очередь поморы отремонтировали избу, смастерили лук и начали охотиться на оленей и песцов. Из оленьих шкур с помощью оленьих жил они сшили себе зимнюю одежду, предварительно изготовив иглы из железного крюка и гвоздей, найденных на берегу в плавнике.

Так поморы прожили на острове 6 лет и 3 месяца. На шестом году пребывания на острове скончался один из «робинзонов» – матрос *Федор Веригин*. Только в 1749 г. к острову Эдж случайно подошло поморское судно, кормщиком которого был известный в Поморье выгорецкий раскольник *Амос Кондратьевич Корнилов* (его советы в части проведения плаваний в полярных морях и организации зимовок использовал позже М. В. Ломоносов). На нем оставшиеся в живых «робинзоны» острова Эдж – Алексей Химков, его сын матрос Иван и матрос *Степан Шарапов* благополучно возвратились в Архангельск.

П. Леруа записал рассказ кормщика А. Химкова и его сына о необычайной зимовке. «В заключение сего, – оканчивает свой рассказ П. Леруа, – должен я упомянуть, что сии люди, кои столь долгое время без хлеба жили, с трудом могли оный есть. Они жаловались, что оный тяжело раздувает брюхо. То ж самое говорили они и о напитках и пили только для того чистую воду».

И.Химков и С. Шарапов после возвращения отправились промысливать на Новую Землю, где погибли в первую же зимовку.

Когда начали исследовать Белое море и описывать его берега?

Известно, что первая, собственно морская карта Белого моря была помещена в атласе *Ван-Кейлена* «Зее-факел», который был издан в Амстердаме в конце XVI или в начале XVII в. Большая часть карты была составлена способом глазомерной съемки, а западная часть Белого моря, Мезенский залив и Канинский берег нанесены, вероятнее всего, со слов промышленников-поморов. С этой карты в 1701 г. голландец *Андрейан Шенбек* гравировал в Москве первые карты Белого моря на русском языке.

В 1727 г. Адмиралтейств-коллегия поручила капитану *Деоперу* и штурману *Казакову* произвести опись Белого моря. На основании проведенных ими работ была составлена новая карта Белого моря. С 1734 г. начали фиксировать даты вскрытия и замерзания Северной Двины. В 1741 г. «мастер от флота» (старший штурман) *Бестужев* и мичман *Михайлов* описали берега Горла и Воронки Белого моря от Мезенской губы до мыса Канин Нос.

В 1756–1757 гг. штурманы *Беляев* и *Толмачев* описали «береговою мерою» восточный берег Белого моря от Архангельска до мыса *Конушина* и острова *Моржовец*. Они астрономически определили положение нескольких пунктов на побережье во время промера глубин на маршруте от острова Моржовец до устья Мезени и далее вдоль Зимнего берега до устья Северной Двины.

В 1769 г. полярный мореплаватель, капитан-лейтенант *Михаил Степанович Немтинов* описал южный берег Белого моря от устья Северной Двины до устья Онеги и сделал некоторые промеры. Затем на основании описей Бестужева, Беляева и Немтинова была составлена первая, довольно точная рукописная

карта Белого моря.

В летний период 1778 и 1779 гг. на трешхоуте «Бар» (небольшом парусно-гребном грузовом судне, предназначенном для плавания по Ладожскому и Онежскому озерам), которым командовал лейтенант *Петр Иванович Григорков*, и боте под командой лейтенанта *Дмитрия Андреевича Доможирова* было выполнено подробное описание северной части Белого моря. При этом съемку берегов производили береговые партии при помощи астролябии, компаса и тесьмы. Одновременно с судов проводили промер глубин. В результате на карту был нанесен берег Горла Белого моря от реки *Пялица* до *Иоканских островов*. Промер был сделан по всему Горлу Белого моря, а на пути из Архангельска и обратно – вдоль всего Зимнего берега.

В 1797 г. известный гидрограф и картограф, генерал-лейтенант *Логин Иванович Голенищев-Кутузов* сделал предположение о необходимости новой описи Белого моря, «ибо все прежние описи были не полны, не надежно между собой связаны астрономическими определениями». Ему поручили проведение новой описи, которая проводилась с 1798 по 1801 г. Для проведения съемки и промера берег Белого моря от мыса Канин Нос до мыса Святой Нос был разделен на 16 участков, на каждый из которых был назначен морской офицер и штурман. Против каждого участка были сделаны промеры со шлюпок до глубины 4 сажени (7,32 м). В открытом море промеры проводили с парусных судов. Банки и рифы при этом не обследовали.

Береговую съемку вели с помощью астролябий и пель-компасов (компасов с визирами для пеленгования, т. е. для определения направления по компасу). Во время съемок два специально назначенных из Морского корпуса астронома определяли 16 береговых астрономических пунктов, в которых измеряли магнитное склонение, прикладной час (средний промежуток времени между моментом прохождения Луны через меридиан пункта и следующей за ним полной водой) и величину прилива. В результате проведения этих работ Л. И. Голенищев-Кутузов к 1806 г. составил генеральную карту Белого моря, что явилось значительным достижением российской гидрографии.

Нельзя забывать, что проведение описных работ в Белом море, особенно в северной его части, было затруднено из-за постоянных туманов, непогоды, сильных приливо-отливных течений. В результате карта имела много неточностей. Так, весь восточный берег Горла Белого моря от мыса Канин Нос до Мезени был нанесен восточнее на 1° долготы. Из-за наличия подобных неточностей не одно судно потерпело крушение в Белом море.

Именно поэтому в 1827 г. была организована новая гидрографическая экспедиция для описи Белого моря. Специально для проведения описных работ в Архангельске был построен бот «Лапоминк» и 2 шхуны. Руководство было поручено лейтенанту *Михаилу Францевичу Рейнеке*, до того уже принимавшему участие в работах лейтенанта *Дмитрия Алексеевича Демидова* в Горле Белого моря на бриге «Кетти» в 1824 г.

За время экспедиции на берегах Белого моря был определен 31 астрономический пункт. Широты определялись по высотам Солнца и звезд при использовании искусственного горизонта. Для определения долготы из пункта в пункт перевозили 3 хронометра. Одновременно вели тщательные метеорологические наблюдения, а также наблюдения за приливо-отливными явлениями. В Архангельске и *Кандалакше* были определены величины силы тяжести.

Описные работы экспедиции под руководством М. Ф. Рейнеке продолжались до 1832 г. Затем был издан новый атлас карт Белого моря и подробное описание северного берега европейской части России. Картами М. Ф. Рейнеке моряки пользовались до конца XIX в.

Развитие мореплавания в Белом море требовало от гидрографов более точного и подробного нанесения на карты берегов и рельефа дна. Чтобы непрерывно следить и обеспечивать безопасность кораблевождения, на морях были созданы постоянно действующие гидрографические подразделения. Так, в 1887 г. появилась отдельная съемка Белого моря.

Открытие теплых течений в Баренцевом море

Одним из первых среди отечественных ученых гидрологические исследования в Баренцевом море провел известный путешественник, академик *Александр Федорович Миддендорф*.

В 1870 г. он принял участие в исследованиях с борта кораблей эскадры вице-адмирала *Константина*

Николаевича Посьета в Норвежском и Баренцевом морях.



Академик Петербургской академии наук А. Ф. Миддендорф

Выйдя из Петербурга, эскадра обогнула *Скандинавский* полуостров и прибыла в Архангельск. Оттуда она прошла к берегам Новой Земли, где офицеры экспедиции провели гидрографические работы в проливе *Костин Шар* у юго-западных берегов архипелага, а затем к западному побережью *Исландии*.

А. Ф. Миддендорф плывал на флагманском корабле эскадры – паровом корвете «Варяг» и проводил гидрологические наблюдения в районе между Архангельском, Новой Землей и Исландией. Он обнаружил в Баренцевом море признаки ответвлений теплого течения *Гольфстрим*. В опубликованной в 1870 г. статье он назвал восточную ветвь Гольфстрима, входящую в Баренцево море, *Нордкапским* течением (по названию норвежского мыса *Нордкап* – самой северной точки Европы, расположенной на крайнем западном участке побережья Баренцева моря). Более того, ученый подтвердил существование у западных берегов Новой Земли ветви этого течения и указал на находку у ее берегов крупных семян бразильского бобового растения *Entada gigalobium*. Как впоследствии выяснили ученые, Нордкапское течение приносит в Баренцево море не только тепло. С ним идут огромные запасы планктона, привлекающего в море косяки промысловых рыб.

В 1871 г. выдающийся геолог и географ (а также революционер и общественный деятель) князь *Петр Алексеевич Кропоткин*, обобщив все имеющиеся в то время температурные наблюдения у берегов Мурмана, писал: «Таким образом, из совокупности взаимно контролирующихся наблюдений, несомненно, устанавливается тот факт, что Мурманский берег, до Святого Носа, омывается полосой теплого течения, которая в летние месяцы достигает температуры средним числом около 6 градусов Реомюра (7,5 °С. – *Прим. авт.*), или, может быть, немного более; в ранние же месяцы не падает ниже 2 градусов или 2,5 градусов Реомюра (соответственно 2,5 или 3,1 °С. – *Прим. авт.*). Ее присутствию обязана прибрежная полоса своими умеренными зимами, Мурманский берег – своими рыбными промыслами».

В 1894 г. при Петербургском отделении Общества для содействия русскому торговому мореходству была образована комиссия, в которой на первом же заседании был поднят вопрос о необходимости научно-промысловых исследований у Мурмана в интересах поднятия промыслов на Русском Севере. Члены комиссии также хотели таким образом оказать помощь поморам, сильно пострадавшим на Белом море в осенние штормы 1894 г., когда погибло 25 поморских судов, некоторые – со всей командой.



Почетный академик АН СССР Н. М. Книпович

Весной 1897 г. правительство выделило средства (в течение 10 лет свыше 1 млн р.) на организацию Мурманской научно-промысловой экспедиции под руководством биолога *Николая Михайловича Книповича* (будущего почетного академика АН СССР), уже занимавшегося ранее исследованиями в Баренцевом море.

Специально построенный для экспедиции по указаниям Н. М. Книповича научно-промысловый пароход «Андрей Первозванный» водоизмещением 336 т был готов к плаванию только к весне 1899 г. Поэтому летом 1898 г. экспедиция начала разведочные научные работы, базируясь на парусном судне.

Первое научно-промысловое судно «Андрей Первозванный» исследует Баренцево море

«Андрей Первозванный» был первым построенным для научно-промысловых исследований отечественным судном, оборудованным согласно новейшим требованиям науки того времени.

Главной целью экспедиции, работавшей в 1898–1908 гг. вначале под руководством Н. М. Книповича, а потом его помощника *Л. Л. Брейтфуса*, являлось изучение рыбного промысла в Баренцевом море. Для этого потребовалось в первую очередь исследовать среду обитания рыб, т. е. изучить гидрологию и гидробиологию моря.

Экспедиция работала в южной части Баренцева моря, преимущественно к югу от параллели 73° с. ш., и за время своей деятельности выполнила биологические наблюдения в 2000 точках, а гидрологические – в 1500. В результате появилась первые подробные карты глубин и течений Баренцева моря. Очень важно, что исследования позволили установить колебания количества тепла, несомого Нордкапским течением из года в год, и влияние этих колебаний на атмосферные условия и жизнь обитателей моря.

Данные своих наблюдений, а также наблюдений других отечественных и иностранных экспедиций, работавших в Баренцевом море, Н. М. Книпович обобщил в труде «Основы гидрологии Европейского Ледовитого океана», опубликованном в 1906 г. В нем Книпович описал все ответвления Гольфстрима на акватории Баренцева моря: и то, что теперь называется *Западно-Шпицбергенским* и направляется от северной оконечности Европы далее на север к западному побережью Шпицбергена (и далее погружается на глубину под слой холодной и менее соленой, а потому и более легкой полярной воды), и ту широкую струю Нордкапского течения, разделяющуюся на несколько ветвей (так называемые «*пальцы Книповича*»), которые продолжают движение на восток по четырем более глубоким бороздам, разделенным тремя выступами дна моря.

Южная, ближайшая к материку ветвь, названная им *Мурманским* течением, идет почти параллельно берегу на расстоянии 100–150 км от него. Далее на меридиане устья Онеги оно разделяется на три ветви, первая из которых идет вдоль западного берега Новой Земли (*Западно-Новоземельское* течение), вторая – в сторону острова *Вайгач* (*Колгуево-Новоземельское* течение), а третья образует *Канинское* течение.

Поступление атлантических вод определяет особенности климата Баренцева моря, который характеризуется как субарктический с сезонной сменой воздушных масс: зимой – притекающих из полярных областей (когда арктический фронт смещается к югу); летом – из умеренной зоны и формирующихся на месте над относительно теплой водной поверхностью (при смещении фронта в сторону полюса). Характерными чертами такого климата являются крайне неустойчивая погода, сравнительно мягкая зима и прохладное лето.

Температура поверхности воды юго-западной части моря весь год положительная и колеблется от +3–4 до +5–9 °С. Следствием такого температурного режима является полное отсутствие льдов в этой части Баренцева моря (иногда вплоть до Новой Земли).

Большое открытое водное пространство и сильные ветры благоприятствуют развитию волнений. В осенне-зимний период штормовые волны достигают высоты 10–12 м при скорости западного ветра 20–25 м/с. В западной части Баренцева моря часто наблюдаются волны зыби длиной до 100 м и высотой до 5 м.

Одним из важнейших гидрологических процессов в Баренцевом море является осенне-зимняя конвекция – перемещение верхних слоев вод вниз, возникающее в результате охлаждения поверхности воды, а затем и осолонения ее при льдообразовании. В результате происходит вертикальный обмен вод во всей толще моря, что способствует поступлению вглубь кислорода и растворенных в воде необходимых для развития фито- и зоопланктона нитратов и фосфатов. Поэтому содержание кислорода в толще воды по всей площади моря близко к насыщению.

Как впоследствии установили ученые, кроме разветвленной системы теплого Нордкапского течения, в северной части Баренцева моря четко выражены холодные течения. Скорость приливных течений, как правило, превышает скорость постоянных, особенно в поверхностном слое, где они достигают 150 см/с. Большими скоростями характеризуются приливные течения вдоль Мурманского берега, при входе в Воронку Белого моря, в *Канинско-Колгуевском* районе и на *Южно-Шпицбергенском* мелководье. Кроме сильных течений, приливы вызывают значительные изменения уровня моря. Высота подъема уровня при приливе у берегов Мурмана достигает 3–6 м. Такие высокие уровни прилива позволили построить первую в России приливную электростанцию в *Кислой* губе.

В 1899 г. в *Екатерининскую* гавань *Кольского* залива (теперь там расположен город *Полярный*) была переведена биологическая станция. До этого она была устроена в 1884 г. на *Соловецких* островах по инициативе профессора *Николая Петровича Вагнера*. Постройка зданий и оборудование лабораторий Мурманской биологической станции из-за недостатка средств шли медленно и официальное ее открытие состоялось только в 1904 г. С 1908 г. ученые станции стали работать на собственном небольшом судне – шхуне «Александр Ковалевский» водоизмещением 40 т, названной в честь известного отечественного ученого-биолога.

Мурманская биологическая станция, на которой ежегодно работало от 15 до 25 ученых, внесла существенный вклад в изучение *Кольского* залива и прибрежных мурманских вод. А с 1921 г. ученые станции начали работать почти на всей акватории *Баренцева* моря. Работы ученых станции принесли ей признание мировой научной общественности и проходили под руководством выдающихся отечественных исследователей моря, профессоров *К. М. Дерюгина* и *Г. А. Клюге* (*Г. А. Клюге* после окончания Гражданской войны стал заведующим станцией и жил на ней безвыездно до 1933 г.).



Шхуна Мурманской биологической станции «Александр Ковалевский»

Начало океанологического изучения Белого моря

В 1912 г. постоянную гидрографическую экспедицию на *Белом* море возглавил известный отечественный гидрограф и полярный исследователь *Николай Николаевич Матусевич* (впоследствии инженер-вице-адмирал, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР). Он был прекрасно подготовлен к исполнению своих обязанностей, окончил в 1898 г. Морской корпус, а в 1904 г. – Гидрографическое отделение Николаевской Морской академии. После участия в составе 2-й Тихоокеанской эскадры в *Цусимском* сражении и возвращения в Россию в 1909 г. *Н. Н. Матусевич* окончил Петербургский университет, а в 1911 г. – курсы при Пулковской обсерватории.

Несмотря на начало в 1914 г. Первой мировой войны, военные гидрографы под его руководством до 1917 г. сумели провести довольно значительные гидрографические работы по *Зимнему* (восточному) и *Летнему* (южному) берегам *Белого* моря. С 1921 г. работа *Северной* гидрографической экспедиции значительно активизировалась.

В 1920 и 1921 гг. на *Белом* море работала также экспедиция, возглавляемая профессором *Петром Юльевичем Шмидтом*. Эта экспедиция изучала *Белое* море главным образом как район промысла морских зверей и рыболовства, т. е. преследовала научно-промысловые цели.

С 1922 г. начала работать комплексная океанологическая экспедиция, организованная только что созданными научными учреждениями: *Российским* гидрологическим институтом и *Северной* научно-промысловой экспедицией, которой руководил известный геолог и полярный исследователь, профессор *Рудольф Лазаревич Самойлович*. Экспедиция, которую возглавил *К. М. Дерюгин*, на разных судах и в разных районах *Белого* моря работала до 1926 г. включительно. В 1922 г. экспедиция на судне «Мурман» (прежде «*Андрей Первозванный*») выполнила ряд важных океанологических разрезов, впервые выяснила основные особенности режима *Белого* моря.



Наледный промысел тюленя в Белом море

Было установлено, что температура вод Белого моря, начиная с глубин 100–125 м, ниже $-1,4^{\circ}\text{C}$, а соленость – около 30 ‰. Таким образом, по температуре своих придонных вод это – одно из самых холодных морей Мирового океана.

Поверхностные воды моря в летнее время характеризуются значительными вертикальными градиентами температуры. Так, в ходе измерений, выполненных учеными с борта «Мурмана», на глубине 15 м была отмечена температура $+13^{\circ}\text{C}$, а на глубине 20 м – только $+4^{\circ}\text{C}$.

На разрезе остров Мудьюгский – Кандалакша (приблизительно на продолжении к северо-западу линии восточного берега Горла Белого моря) был обнаружен подъем к поверхности моря холодных глубинных вод, а на продолжении линии западного берега Горла Белого моря – опускание в летнее время теплых поверхностных вод на глубину. К. М. Дерюгин назвал пятно холодных вод «полюсом холода», а пятно теплых вод – «полюсом тепла». Он объяснял наличие таких пятен существующей на Белом море циркуляцией поверхностных вод.

Экспедиция подтвердила существование в Горле Белого моря и в онежских проливах (между материковым берегом и Соловецкими островами у входа в Онежскую губу) полной однородности вод по вертикали как по температуре, так и по солености. Эта однородность создается во все времена года сильными приливо-отливными явлениями, перемешивающими воды от поверхности до дна.

Было выявлено, что воды Белого моря вплоть до придонных слоев хорошо насыщены кислородом. Это происходит из-за вертикального перемешивания в результате работы постоянных, приливо-отливных и сезонных течений, создаваемых в зимнее время за счет охлаждения поверхностных слоев моря, осолонения их при ледообразовании, а также общей циркуляции вод моря.

Экспедиция выявила (а в дальнейшем другие экспедиции это подтвердили), что многие представители фауны, типичные для соседних районов Баренцева моря, отсутствуют в Белом море. К. М. Дерюгин объяснял это особенностями океанологического режима Горла Белого моря, воды которой за счет большой скорости приливо-отливных течений всегда хорошо перемешаны и однородны по температуре: летом она поднимается до $+8$ – 10°C , а зимой опускается до $-1,8^{\circ}\text{C}$. Такие резкие колебания температуры, а также перемещающиеся крупнозернистые грунты неблагоприятны для некоторых донных организмов и препятствуют их обмену между Баренцевым и Белым морями.

Таким образом, Белое море имеет очень своеобразный режим. Особенно выделяются своим океанологическим режимом Горло и Воронка Белого моря. Там господствуют туманы, характерны сильные приливо-отливные явления (колебания уровня и течения), часта штормовая погода, даже в летнее время, а зимой появляются льды, дрейфующие под воздействием ветров и течений. К тому же там многочисленны мели. Так что эти районы издавна имели дурную славу «кладбища кораблей». А ведь именно здесь проходили важные морские пути. Кроме того, они являлись районами промысла гренландского тюленя.

В связи с этим в 20–30-е гг. XX в., когда Архангельск стал одним из основных портов для экспорта древесины в страны Западной Европы (экспорт древесины был важным источником получения валюты, которая использовалась для покупки промышленного оборудования за рубежом), особое внимание было обращено на гидрографическое изучение Воронки и Горла Белого моря и установку на их побережьях множества навигационных знаков.

В 1925–1926 гг. Северная гидрографическая экспедиция произвела специальную инструментальную съемку приливо-отливных течений, в результате которой был составлен «Атлас приливо-отливных течений восточной части Белого моря».

Приливо-отливные течения создают особые приливные движения льдов – сжатия и разрежения. Основываясь на «Атласе приливо-отливных течений» и используя наблюдения ледовых капитанов, а также свои личные наблюдения, *Артур Карлович Бурке* составил в 1932 г. «Атлас карт состояния льдов, сжатий и разрежений в северной части и Горле Белого моря и в районах острова Моржовец». Так работы экспедиций Н. Н. Матусевича и К. М. Дерюгина заложили прочную основу для дальнейшего изучения Белого моря – одного из своеобразнейших морей Мирового океана.

В дальнейшем ученые хорошо изучили водообмен между Белым и Баренцевым морями. Пресные воды, поступающие из рек в Белое море, повышают в нем уровень воды. Избыток воды стекает через Горло Белого моря в Баренцево море, чему способствует преобладание зимой юго-западных ветров. Вследствие разности плотности вод этих морей возникает течение из Баренцева моря. Происходит обмен водами между

морями. Вместе с тем, котловина Белого моря отделена от Баренцева моря подводным порогом, расположенным на выходе из Горла Белого моря и с наибольшими глубинами над ним – 40 м. Этот порог является препятствием для обмена глубинными водами. Создаются условия для обособления и застоя глубинных вод Белого моря. Но этому препятствуют малые глубины беломорской котловины, а также интенсивная вертикальная циркуляция вод в ней.

Ученые установили, что в Белом море хорошо выражены приливы. Приливная волна из Баренцева моря движется в северную часть Белого моря и распространяется вдоль оси Воронки Белого моря до вершины Мезенской губы. Проходя поперек входа в Горло Белого моря, эта волна в свою очередь вызывает волны, следующие через Горло в Бассейн Белого моря, где они отражаются от Летнего и Карельского берегов. Сложение отраженных от берегов и набегающих волн создает стоячую волну. Такая система стоячих колебаний и служит приливной волной Горла и Бассейна Белого моря. Наибольшая величина прилива наблюдается в Мезенской губе (3–3,5 м), значительны приливы у Канинского берега Воронки Белого моря, у острова *Сосновец* (3 м), в Кандалакшском заливе. Приливная волна, входя в реку, распространяется по ней на значительные расстояния. На Северной Двине прилив замечен в 120 км от устья. При этом наблюдается любопытное явление: при подъеме воды уровень реки внезапно перестает повышаться и даже несколько понижается, а затем снова увеличивается. Это явление называется «маниха» и объясняется сложением различных приливных волн.

В широком и открытом устье Мезени приливная волна задерживает течение реки и образует высокую волну, которая движется вверх по реке наподобие водяной стены, иногда в несколько метров высотой. В Поморье это явление называют «накатом».

Важной чертой ледового режима Белого моря является постоянный вынос льдов в Баренцево море. Льды Белого моря на 90% состоят из плавучих. Само море покрывается не сплошными льдами, а постоянно дрейфующими, местами сгущенными, а местами разреженными под влиянием ветров и течений. Плавучие льды обычно имеют толщину 35–40 см, а в суровые зимы достигают толщины 135–150 см. Ширина припая в Белом море обычно не превышает 1 км. В конце марта льды исчезают в Воронке Белого моря, а к концу мая от них очищается и все море.

Как был создан Плавморнин

Поистине прорыв в исследовании Баренцева моря совершил знаменитый Плавморнин. 10 марта 1921 г. в Кремле председатель Совета Народных Комиссаров *Владимир Ильич Ульянов (Ленин)* подписал декрет об образовании нового необычного научного института. Текст декрета гласил:

«1. В целях всестороннего и планомерного исследования северных морей, их островов, побережий, имеющих в настоящее время государственно-важное значение, учредить при Народном Комиссариате Просвещения Плавучий Морской научный Институт с отделениями: биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим...
<...>

4. Районом деятельности Института определить Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями РСФСР, Европы и Азии.

5. Поручить соответствующим учреждениям снабжение Института углем, жидким топливом, оборудованием и продовольствием наравне с учреждениями первостепенной государственной важности.

6. Установление норм снабжения продовольствием ученого состава Института возложить на Комиссию по снабжению рабочих при Народном Комиссариате Продовольствия».

Время было суровое, голодное. Россия была разорена многолетними Первой мировой и Гражданской войнами. Поэтому так отчетливо прозвучало в строках декрета стремление правительства обеспечить деятельность нового научного учреждения поставками, и в первую очередь – продовольствия и топлива.

Организовал и возглавил новый институт, который сокращенно называли Плавморнин, гидробиолог *Иван Илларионович Месяцев* (впоследствии доктор биологических наук, профессор Московского

университета и декан физико-математического факультета).

В первый год существования институт организовал экспедицию на ледокольном пароходе «Малыгин» для комплексного изучения Баренцева и Карского морей. Руководству Плавморнина с большим трудом удалось получить для экспедиции минимальные запасы продовольствия и снаряжения.

Один из первых сотрудников Плавморнина, видный отечественный океанолог *Всеволод Аполлинарьевич Васнецов* вспоминал позднее о крайне скудном научном снаряжении экспедиции. Так, для гидрологических наблюдений имелось всего 6 батометров – приборов для взятия проб морской воды (и все разных систем), которые можно было навешивать только на конец троса. Значит, «серийно» опускать батометры было нельзя и для забора пробы воды с каждого горизонта приходилось опускать, а затем поднимать батометр, что затрудняло работы и увеличивало время наблюдений на каждой станции. Экспедиция имела единственную трубку для взятия образцов грунта и единственный опрокидывающийся термометр для измерения температуры воды на глубине.

А главное, деятельность научной экспедиции института была ограничена необходимостью участия «Малыгина» в обеспечении проводки судов, вывозивших из устьев Оби и Енисея доставленные туда запасы сибирского хлеба. Стало ясно, что институту необходимо иметь собственное экспедиционное судно. Но где его было взять?

Славная жизнь и гибель научно-исследовательского судна «Персей»

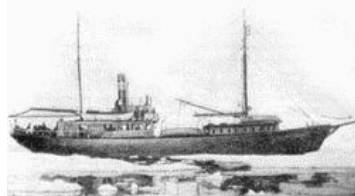
Руководство Плавморнина сумело буквально сотворить чудо. Уже в 1923 г. экспедиция института впервые вышла из Архангельска на новом научно-исследовательском судне «Персей». Но всему этому предшествовал поистине героический самоотверженный труд энтузиастов – ученых и архангельских судоремонтников.

10 января 1922 г. Совет Труда и Оборона РСФСР издал постановление о передаче Плавморнину корпуса недостроенной деревянной зверобойной шхуны «Персей», принадлежавшей ранее сибирскому предпринимателю и промышленнику *Могучему*. Шхуну начали строить в 1918 г., но Гражданская война прервала работы.

Вот и решили ученые перестроить шхуну и превратить ее в научно-исследовательское судно. С парового буксира «Могучий», затонувшего на Северной Двине еще в 1916 г. от взрыва снарядов на рядом стоящем судне, для «Персея» сняли главную паровую машину мощностью 360 л. с. (265 кВт) и огнетрубный котел. Машину, котел и некоторые вспомогательные механизмы доставили в мастерскую судоремонтного завода. Из металлических листов наружной обшивки буксира «Могучий» склепали водяные цистерны. Остальное оборудование – иллюминаторы, паровые рулевую машину, брашпиль, траловую лебедку и свисток, якоря и якорцепи, электрогенераторы с паровым приводом и другое электрооборудование, мебель, магнитные компасы и еще многое необходимое для судна – ученым разрешили демонтировать с кораблей и судов, отведенных в один из затонов реки на «кладбище кораблей».

В одном из рукавов Северной Двины, в старейшем Лайском доке деревянного судостроения, под руководством старого корабельного мастера *Василия Федоровича Гостева* достроили деревянный корпус «Персея», переделали кормовую рубку, на носовой палубе воздвигли лабораторную рубку. Внутри корпуса устроили жилые каюты для экипажа, угольные ямы, грузовой трюм. В самой нижней части корпуса установили водяные цистерны.

Попутно по рисунку в немецком издании работ Ф. Нансена в кустарной мастерской изготовили «серию» из 10 батометров, которые в течение многих лет использовали на «Персее» при проведении океанологических станций. Чертежи для переоборудования «Персея» под научно-экспедиционное судно разработали архангельские инженеры-кораблестроители *В. П. Цапенко* и *А. С. Воронич*.



Научно-исследовательское судно «Персей»

7 ноября 1922 г. «Персей» был спущен на воду и на его корме подняли государственный флаг. Судно перевели к причалу Архангельского судоремонтного завода, где на нем установили отремонтированную главную паровую машину и другие механизмы.

Весной 1923 г. судно вышло в Белое море на испытания под вымпелом Плавморнина. Попутно с испытаниями механизмов «Персей» в Белом море выполнил 17 океанологических станций.

«Персей» был небольшой парусно-паровой шхуной водоизмещением 550 т, приспособленной для плавания во льдах. Обводы корпуса у него были округлые – примерно такие же, как у корпуса знаменитого судна Ф. Нансена «Фрам». Благодаря этому при сжатии льдов корпус судна выжимался на поверхность, а не просто сдавливался.

Деревянный корпус имел сплошной набор, солидные в сечении шпангоуты были установлены почти вплотную один к другому. Помимо обшивки корпуса из сосновых досок, корпус по ватерлинии был защищен ледовым поясом из дубовых досок. Форштевень и скулы были окованы железными шинами. Внутри корпуса на уровне ватерлинии были установлены 17 толстых ледовых подкреплений в виде поперечных бимсов с мощными кницами. Длина судна по палубе составляла 41,5 м, ширина в средней части – 8 м, осадка доходила до 3 м. Паровая машина обеспечивала судну скорость до 7,5 узлов (13,9 км/ч).

Судно было двухмачтовое, имело парусное гафельное вооружение и далеко выстреленный бушприт, за который крепили передние паруса кливер и стаксель. О том, что парусное вооружение – не только дань традиции, ученые убедились уже в первом экспедиционном рейсе в Баренцево море. На фок-мачте установили бочку для наблюдателя. В носовой лабораторной рубке разместили 5 лабораторий и библиотеку; в кормовой надстройке – гидрологическую и гидрохимическую лаборатории, кают-компанию, камбуз, радиорубку, баню и каюты капитана, старшего помощника и старшего механика; на передней части кормовой рубки – штурманскую и рулевую рубки, а над ними – компасный мостик.

Под главной палубой в носовой части располагались каюты штурманов, механиков, радиста и научных работников. Каюты были небольшие, двух- и четырехместные, с двухъярусными койками (только каюта начальника экспедиции была одноместной). В кормовой части были кубрики команды. Всего на судне размещались 24 члена экипажа и 16 научных работников.

21 августа 1923 г. «Персей» отошел от Соборной пристани Архангельска в свое первое экспедиционное плавание. Экспедицию возглавил И. И. Месяцев, капитаном был помор, плававший с детства, – *Павел Ильич Бурков*. В составе экспедиционного отряда были крупнейший отечественный океанолог, один из основоположников науки о морских льдах *Николай Николаевич Зубов* (впоследствии контр-адмирал, доктор географических наук); профессор, гидробиолог *Лев Александрович Зенкевич* (впоследствии академик); минералог *Татьяна Ивановна Горшкова* (впоследствии доктор географических наук); ботаник *Борис Константинович Флеров* (впоследствии профессор, доктор биологических наук); совсем молодой гидролог *Всеволод Аполлинарьевич Васнецов* и ряд других ученых.



Контр-адмирал, д-р геогр. наук Н. Н. Зубов

Выйдя из Горла Белого моря, «Персей» направился на север до кромки льдов, выполняя разрез по меридиану 41° в. д. 30 августа судно впервые вошло в полярные льды. В тот же день под вечер неожиданно открылась Земля Франца-Иосифа. Штурманы определили, что «Персей» достиг параллели 80°07 с. ш. и проложили курс вдоль кромки разреженного льда к мысу *Флора* – южной оконечности архипелага.

В этот момент старший механик доложил, что угля осталось на 3 ходовых дня, а ведь судно находилось уже во льдах. Это был первый тяжелый урок для команды и научной экспедиции. Оказалось, что фактический расход угля в экспедиционном рейсе превысил тот, что замерили во время короткого плавания в Белом море, проходившего в хорошую погоду. Безусловно, и контроль за наличием запасов угля в рейсе был явно недостаточным.

Экспедиции повезло, так как ветры дули с севера. Были подняты паруса и с остановленной машиной «Персей» направился в бухту *Крестовая* на западном побережье Новой Земли для пополнения запасов пресной воды. Заполнив в бухте цистерны водой, «Персей» продолжил плавание на юг под парусами со скоростью до 5 узлов. А затем, так как на судне уголь почти кончился, пришлось зайти в бухту *Белушья* на юго-западном побережье южного острова Новой Земли, защищенную от любых штормов.

Месяц и 10 дней простоял «Персей» в этой бухте в ожидании парохода, доставившего уголь и продукты. Ученые использовали вынужденную стоянку для детального изучения губы: проводили съемки береговой черты, промеры глубин, собирали образцы грунта дна, фауны и флоры.

За время первого экспедиционного рейса «Персея» были собраны значительные (по тому времени) данные о температуре, солености, гидрохимии и биологии водных масс, а также о глубинах и грунте дна Баренцева моря. А главное, было положено начало систематическим и комплексным исследованиям этого моря, которые позволили в дальнейшем сделать важные выводы, в первую очередь о зависимости между рельефом дна, распространением теплых и более соленых атлантических вод и распределением стад промысловых рыб, о распределении осадков на дне моря и их связи с распространением льдов, о влиянии изменения характеристик атлантических вод на ледовитость северных морей и продвинуться в решении многих других важных научных проблем.

Летние экспедиционные рейсы «Персея» продолжились и в последующие годы. «Персей» работал в районе Шпицбергена, острова Медвежий, в Баренцевом, Карском и Гренландском морях. Суров был экспедиционный быт. Работать ученым было нелегко: помимо исследовательских способностей, от каждого научного сотрудника требовалось хорошее здоровье, отличные морские качества. В первые годы плавания на «Персее» снабжение экспедиций продуктами не всегда было на высоте – обычно меню состояло из трески и солонины. В своих воспоминаниях участники этих плаваний отмечали, что единственным утешением был чай с клюквенным экстрактом. Но дух самоотверженного служения науке, безраздельно царивший среди экспедиционного отряда, помогал преодолевать все трудности.

Не случайно именно во время одного из экспедиционных рейсов С. В. Обручев написал бодрые, оптимистические стихи, ставшие гимном «Персея», который пели на мотив популярной в те времена песни «Мы кузнецы отчизны новой.». В стихах Обручев напомнил о древнегреческом герое Персее, победившем страшное чудовище – горгону Медузу и спасшем от гибели красавицу Андромеду. Согласно легенде, Персей и Андромеда были перенесены богами на небо и стали созвездиями. Вот текст гимна «Персея»:

На звездном поле воин юный
С Медузой страшною в руках,
С ним вместе нас ведет фортуна,
И чужд опасности нам страх.
Сквозь зыбь волны открыт «Персею»
Весь тайный мир морского дна,
Вперед, «Персей», на норд смелее –
Земля там Гарриса видна.
В тумане слышен вой сирены
И плещут волны через борт,
Слепит глаза седая пена,
А все ж у нас на румбе норд.
Пусть шторм нас девять дней швыряет
И в клочья рвет нам кливера,
Мы путь на север направляем,
Тверда штурвального рука.
Со всех сторон стеснились льдины,
Грозят «Персея» раздавить.
Дрожит весь корпус – миг единый,
Еще удар – и путь открыт.
Нам с кромки льда тюлень ленивый

Кивает круглой головой...
Скорее штурман, мимо, мимо,
На север путь мы держим свой.
И выпел гордый пусть «Персея»,
Рой звезд и неба синева,
Над всем полярным миром реет
Сегодня, завтра и всегда.

Вот только один штрих, ярко характеризующий условия экспедиционного быта на «Персее», который привел в своих воспоминаниях В. А. Васнецов (речь идет о пополнении запасов пресной воды на Шпицбергене): «Метрах в 50 от уреза воды нашли небольшое озеро. Свободные от вахты матросы и кочегары, штурманы и механики, весь экспедиционный состав ведрами или шайками тащили воду по скользкой обледеневшей гальке к берегу. Потом заходили в море по колено, а по мере наполнения вельбота и глубже, и выливали в вельбот воду. И все это при пронзительном, шквалистом ветре и небольшой волне, которая вот-вот захлестнет в сапоги. Не легче было и доставить воду на судно. Надо было залезать в наполненный водой вельбот, отчего сидеть на банках приходилось на корточках и еще грести до судна мили полторы. С судна спускали приемный шланг, и всю добытую с таким трудом воду «Персей» засасывал в какие-нибудь 4–5 минут». Обычно на обеспечение полного запаса пресной воды уходило более суток напряженной работы.

Многократная участница экспедиций на «Персее» с 1925 г., одна из основательниц отечественной морской геологии, доктор геолого-минералогических наук *Мария Васильевна Кленова* вспоминала: «На малых кораблях «Персее» и «Книповиче» мы в полной мере ощущали и штормы, и льды, и отсутствие карт и другого навигационного обеспечения. Много раз приходилось прерывать работы и «штормовать» или менять маршрут, чтобы избежать ледового плена или даже слабыми силами пробиваться через лед».

Летом 1929 г. Плавморнин был реорганизован в Государственный океанографический институт (ГОИН) и передан в систему Госкомгидромета при Совете Народных Комиссаров СССР. Вместе с этим в ГОИН вошла и Мурманская биологическая станция в качестве Мурманского отделения института. Теперь, имея незамерзающую базу, институт приступил к круглогодичным морским исследованиям.

22 декабря 1929 г. «Персей» вышел в первое тяжелейшее зимнее исследовательское плавание в Баренцевом море. Подобные плавания неоднократно повторялись в последующие годы. О всех трудностях зимних плаваний в Баренцевом море наглядно свидетельствуют строки дневника начальника экспедиции на «Персее» в 1930 г. В.А.Васнецова: «Утром 29/1 сильнейшая пурга заносит судно сугробами снега. К вечеру ветер усилился до 8 баллов, корабль черпает бортами. Волны стали хлестать чрез носовую рубку, угрожая смыть груз со спардека. В 21 час стали носом на волну, чтобы дополнительно закрепить все находящееся на палубе. Носовая часть судна и правый бортовой проход покрылись толстым слоем снега. Мороз только -4 градуса.

К вечеру 30/1 ветер немного стих, пошли по курсу. Вахтенные скалывают лед с палубы и бортов. К вечеру похолодало до -6,5 градуса. На следующий день температура понизилась до -12 градусов. Вся носовая часть судна и борта снова обледенели. Палуба покрыта толстым слоем льда со снегом. Дверь бортового трапа из жилой палубы совсем замерзла, не открывается. Почти весь день пурга. Поднятый трал через несколько минут смерзается в ком и примерзает к палубе. С тралом трудно работать при подъеме, очень скользко, ноги не находят опоры. Блок-счетчики замерзают, их приходится подогревать паяльной лампой».

А вот еще одна характерная февральская запись: «10/2. Ветер утром 10 баллов. Изменив курс, снова стали носом на волну. К полудню ветер 11 баллов, порывы до 12. Волна увеличилась до 8–9 баллов. Судно заливают водой. Носовая рубка и бак обросли толстым слоем льда. Метеорологическая будка превратилась в сплошную ледяную глыбу. Дверь с трапа из жилого трюма на палубу замерзла, никакими усилиями не открыть. Гребни волн налетают на мостик и с силою бьют в стекла рулевой рубки. Их заколотили досками, оставили одно окно. Сходить к обеду в кают-компанию – опасное предприятие. Судно совершенно не имеет хода, лаг повис, как лот, и его выбрали на палубу. Место судна определить невозможно, небо облачно, звезд не видно. От счислимой точки нас снесло далеко. Удары волн о борта и стенки рубок

настолько сильны, что сотрясают судно. В моей каюте, расположенной в носовой части надстройки, не то что спать, и лежать невозможно – выбрасывает из койки».

И даже в таких экстремальных условиях ученые не прекращали проведение исследований! Они понимали, что данных по океанологии, собранных в Баренцевом море в зимние месяцы, чрезвычайно мало, а они важны и необходимы для выяснения картины ледового прогноза, для уточнения условий, в которых зимуют рыбные популяции.

Почти 20 лет, до своей гибели в 1941 г. в Кольском заливе от попадания фашистских бомб, «Персей» героически выполнял роль плавучего океанографического института. За свою жизнь судно совершило 84 экспедиционных рейса, во время которых было пройдено более 100 000 миль, что составляет примерно 5 земных экваторов. Сотни миль судно прошло во льдах.

На борту «Персея» была проведена огромная научная работа по изучению гидрологии, химии и биологии вод, геологии дна и побережий островов Баренцева, Белого, Карского и Гренландского морей. Девять раз «Персей» работал у Шпицбергена, причем один раз почти полностью обошел Западный Шпицберген. В 1932 г. при плавании у берегов Шпицбергена «Персей» достиг точки с координатами 81° с. ш. и 19° в. д. – самой северной точки, достигнутой «Персеем» за время его судовой жизни. До «Персея» в этом районе плавали только мощные ледоколы «Ермак» в 1901 г. и «Красин» в 1928 г.

Пять раз подходил «Персей» к Земле Франца-Иосифа, 12 раз – к побережью Новой Земли. В 1927 г. судно подошло к самому северному мысу Новой Земли – мысу *Желания*, причем впервые в истории полярных плаваний удалось подойти к нему с востока из Карского моря. До этого к мысу подходило всего несколько судов, но все со стороны Баренцева моря. А в 1932 г. «Персей» обогнул Новую Землю с запада на восток. Во время одного из плаваний «Персей» почти достиг восточного побережья Гренландии и обогнул остров *Ян-Майен*. Плавая вдоль северного побережья Европы, судно доходило до южных *Лофотенских* островов, где были обнаружены и изучены места нереста мурманской сельди.

Велики заслуги «Персея» и коллективов ученых, работавших на нем, в обеспечении выполнения научной программы Второго международного полярного года (МПГ) в 1932–1933 гг. Именно во время январского рейса 1933 г. «Персей» оказался на краю гибели, когда планировалось сделать разрез от мыса Нордкап – самого северного мыса Европы – до мыса Южного – южной оконечности Шпицбергена.

У Нордкапа скорость ветра достигала 11 и более баллов. «Персей» отчаянно качало, вода устремлялась на палубу сплошным потоком. Ночью 16 января гигантская волна обрушилась на левый борт судна. Через световой люк на спардеке вода устремилась в машинное отделение. Остановилась главная машина. Качка еще больше усилилась. Волна выбила массивную дверь и проломила переборку кают-компания, которую затопило до потолка.

Самым страшным было то, что от удара деформировался деревянный борт с набором и переломилась отливная труба циркуляционного насоса, через которую выводилась за борт вода после прокачки холодильника. Из-за этого невозможно было запустить главную паровую машину, а неуправляемое судно в любой момент могло быть перевернуто ударом следующей мощной волны. Только отчаянные усилия механиков позволили устранить поломку и запустить машину. Правда, при этом большая часть охлаждающей воды выливалась не за борт, а в трюм машинного отделения. Оттуда ее удаляли водоотливными насосами.

«Персей» с трудом добрался до норвежского берега и стал на якорь за высоким мысом, где порывы ветра были слабее. Там и исправили основные повреждения: укрепили отливную трубу, забили досками переборку кают-компания. Тяжелый переход в Мурманск закончился только к вечеру 21 января.

Всего за время плаваний с борта судна было выполнено 5525 станций и собран большой объем научной информации, главным образом в Баренцевом море. Уже за первые 10 лет своего существования Плавморнин (а затем и ГОИН) изучил огромный район полярных морей от меридиана острова Медвежий (Гренландское море) до меридиана острова *Белый* (Карское море). На всем огромном пространстве была проведена общая, а в Печорском и Канинском промысловых районах – детальная океанографическая съемка. Много раз «Персей» выполнял океанологические разрезы по Кольскому меридиану (33°30' в. д.), пересекая Нордкапское течение и определяя изменения в его напряженности и тепловом состоянии.

Были открыты богатые рыбные банки, установлены пути миграции рыбы и морского зверя. В ходе экспедиционных рейсов был заснят и обследован ряд *Новоземельских* губ, уточненные данные о которых

были использованы в дальнейшем при освоении архипелага. Батиметрические съемки позволили исправить и уточнить мореходные карты. А наблюдения надо льдами явились началом систематического изучения ледового режима российских арктических морей. Работы на «Персее» дали возможность установить связь между тепловым режимом нордкапского течения и общей циркуляцией атмосферы и в первую очередь связь между состоянием теплых ответвлений Гольфстрима и ледовым режимом арктических морей.

Научно-исследовательские работы с борта «Персея» заложили основу отечественной океанологии довоенного периода. Активные участники экспедиций на «Персее» создали фундаментальные океанологические руководства, на которых было воспитано послевоенное поколение отечественных океанологов – гидробиологов, гидрохимиков и морских геологов: «Морские воды и льды» (Н. Н. Зубов), «Физика моря» (В. В. Шулейкин), «Геология Баренцева моря» (М.В.Кленова), «Фауна морей СССР» (Л.А.Зенкевич), «Химия моря» (С. В. Бруевич).

Да и сам «Персей» стал поистине школой кадров для отечественной науки. Через нее прошло свыше тысячи научных сотрудников и студентов. Создатель Плавморнина И. И. Месяцев сумел привлечь для работы на «Персее» таких крупных ученых, как *О. А. Зернов, Н. В. Самойлов, А.М.Россолимо, В. К. Солдатов, В.О. Буткевич, Л.А.Зенкевич*. Именно они обучали на «Персее» научную и студенческую молодежь, из среды которой выросли многие крупные отечественные ученые. В совместной работе ученые старшего поколения и научная молодежь – гидрологи, физики, химики, биологи, геологи, метеорологи – знакомились с достижениями в родственных отраслях науки, обменивались опытом, обсуждали общие проблемы. Так что недаром Н.Н.Зубов назвал «Персей» своеобразным морским университетом, особенно для плававших на нем студентов различных высших учебных заведений и разных специальностей.

Научно-исследовательский бот «Н. Книпович» открывает тайны полярного моря

Важную роль в проведении исследований в акватории Баренцева моря в довоенный период сыграли экспедиции на научно-исследовательском боте «Н. Книпович», принадлежавшем ГОИНу. Две из них, которые по праву считаются выдающимися в славной истории отечественных арктических исследований, возглавил начальник гидрологического отдела ГОИН Н. Н. Зубов.

При планировании экспедиций Зубов основывался на том, что, по его расчетам, ледовитость Баренцева моря в 1930 г. должна быть минимальной: «В августе, – писал Н. Н. Зубов, – не больше 12 процентов всей площади Баренцева моря будет покрыто льдом. Такая малая ледовитость открывает широкие возможности для научно-исследовательских работ на Севере».

Двухмачтовый бот «Н. Книпович» был небольшим судном длиной 25 м и водоизмещением 100 т, построенным в 1928 г. в Норвегии. Там же закупили оборудование для проведения с борта судна океанологических работ. На боте оборудовали научную лабораторию. Корпус судна был построен с учетом плавания во льдах, он имел дубовую обшивку и прочные крепления.

Двигатель внутреннего сгорания мощностью 125 л. с. (92 кВт) обеспечивал судну скорость 6–7 узлов. Запас топлива был достаточен для плавания бота в течение 4 недель. Судно отличалось хорошими мореходными качествами. Команда состояла из 11 моряков, научная группа включала до 6 ученых.

Первоначально Н. Н. Зубов планировал выйти не позднее 10 августа, так как наиболее благоприятное время плавания в высоких широтах арктических морей – август и начало сентября, а позднее начинается новое льдообразование. Но судно оказалось готовым к экспедиции только 3 сентября. Тем не менее Н. Н. Зубов настоял на выходе в плавание.



Научно-исследовательский бот «Н. Книпович»

4 сентября 1930 г. «Н. Книпович» вышел из Полярного в Кольском заливе, прошел к мысу Нордкин и направился на север. В пути через каждые 5 миль измеряли глубины, периодически проводили океанологические станции с измерением температуры и солености воды на различных горизонтах.

8 сентября, не встречая по маршруту льдов, бот прошел к острову *Надежды*, расположенному в 40 милях южнее Шпицбергена, а на следующий день проследовал к северу проливом *Ольги* (между Шпицбергом и островами *Земли Короля Карла*). 10 сентября судно стало на якорь у юго-западной оконечности острова *Белый* среди сидевших на мели айсбергов. Остров располагался северо-восточнее основной группы островов Шпицбергена. А ведь всего за 2 года до этого ледокольный пароход «Малыгин» при проведении операции по поиску и спасению итальянской экспедиции генерала *Нобиле* не мог пробиться сквозь тяжелые льды севернее острова Надежды.

На острове Белый за месяц до прихода «Н. Книповича» норвежские моряки обнаружили останки участников первой экспедиции на воздушном шаре к Северному полюсу, организованной шведским инженером *Саломоном Августом Андре* в 1897 г. Н. Н. Зубов считал, что именно исключительно теплое полярное лето 1930 г. и связанное с этим интенсивное таяние снежного покрова острова позволили обнаружить эти останки. По его мнению, участники экспедиции С. А. Андре после аварии воздушного шара оказались на острове Белый и были засыпаны снежной лавиной.

На следующий день бот прошел вдоль юго-восточного берега острова Белый и повернул на север. И вот моряки в первый раз за это плавание увидели кромку льдов в точке с координатами 81°21 с. ш. и 34°06 в. д.

Так как навигация в Арктике в это время уже заканчивалась, руководитель экспедиции не стал дальше рисковать, и судно повернуло на юго-восток, а затем, идя вдоль кромки льда, возвратилось в северную часть Баренцева моря.

14 сентября бот вошел в пролив *Найтингел* и затем в *Британский* канал Земли Франца-Иосифа. Льды в канале не позволили судну зайти в бухту *тихая* на острове *Гукера*, где уже год работали 11 зимовщиков отечественной полярной обсерватории, и пришлось стать на якорь у острова *Уиндворт*.

Через день экспедиция повторила попытку пройти в бухту Тихая, но после получения радиogramмы о том, что заход бота к обсерватории не нужен, повернула на юго-запад к островам Земли Короля Карла, там вышла на Кольский меридиан и направилась к югу. 23 сентября бот возвратился в Полярный, выполнив за рейс более 300 промеров и 26 полных океанологических станций.

Результаты этого необычного исследовательского рейса наглядно показали, что ледовый прогноз Н. Н. Зубова был верен. Небольшой бот свободно плавал в высоких широтах в такое время, в которое до него еще никто не плавал, кроме самого мощного в то время в мире ледокола «Красин». Причем с борта бота непрерывно проводили океанологические работы по измерению температуры и солености воды на различных горизонтах, отлову планктона и извлечению со дна образцов осадочных пород.

О напряженном рабочем ритме во время этого рейса свидетельствуют записи в дневнике начальника экспедиции: «Станция продолжается час-полтора, потом идут промеры – пять между станциями (с помощью лота – груза на конце проволочного лотиния, ведь эхолотов на отечественных судах тогда еще не было. – *Прим. авт.*) – и опять станция. Тут уж все загружены работой полностью. Промежуток между концом одной и началом другой станции при попутном ветре, как это мы имеем сейчас, около пяти часов. Надо приготовить, надо убраться, надо умыться, и для сна остается немного. В эту работу надо втянуться. Когда дорываются до подушки, все засыпают сразу, и мертвым сном».

Уже в рейсе Н. Н. Зубов обдумывал план новой экспедиции. Перед поворотом судна на юг он радировал: «Возвращаюсь. Баренцевом море льдов нет. Надо ожидать затянувшуюся осень, мягкую первую половину зимы, благоприятные ледовые условия Карском море будущий год». Он смело давал прогноз и по Карскому морю, куда, по его мнению, должна была переместиться волна тепла из Баренцева моря.

Ледовый прогноз Н. Н. Зубова на 1931 и 1932 гг. полностью подтвердился. И он лично возглавил экспедицию на «Н. Книповиче» в 1932 г. Профессор *Алексей Дмитриевич Добровольский*, выполнявший в этой экспедиции обязанности гидролога, позже вспоминал: «Чтобы работать в проливе между Землей Франца-Иосифа и Новой Землей, корабль должен был обойти архипелаг Земля Франца-Иосифа либо с юга, либо с севера. Первый путь был проще, но второй – несравнимо заманчивее: ни один корабль еще не огибал Землю Франца-Иосифа с севера, и о глубинах моря, о температуре и солености вод, омывающих этот архипелаг с севера и востока, ничего не было известно.

Однако включать в обязательную программу такие наблюдения было слишком рискованно. Поэтому вариант обхода Земли Франца-Иосифа с севера был как бы условным: решили пойти этим путем, если

представится возможность. О том, что это возможно, говорил анализ температуры атлантических вод. Температура Нордкапского течения все еще держалась выше средней, и можно было предполагать, что максимум температуры, наблюдавшийся на Кольском меридиане в 1930 г., в 1932 г. продвинется в район между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей и значительно уменьшит здесь ледовитость».

18 августа 1932 г. «Н. Книпович» вышел из Полярного. Уже на следующий день пришлось укрыться от шторма у полуострова *Рыбачий*. 20 августа бот направился на север, но еще четверо суток сильный северный ветер не позволял производить исследовательские работы. Судно продвигалось на север со скоростью всего 1–2 узла. 27 августа слева на северо-западе показалась кромка льда, а еще через сутки исследователи увидели весь окруженный льдами остров Белый.

Судно повернуло на восток к острову *Виктория*, отыскать который оказалось совсем не просто из-за плохой видимости. Да и обозначен он был на карте не совсем верно. Экспедиция обошла остров, описала его и отметила на карте. Высадиться на него было очень трудно. Лед, которым был покрыт остров, обрывался отвесной стеной прямо в море. Исследователи обнаружили на северо-восточной оконечности острова небольшую косу, которая выходила из-под льда. Вот на нее и высадились береговая партия, которая в торжественной обстановке впервые подняла Государственный флаг СССР на этом, самом северо-западном острове отечественного сектора Арктики.

Затем бот прошел далее на восток и 30 августа подошел к *Земле Александры* – самому западному острову Земли Франца-Иосифа. Так был выполнен океанологический разрез между островом Белым и Землей Франца-Иосифа, характеризующий водообмен Баренцева моря с Центральным арктическим бассейном.

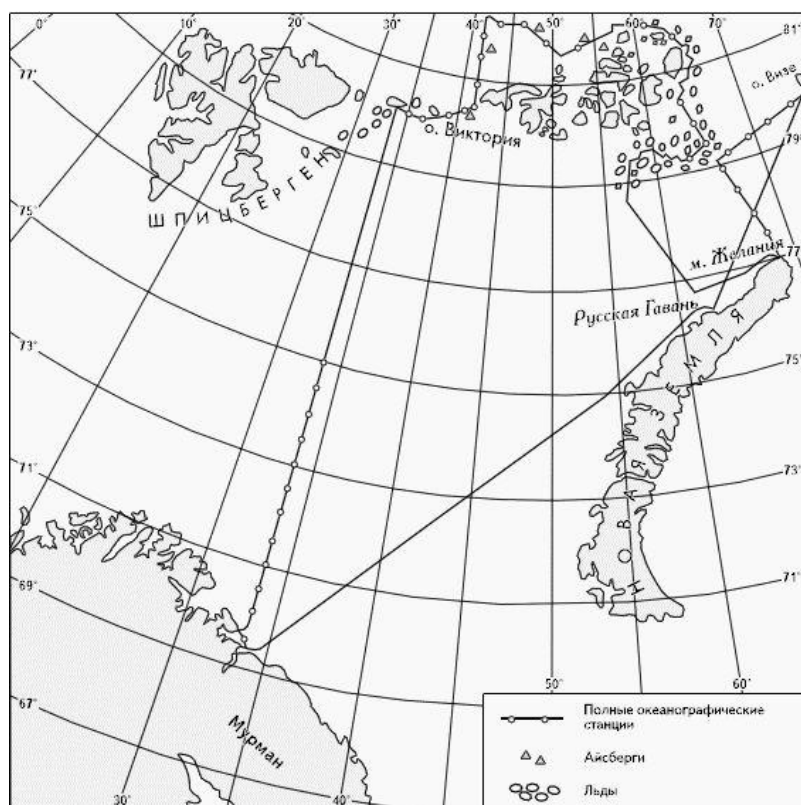
Используя благоприятную ледовую обстановку, судно направилось к северу по меридиану 42° в. д. и подошло к кромке льдов на параллели $82^{\circ}05$ с. ш. На этой же широте бот встретил льды и в экспедиции 1931 г.

Судно повернуло на восток и прошло к самому северному острову архипелага – острову *Рудольфа*, где за 18 лет до этого был похоронен лейтенант *Георгий Яковлевич Седов*, скончавшийся на пути к Северному полюсу. В 1932 г. на острове по плану Второго МПГ заканчивали постройку полярной метеостанции. Н. Н. Зубов уточнил у полярников, что льдов в проливах между островами Земли Франца-Иосифа в том году было мало и что ледокольный пароход «Малыгин» смог дойти до параллели $82^{\circ}15$ с. ш., не встретив тяжелых льдов. Исходя из предварительного ледового прогноза и учтя новые данные, руководитель экспедиции принял решение следовать далее на восток севернее Земли Франца-Иосифа.

1 сентября исследователи благодаря исключительной чистоте арктического воздуха и прекрасному солнечному освещению имели возможность наблюдать панораму островов Земли Франца-Иосифа у Британского канала от *Земли Георга* на южном входе в канал до острова Рудольфа на северном его завершении.

В ночь с 1 на 2 сентября бот обогнул самую северную точку архипелага – мыс *Флигели* на острове Рудольфа. Далее судно повернуло на юго-восток и вскоре подошло к *Белой Земле* – первой земле, увиденной Ф. Нансеном в 1895 г. при возвращении на юг к Земле Франца-Иосифа после неудачной попытки достичь на собачьих нартах Северного полюса по льду.

Ф. Нансен считал, что Белая Земля состоит из двух островов, названных им в честь жены и дочери – островами *Евы* и *Лив*. Экспедиция подошла совсем близко к этой земле и выяснила, что она является одним островом.



Маршрут плавания бота «Н. Книпович» в 1932 г.

Исследователи из уважения к заслугам Ф. Нансена решили назвать этот остров объединенным именем *Ева-Лив*. Судно форсировало ледовые переемы и продолжило движение на восток. Н. Н. Зубов знал, что в случае необходимости он сможет повернуть в проливы между островами Земли Франца-Иосифа, почти свободные ото льдов, и пройти по ним на юг.

2 сентября бот подошел к острову *Грэм-Белл* – самому восточному в архипелаге. Протяженность этого острова по меридиану около 40 миль, так что боту достаточно было для прохода вдоль него на юг 6–7 ч. Но за это время погода могла резко измениться. Сильный ветер мог нагнать льды и надолго задержать в них у берега небольшое судно. Но пока погода оставалась прекрасной, льдов было мало, и Н. Н. Зубов решил не менять курс и двигаться на юг. Как он впоследствии писал: «Риск был, но нельзя же никогда и ничем не рисковать».

Льды становились все сплоченнее, а у мыса *Кользат* – самого восточного мыса острова – судно натолкнулось на стену многолетнего припайного льда. Пришлось отходить на восток. Через несколько часов судну удалось выйти в район более легких льдов. Бот направился на юго-восток к берегам Новой Земли, а ученые возобновили океанологические исследования. При следовании на юго-восток к мысу Желания – самому северному мысу Новой Земли – льды становились все сплоченнее. Тогда судно отвернуло на запад.

5 сентября в тяжелых льдах была сильно повреждена ледовая обшивка судна. Пришлось остановиться и ждать перемены ветра. Действительно, погода стала портиться, подул сильный северо-западный ветер – «ледокол норд-вест», как шутя его называл начальник экспедиции. Льды разредились и появились разводья, направленные к югу. По ним судно и продолжило плавание. Наконец «Н. Книпович» вышел в чистую воду и повернул по ветру к Новой Земле.

Причем и на этот раз экспедиция использовала в полной мере попутный ветер. Н. Н. Зубов обратил внимание на то, что при остановленном двигателе бот слегка дрейфовал по ветру, обгоняя льдины. Тогда он распорядился поднять кливер, и бот стал двигаться еще быстрее, причем он словно сам выбирал себе дорогу, обходя большие льдины, проходя в щели между ними, расталкивая бортами обломки льдин.

Так закончился этот знаменательный этап в изучении арктических вод – первый проход научно-исследовательского судна вдоль северных берегов Земли Франца-Иосифа.

8 сентября бот подошел к побережью Новой Земли и двинулся вдоль берега на север. Ветер вновь усилился. На этот раз это был южный ветер – знаменитая новоземельская бора, которая быстро высушила весь такелаж, парусиновые чехлы и палубу. Пройдя проливом между *Оранскими* островами и Новой

Землей, через который до того корабли еще не проходили, бот стал на якорь у полярной станции на мысе Желания.

На следующий день Н. Н. Зубов принял решение идти на северо-запад для того, чтобы закончить океанологический разрез северо-восточного района Баренцева моря между Землей Франца-Иосифа и Новой Землей. Северная часть разреза была проведена при следовании от острова Грезм-Белл на юг, но работа была прервана из-за встречи с тяжелыми льдами и поворотом судна на запад. А теперь работы на разрезе были успешно завершены.

Итак, все запланированные океанологические работы были выполнены. Но стиль работы Н. Н. Зубова и его неумный характер привели к тому, что, взвесив все «за» и «против», он решил до конца использовать благоприятную ледовую обстановку и продолжить исследования. Только после проведения работ в районе острова *Визе* в Карском море судно повернуло на юг и 21 сентября прибыло в Полярный. Причем топлива на нем в момент прибытия оставалось лишь на два часа хода.

За все время работ в Баренцевом море с борта «Персея» и «Н. Книповича» было выполнено более 6500 глубоководных гидрологических станций. В 1935 г. в Баренцевом море, к югу от параллели 75° с. ш. научно-экспедиционные суда «Н. Книпович» и «Персей» под общим руководством Н. М. Книповича впервые на морях СССР выполнили систематическую гидрологическую съемку.

Ученые установили характер влияния изменения температуры воды в Баренцевом море на состояние льдов в западном секторе отечественной Арктики и на поведение промысловых рыб. Подводя итоги исследований, Н. М. Книпович отметил: «В течение всего нескольких лет произошло заметное перемещение на восток относительно тепловодных форм, и притом как легкоподвижных стай рыб, так и малоподвижных обитателей дна. В какие-нибудь полтора десятка лет или даже в еще более короткий промежуток времени произошло такое изменение в распределении некоторых представителей морской фауны, какое связывается обыкновенно с представлением о долгих геологических промежутках времени. И произошло это благодаря определенному изменению гидрологических условий – благодаря некоторому повышению температуры воды под влиянием усиленного притока воды теплого течения». Эти исследования и выводы особенно важны сейчас, в начале XXI в., в связи с ожиданием глобальных изменений климата.

Исследователи северных морей – «физики» и «лирики» в одном лице

Успех работы ученых на «Персее» и «Н. Книповиче» во многом связан с культивируемой в научной среде атмосферой любви к Северу и северной природе. Именно поэтому авторы, очарованные на всю жизнь Севером, даже важные научные труды нередко предваряли страницами, наполненными искренним восхищением и уважением к уникальной природе северных морей.

Вероятно, многие из ученых, плававших на этих судах, могли бы, не задумываясь, подписаться под страницами, которыми начала свой капитальный труд «Геология Баренцева моря» М. В. Кленова: «Плоское белесовато-голубое небо, низкое светящее, но не греющее солнце в туманной дымке; море светло-синее, гладкое, как политое маслом, усеянное плавучими льдами, напоминающими обломки гигантской стеклянной и фарфоровой посуды. Розовый от лучей заката снег на острове Рудольфа, черные зубцы скал мыса Флигели. Любопытная морда тюленя и его изящные плавные движения в прозрачной воде, когда он ныряет вокруг судна. Древние горы спящей красавицы Новой Земли, запорошенные первым снегом и поднимающиеся прямо из бурного и синего-синего моря. Шпицбергенские многоверстные ледники и черные острые вершины при лунном свете в полярную ночь... Широкие волны Гренландского моря и мелкая неправильная волна мутноватого Карского. И ледяные шапки островов, и весенние дни у берегов Мурмана, когда соленый йодистый запах моря сливается с запахом свежего снега. И многое-многое другое, неизгладимое и незабываемое на всю жизнь.

Такова Арктика!

Льды, теснящие судно, штормовая погода, тяжелый труд, порою лишения – все это забывается быстро. После месяцев плавания по свинцово-серому морю, под серым нависшим небом особенно приятно любоваться на пожелтевшие березки на берегах Северной Двины или смотреть на мягкие очертания гранитных массивов Мурмана, расцвеченных малиновыми, фиолетовыми, желтыми красками осенних

листьев черники, полярной березки, багульника. Приятно посмотреть на «настоящие» высокие леса и на теплое южное море. Но кто раз полюбил Арктику, тот уже не забудет ее. И как художник не может передать на полотне всю чистоту и прелесть полярных красок, так не хватает и слов для их описания».

ГЛАВА 2 КАРСКОЕ МОРЕ

*Я вижу умными очами:
Колумб Российский между льдами
Спешит и презирает рок.*
М.В. Ломоносов

Что повествует новгородский книжник XV в. о таинственной земле Мангазее

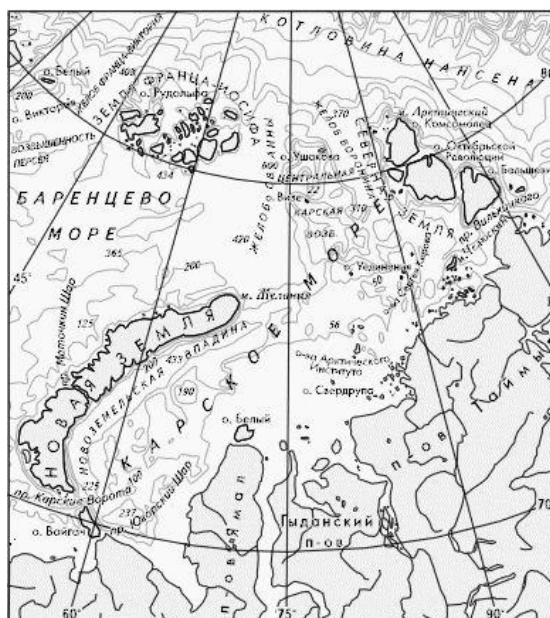
Вторым российским арктическим морем при продвижении с запада на восток является *Карское*. Оно ограничено с запада Новой Землей, а с северо-востока – архипелагом *Северная Земля*. С юга в море впадают величайшие сибирские реки – *Обь* и *Енисей*.

На Руси это море называли *Ледовитым*. А название «Карское», видимо, связано с рекой *Кара*, впадающей в *Карскую* губу моря. В устье этой реки издавна укрывались старинные поморские ладьи и кочи, оно являлось сравнительно удобным местом для зимовки их экипажей.

Более или менее регулярные плаванья поморов по южной части Карского моря, вероятнее всего, начались в XV в. Новгородский книжник XV в., автор сказания «О человецех незнаемых в Восточной стороне», повествующего о земле *Мангазее (Молканзе)*, т. е. о бассейнах рек *Таз* и *Пур*, расположенных между низовьями Оби и Енисея, руководствовался сведениями о населявших эту местность ненецких племенах *молоканзеи*, или *молгонзеи*, которые принесли на Русь новгородские воины, побывавшие на Нижней Оби еще в XIV в., а может быть, и ранее, и поморы – промышленники и мореходы, которые добирались по морю до *Обской* и *Тазовской* губ.

Причем в сведениях о ненецких племенах правдивые сообщения перемешаны с фантастическими. Сказание начинается так: «Над морем живут люди самоедь зовомые молгонзеи. А ядь их мясо оленье да рыба. Да между собою друг друга ядят. А гость к ним откуда приидет. И они закаляют дети свои на гостей, да тем и кормят. А который гость у них умрет и они того снедают, а в землю не хоронят, а своих також. Сияж люди невелики взрастом. Плосковидны. Носы малы. Но резвы велми и стрелыцы скоры и горазды. А ездят на оленях и на собаках. А платие носят соболие и оленье».

Далее в сказании следуют фантастические сведения о различных самоедских племенах, одни из которых, по словам сочинителя, часть лета живут в море, другие «по пуп люди мохнаты до долу, а от пупа в верхъ яко ж и прочии человецы», третьи на зиму умирают на 2 месяца и оживают летом, четвертые без глаз, а «ръты у них межи плечми», «а стрельба эе их трубка железна въ руце. А в другой руце стрелка железна. Да стрелку туж вкьладает в трубку. Да бьет молотком въ стрелку».



Физическая карта Карского моря

Рассказал книжник и о немой торговле с ненцами, которую, видимо, вели вначале поморы (когда рядом с мехами клали товар на обмен и уходили, ожидая решения продавца – заберет он товар или нет), и о множестве других правдивых и полуполюгендарных сведений о жителях этой северной страны.

Название ненецких племен молоконзеи (молгонзеи) при написании было несколько искажено и страна их проживания стала известна как *Монгазея*, или *Мангазея*, что, по сообщению М. И. Белова, на коми-зырянском языке означает «земля близ моря» – *Мангазёйского* моря, включающего по понятиям старинных поморских мореходов Обскую и Тазовскую губы и прилегающие к полуостровам *Ямал* и *Гыд́анский* районы Карского моря.

В этом новгородском сказании приведены также абсолютно правдивые сведения об изобилии в «незнакомых странах» соболей, песцов и оленей.

В сказании наряду со страной «молгонзеев» упоминается расположенная среди безлесных тундр страна *Балд* (*Баид*), где «человецки живут в земле (т. е. в полузаглубленных в землю землянках. – Прим. авт.), а едят мясо соболей; а иного у них звери некоторого нет, опроче соболя. А носят платие соболие и рукавицы и ногавицы, а иного платия у них нет, ни товару некоторого».



Скридфинны – народы, населявшие северные районы Евразии. Деталь карты О. Магнуса. 1539 г.

В сказании страна Балд помещалась «в верху Оби реки великия». Но, вероятнее всего, речь идет о полярных странах. Академик *Лев Семенович Берг* считал (и он, вероятнее всего, прав), что страна Балд находилась к западу от Енисея и к северу от Северного полярного круга, где жили енисейские самоеды (ненцы) из рода бай. По мнению М. И. Белова, «под страной Баид автор сказания подразумевал Туруханский край, названный так по имени двух рек Баих (Большой и Малой), впадающих в реку Турухан в том месте, где позднее возник Туруханский острог». Какую бы из версий нахождения страны Балд (*Баид*) мы не приняли, ясно одно: автору сказания от побывавших в этих местах русских людей уже в конце XV в. было известно о существовании обширной полярной страны в Обско-Енисейском междуречье.

В середине XVI в. рассказами о богатой мехами «*Malgomzaia*» заинтересовались англичане. А в царствование *Федора Ивановича* на московском рынке лучшими сортами соболей считались, наряду с печорскими, мангазейские. В Мангазейский край, такой заманчивый и привлекательный для поморов-промышленников, торговцев мехами и моржовыми клыками, вели нелегкие морские дороги по

просторам сурового Карского моря.

Тайны Мангазейского морского хода

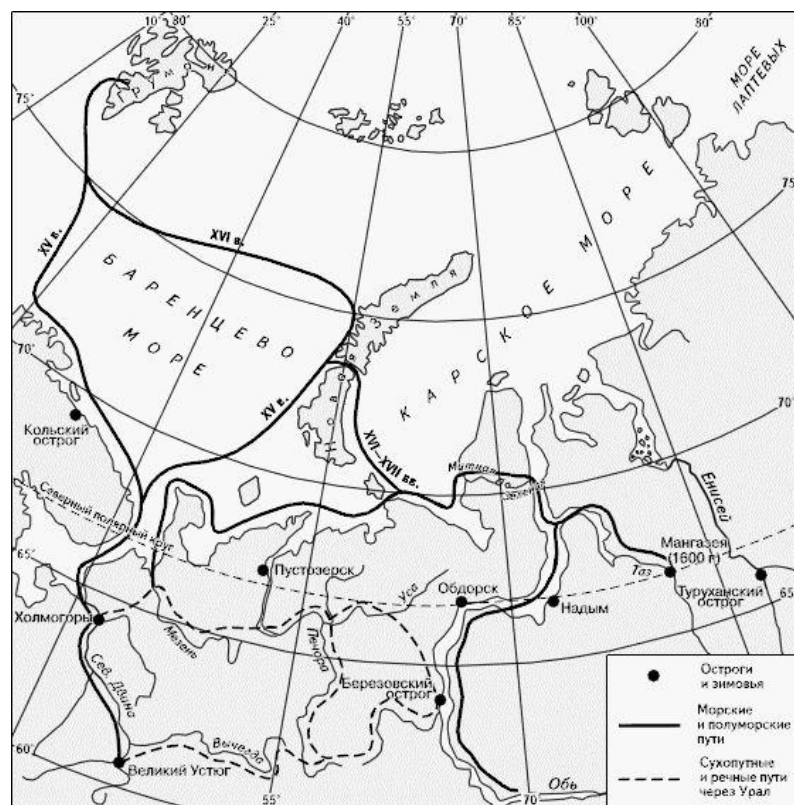
Мангазейский морской ход, соединявший Русское Поморье со страной Мангазеей, установился, скорее всего, в начале или середине XVI в. Регулярные походы в район реки Таз совершались обычно отрядами поморов-промышленников, использовавших суда небольших размеров – «малые кочи». Это были плоскодонные парусно-весельные суда с малой осадкой, приспособленные для перетаскивания через волоки небольшими командами (до 10 мореходов) и плаваний вдоль отмелей морских берегов и в устьях рек. Их грузоподъемность не превышала 375–600 пудов (6–10 т).

Морской ход начинался в устьях Северной Двины или Кулоя. Вот как описывали его сами промышленники: «От Архангельска-де города, из Холмогор и из Пинеги ходят они в Мангазею – на Кулойское устье и на Канин Нос и мимо Колгуев остров и мимо Русской и Медынской завороты (*Русский заворот* – западный мыс Печорской губы; *Медянский заворот* ограничивает Печорскую губу с востока. – *Прим. авт.*) Югорским Шаром мимо Местный остров и на Карскую губу (теперь *Байдарацкую* губу. – *Прим. авт.*) в Мутную реку (теперь река *Мордыяха*, устье которой – на западном побережье Ямала. – *Прим. авт.*), через сухой волок (длиной до 800–1000 м. – *Прим. авт.*), на Зеленую реку (теперь река *Сея́ха*, устье которой на восточном побережье Ямала. – *Прим. авт.*) и в Обь (Обскую губу. – *Прим. авт.*) да в Тазовское устье».

По словам тех же мореходов, при хорошей погоде на путь от Архангельска до Байдарацкой губы уходило 1–2 месяца. Оттуда на путь до устья реки Мутной, следование по ней, волоку и плавание по реке Зеленой затрачивали до 20 суток. На плавание от устья реки Зеленой до Мангазеи уходило 2–3 недели. Конечно, эти сроки выдерживались только при попутных ветрах и благоприятной ледовой обстановке в районе плавания, что случалось не часто: «а коли-де Бог не даст пособных ветров... и тогда все кочи ворочаются в Пустоозеро (т. е. к устью реки Печоры и идут вверх по реке до Пустоозерского острога. – *Прим. авт.*); а коли захватит на Мутной или на Зеленой реке позднее время, и на тех реках замерзают, а животишка свои запасы мечут на пусте, а сами ходят на лыжах в Березовский уезд (на Нижнюю Обь. – *Прим. авт.*)». «А как займут льды большие, ино обходят около льдов парусом и гребью недель с шесть, а иногда обойти льдов немочно, и от тех мест ворочаютца назад в Пустоозеро».

Например, пинежанина *Фомку Борисова* под Бурловым берегом (в *Варандéях* – у побережья между Печорской и Хайпудырской губами) «заняли великие льды, и они сквозе льды пробивались в том месте четыре недели, и как льды отнесло в большое море и они пришли к Югорскому Шару».

И в Обской губе часто сильные ветры и льды мешали плаванью. Так, например, в 1626 г. коч, шедший из дельты Оби у Русского заворота, отделяющего собственно Обскую губу от Тазовской, застигла «туча с дождем и ветер встречный с сиверу, и парус на коче изодрало, и павозок (лодку, перевозимую на коче. – *Прим. авт.*) разбило, и коч с якорей сбило и прибило за кошку (подводную мель, протянувшуюся от берега. – *Прим. авт.*), и стояли-де они за ветры 6 недель дожидались пособных ветров» и после Успенья воротились назад, «потому что стало поздно, море стало мерзнуть и льдов стало много». Так что русским мореходам приходилось на пути в Мангазею и обратно преодолевать «непроходимые злые места от великих льдов и всякие нужи».



Пути продвижения русских на Шпицберген, Новую Землю и в Мангазею в XVI–XVII вв.

До наших дней сохранились сведения о плаваниях поморских мореходов по Мангазейскому морскому ходу. В 1601 г. *Матрена Афанасьевна Кузьмина* подала на имя царя *Бориса Годунова* «явку» – челобитную, в которой просила оказать ей помощь, так как ее отец и брат – черносошные крестьяне Двинского уезда – в 1597 г потратили все свои наличные средства на снаряжение коча для плавания в Мангазею. Очевидно, на обратном пути Кузьмины попали в бурю и потерпели крушение («побило их море»). А поморы – пинежанин *Иван Угрюмов* и мезенец *Федул Наумов* – получили от царя Бориса хвалу за «частые поездки в Мангазею».

Выдающимся полярным мореходом был промышленник-пинежанин *Леонтий Иванов Шубин* по прозвищу *Плехан*. Одно из плаваний по реке Таз он описал сам. Летом 1601 г. Плехан вышел из устья Северной Двины на четырех кочах с командой из 35 мореходов. Они плыли «пособным морем с западу на восток. влево море, вправо земля, и шли до устья Печоры-реки». Из-за встречных ветров и неблагоприятной ледовой обстановки Л. И. Шубину пришлось в Пустоозерске зазимовать. Оттуда часть мореходов по зимней дороге отправились через «Камень» на восток.

С наступлением новой навигации Шубин продолжил плавание. Теперь с ним шел москвитин *Первый Тарутин*, пустоозерцы *Семен Исаков Серебряник* и *Архип Баженик*, волочанин *Михаил Дурасов*, а также 40 других торговцев и промышленников.

«Вышед на устье Печоры, – сообщил Л. И. Шубин, – и пошли в Мангазею великим же морем-окияном, на урочище на Югорский Шар; бежали парусом до Югорского Шара (примерно 150 миль. – *Прим. авт.*) два дни и две ночи, а шли на прямо большим морем, пересекая через губы морские». Он сообщил и некоторые гидрографические сведения о районе плавания. По его мнению, от устья Печоры до Югорского Шара морское дно очень неровное, «местами глубоко, а в иных местах мелко, в сажень (примерно 2 м. – *Прим. авт.*), а в иных местах и суда вставают». Значит, суда шли у самого берега, так как в восточной части Баренцева моря глубины почти везде равны 7–8 сажням.

Такой же характер дна («местами глубоко, а инде мелко») наблюдал Шубин и в проливе Югорский Шар. Значит, и здесь кочи шли у самого берега. Описал он остров Вайгач, заметив, что остров каменный, леса на нем нет, и «около его русские люди в Мангазею не ходят, потому что отошел далеко в море, да и льды великие стоят».

Пройдя пролив, кочи прошли в Карскую (Байдарацкую) губу, а затем к реке Мутной, которая «пала в Нярзомское море (или *Нарзомское* море. – *Прим. авт.*) с полуденной стороны. А река Мутная невелика, через мощно перебросить камнем, а река мелка». Затем мореходам предстояла трудная работа по разгрузке

кочей, перетаскиванию грузов и самих кочей по волоку в реку Зеленую. Л. И. Шубин рассказал об этом так: «А дошед до озера, до вершины Мутной реки, учили меж озерцами волочить запасы в павозках, а проводили павозки от озера до озера паточинами, тянули по воде бродячи, один павозок тянут два человека, а те между озерцами паточкины тож в дву местех от озера до озера по версте и меньше (верста равна 1066 м. – *Прим. авт.*), а кочи тянули канаты после запасов порожние по тем паточинам всеми людьми». Затем по реке Зеленой вышли в Обскую губу и направились в Тазовскую губу. Только 1 октября мореходы добрались до Мангазеи.

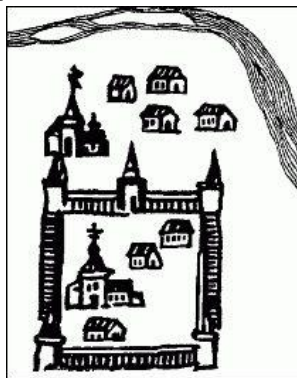
Шубин отметил, что Ямал является районом тундры: «На обе стороны место пустое... растет мелкий лес, в вышину четверть аршина (18 см. – *Прим. авт.*), а зовут тот лес ярник». Сообщения Шубина явились, вероятно, первыми достоверными сведениями о природе острова Вайгач, Карского моря и Ямала.

Кроме пути по рекам Ямала и волоку между ними, существовал еще один старинный путь из Поморья и Печоры на Обь. Поморы доходили до устья реки Кары, «а по ней хаживали вверх сухим путем до другой реки (реки *Щучья*. – *Прим. авт.*), впадающей в Обскую губу, при которой, построив новые суда, отправлялись на оных далее». Об этом пути стало известно от поморских мореходов англичанину *Вильяму Гордону*, побывавшему на Печоре в 1611 г. Он встретил тогда в устье этой реки 30 русских людей, часть из которых направлялась в Мангазею, а часть – на Новую Землю.

Совершая походы в район реки Таз, поморы основали в 300 км выше ее устья, у впадении в Таз реки *Осетровка* (позже переименованной в *Мангазейку*), торгово-промысловое поселение. В 1968–1970 и 1973 гг., в течение четырех летних полевых сезонов, в этом районе работала историко-географическая экспедиция Арктического и Антарктического НИИ с участием ученых Института археологии АН СССР, возглавляемая М. И. Беловым. Экспедиция обнаружила остатки деревянных построек поморского торгово-промышленного поселения, возраст которых определили дендрохронологическим методом. Самая ранняя из построек датируется 1572 г., но ученые считают, что это поселение, вероятно, возникло значительно раньше.

По сведениям мангазейского воеводы *И. Ф. танеева*, поморы этого поселения быстро установили довольно тесные связи с местными ненцами, женились на местных женщинах. Вероятно, в этом поселении стоял скит или часовня. Другое укрепленное поморское зимовье – «зырянский городок» – в верховьях Таза существовал еще в начале XVII в. Торговые поморские люди из этих городков собирали ясак с местных жителей и «дань с них имали воровством на себя».

Царские власти стремились поставить под контроль всю торговлю пушниной в районе Нижней Оби и в Заобье. Поэтому в 1598–1601 гг. были посланы специальные экспедиции служилых людей, которые основали на месте поморского поселения на реке Таз, в 300 км от ее устья, Мангазейский острог, а затем и возвели город *Мангазея* – административный и торговый центр огромного Мангазейского уезда. Именно там была сосредоточена торговля ценными мехами. Из Мангазейского уезда, в основном через город Мангазею, ежегодно в течение первой половины XVII в. вывозилось до 100–150 тыс. ценнейших соболиных шкур. В те времена самая дешевая соболиная шкурка стоила в Москве примерно 5 р., что равнялось годовому окладу служилого сибирского казака.



Город Старая Мангазея. Чертеж XVII в.

Об интенсивности морских плаваний в Мангазею в первые два десятилетия XVII в. судить трудно, так как мангазейский архив этих лет погиб в большом пожаре 1642 г., когда сгорела вся Мангазейская крепость. Сохранились отдельные сведения о подобных походах. Так, летом 1609 г. в Мангазею из Поморья пришла партия торговцев и промышленников во главе с холмогорцем *Еремеем Савиным*. В

1612 г из Мангазеи в Архангельск приплыли мезенец *Шестак Иванов* и его сын *Артемий*. Известно, что сын и отец останавливались на острове Колгуев, где подобрали вооружение с разбившегося иностранного корабля, пытавшегося, видимо, пройти на восток. В Мангазею Шестак также плавал по морю.

Неоднократно бывали в Мангазее и двиняне – торговец *Кондратий Курочкин* и стрелец *Кондратий Корела*, сообщившие, что «от Архангельского города в Мангазею по вся годы ходят кочами многие торговые и промышленные люди». О многочисленных морских плаваниях в Мангазею упоминалось в одном из указов царя *Михаила Федоровича*, изданного до 1619 г.: «Ходят торговые люди от Архангельского города на Мангазею».

Почему в 1619 г. были запрещены морские плавания в Мангазею?

Начало XVII в. было для Руси трудным и мучительным периодом – недаром его называли Смутным временем. Московское царство устояло в жестокой борьбе с польскими и шведскими интервентами. Все это в определенной степени отразилось на отношении московских властей к попыткам западно-европейских торговых компаний проникнуть в Сибирь и на Европейский Север Руси. Царские власти очень болезненно воспринимали доходившие до Москвы слухи о появлении иностранных кораблей в Карском море.

В результате в 1619 г. морские плавания в Мангазею были запрещены. Более того, в 1620 г. московские власти приказали построить заставу на Ямале, на волоке между реками Мутная и Зеленая, чтобы задерживать всех нарушителей запрета. Так, был запрещен прямой морской путь из Белого моря на Обь, с главной целью, чтобы «немецкие люди (так тогда называли всех иностранцев: англичан, голландцев, немцев и др. – *Прим. авт.*) от Пустоозера и Архангельского города в Мангазею дороги не узнали». Прямые морские связи Поморья с Мангазеей, а значит, и с Сибирью, прервались более чем на два с половиной столетия. В 1672 г. по приказу царя Алексея Михайловича город Мангазея был покинут, а его военный гарнизон перевели в *Туруханск* на Енисее.

Тайна карты Исаака Массы

В начале XVII в. начались плавания русских в устье Енисея и в Енисейском заливе. В 1612 г. голландский купец и дипломат *Исаак Масса*, живший в 1601–1609 гг. по торговым и дипломатическим делам в Москве, издал карту Сибири, составленную явно по русским данным. Он и сам этого не отрицал, рассказав о том, что раздобыл у одного из дьяков или подьячих Приказа Казанского дворца, в чьем ведении в то время находились все сибирские дела, карту «Северной России, страны самоедов и тунгусов», которую издал на своей родине, изменив в ней русские названия на голландские.

Карта и сообщение И. Массы подтверждают, что уже в первом десятилетии XVII в. русские были знакомы с устьем Енисея, Енисейским заливом и юго-западным побережьем полуострова *Таймыр*, по крайней мере до устья реки *Пясины*. И. Масса сообщил о том, что «во время смуты» по распоряжению сибирского воеводы были проведены две разведывательные экспедиции. Первая – сухопутная – была проведена не позднее 1604 г. для обследования территории к востоку от Енисея. Очень возможно, что участники этого похода из Мангазеи прошли к устью реки *Турухан* – притока Енисея, затем, переправившись через Енисей в его низовье, продвинулись по равнине до Пясины, начав ознакомление с *Западным Таймыром*. Участники экспедиции побывали в горах (северо-западной части – плато *Путорана*, возвышающегося над равниной) и в собранных образцах полиметаллических руд обнаружили серебро.



Карта Исаака Массы

Вторая экспедиция, открытия которой подтверждаются данными карты И. Массы, весной 1605 г. вышла на кочах из устья Оби в Обскую губу, прошла на север и направилась в море. Ее возглавил

«предводитель по имени Лука». По некоторым данным, он был московским гостем (состоятельным купцом). В море кочи повернули на восток, прошли мимо *Гыданской* губы, не обнаружив ее, затем моряки видели у входа в Енисейский залив два безымянных острова (впоследствии их назвали *Олений* и *Сибиряков*).

По сообщению И. Массы, кочи Луки вошли в устье Енисея, а затем двинулись на восток вдоль побережья Таймыра и дошли до устья *реки* Пясины. Морской отряд имел задание «тщательно изучить берег и все то, что они найдут на нем достойным исследования». Они сделали то, что им было приказано.

Оба отряда встретились в устье Енисея. Руководитель морской экспедиции Лука и часть моряков умерли во время этого похода (видимо, их скосила цинга). По возвращении отрядов сибирский воевода отправился в Москву с докладом о результатах исследований. «Доклад его, – сообщил И. Масса, – 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».

Доклад действительно исчез и не обнаружен по сей день. Учитывая то, что уже в XX в. было проведено довольно тщательное геологическое исследование юго-западного побережья Таймыра и серебро не было обнаружено, можно сделать вывод об ошибке рудознатцев начала XVII в., но сам факт обследования русскими этого побережья Карского моря в те далекие годы не вызывает сомнений.

Первое русское сообщение о приключениях отечественных мореходов в Енисейском заливе

Первое дошедшее до нашего времени русское сообщение о плавании промышленников и торговцев по Енисейскому заливу вдоль побережья полуострова Таймыр к устью реки Пясины относится к 1610 г. В июне этого года двинские торговцы во главе с *Кондратием Курочкиным* и *Осипом Шепуновым* на судах вышли к устью Енисея с целью пройти далее на восток. Им долго не удавалось пройти из залива в море. «Устье Енисейское, – рассказывал К. Курочкин, – занесло из моря льдом, а лед давний, ни о которые поры не изводитца, в толщину сажень в тритцать и больше (примерно 60 м – явно преувеличенная оценка толщины льдов. – *Прим. авт.*)».



Плавание по сибирским рекам

Двинский торговец К. Курочкин первый указал на возможность установления прямого морского пути из Архангельска в устье реки Енисей. Более того, он установил судоходность *Нижнего Енисея* и сумел собрать некоторые сведения о природе как этого района, так и таежных приенисейских земель, расположенных к югу от Туруханска и написать об этом в своем отчете: «А падет-де Енисей в морскую губу, а губа морская то же Студеного моря, которым ходят немцы из своих земель кораблями к Архангельску... А Енисей-де глубок, большими кораблями из моря в Енисей пройти мочно ж и река угодна, – боры и черный (лиственный. – *Прим. авт.*) лес и пашенные места есть, и рыба в той реке всякая такова ж, что и в Волге и... люди на той реке живут многие».

В начале августа, на исходе пятой недели ожидания улучшения ледовой обстановки в заливе, подул сильный южный ветер, который вынес льды из залива в море. Кочи К. Курочкина и О. Шепунова вышли в море и поплыли на северо-восток вдоль Таймырского побережья. Через двое суток плавания суда вошли в Пясины.

К 20-м гг. XVII в. русские промышленники прочно обосновались на Пясине. На реке *Большая Хёта* они также основали несколько промысловых зимовий, а под 1626 г. упоминается промысловое зимовье на Пясине – *Орлов* городок.

Промышленники продолжили обследование побережья Таймыра и открыли около 300 км берега, которому позже было присвоено имя русского военного моряка *Харитона Прокофьевича Лантева*, проводившего опись этого самого северного полуострова Азии в 1739–1742 гг.

Необычайная жизнь предпринимателя и полярного исследователя **М.К.Сидорова**

Попытки установить торговый путь, связывающий русские порты Баренцева и Белого морей с устьями Оби и Енисея, были предприняты во второй половине XIX в. и связаны они с именем выдающегося сибирского предпринимателя *Михаила Константиновича Сидорова*.

М. К. Сидоров родился в Архангельске в 1823 г. в купеческой семье. В десять лет его определили в Архангельскую мужскую гимназию, но в 1842 г., учась в 6 классе, Сидоров покинул ее из-за неимоверно грубого обращения учителей с учащимися. Сидоров вместо учебы поступил на работу в контору деда – старшего биржевого маклера при Архангельском порте, а затем перешел на службу к своему дяде, занимавшемуся торговлей с зарубежными странами. Вся атмосфера Архангельска, связанная с судами и заморской торговлей, все более занимала молодого архангелогородца. Он вспоминал позже: «Я не моряк, но полюбил море еще в 1841 г. В лето того года я отправился из Архангельска в Соловецкий монастырь на судне. Буря унесла нас к берегам Новой Земли. И мы вместо суток плавали около месяца. На судне познакомился я с матросом, который своими рассказами о пребывании его на Новой Земле, под командою штурманского офицера С. А. Моисеева, о двух зимовках там, в 1837 и 1838 гг., до того очаровал меня, что я с того времени полюбил море и хотел сделаться полезным в открытии пути морем в Сибирь и обратно».

Заинтересовали Сидорова и рассказы соловецких монахов, в среде которых сохранились предания о плавании поморов по южной части Карского моря более чем за 300 лет до этого. Сидоров решил довести свои соображения об организации торговых плаваний в устье Енисея до крупного купца коммерции, советника *В. А. Попова*, который имел в Архангельске свои верфи и суда и был хорошо известен своей коммерческой деятельностью в Европе.

В. А. Попов посоветовал ему отправиться на Енисей и заняться исследованием естественных богатств, которые из Сибири можно будет поставлять морем через устье Енисея, а уже затем изучить возможность плавания из Енисея в Европу и обратно.



Предприниматель и полярный исследователь М. К. Сидоров

Сидоров уехал в Красноярск, где поступил домашним учителем к золотопромышленнику *Б. Н. Латкину*. Вскоре дельный и грамотный молодой человек стал вести переписку золотопромышленника. А после женитьбы на дочери Латкина Ольге Васильевне он сам занялся золотопромышленным делом. В короткое время Сидоров открыл 200 золотых приисков, которые передавал или разрабатывал сам в содружестве с другими золотопромышленниками.

К началу 50-х гг. XIX в. М. К. Сидоров стал миллионером и развернул широкую деятельность по исследованию Сибири и Русского Севера, развитию там промышленности и торговли, ознакомлению России и Европы с богатствами этого края, по открытию морского пути через Карское море в устья Оби и Енисея, развитию мореходства на Мурманском берегу, по Ледовитому океану и рекам, в него впадающим, потратив на эти цели с 1852 по 1882 г. 1,7 млн р.

Гибель исследовательской шхуны «Ермак» в Карском море

По инициативе и при материальной поддержке М. К. Сидорова свои исследовательские плавания в Карском море совершил лейтенант *Павел Павлович Крузенштерн* – внук руководителя первого кругосветного плавания российских судов, адмирала *Ивана Федоровича Крузенштерна*. Сидоров также обещал предоставить безвозмездно 5000 пудов графита для отправки на шхуне «Ермак», если он прибудет по морю в устье Енисея летом 1862 г.

Отец П.П.Крузенштерна, капитан-лейтенант *Павел Иванович Крузенштерн* (впоследствии вице-адмирал), в 1849 г. на собственной шхуне «Ермак» водоизмещением 150 т, построенной в *Сороках* (на *Онежской* губе), направился в Карское море. Выйдя из Сорок слишком поздно (30 августа), он дошел только до устья Мезени. В следующем году он прошел немного дальше – до устья реки *Инди́ги*, расположенного на северо-востоке *Чёйской* губы.

В 1860 г. «Ермак» под командой П. П. Крузенштерна (он еще юношей участвовал в двух предыдущих плаваниях «Ермака») сумел пройти Карские Ворота и вышел в Карское море, но вскоре возвратился из-за недостаточного снабжения.



Полярный исследователь лейтенант П. П. Крузенштерн

В 1862 г. П. П. Крузенштерн вышел из устья Печоры на двух судах – шхуне «Ермак» и небольшой яхте «Эмбрио». В конце августа оба судна у восточного входа в Югорский Шар были окружены льдами. Яхта все же смогла выбраться по небольшим разводьям из ледового плена и 25 сентября возвратилась в устье Печоры. «Ермак», затертый льдами, стал дрейфовать на восток.

7 сентября моряки «Ермака» увидели берега Ямала. Начались сильнейшие сжатия льдов и можно было ожидать худшего – гибели шхуны. Моряки вынесли продовольствие и походное снаряжение на лед. В корпусе из-за сжатий появилась течь, трюм залило водой. 19 сентября в точке с координатами 69°57 с. ш. и 66°02 в. д. моряки оставили шхуну и направились по льду к берегу.

Путь по торосистому осеннему льду оказался очень трудным. Пришлось оставить шлюпку, которую тащили моряки, а расположенные на ней припасы распределить для переноса на себе. Один из моряков, переносивший запас водки, напился и, мертвецки пьяный, свалился на лед. Решено было оставить его на льду, а «для скорейшего протрезвления» раздеть до рубахи. К удивлению всех, на следующий день моряк догнал товарищей и проследовал со всеми дальше.

Через 8 суток после начала пешего перехода моряки добрались до побережья Ямала, где встретили местных ненцев. Далее на оленях моряки благополучно добрались до *Обдóрска* (теперь *Салехáрд*).

Эти неудачные плавания послужили основанием для заявления фактического руководителя Русского географического общества, адмирала *Федора Петровича Литке* о том, что «морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных».

Продолжение борьбы М. К. Сидорова за проведение полярных исследований

Но даже такое авторитетное мнение, как мнение Ф. П. Литке, не повлияло на деятельность М. К. Сидорова, убежденного в обратном. Он продолжал настаивать на проведении исследований в районах Русского Севера. Еще в 1859 г. он подал енисейскому губернатору записку о возможности мореплавания от Мурманского побережья в Сибирь, но на его доводы чиновники не прореагировали.

Тогда Сидоров представил в Русское географическое общество, расположенное в *Петербурге*, записку, в которой сообщил о намерении отправить за свой счет судно в устье Енисея и просил выдать для команды этого судна инструкцию по проведению научных наблюдений. Вместе с тем он попросил Географическое общество принять от него довольно значительную по тем временам сумму денег – 2000 фунтов стерлингов – для того, чтобы наградить ею первое судно, которое войдет с моря в устье Оби или

Енисей. Географическое общество согласилось с отрицательным мнением на сей счет вице-председателя адмирала Ф. П. Литке и денег не приняло, ссылаясь на то, что «у нас, русских, еще нет такого моряка, который решился бы плыть морем в устье Енисея».

М. К. Сидоров предложил эти деньги для той же цели Вольно-экономическому обществу, но и там его предложение не прошло, хотя многие члены общества поддерживали его. Только после этого Сидоров отправился в *Англию*, где обратился за помощью к председателю Лондонского географического общества сэру *Родерику Мурчисону*. При его содействии в течение месяца была организована кампания, которая в 1863 г. должна была отправить за графитом к устью Енисея торговое судно.

Кампания послала для исследования фарватера и бара в устье Енисея англичанина *Банистера*, который 5 января 1863 г. прибыл в *Красноярск*. Но чинимые российскими чиновниками препятствия и грубое обращение енисейского губернатора вынудили его отправиться обратно.

В 1867 г. М. К. Сидоров представил наследнику престола – цесаревичу *Александру Александровичу* – записку «О средствах вырвать Север России из его бедственного положения», в которой предлагал план конкретных действий для реализации указанного в заголовке. Воспитатель цесаревича, генерал-адъютант *Н. В. Зиновьев* ответил Сидорову по поводу данной записки: «Так как на Севере постоянные льды и хлебопашество невозможно, и никакие другие промыслы немыслимы, то, по моему мнению и моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопчете наоборот и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на Севере быть не может. Такие идеи могут проводить только помешанные». Естественно, что и этой записке Сидорова не было дано никакого хода, несмотря на то, что на этот раз она была одобрена собранием Вольно-экономического общества и признана наконец «заслуживающею полного внимания и одобрения».

Характерна реакция Министерства государственных имуществ на призывы М. К. Сидорова организовать использование богатейших биологических ресурсов морей Севера: «Люди, не имеющие естественно-исторических сведений и не сильные в зоологии, как Сидоров, в состоянии возобновлять предложение завести лов у берегов Лапландии (так в те времена называли Кольский полуостров. – *Прим. авт.*). Что касается поездки за морским звероловством как на Новую Землю и Шпицберген, то поездки эти были неправильным промыслом, были своего рода азартною игрою, где ставкою была жизнь человека, что упадок новоземельских и шпицбергенских промыслов свидетельствует скорее о том, что миновали неестественные условия, которые некогда заставляли северян заниматься рискованным и малоприбыльным делом и лишали возможности употреблять свои труды более верным, более экономическим образом». Теперь-то мы знаем, что М. К. Сидоров оказался совершенно прав и Баренцево море стало впоследствии крупным рыболовным районом России. Знаем мы и то, как воспользовались норвежские промышленники пренебрежением российских чиновников к развитию звероловных промыслов в Поморье, успешно занимаясь этими промыслами в наших водах.

Крупное состояние М. К. Сидорова дало ему возможность широко обследовать район нижнего Енисея (от устья *Подкаменной Тунгуски* до Енисейского залива) и прилегающие земли с запада на восток от реки Таз до Анабары, где были обнаружены крупные запасы каменной соли, залежи каменного угля, графита, точильного камня, железные и медные руды, открыто золото, найдены великолепные леса, ценные дикорастущие растения, большое количество рыбы, птиц и зверей. Сидоров показал, что в южной части этого края можно выращивать хлеб и овощи. Он не раз отправлял на русские и международные выставки превосходно оформленные коллекции образцов богатств недр и всей природы Русского Севера: уголь с Печоры, нефть и горючий сланец с *Ухты*, графит с притока Енисея реки *Курёйки* (который обнаружил там сам М. К. Сидоров), жемчуг, серебро, золотые самородки.

Для доставки всех этих богатств коротким и дешевым морским путем в Россию и Европу М. К. Сидоров решил провести всесторонние исследования по определению доступности для плавания судов Обской и Тазовской губ. В 1862–1864 гг. он посылал описные партии под начальством вольных штурманов. Благодаря их работе ему удалось опровергнуть мнение, будто бы льды мешают круглый год, даже в августе и сентябре, плаванью судов по этим заливам. По описям, доставленным сотрудниками Сидорова, Гидрографический департамент даже внес исправления в некоторые карты Сибири.

М. К. Сидоров завел суда для плавания по Оби, Тазу, Турухану и Енисею и обратился за разрешением прорыть канал между Туруханом, впадающим в Енисей, и Тазом, впадающим в Тазовскую губу. Сидоров

предложил через 45 лет передать канал в собственность местных жителей. Сибирский генерал-губернатор Корсаков ответил: «Если бы канал был нужен, то он был бы построен и без Сидорова, а так как этот канал не нужен и проведение его на Севере решительно невозможно, то в просьбе Сидорову отказать».

Сидорову отказали в разрешении, несмотря на то что к этому времени он завел на Турухане пароход и успел доставить вверх по реке на 400 верст до реки *Блудная* несколько тысяч пудов графита, а с *Иртыша* через Обскую и Тазовскую губы и вверх по Тазу до часовни Святого Василия доставил хлеб и рабочих для сооружения канала.

Не находя со стороны властей поддержки проекта открытия морского пути в устья Оби и Енисея, М. К. Сидоров в 1868 г. отправился в Норвегию, где обсуждал вопросы о плавании в Карском море с норвежскими тюленебоями. Он встречался со шведским полярным исследователем, профессором *Нильсом Адольфом Эриком Норденшельдом*, которого сразу же заинтересовал своими проектами. Уже на следующий год Норденшельд сообщил Сидорову о своей готовности принять участие в рекогносцировочной экспедиции в устье Енисея. Сидоров немедленно сообщил Русскому географическому обществу об этом и заодно запросил «не признает ли оно полезным воспользоваться предложением и услугами профессора Норденшельда и отдельно или совокупно с Швецией и Норвегией отправить экспедицию с учеными с обеих сторон». Но и на этот раз предложение Сидорова не было принято.

М. К. Сидоров решил самостоятельно обследовать морской путь на Енисей. В мае 1869 г. он купил в *Кронштадте* пароход «Георгий», нанял команду и обеспечил ее годовым содержанием. 25 июня Сидоров отправил телеграмму городскому голове Енисейска *Баландину*: «Я еду завтра морем Енисейск на пароходе, имеющем осадку 7 футов (2,1 м. – *Прим. авт.*). Прошу вас послать Енисейский залив лоцмана, который бы с 1 августа ждал пароход до 20-го и мог перевести его в Енисейск и приготовить дров у Толстого Носа для плавания Енисеем вперед и обратно. Лоцман должен ждать против Крестового Острова или ниже Гольчихи и Зимовья Зырянского и поставить маяк с флагом там, где будет ждать».

3 июля М. К. Сидоров на «Георгии» вышел из Петербурга и уже 27 июля прибыл к устью Печоры. Там, у островов *Гуляевские Кошки*, обрамляющих Печорскую губу с севера, сел на мель зафрахтованный им английский пароход «Софольк» с 1000 т угля для «Георгия». При посадке на мель на английском пароходе были поломаны винты. Спасательные работы продолжались до 10 сентября. В довершение всего оказалось, что «Софольк» доставил уголь весьма низкого качества.

Тем не менее 11 сентября М.К.Сидоров направился в Карское море. Вследствие густых туманов, а также по настоянию членов команды, явно не готовой к плаванию в таких сложных полярных условиях, Сидоров вынужден был возвратиться на зимовку в Печору.

Именно тогда, в 60-е гг. XIX в., М. К. Сидоров составил завещание, в котором основную часть миллионного наследства он предполагал обратить «на пользу человеческую – для поощрения русских изобретений, особенно – по мореплаванию», для организации морских училищ на севере России, в том числе и для подготовки «мореходов и ремесленников между самоедами, юраками, долганами, якутами, лопарями... на образование из них докторов».

После отказа Русского географического общества объявить о назначенной Сидоровым премии в 2000 фунтов стерлингов для первого судна, достигшего с моря устья Оби или Енисея, соответствующее объявление было сделано в заграничных журналах. На это объявление отозвался английский капитан *Джозеф Виггинс*. 17 августа 1874 г пароход «Диана» – первое паровое судно, плававшее в Карском море, – под его командой достиг северного входа в Обскую губу.

До конца XIX в. Д. Виггинс 11 раз приводил торговые пароходы в устья Оби и Енисея, но совсем не просто было ему преодолевать человеческую косность. По словам М. К. Сидорова, «и из наших соотечественников немногие сочувствовали Виггинсу, да и в Англии было немного таких лиц, которые находили возможным мореплавание в Сибирь».

В 1876 г. на средства, предоставленные главным образом известным предпринимателем, золотопромышленником и общественным деятелем Сибири *Александром Михайловичем Сибиряковым*, была организована экспедиция А. Э. Норденшельда на зафрахтованном, довольно большом транспортном пароходе «Ymer» (400 т) для плавания в устье Енисея. Плавание в Карском море прошло успешно. В северной части Енисейского залива был обнаружен большой остров, названный Норденшельдом в честь Сибирякова. Это название закрепилось на географических картах, хотя до плавания Норденшельда этот

остров был уже известен сибирским мореходам под названием остров *Кузькина*.

Кузька (фамилия его неизвестна) был участником плавания *Рахманина* в 1780 г. по Енисею до его устья. Именно тогда он и посетил остров, названный его именем. Кузька провел несколько лет на Енисейском заливе. По словам М. К. Сидорова, «Кузька был до того уважаем на берегах Енисейского залива мореходами, что товарищи его называли именем его реку и становье».

Экспедиция А. Э. Норденшельда провела ценные научные наблюдения. Например, в противоположность господствовавшему тогда мнению оказалось, что Карское море характеризуется наличием богатой фауны. «Утег» доставил в устье Енисея товары – первые, прошедшие западным участком Северного морского пути в устье Енисея в XIX в. В том же году грузы на Енисей (в Курейку) были доставлены и Д. Виггинсом на пароходе «Темза», но местные власти, ссылаясь на отсутствие на Нижнем Енисее таможни, их конфисковали и освободили только после продолжительных хлопот в Петербурге. Так что 1876 год явился годом начала реализации планов М. К. Сидорова и А.М.Сибирякова по доставке товаров пароходами через Карское море в устье Енисея и вывозу оттуда богатств Сибири.

Необычайное плавание шхуны «Утренняя заря»

В 1876 г. в *Енисейске* на средства М. К. Сидорова была построена шхуна «Северное сияние». 13 июля шхуна под командой «вольного шкипера» *Давыда Ивановича Шваненберга* отправилась из Енисейска вниз по реке с целью выйти в Карское море и плыть на запад, а затем вокруг Скандинавии в Петербург. Экипаж шхуны состоял из штурмана *Густава Нумелина*, фельдшера и по совместительству повара *Чеснокова*, матросов *Табурина* и *Короткова*. На шхуну погрузили образцы древесины енисейских лесов, коллекции для Петербургского и Московского университетов, зверей и птиц для Петербургского зоологического сада.

16 сентября шхуна вышла в Енисейский залив, где ее встретили сильные ветры, штормы, которыми разорвало главные паруса, и морозы. Д. И. Шваненберг возвратился в устье Енисея и стал на зимовку у *Мало-Бреховских* островов.

Оттуда Шваненберг на собачьих упряжках отправился вверх по реке с надеждой приобрести где-нибудь парусину для пошива парусов. Капитан зимовавшего в устье Курейки английского парохода «Темза» Д. Виггинс согласился продать ему парусину, но прибывший местный пристав запретил продажу иностранной парусины, ссылаясь на отсутствие на Нижнем Енисее таможни. По этому поводу Шваненберг и пристав поссорились. В отместку пристав запретил старшине ближайшего к месту зимовки шхуны селения *Толстый Нос* снабжать моряков свежим мясом.

Моряки шхуны зимовали в построенной из плавника хижине. Вскоре звери и птицы, бывшие на шхуне, погибли от холода и голода. Заболели цингой Табурины и Коротков. Старшина селения не продал прибывшему туда на собачьей упряжке Нумелину свежего мяса. Пропал без вести Чесноков, поехавший в то же селение за мясом. Нумелин отправился в *Гольчиху* и там сумел получить у местных жителей тушу оленя. Когда он прибыл на место зимовки, оба матроса уже были мертвыми. Оставшись один, Нумелин сумел выжить и даже не прекращал проведение метеорологических наблюдений.

29 апреля 1877 г. к месту зимовки прибыли на собачьих упряжках посланные Д. И. Шваненбергом на помощь штурман *Мейвальд*, ссыльный солдат *Андрей Цибуленко* (ранее он был военным писарем и попал в Сибирь за «неповиновение фельдфебелю») и два рабочих-ненца. Нумелин к тому времени заболел и был в бреду. Хорошая пища и уход скоро поставили его на ноги.

Во время весеннего паводка и ледохода шхуна была залита водой, повреждена и выброшена на берег в версте от места зимовки. 6 июня из *Дудинки* на речном пароходе возвратился к шхуне Д. И. Шваненберг с новым матросом *Кузиком*. Зимой, после неудачных попыток приобрести парусину в Сибири, он добрался до Петербурга, где М. К. Сидоров дал ему 25 000 р. и разрешил в случае невозможности отремонтировать «Северное сияние» приобрести новое судно.

Выяснив, что «Северное сияние» для дальнейшего плавания не пригодно, Д. И. Шваненберг с командой поплыли на шлюпке вверх по Енисею, рассчитывая приобрести или заказать новое судно. Вскоре они встретили парусную шхуну «Ибис», на которой находились английский коммерсант *Сибом* и капитан Д. Виггинс с командой «Темзы». После завершения зимовки Виггинс повел «Темзу» с грузом графита в

Енисейский залив для дальнейшего плавания к берегам Англии, но у *Игарки* пароход сел на мель и был оставлен командой. Шваненберг сумел приобрести у англичан шхуну со всем снаряжением.

1 августа Д. И. Шваненберг поднял на «Ибисе» русский флаг и назвал судно «Утренняя заря». Длина шхуны была 56 футов, ширина – 14 футов, высота борта – 6 футов, осадка – менее 3,3 футов (соответственно 17,08; 4,27; 1,8 и менее 1 м. – *Прим. авт.*), грузоподъемность – около 3000 пудов (48 т). Команду шхуны на историческом переходе устье Енисея – Петербург составили 5 человек: капитан Д. И. Шваненберг, штурманы Г. Нумелин и Мейвальд, матросы Кузик и А. Цибуленко. Научные коллекции и образцы сибирских товаров с «Северного сияния» были перегружены на «Утреннюю зарю». Кроме того, во время захода в Гольчиху там были собраны для Академии наук коллекции предметов быта (одежда, орудия труда, вооружение, предметы религиозного культа) племен, населявших район Нижнего Енисея.

9 августа шхуна вышла из Гольчихи, прошла в Енисейский залив и 12 августа подошла к острову Белый. Там на берегу был поднят русский флаг, оставлена записка о посещении и собраны ботанические и геологические коллекции.

Далее капитан решил идти в Байдарацкую губу, чтобы высадить там ссыльного А. Цибуленко и взять взамен другого матроса. Но свежие ветры отнесли шхуну далеко на северо-запад, почти к проливу *Маточкин Шар*. Именно там судно встретило тяжелые льды. Д. И. Шваненберг вспоминал впоследствии: «И здесь-то во время тумана мы встретили льды до трех сажен высоты и потому надобно было идти обратно. Вообще много раз мы возвращались назад и ходили в разные стороны, отыскивая проходы между льдами, так что невозможно было заметить на карте всех извилин нашего пути. Он определялся положением льдов... По нашим наблюдениям, мы были у Маточкина Шара, у которого стоял сплошной лед, и, следовательно, надобно было отказаться от намерения пройти Маточкиным Шаром. Мы пошли к Карским Воротам возле сплошного льда, пробираясь во время тумана между льдами».



Шхуна «Утренняя заря»

17 августа при ударе о лед были повреждены форштень и руль. Шхуна стала на якорь и поломки быстро устранили. На подходе к Карским Воротам снова при ударе о лед был поврежден форштень, внутрь корпуса стала поступать вода, а помпа в этот момент вышла из строя. Тогда трое членов команды стали вычерпывать воду ведрами, а двое приступили к ремонту форштеня. К счастью, ветер утих и море было спокойно, так что и на этот раз удалось исправить повреждение.

18 августа шхуна прошла Карские Ворота, но и на этом участке пути случалось всякое: один раз чуть не наскочили на небольшой подводный камень, в другой раз чуть не сели на мель. Пройдя благополучно по Баренцеву морю, 29 августа шхуна стала на якорь у мыса *Цып-Наволок* (полуостров Рыбачий). Поморы устроили героическому экипажу шхуны теплый прием.

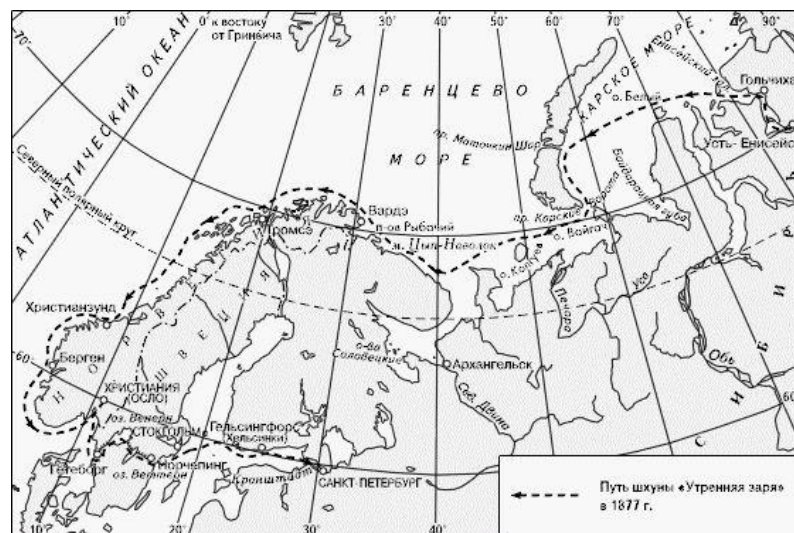
А далее были горячие встречи в норвежских и шведских портах, где моряки и общественность приветствовали героев «Утренней зари». Во время пребывания шхуны в *Стокгольме* капитан Д. И. Шваненберг сделал сообщение о плавании «Утренней зари» в Шведской академии наук. «Уважение к нашим морякам до того было велико в Норвегии, Швеции и Финляндии, – писал М. К. Сидоров, – что даже дамы, являвшиеся для осмотра шхуны, награждали капитана своими фотографическими карточками и букетами и писали ему стихи о победе, совершенной над грозной стихией».

На кронштадтском рейде к шхуне сразу же подошел полицейский катер. Полиция, получившая от русских консулов сведения, что на шхуне находится ссыльный солдат А. Цибуленко, произвела тщательный обыск, арестовала Цибуленко и в кандалах увезла его в каземат.

Наконец Обществу содействия русскому торговому мореходству удалось выхлопотать «Утренней заре» разрешение пройти в Петербург. 19 ноября 1877 г. шхуна стала на якорь у таможни на Васильевском острове против Мраморного дворца. Несмотря на поздний час команде была устроена торжественная

встреча. На шхуне побывали многие моряки, представители общественных организаций и научных обществ.

22 ноября балтийские моряки в зале Морского музея устроили в честь М.К.Сидорова и моряков шхуны обед, на котором так и не было А. Цибуленко. Правда, вскоре он был освобожден и даже награжден серебряной медалью. Особенно тепло приветствовали М. К. Сидорова и Д. И. Шваненберга члены обществ содействия русской промышленности и торговому мореходству. М. К. Сидоров был избран почетным членом Общества содействия русской промышленности. В числе многих приветствий Сидоров получил телеграмму от А. Э. Норденшельда, готовившегося в это время к первому в истории сквозному плаванию по Северному морскому пути на пароходе «Вега», успешно выполненному им в 1878–1879 гг.: «Сердечное поздравление смелому подвигу, который всегда будет вспоминаться с гордостью в летописях русского мореходства. Пусть «Утренняя заря» развеет мрак, который препятствовал верному суждению о состоянии судоходства в Сибири».



Маршрут плавания шхуны «Утренняя заря» из Енисея в Петербург в 1877 г.

На поздравления М. К. Сидоров отвечал достойно, высказывая твердую уверенность в том, что будущее русской торговли накрепко связано с Северным морским путем: «Я счастлив, что мог оказать посильную услугу моему отечеству... Недалеко то время, когда морской пароход будет отправляться по Северному океану к устью Лены и далее в Японию и Китай».

В 1882 г, за 5 лет до своей кончины, М. К. Сидоров, как бы подводя итог жизни, писал: «Считая открытие прохода морем из устьев Оби и Енисея жизненным вопросом для Сибири и имеющим важное государственное значение для всего нашего отечества, я обратил на него все свое внимание.

С 1841 года он сделался для меня задачей всей моей жизни, и для решения его я пожертвовал всем своим состоянием, нажитым от золотопромышленности, в 1 млн 700 тыс. р., и даже впал в долги. К сожалению, я не встречал ни в ком сочувствия к своей мысли: на меня смотрели, как на фантазера, который жертвует всем своей несбыточной мечте. Трудна была борьба с общим мнением, но в этой борьбе меня воодушевляла мысль, что если я достигну цели, то мои труды и жертвования оценит потомство».

В. А. Русанов исследует Карское море

Подробное гидрографическое и океанологическое исследование Карского моря было осуществлено в XX в. в результате проведения целого ряда экспедиций, в первую очередь отечественных гидрографов и ученых. Одними из первых были экспедиции под руководством полярного геолога *Владимира Александровича Русанова*.

В августе 1910 г. небольшое парусно-моторное судно «Дмитрий Солунский» водоизмещением 180 т, пройдя вдоль западного берега северного острова Новой Земли, стало на якорь с восточной стороны мыса Желания – самого северного мыса Новой Земли. Это было первое русское судно (после ладьи легендарного промышленника *Саввы Лошкина*, обошедшего с двумя зимовками Новую Землю в 1740–1742 гг.), обогнувшее мыс Желания. Начальник экспедиции В. А. Русанов настоял на том, чтобы судно вышло в Карское море и направилось на юг вдоль побережья Новой Земли, а не повернуло назад. Впоследствии он

написал о драматических событиях тех дней в обзоре деятельности экспедиции (говоря о себе в третьем лице): «31 августа. Утром. из-за мыса Желания от северо-запада плыл лед – белые ледяные поля попеременно с кое-где рассеянными между ними синими ледяными горами. Этот лед сплошным полукругом покрывал весь горизонт и постепенно надвигался на судно, не оставляя ему, по-видимому, никакого выхода... Не теряя ни минуты времени, надо было попытаться выбраться из этой ледяной мышеловки. Иначе судну, прижатому льдом к берегу, грозила неминуемая гибель, а экспедиции и команде – зимовка с голодом ввиду недостатка съестных припасов и с неизбежно при таких условиях страшною цингой. Между берегом и льдом еще оставалось узкое водное пространство к западу и к юго-востоку. Куда идти? Русанов с Вылкою (ненцем *Ильей Вылкой*, проводником и другом В. А. Русанова. – *Прим. авт.*) думали, что надо идти в Карское море, так как нанесенный западным ветром лед, несомненно, был вплотную пригнан к западным берегам Новой Земли... Судно вошло в Карское море по узкому, еще не закрытому льдом каналу».



Полярный исследователь В. А. Русанов

Лавируя между льдинами, останавливаясь перед ледовыми перемычками и ожидая, когда западные ветры отождут льды от берега, судно настойчиво пробивалось на юг. Впоследствии В. А. Русанов вспоминал: «Когда «Дмитрий Солунский» ударялся своим острым, обитым железом килем о небольшие льдины, то он раскалывал или подминал их под себя, но когда судно ударялось с размаху о толстый лед, то оно все вздрагивало, словно готовое развалиться, а иногда останавливалось и давало задний ход для того, чтобы выискать лучший путь. Казалось еще один такой удар, и судно не выдержит, но, к счастью, благодаря крепкому корпусу и двойной дубовой обшивке оно оказалось достаточно прочно».

За четверо суток упорной борьбы со льдами судно прошло вдоль восточного берега северного острова Новой Земли и достигло пролива Маточкин Шар. С трудом пройдя по забитому льдами проливу на запад, экспедиция завершила обход острова. Воля и настойчивость начальника экспедиции, опыт и выдержка капитана – помора *Г. И. Поспелова* – победили: впервые судно обошло северный остров за одну навигацию.

Эту экспедицию В. А. Русанов возглавил по приглашению архангельского губернатора *Сосновского*, который предлагал досконально обследовать западное побережье северного острова архипелага. Но Русанов решил по возможности расширить район обследования до мыса Желания и далее на восток от него. Он хотел выяснить характер и направления течений у северной части Новой Земли для обеспечения плавания судов в Карском море, обогнув архипелаг с севера от мыса Желания.

Неутомимый исследователь не удовлетворился достигнутым результатом. «Я хотел, – отмечал В. А. Русанов в дневнике, – продолжать обход вокруг Новой Земли и выйти Карскими Воротами, но это оказалось невозможным, так как керосин (топливо для главного двигателя судна. – *Прим. авт.*) у нас был совсем на исходе, а машинного масла уже давно не было, и мы его заменили растопленным звериным салом, от которого машина быстро нагревалась и останавливалась».

Во время этой экспедиции по всему маршруту плавания судна были проведены исключительно ценные наблюдения по распределению льдов и морских течений. А пешие экскурсии в глубь острова позволили собрать богатые коллекции по геологии, палеонтологии, ботанике, энтомологии, зоологии.

В 1911 г. В.А.Русанов вновь плывал на небольшой парусно-моторной лодке «Полярная» длиной 9,75 м вокруг южного острова Новой Земли. И вновь неутомимый исследователь сумел впервые описать многие губы, мысы и прибрежные острова Карского побережья Новой Земли.

Рассказывая об исследованиях В. А. Русанова на Новой Земле, следует сказать несколько слов о такой полярной особенности, как Новоземельская бора. Этот местный, очень сильный ветер, подобно Новороссийской боре на Черном море, образуется, когда массы холодного воздуха как бы обрушиваются с гор к морю и вызывают холодный порывистый ветер, достигающий силы урагана. Обычно бора

продолжается несколько часов, но зимой может длиться 2–3 суток. Вторжение теплых ветров и Новоземельская бора делают неустойчивой зимнюю погоду в западной части моря, в то время как на севере и на востоке моря стоит устойчивая холодная и ясная погода.

Тайна исчезновения бота «Геркулес»

В 1912 г. экспедиция во главе с В. А. Русановым на небольшом парусно-моторном судне «Геркулес» вместимостью 63,5 регистровых тонн и длиной 22,5 м обследовала геологическое строение около 1000 км побережья Шпицбергена. В результате была составлена карта каменноугольных месторождений, на которой обозначены места остолбленных экспедицией участков для дальнейшего использования Россией. В. А. Русанов и Р.Л.Самойлович (впоследствии первый директор Арктического института) собрали богатую коллекцию горных пород и палеонтологических образцов. Значительны были зоологические сборы, и в первую очередь гидробиологические. На протяжении всего плавания в водах Шпицбергена экспедиция проводила океанологические исследования: брали пробы морской воды, измеряли ее температуру на различных глубинах, вели наблюдения за течениями, добывали пробы донного грунта. Помимо попутных наблюдений был выполнен целый гидрологический разрез длиной 140 км для выявления влияния ответвлений Гольфстрима в этом районе. Регулярно проводились метеорологические наблюдения.

Отослав с попутным норвежским судном Р. Л. Самойловича и зоолога *Зенона Францевича Сватоша* с образцами и результатами проведенных исследований, В. А. Русанов отправился на «Геркулесе» на восток с намерением пройти Северным морским путем.

Последний раз «Геркулес» видели в бухте *Поморская* у входа в пролив Маточкин Шар, куда судно было отброшено штормом в Баренцевом море. Покидая 18 августа 1912 г. бухту Поморская, В. А. Русанов оставил для организаторов экспедиции телеграмму, которую спустя 35 дней пароход «Ольга» доставил в Архангельск: «Юг Шпицбергена, остров Надежды. Окружены льдами, занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток.



Памятник В. А. Русанову

Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим на пути островам: Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов».

Поиски в 1914–1915 гг. пропавшей экспедиции окончились безрезультатно. Вероятнее всего, тайна последних дней В. А. Русанова и его спутников скрыта в глубинах Карского моря. Через 22 года после исчезновения «Геркулеса» были сделаны находки, несколько прояснившие судьбу экспедиции Русанова. Летом 1934 г. к острову *Вейзель* (острова *Мона* у западного побережья Таймыра) подошла шхуна «Сталинец». С нее на остров высадился топограф *А. П. Гусев*. В центральной возвышенной части острова он увидел столб с надписью «Геркулес – 1913 г.». Подле него лежали остатки сломанных нарт и крышка от патронного ящика. Основание столба было обложено камнями.

А через несколько недель на небольшом безымянном островке в восточной части шхер *Минина*, расположенных также у западного побережья Таймыра, топографическая партия, возглавляемая *М. И. Цыганюком*, нашла вещи, принадлежавшие участникам экспедиции Русанова: бумажные патроны, фотоаппарат, кружки, ложки, горную буссоль, компас, а также некоторые документы: мореходную книжку матроса «Геркулеса» *Александра Спиридоновича Чукчина*, справку на имя матроса «Геркулеса» *Василия Григорьевича Попова*, а также часы с инициалами В. Г. Попова. В 1936 г. на этом острове экипаж гидрографического судна «Торос» обнаружил блокнот с несколькими сохранившимися листками и надписью «В. А. Русанов. К вопросу о Северном пути через Сибирское море».

В 1937 г. отечественный полярный географ и геолог *П. В. Виттенбург*, зимовавший на полярной станции на мысе *Стерлегова*, добрался по льду до острова Вейзеля (теперь остров *Геркулеса*), вынул

столб с надписью, сделанной русановцами, и доставил его в Музей Арктики и Антарктики в Ленинграде, а взамен поставил другой с подробной надписью. В этот же музей доставили и большинство из найденных вещей и документов. Впоследствии на островах шхер Минина были сделаны еще несколько подобных находок.

Анализ всех находок, а также ледовой обстановки в Карском море в 1912–1913 гг. позволил высказать некоторые предположения о судьбе экспедиции В. А. Русанова. Наиболее вероятно, что в 1912 г. «Геркулес» обогнул с севера Новую Землю и направился в восточную часть Карского моря к острову *Уединения*. Дорогу ему преградили льды, и в поисках прохода на восток судно пошло на юг. Скорее всего в 1912–1913 гг. судно зимовало, вмерзнув во льды, где-то в районе берега *Харитона Лантева*. Ведь столб на острове Геркулеса был изготовлен из плавника и надпись сделана тщательно, по линейке, без признаков спешки. Вероятно, он был поставлен как знак того, что судно зимовало где-то неподалеку.

В 1913 г. «Геркулес», видимо, направился на восток. Но ледовая обстановка в том году была исключительно тяжелой. Вероятнее всего, судно в ходе второй зимовки было зажато во льдах и погибло. Оставшиеся в живых путешественники направились к *Диксону*, как к ближайшему обитаемому месту в этом районе Арктики. По-видимому, на островке в шхерах Минина (теперь остров *Попова–Чукчина*) был лагерь участников экспедиции, которые до него прошли или проплыли на шлюпке не один десяток километров. Вероятнее всего, время пребывания людей, чьи вещи обнаружены были через 20 лет на острове Попова – Чукчина, – лето 1914 г. Вот и все, что можно пока сказать о судьбе участников экспедиции В. А. Русанова.

Еще в 1911 г. В. А. Русанов в своем обращении к российской общественности заявил: «Я считал бы цель достигнутой, если бы в моем призыве к завоеванию льдов послышалось нечто большее: «...призыв к могуществу, к величию и славе России». Достижению этой цели он отдал жизнь. Ясно одно: подвиг В. А. Русанова и его спутников, в том числе его молодой жены *Жульетты Жан-Сосин* – врача «Геркулеса», навсегда останется в памяти благодарных потомков.

Трагедия шхуны «Святая Анна»

Одни из первых сведений о северной части Карского моря были получены в результате изучения записей о дрейфе «Святой Анны» – судна экспедиции лейтенанта *Георгия Львовича Брусилова* в 1912–1914 гг.

Г. Л. Брусилов на частные средства организовал экспедицию для прохода Северным морским путем с запада на восток. Попутно участники похода намеревались заниматься зверобойным промыслом, чтобы окупить расходы на организацию экспедиции. Г. Л. Брусилов приобрел трехмачтовую паровую шхуну водоизмещением около 1000 т (вместимостью 230 регистровых тонн), построенную специально для плавания во льдах. Небольшая паровая машина мощностью 41 л.с. (30 кВт) обеспечивала шхуне скорость до 5 узлов. Примечательно, что судно еще в 1893 и 1897 гг. ходило в устье Енисея, первый раз – под проводкой капитана Д. Виггинса.



Полярный исследователь лейтенант Г. Л. Брусилов

В состав экспедиции кроме начальника входили штурман *Валерьян Иванович Альбанов*, исполнявшая должность врача медсестра *Ерминия Александровна Жданко* и 21 человек команды. Продовольствия было взято на 1,5 года.

10 августа 1912 г. «Святая Анна» вышла из Петербурга и, зайдя в *Александровск* (в Кольском заливе), 15 сентября подошла к Югорскому Шару. Там члены экипажа через почтово-телеграфную станцию отправили последние письма и телеграммы. У входа в пролив стояло несколько пароходов, которые в течение всего лета пытались попасть в Карское море, но этому мешали непроходимые льды.

Все же Г. Л. Брусилову удалось проникнуть во льды Карского моря. Как стало известно значительно позже, судно в начале октября оказалось зажатым во льдах у западного берега Ямала на параллели 71°45 с. ш. Команда даже несколько раз выходила на берег. Но 28 октября льды, в которых зажало шхуну, оторвало и понесло на север. Начался ледовый дрейф шхуны, вынесший ее в конце концов в полярный бассейн.

В начале января 1913 г. участников экспедиции сразила какая-то непонятная болезнь. Заболели Г. Л. Брусилов, В. И. Альбанов и 7 человек команды. 4 января в судовом журнале записано: «Странная и непонятная болезнь, захватившая нас, сильно тревожит». Вероятнее всего, эта болезнь была вызвана потреблением медвежьего мяса, зараженного личинками трихинеллеза. Е. А. Жданко самоотверженно ухаживала за больными и постепенно все оправились от болезни.

Летом шхуна находилась уже севернее параллели 78° с. ш. Все попытки освободить судно, прорубив канал во льдах, оказались безрезультатными. Пришлось готовиться ко второй зимовке. 18 августа в судовом журнале записано: «Сегодня потеряли надежду на освобождение и начали готовиться ко второй зимовке. Вид и состояние окружающего льда убедили нас в этом. В целях экономии топлива приспособили нижнее кормовое помещение для жилья. Брусилов перебрался в хронометрическую каюту; собирали щепки и всякий горючий материал, валявшийся на льду вокруг судна, приспособили лампу «молния» для освещения медвежьим жиром». Из парусиновых обвесов сшили новые брюки, шкуры убитых тюленей пошли на выделку обуви. 30 октября закрыли световой люк и засыпали его сверху снегом; с этого времени помещения днем и ночью освещались опущенными в банки из-под консервов с тюленьим и медвежьим жиром фитилями.



Шхуна «Святая Анна»

С сентября 1913 г. жизнь на шхуне омрачилась крайним обострением отношений между Г. Л. Брусиловым и В. И. Альбановым. Все началось с мелких стычек и споров, а затем неприязнь возросла и усилилась. Позднее Альбанов записал в дневнике: «Сейчас, когда прошло уже много времени с тех пор, когда я спокойно могу оглянуться назад и беспристрастно анализировать наши отношения, мне представляется, что в то время мы оба были нервными людьми. Неудачи с самого начала экспедиции, повальные болезни зимы 1912–1913 гг., тяжелое настоящее положение и грозное неизвестное будущее с неизбежным голодом впереди – все это, конечно, создавало благоприятную почву для нервного заболевания. Из разных мелочей, неизбежных при долгом совместном жилье в тяжелых условиях, создалась мало-помалу уже крупная преграда между нами. Терпеливо разобрать эту преграду путем объяснений, выяснить и устранить недочеты нашей жизни у нас не хватало ни решимости, ни хладнокровия, и недовольство все накапливалось и накапливалось». Ясно было одно: в этой экспедиции «психологической совместности» капитана и его помощника не было и в помине.

К концу 1913 г. В. И. Альбанов и ряд участников экспедиции стали настаивать на том, чтобы покинуть судно и по дрейфующим льдам перейти на Землю Франца-Иосифа. 4 февраля 1914 г. в судовом журнале Г. Л. Брусилов записал: «Я пробовал их (желающих пешком по льду достичь Земли Франца-Иосифа. – *Прим. авт.*) разубедить, говоря, что летом, если не будет надежды освободиться из льдов, мы можем покинуть судно на ботах, указывая на пример «Жаннетты» (судна американской экспедиции лейтенанта Де Лонга, раздавленного льдами в Восточно-Сибирском море в 1881 г. – *Прим. авт.*), где им пришлось пройти гораздо большее расстояние на вельботах, чем это придется нам».

23 апреля 1914 г. «Святая Анна» находилась в точке с координатами 83°17 с. ш. и 78° в. д., приблизительно в 160 км к северу от Земли Франца-Иосифа. В этот день с разрешения капитана В. И. Альбанов и 13 моряков покинули судно, чтобы по дрейфующим льдам добраться до ближайшего острова Земли Франца-Иосифа.

Прощание прошло внешне вполне спокойно. Г. Л. Брусилов передал В. И. Альбанову жестяную банку с пакетом на имя начальника Главного гидрографического управления и личными письмами оставшихся на

судне моряков.

Из 14 моряков, покинувших шхуну, трое вскоре вернулись, убоявшись трудностей пути, 9 моряков погибли в дороге. 9 июля, через 77 суток после ухода со шхуны, к мысу Флора на острове *Нортбрук* Земли Франца-Иосифа добрались только Альбанов и матрос Конрад. 2 августа их сняло с мыса Флора подошедшее судно экспедиции Г. Я. Седова «Святой Фока» и доставило на Большую землю.

Поход В. И. Альбанова и его группы на юг к Земле Франца-Иосифа интересен для науки тем, что он прошел как раз через места, на которых по карте *Вайнпрехта* и *Пайера*, открывших в 1873 г. этот архипелаг, значились *Земля Петермана* и *Земля Короля Оскара*. Следовательно, Альбанов доказал, что эти земли не существуют.

По прибытии в Архангельск В. И. Альбанов отправил пакет, врученный ему Г. Л. Брусиловым, начальнику Главного гидрографического управления. В пакете был рапорт Брусилова, выписки из судового журнала и лист с астрономическими пунктами.

Эти выписки из судового журнала, содержащие результаты метеорологических наблюдений и данные о линии дрейфа судна, явились важнейшими документами, позволившими полностью восстановить обстоятельства движения шхуны вместе с дрейфующими льдами до 23 апреля 1914 г. В частности, в выписках из журнала были указаны результаты измерений неизвестных ранее глубин северной части Карского моря, выполненных командой «Святой Анны». Таким образом, шхуна на протяжении 1,5 лет, по сути, выполняла роль дрейфующей в Карском море и Северном Ледовитом океане полярной станции.

Правительство России поручило Главному гидрографическому управлению снарядить экспедиции для поиска пропавших путешественников на шхуне «Святая Анна», а также экспедиции В.А.Русанова на шхуне «Геркулес».

В 1914 г. на поиски этих экспедиций к Земле Франца-Иосифа отправился пароход «Герта», а в Карское море – барк «Эклипс». В помощь «Герте» были зафрахтованы пароходы «Андромеда» и «Печора». На «Печоре» к берегам Новой Земли были доставлены самолет и морской летчик *Ян Иосифович Нагурский*, который в августе 1914 г. впервые в истории совершил 5 разведывательных полетов над арктическими льдами и морем. Спасательным судам предписывалось осмотреть берега арктических островов и заложить продовольственные склады в таких местах, где могут оказаться моряки с исчезнувших судов. «Эклипс» обследовал часть побережья Карского моря и зазимовал у мыса *Вильда* на западном побережье Таймыра.

В 1915 г. к Земле Франца-Иосифа был направлен пароход «Андромеда», а к Шпицбергену – «Герта». «Андромеда» не смогла пробиться сквозь льды к полярному архипелагу, а «Герта», обойдя западные берега Шпицбергена, пыталась пройти к берегам Гренландии и возвратилась обратно.

Какова же дальнейшая судьба «Святой Анны» и находившихся на ней моряков? Это до сих пор неизвестно. Продовольствия на судне должно было хватить, по оценке В. И. Альбанова, до конца 1915 г. Шхуну могло вынести в *Гренландское* море, а затем проташить на юг. Но никаких следов «Святой Анны» до сих пор не найдено. Вероятнее всего, ее раздавило во льдах и она затонула. Может быть, это случилось севернее Земли Франца-Иосифа или севернее Шпицбергена.

Как ученый В. Ю. Визе открыл полярный остров «на кончике пера»

В 1924 г. известный полярник и океанолог *Владимир Юльевич Визе* (впоследствии член-корреспондент АН СССР) тщательно проанализировал все наблюдения Г. Л. Брусилова и натолкнулся на такую особенность дрейфа «Святой Анны» в Карском море между параллелями 78° и 80° с. ш. и между меридианами 72° и 78° в. д.: здесь судно, дрейфовавшее на север, отклонялось от направления ветра не вправо, как предполагали ученые, по законам дрейфа льдов в Северном полушарии, а влево. Отсюда В. Ю. Визе пришел к заключению, что такая особенность может быть объяснена лишь тем, что между параллелями 78° и 80° с. ш. к востоку и недалеко от линии дрейфа шхуны находится суша. Визе нанес ее положение на карту, опубликованную в том же году в «Известиях Центрального гидрометеорологического бюро».

«Предположение о существовании земли между 78 и 80 градусом N (с. ш. – *Прим. авт.*), – писал В. Ю. Визе, – к востоку и недалеко от линии дрейфа «Святой Анны», в полной мере подтверждается наблюдениями над сжатием льдов и появлением полыней, о каковых явлениях мы находим записи в

вахтенном журнале «Святой Анны». Из этих записей следует, что во время дрейфа «Святой Анны» между 78 и 80 градусами N (апрель–сентябрь) сжатия наблюдались исключительно при W-ых (западных. – *Прим. авт.*) ветрах, тогда как образование большого числа полыней обычно наблюдалось при ветрах из E-ой (восточной. – *Прим. авт.*) половины горизонта».



Полярный исследователь член-корреспондент АН СССР В. Ю. Визе

Так профессор В. Ю. Визе открыл неизвестный остров, как говорят, «на кончике пера», путем теоретических выкладок. В 1930 г. в полярные моря вышла экспедиция на ледокольном пароходе «Седов», которым командовал прославленный арктический капитан из потомственных поморов *Владимир Иванович Воронин*. Начальником экспедиции был профессор *Отто Юльевич Шмидт*, а его заместителем – В. Ю. Визе. Научная группа должна была выполнить большую программу по географическому и гидрометеорологическому изучению северной части Карского моря. Кроме того, Визе надеялся проверить свою гипотезу и выяснить, действительно ли существует гипотетический остров, о котором он написал за 6 лет до этого.

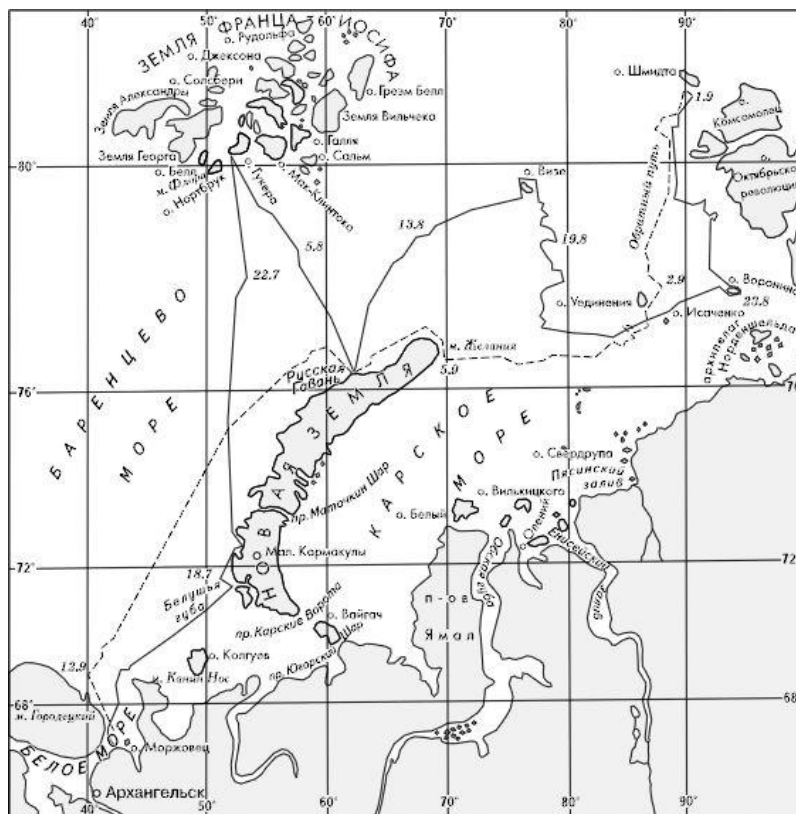
«Седов» пробился через 90-мильный ледовый пояс и побывал, как и в предшествующем году, в бухте Тихой Земли Франца-Иосифа. Пополнившись углем, заблаговременно доставленным для него в *Русскую Гавань* на северо-западном побережье северного острова Новой Земли ледокольным пароходом «Сибиряков», «Седов» направился на северо-восток.

И вот «Седов» подошел к району, где должен был располагаться предсказанный Визе остров. В. Ю. Визе волновался: ведь дело шло не только о подтверждении его прогноза, а вообще о вере или безверии в возможность полярной науки.

Как всегда в минуту душевного смятения, В. Ю. Визе ушел с верхней палубы в кают-компанию и стал играть на фортепиано своего любимого Шопена. Рядом с ним сел О. Ю. Шмидт, который просил играть еще и еще. «Визе не переставая играл и играл, – вспоминал секретарь Шмидта *Леонид Муханов*, плававший с ним на «Седове», – но вот широко распахнулась дверь. Порог перешагнул капитан. Шмидт торопливо направился ему навстречу. На какую-то долю секунды встретились их глаза, и вот уже привычным движением тыльной стороны ладони Шмидт поднес конец бороды к губам. Открытая, светлая улыбка заиграла на его лице, радостно засветились глаза. Теперь уж двое – начальник экспедиции и капитан – подошли сзади к профессору. Знал ли тот, что происходит за его спиной, неизвестно. Капитан и Шмидт одновременно обняли его и подняли с кресла. «Земля!» – радостно сказал капитан.

– Прошу, Владимир Юльевич, взглянуть на свои владения. Ваше предвидение просто гениально. Разрешите. – И Шмидт по русскому обычаю троекратно расцеловался с ним.

Все вышли наверх. По курсу корабля, возвышаясь над ледяным полем, лежала черная полоса. Это был остров Визе». Так единогласно решили все назвать вновь открытый остров.



Маршрут плавания парохода «Седов» в 1930 г.

Гидрохимик А. Ф. Лактионов, плававший на «Седове» в этом рейсе, вспоминал позже: «Владимир Юльевич не скрывал своей радости; все находившиеся на борту судна искренне радовались за него. Однако спустя несколько часов я был несколько огорчен, услышав от Владимира Юльевича, успевшего побывать на берегу, следующую фразу: «Ну и паршивая земелька!»

Конечно, эта фраза относилась не к природе острова, а к его размерам. Визе стало ясно, что этот небольшой остров является частью препятствия, повлиявшего на характер дрейфа «Святой Анны». И действительно, дальнейшие исследования в северной части Карского моря показали, что это препятствие тянется приблизительно по меридиану 80° в. д. и является обширным мелководьем, несущим на себе давно известный остров Уединения и вновь открытые острова Визе, Ушакова и мелководье «Садко».

Так что анализ дрейфа «Святой Анны» и сделанные впоследствии открытия еще раз подтвердили суровые слова выдающегося моряка, вице-адмирала Степана Осиповича Макарова о том, что «все полярные экспедиции... в смысле достижения цели были неудачны, но если мы что-нибудь знаем о Ледовитом океане, то благодаря этим неудачным экспедициям».

От острова Визе «Седов» двинулся к побережью неизведанной в то время Северной Земли, пробиваясь сквозь тяжелые и многолетние льды. Пришлось повернуть на юг. Только на седьмые сутки, с трудом пробиваясь сквозь льды, ледокольный пароход вышел на чистую воду. 22 августа экспедиция открыла в северной части Карского моря еще два небольших острова – Исаченко и Воронина, названные в честь ученого экспедиции и капитана судна. Во время плавания экспедиция произвела многочисленные промеры глубины, уточнив рельеф дна в этой северной части моря, а также занималась изучением фауны моря и его гидрологического режима.

На побережье Северной Земли экспедиции предстояло построить полярную станцию – базу для зимовочной группы во главе с полярником Георгием Алексеевичем Ушаковым. Встреченные за островом Воронина тяжелые льды не позволили судну приблизиться к ее побережью, и пароход направился на север. В тот же день был открыт остров, названный позже Длинным. Милях в 20–30 к востоку от него виднелось побережье Северной Земли, но и тут подхода к берегу не было. Лед у побережья Северной Земли не был взломан. Пришлось продолжить плавание к северу. 24 августа «Седов» бросил якорь у группы небольших островов, расположенных приблизительно в 40 км от западного берега Северной Земли. На одном из этих островов, впоследствии названном Домашним, и была создана зимовочная база – научно-исследовательская станция.

Североземельская экспедиция включала четырех полярников: начальника экспедиции Г. А. Ушакова,

геолога *Николая Николаевича Урванцева* (который в экспедиции выполнял и обязанности геодезиста-астронома), промышленника *Сергея Прокофьевича Журавлева* и радиста *Василия Васильевича Ходова*. Эта небольшая группа полярников за 2 года проделала колоссальную работу и в ходе многочисленных поездок на собачьих упряжках сумела впервые описать все острова Северной Земли и составить первую карту этого далекого полярного архипелага.

После создания полярной станции на острове Домашний «Седов» сумел пройти вдоль побережья Северной Земли на север и 31 августа достиг параллели 80°58 с. ш., где путь судну преградили тяжелые полярные многолетние льды. В 2–3 милях к северу с судна увидели оледеневший остров, названный в честь начальника экспедиции островом *Шмидта*. Только после этого «Седов» повернул обратно и возвратился в Архангельск.

Как раскрывали тайны северной части Карского моря

Ценный вклад в изучение северной части Карского моря внесла первая высокоширотная экспедиция Главного управления Северного морского пути на ледокольном пароходе «Садко» в 1935 г. Это был самый мощный и вместительный из существовавших тогда ледокольных пароходов. Его водоизмещение составляло 3350 т, а мощность паровой машины – 3500 л. с. (2580 кВт). Начальником экспедиции был Г. А. Ушаков, капитаном – опытный полярный судоводитель *Николай Михайлович Николаев*. Заместителем начальника экспедиции по научной части назначили видного полярного гидролога, одного из создателей учения о морских льдах, профессора Н. Н. Зубова. Это назначение было не случайным. В своих работах по методике разработки ледовых прогнозов Зубов указывал, что, наряду с необходимостью постоянного наблюдения за гидрологическими параметрами в Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях, необходимо изучить водо– и теплообмен между Центральным арктическим бассейном и арктическими окраинными морями, который проходил именно в высокоширотных районах, в зоне перехода от мелководья к большим глубинам Ледовитого океана.

В этом районе оставались неизвестными течения, ледовые условия, приливы, поведение льдов, их строение, не были изучены связи ледовых условий в этих районах с гидрометеорологическими условиями. Необходимо было также изучить влияние льдов на движение ледокольных судов, чтобы совершенствовать методы строительства новых ледоколов. Все эти сложные проблемы в экспедиции должна была изучать группа из 11 квалифицированных научных сотрудников, имевших большой опыт проведения исследований в Арктике.



Ледокольный пароход «Садко» в высоких широтах Карского моря

На борту «Садко» находились два небольших самолета, предназначенных для ледовой разведки. Руководителем летной группы был *Михаил Сергеевич Бабушкин* – знаменитый полярный пилот, опытейший специалист по полетам над льдами.

Экспедиция была прекрасно снабжена и располагала двухлетним запасом продовольствия, девятью разборными легкими домами для использования в случае зимовки, всевозможным снаряжением, необходимым для проведения работ в суровых условиях полярной зимы, тремя упряжками собак. Ученые экспедиции имели полный набор оборудования, необходимого для проведения гидрологических, гидрохимических, гидробиологических, геофизических, метеорологических наблюдений и сбора образцов донных осадков, морской фауны и флоры. Кроме того, на судне были установлены приборы, реагирующие на удар волны или льдины по борту и фиксирующие возникающие при этом напряжения в элементах корпуса.

5 июля 1935 г. «Садко» вышел из Архангельска в море. После захода в Мурманск для пополнения запасов экспедиция с 12 июля начала вести научные работы на разрезе от *Нордкапа* (северной оконечности Европы) – к *Сёркапу* (южной оконечности Шпицбергена). Наблюдения, проведенные на

океанологических станциях по маршруту движения судна, показали, что *Северо-Атлантическое* течение в том году доставило в Арктику более теплую воду, чем в предыдущем. Отсюда Н. Н. Зубов сделал вывод, что ледовая обстановка в Баренцевом и Карском морях будет благоприятствовать экспедиции. Поэтому руководство экспедиции спокойно отнеслось к утверждению норвежских моряков о невозможности для «Садко» достижения северной части Шпицбергена.

Подойдя к южной оконечности Шпицбергена, судно повернуло на запад и направилось к берегам Гренландии. На меридиане 8° з. д. дальнейший путь преградили льды. Ученые убедились, что льды отступили на запад от обычной своей границы в этом районе. Это еще раз подтвердило, что время для проведения экспедиции было выбрано удачно. Затем «Садко», пройдя более 100 миль вдоль кромки льда, повернул на восток к входу в *Айсфьорд* – обширный залив на побережье острова Западный Шпицберген. Таким образом, был изучен протяженный район моря западнее Шпицбергена, в котором встречаются теплые атлантические и холодные полярные воды.

Приняв уголь в отечественном концессионном поселке *Баренцбург* на берегу одной из бухт Айсфьорда, «Садко» направился к северу, а ученые продолжили обследование свободной ото льда северной части Гренландского моря. У северо-западной оконечности Шпицбергена ученые обнаружили повышение дна, тянущееся на северо-запад. Это был ранее никем не обследованный край порога *Нансена* – возвышения дна между Шпицбергенем и Гренландией. Наличие такого порога не позволяет глубинным холодным полярным водам пройти на юг, при том что теплые атлантические воды в верхних слоях моря беспрепятственно могут проникать на север.

Затем экспедиция направилась на восток, обходя с севера Шпицберген и встречая не очень сплоченные льды. Тем более, что летчики Бабушкин и Власов несколько раз провели ледовую разведку и помогли капитану выбрать удобный путь среди льдов. Уже 6 августа судно, вопреки предположениям норвежцев, достигло мыса *Ли-Смита* – северо-восточной оконечности Шпицбергена, и продвинулось на восток до острова Белого.

Далее к востоку дорогу преградили тяжелые льды. Обследование с помощью самолета района до параллели 82° с. ш. еще раз подтвердило отсутствие гипотетической «Земли Джиллиса» северо-восточнее Шпицбергена.

Спустившись к югу, «Садко» вышел на чистую воду Баренцева моря. Затем судно направилось в Русскую Гавань, расположенную на северо-западном побережье Новой Земли, где приняло уголь с ожидавшего экспедицию парохода. Перед экспедицией стояла труднейшая задача: обследовать громадное «белое пятно» к северу от острова Визе в Карском море, между Землей Франца-Иосифа и Северной Землей.

Обследование «белого пятна» принесло неожиданное открытие. Был обнаружен неизвестный небольшой остров длиной около 25 км, покрытый снежно-ледовой шапкой высотой более 200 м и окруженный многочисленными айсбергами, которые стояли на мели. Остров был назван в честь начальника экспедиции. Остров располагался на обширном мелководье, простиравшемся до такого же мелководья вокруг острова Визе. Это неизвестное до того времени мелководье было названо в честь судна – «Садко».

Подтвердились предположения отечественных ученых о наличии в северной части Карского моря какого-то препятствия в виде островов, разделяющего этот район на две части с различным гидрологическим режимом. У обнаруженного мелководья льды были неподвижны – их сдерживали сидящие на мели айсберги.

От острова Ушакова «Садко» прошел к мысу *Литвинова* на Северной Земле, у которого были открыты еще три небольших острова. На одном из них экспедиция установила навигационный знак. Затем «Садко» направился на север, и экспедиция описала северные и западные берега острова Шмидта, до того никем не осмотренные.

12 сентября «Садко» был у северной оконечности Северной Земли (теперь мыс *Арктический*). К северо-западу от мыса просматривалось значительное пространство моря, свободное ото льда. Г. А. Ушаков и Н. Н. Зубов решили, что настал благоприятный момент для продвижения судна к северу с целью пересечения материкового склона и выхода на большие глубины Северного Ледовитого океана. Ведь к 1935 г. такое пересечение материкового склона было выполнено лишь в нескольких районах, но не к северу от Северной Земли.

Настал звездный час экспедиции: по мере продвижения судна на северо-запад глубины быстро увеличивались. На расстоянии всего 10 миль глубина с 300 м возросла до 2200 м. Удалось пройти до точки с координатами 82°41' с.ш. и 87°04' в. д., где путь преградили сплоченные льды. В этой точке глубина была 2365 м. Достигнутая широта явилась своеобразным рекордом свободного плавания судна в полярных водах. Впервые отечественная экспедиция пересекла материковый склон и вышла в глубоководную часть Северного Ледовитого океана. С чувством радости и гордости исследователи выполнили первую комплексную глубоководную океанологическую станцию в высоких широтах Арктики.

Эта станция позволила еще раз наглядно проследить интенсивное проникновение сравнительно теплых атлантических вод в Центральную Арктику: «Под верхним холодным слоем воды с температурой ниже нуля градусов оказалась мощная прослойка теплой атлантической воды с температурой до +2,6°. Это превышало все известные в то время максимумы».

После этого «Садко», используя благоприятную ледовую обстановку в северной части Карского моря и проводя непрерывные океанологические исследования, прошел на юг к острову Ушакова, затем вновь подошел к Земле Франца-Иосифа, оттуда обратно к острову Визе, а далее к мысу Желания на Новой Земле. Затем спустился на юг по западной части Карского моря и через пролив Югорский Шар направился в Архангельск.

Научные результаты экспедиции впечатляли. «Из чисто географических работ, проведенных во время экспедиции, – вспоминал Н. Н. Зубов, – надо отметить опись северо-восточного побережья Шпицбергена от Семи островов до мыса Ли-Смит, острова Ушакова и западного и северного побережья острова Шмидта».

Ученые выполнили 107 океанологических станций, 51 гравитационный и 13 магнитных пунктов, добыли 227 проб морского грунта, частью с больших глубин. Причем особенно интересно, что в Гренландском море на глубине 3200 м ученые обнаружили валунные отложения, принесенные льдами из сибирских морей. Обширные материалы собрали видные отечественные ученые: по гидрологии – *Вс. А. Березкин*, по гидробиологии – *Г. П. Горбунов*, по геологии – *М. М. Ермолаев*, по актинометрии – *Вл. А. Березкин*. Ученые измерили 2500 глубин, составили большое количество ледовых карт, уточнили очертания подводных желобов, врезающихся из Арктического бассейна в Карское море (именно через них проникали к югу теплые глубинные атлантические воды).

Известный полярный исследователь, академик *Алексей Федорович Трешников*, оценивая результаты этой выдающейся экспедиции, писал: «Гидрологические и ледовые исследования высоких широт арктических морей, проведенные в этой экспедиции, имели большое значение для прояснения картины дрейфа льдов, движения водных масс, для практических целей мореплавания по Северному морскому пути».

Сведения о северной части Карского моря были значительно пополнены также благодаря гидрографической экспедиции на ледокольном пароходе «Малыгин» в 1935 г. под руководством *И. А. Киреева*. Эта экспедиция установила, что в районе острова Исаченко находится целый архипелаг из 7 небольших островов, из которых самым крупным является остров Исаченко, возвышающийся над уровнем моря на 52 м. Экспедиция засняла остров Исаченко, а также острова *Кирова* и *Воронина* и несколько небольших островов топографической съемкой и точно установила их координаты с помощью астрономических пунктов.

Эта экспедиция выполнила также гидрографические работы в шхерах у берега Харитона Лаптева, причем было установлено, что некоторых островов на самом деле не существует. Вероятно, ранее путешественники приняли за острова большие стамухи. Кроме того, экспедиция выполнила глубоководные гидрологические и гидробиологические исследования и подробные магнитные наблюдения.

В XX в. ученые детально изучили систему течений Карского моря. Мощные потоки речных вод, поступающих в Карское море из Оби, Енисея, Пясины, Таймыры и других рек, опресняют верхний слой морской воды и увлекают его с собой к выходу из моря. Так создаются течения, выносящие воду и лед из Карского моря в центральную часть Ледовитого океана. Это течение *Святой Анны*, идущее западнее *Центральной Карской* возвышенности, расположенной как бы посередине северной части моря, течение *Эклипса*, идущее восточнее этой возвышенности. У истоков этих течений еще ранней арктической весной появляются обширные полыньи.

Наряду с этим в море есть и «неблагоприятные течения». Одно из них идет вдоль побережья Новой

Земли на юг. Часть воды из него через пролив Карские Ворота уходит в Баренцево море, где оно известно как течение *Литке*. Это холодное течение нередко выносит льды из Карского моря в Баренцево. Другое течение проходит к югу у восточных берегов Земли Франца-Иосифа и может заносить с севера в Карское море мощные старые льды.

В юго-западной части моря, между Новой Землей и полуостровом Ямал, существует мощное течение, направленное против часовой стрелки. В этом круговороте холодная придонная вода собирается в центре и поднимается в виде купола близко к поверхности. Благодаря этому круговороту льды, образовавшиеся зимой, почти не выносятся из этой части моря. Они передвигаются по кругу или стоят на месте, пока не растают летом. Из-за этого суда, плывущие по Северному морскому пути, почти всегда встречают лед сразу, пройдя Карские Ворота или Югорский Шар.

Из-за этого многие опытные ученые и мореплаватели, такие как адмирал Ф. П. Литке и академик К. М. Бэр, в XIX в. считали Карское море «ледяной западней». Зная, что у западных проливов, связывавших Баренцево и Карское моря, суда встречают мощные ледяные поля, они думали, что такими полями покрыто летом все Карское море. Они не знали, что в других частях моря действуют течения, часто относящие льды к северу и открывающие судам свободный путь. Эту особенность карских течений умело использовали отечественные моряки при освоении Северного морского пути в 30-е гг. XX в.

Ученые хорошо изучили одну из примечательных особенностей северной части Карского моря – наличие на дне нескольких желобов, простирающихся до склона материковой отмели (наибольшие из них – желоб «*Святой Анны*» и желоб *Воронина*). Температура воды здесь начиная с глубины 50–75 м повышается, а на глубине 100–200 м приобретает сравнительно высокие (+1, +1,5 °C) значения. Глубже она снова понижается. В южных частях этих желобов на глубине 100–200 м температура слегка возрастает, но не достигает даже 0 °C.

Желоба начинаются на тех глубинах, на которых в Ледовитом океане находится слой сравнительно теплой атлантической воды, пришедший в погруженном состоянии из Гренландского и Баренцева морей. Эта вода доходит до склона материковой отмели и по желобам проходит даже далее на юг. Атлантическая вода приносит в Карское море с севера некоторую порцию тепла. Вместе с ней проникают в море и отдельные представители атлантической фауны.

В Карском море атлантическая вода находится под толстым поверхностным слоем холодной местной воды. Она не может непосредственно обогревать воздух, но усиливает обмен вод, способствует возникновению благоприятных для мореплавания течений.

ГЛАВА 3 МОРЕ ЛАПТЕВЫХ

*Хотя всегдашними снегами
Покрыта северна страна,
Где мерзлыми Борей крылами
Твои взвевает знамена;
Но Бог меж льдистыми горами
Велик своими чудесами:
Там Лена чистою водой,
Как Нил, народы напоет
И бреги наконец теряет,
Сравнившись морю широтой.*
М. В. Ломоносов

Почему море названо в честь братьев Лаптевых?

Третьим российским арктическим морем является море *Лаптевых*. С запада оно обрамлено Северной Землей, с востока – Новосибирскими островами, на севере переходит в Северный Ледовитый океан, являясь

его окраинным морем. В море впадают величайшая сибирская река *Лéна*, а также *Хáтанга*, *Анабáр*, *Оленёк*, *Омолóй*, *Яна* и некоторые другие. С соседними морями море Лаптевых связано узкими проливами, плавание по которым (особенно по западным, у берегов Таймыра) часто крайне затруднено из-за наличия там круглый год сплоченных льдов.

Очень точно охарактеризовал природу моря Лаптевых отечественный ученый, много лет изучавший арктические моря, *Дмитрий Борисович Карелин*: «По своим природным условиям море Лаптевых можно было бы назвать морем контрастов. На одних участках побережья здесь не растет даже мох, а на других в течение полярного лета поднимается густая трава, которую местные жители скашивают для скота на зиму. Здесь есть районы, никогда не освобождающиеся ото льдов, и есть районы, в которых льдов нет с ранней весны до поздней осени.

В одни годы суда, идущие через это море, не встречают ни одной льдинки, а в другие – не могут пробиться через необозримые ледяные поля».

Высокие широты (между параллелями 72° и 80° с. ш.), в которых расположено море Лаптевых, определяют суровость его климата. Из-за значительного удаления моря от Атлантического и Тихого океанов до него почти не доходит их теплящее воздействие. В свою очередь, на климате моря заметно отражается близость вечных полярных льдов и громадной Азии. Поэтому море Лаптевых стоит в ряду суровых арктических морей. Климат его в общем характеризуется скорее как континентальный, чем как морской, полярный, однако с сильным влиянием моря.

Море было названо только в 30-е гг. XX в. по фамилии двоюродных братьев *Дмитрия Яковлевича* и *Харитона Прокофьевича Лаптевых* – морских офицеров, активных участников Великой Северной экспедиции, организованной Российским правительством и проведенной в 1733–1743 гг. под общим руководством знаменитого мореплавателя, капитан-командора *Витуса Беринга*. В ходе этой экспедиции братья Лаптевы внесли существенный вклад в изучение полярных морей и их побережий, и в частности в изучение моря, впоследствии названного в их честь. А до этого все моря до Берингова пролива обычно объединяли в *Ледовитое Сибирское* море.

Первые походы сибирских казаков по морю Лаптевых

Русские первопроходцы – казаки и промышленники – начали плавать по морю Лаптевых еще в первой трети XVII в. Якутский острог, основанный в 1632 г., стал базой для организации морских и сухопутных экспедиций по поиску новых, богатых пушным зверем «землиц», в том числе и расположенных по побережью Ледовитого Сибирского моря к западу и востоку от устья Лены.

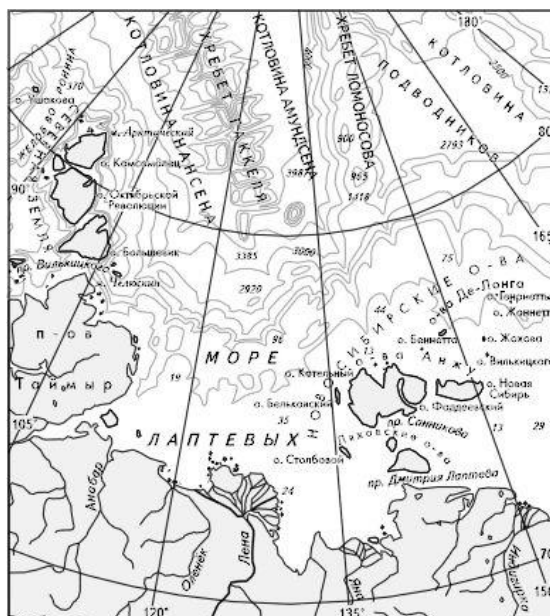
Первый известный нам морской поход из устья Лены совершил летом 1633 г. отряд енисейских и тобольских служилых людей и промышленников в составе более 100 человек под начальством енисейского казачьего пятидесятника *Ильи Перфильева (Перфирьева)*.

Отряд спустился по Лене до ее устья и там разделился. Коч под командой *Ивана Ивановича Реброва* направился, вероятнее всего, по *Оленёкской* протоке дельты реки на запад. Казаки открыли *Оленёкский* залив, а в следующем году обнаружили устье Оленька. И. И. Ребров и его казаки – первые русские, побывавшие в устье Оленька, – поднялись по реке, оборудовали зимовье и более трех лет собирали ясак с эвенков, живших в речной долине.

И. Перфильев на другом коче направился по *Быковской* протоке дельты Лены на юго-восток и вышел в губу *Буор-Хая*. Обогнув восточный мыс губы, он открыл *Янский залив* и в следующем году обнаружил устье Яны. Осенью 1635 г. он первым поднялся до ее верховьев и основал *Верхоянское* зимовье (теперь город *Верхоянск*). В низовьях Яны он первым из русских познакомился с юкагирами – первобытными охотниками и оленеводами, а в верховьях реки собрал ясак с живших там якутов.

В сентябре 1637 г. на Яну в отряд И. Перфильева прибыл И. И. Ребров. Летом следующего года Перфильев, отправляясь в *Якутск*, направил Реброва морем далее на восток. Впоследствии в приговоре Якутской приказной избы описано, как Ребров готовился к плаваниям в полярных морях: «А подымались оне на ту государеву службу в новую землицу, суды делали и судовые снасти промышляли собою, и в ясашном зборе в той новой землице давали товары против государева ясаку покупая собою, он, Ивашко, с таварыщи своими деньгами. А служили оне, Ивашко с таварыщи, те государевы службы лет с 6 без

государева денежного и хлебного жалования».



Физическая карта моря Лаптевых

К осени 1638 г. И. И. Ребров завершил открытие и осмотр Янского залива. Он первым прошел проливом, который впоследствии был назван в честь Дмитрия Лаптева, в Восточно-Сибирское море. Но казаки и промышленники XVII в. не разделяли моря Лаптевых и Восточно-Сибирское: для них это было одно Ледовитое Сибирское море. И о существовании Новосибирских островов, самый южный из которых – *Большой Ляховский* – ограничивал с севера пролив *Дмитрия Лаптева*, расположенный между ним и материком, стало известно лишь в XVIII в.

Завершил обследование Янского залива казачий десятник Енисейского острога *Елисей Юрьевич (Буза)*. О его походах на восток от устья Лены сохранились противоречивые сведения. Академик *И. Е. Фишер* в изданной в 1774 г. «Сибирской истории с самого открытия Сибири до завоевания сей земли Российским оружием» сообщил, что Буза, построив на Лене (примерно на параллели 70° с. ш.) два коча, летом 1638 г. восточным рукавом дельты Лены вышел в море и пять дней при попутном ветре плыл на восток вдоль берега в поисках устья неизвестной большой «Ламы-реки», берущей будто бы начало в Китае.

Он обогнул восточный мыс губы Буор-Хая (имеющий такое же название, как и сама губа), вышел в Янский залив и достиг устья Яны (Янги). Его отряд три недели поднимался вверх по реке до мест, где жили якуты. Буза перезимовал среди них и собрал там много ясака в виде ценных мехов соболей.

В 1639 г. Буза с отрядом на четырех кочах, построенных во время зимовки, вновь вышел в море. Недалеко к востоку от устья Яны они обнаружили «великое озеро» – огражденную со стороны моря островом *Ярок* обширную бухту, в которую впадала река *Чондón*. Буза встретил там юкагиров, способствовавших в дальнейшем скорейшему продвижению русских первопроходцев на северо-восток Азии, а затем и на *Камчатку*. Он построил в их стане зимовье, в котором прожил не менее двух лет, и в 1642 г. возвратился в Якутск.

По другой версии, которую приводит в своих работах историк походов землепроходцев Сибири *Н. Н. Оглоблин*, Елисей Буза при плавании на восток от устья Лены не дошел до устья Яны, а добрался лишь до устья Омоля, впадающего в губу Буор-Хая. Оттуда уже по зимней дороге, погрузив запасы на нарты, он шел восемь недель через хребет *Кулар* до *Верхней Яны*. Так что Н.Н.Оглоблин считал Бузу первооткрывателем Омоля и хребта Кулар.

В подтверждение версии Н. Н.Оглоблина М.И.Белов приводит слова участника последнего плавания Бузы казака *Другана Прокофьева*, который в своей челобитной писал: «Пошли они из Якутского острогу вниз Леною рекою и вышел в море, и шли по морю до устья Омолоевой реки и тут-де их замороз взял, не дошед Янского устья». Стремясь быстрее достичь большой реки на востоке, казаки решили продвигаться к Яне по суше. «И шли, – писал Друган, – через Камень (хребет Кулар. – *Прим. авт.*) до Янской вершины восемь недель и пришли наверх Яны, в якуты».

Ясно одно: и морские плавания, и сухопутные путешествия, которые совершали Буза и его спутники, проходили в невероятно сложных условиях. Сам Буза писал в челобитной: «И будучи на твоей, государеве,

службе, я, холоп твой, с теми служивыми и с промышленными людьми на Оленьке и на Яне, и на Чондоне-реке принимали всякую нужду, ели коренья и траву, и душу сквернили всякою скаредною ядью, и голод и наготу терпели».

Загадочная русская экспедиция начала XVII в. у северо-восточных берегов Таймыра

Плавали ли русские первопроходцы в XVII в. из устья Енисея вдоль Таймырского побережья в море Лаптевых? Однозначно ответить невозможно. В 1940–1941 гг. отечественная гидрографическая экспедиция на судне «Норд» на северном острове группы Фаддея у северо-восточного побережья Таймыра, т. е. восточнее пролива *Вилькицкого*, соединяющего Карское море с морем Лаптевых, обнаружила обломки лодки и старинные вещи: пищаль, пули, картечь, медные котлы, оловянные тарелки, нательные кресты, серьги, перстни, остатки одежды и обуви русского образца, фигурки шахмат из мамонтовой кости, а также русские серебряные монеты чеканки не позднее 1617 г. А на берегу бухты *Симса* в том же районе гидрографы нашли останки трех человек, развалины избы, обрывок документа – жалованной грамоты, большое количество личных вещей, в том числе два именных ножа, большие комки меха песца и соболя, навигационные приборы – солнечные часы и компас, старинные русские монеты. Удалось даже установить имена владельцев ножей по надписям, вырезанным на рукоятках: это Акакий и Иван Муромцы, т. е. выходцы из того же района Руси, где, по преданию, родился былинный древнерусский богатырь Илья Муромец.

По мнению некоторых исследователей, найденные предметы свидетельствуют о том, что русская торгово-промышленная экспедиция в составе примерно десяти человек прошла на одном коче с запада мимо самой северной точки Азии (которую уже в XIX в. назвали в честь русского полярного исследователя, отметившего в 1742 г. этот участок побережья Таймыра на карте, мысом *Челкэскин*) еще в первой четверти XVII в. (примерно в 1617–1625 гг.).



Предметы русской торгово-промышленной экспедиции XVII в., найденные у северо-восточных берегов Таймыра

Приблизительно в 54 милях к юго-востоку от этого мыса экспедиция стала на зимовку и из плавника построила на берегу бухты Симса избы. По крайней мере три человека погибли во время зимовки. Потом часть зимовщиков на лодке переплыла на северный остров группы Фаддея (к востоку от бухты Симса) и, вероятнее всего, также погибла.

В 1975 г. отечественный полярный географ *В.А. Троицкий*, проводивший летом 1971 г. на месте находок раскопки и затем анализ документов XVII в., предложил другую версию происхождения обнаруженных у северо-восточного побережья Таймыра предметов: вероятно, эти вещи принадлежали экспедиции, которая в 40-х гг. XVII в. на двух кочах вышла в море с грузом пушнины, собранной в бассейне Лены, и направилась на запад. У северо-восточного побережья Таймыра одни за другим потерпели крушение оба коча, а оставшиеся в живых мореходы проследовали на юг, пытаясь выйти в обитаемые места.

Подтверждением этой гипотезы служит множество мехов, обнаруженных на берегу бухты Симса, а также отсутствие среди найденных вещей предметов, предназначенных для массового обмена на меха или для снабжения промысловых зимовий. В книгах и документах XVII в. неоднократно сообщается о плаваниях судов с грузом собранной пушнины – «меховой казной» – из устьев Колымы, Индигирки, Яны и других рек северо-востока Сибири к устью Лены. Н. Витсен – голландский географ того времени – в своем сочинении «Северная и Восточная Татария» писал о плавании русских в XVII в. к Таймыру с востока.

В свете всего этого версия В. А. Троицкого является более обоснованной, чем ранее высказываемые. Но в любом случае таймырские находки свидетельствуют о героических плаваниях русских торговцев и промышленников в тяжелейших ледовых условиях в первой трети XVII в. в таких районах Арктики (северо-западной части моря Лаптевых), где до этого не проходили другие суда.

Почему лейтенант В. В. Прончищев и его жена похоронены рядом в полярной земле

Первые инструментальные съемки побережья моря Лаптевых провели российские военные моряки во время Великой Северной экспедиции 1733–1743 гг., общее руководство которой осуществлял В. Беринг. В конце мая 1735 г. в Якутске были спущены на воду суда, построенные для отрядов экспедиции: дубель-шлюпка «Якутск» и бот «Иркутск». Двухмачтовый «Якутск» имел длину 70 футов, ширину 15 футов и осадку 7 футов (соответственно 21; 4,5 и 2,1 м).

Командиром «Якутска» Беринг назначил лейтенанта *Василия Васильевича Прончищева*, его помощником – штурмана *Семена Ивановича Челюскина*. В составе команды было до 50 моряков, в том числе геодезист *Никифор Чекин*, подлекарь и иеромонах. Прончищева в плавании сопровождала его 22-летняя жена *Татьяна Федоровна*. Безусловно, это был необычный шаг для жены военного моряка. Когда экспедиция В. Беринга отправилась в Сибирь, то и самого Беринга, и некоторых офицеров, матросов и солдат сопровождали жены и даже малолетние дети. Но в полярное плавание отправилась вместе с мужем одна Т. Ф. Прончищева.

В. В. Прончищев был опытным моряком. В 1718 г. он окончил Московскую школу математических и навигацких наук и 16-летним юношей был направлен для дальнейшей службы на Балтику. В 1722–1723 гг. плавал по Каспию, участвовал в Персидском походе *Петра I*, а затем вновь служил на кораблях Балтийского флота. В январе 1733 г. он был назначен в экспедицию В. Беринга, в связи с чем «написан» из штурманов в лейтенанты.

С. И. Челюскин родился около 1700 г. в семье мелкопоместных дворян Калужской губернии. В 1714 г. он стал воспитанником Московской школы математических и навигацких наук, а затем учился в Санкт-Петербургской морской академии. В 1728 г. был зачислен во флот подштурманом и служил на кораблях Балтийского флота. В 1733 г. его произвели в штурманы и включили в состав экспедиции В. Беринга.

В конце июля 1735 г. «Якутск» в сопровождении дощаников – речных гребно-парусных судов – с запасами продовольствия поплыли вниз по Лене и 2 августа достигли острова *Столб*, где начиналась Ленская дельта. Чтобы выйти в открытое море, Прончищев направил дубель-шлюпку по Быковской протоке на юго-восток, так как поиски фарватера в *Крестяцкой* протоке, ведущей прямо на запад, не увенчались успехом. Согласно предписанию, выданному В. В. Прончищеву, он должен был описать морской берег между устьями Лены и Енисея. Для этого-то дубель-шлюпке и надлежало обойти полуостров Таймыр с востока на запад.

Только через 5 суток «Якутск» стал на якорь в устье Быковской протоки. Здесь продовольствие перегрузили с дощаников на дубель-шлюпку, и она пошла в обход дельты на запад, встречая в море отдельные полосы битого льда. Впервые выполненная Прончищевым съемка позволила обозначить на карте дельту Лены.

К концу августа погода резко ухудшилась, похолодало. Дубель-шлюпка подошла к устью Оленька. Видя, что зима вот-вот наступит, Прончищев решил остаться там на зимовку. К тому же корпус судна дал сильную течь. Командир «Якутска» ввел судно в реку и подошел к селению *Усть-Оленёк*. На берегу из плавника были построены две избы, в которых и зазимовали. Во время зимовки несколько человек, в том числе и сам Прончищев, заболели цингой. Тем не менее ему удалось собрать у местных жителей – эвенков,

якутов и русских – немало сведений о прибрежной полосе моря на запад от Оленёкского залива. Они же сообщили лейтенанту о рудных месторождениях на Анабаре.

Хотя в 1736 г. Оленёк вскрылся в обычное время – в июне, выйти в море удалось только 3 августа, так как лед стоял у самых берегов Оленёцкого залива. Через сутки «Якутск» подошел к устью Анабара. Прончищев отправил на берег Н. Чекина и поручил ему выполнить съемку реки и найти руду, о которой рассказали местные жители в Усть-Оленьке. Чекин возвратился на судно через неделю с образцами породы. В дальнейшем они были исследованы членом академического отряда экспедиции В. Беринга, академиком *Иоганном Георгом Гмелиным*, который не обнаружил в них ценных металлов.

От устья Анабара судно повернуло на север, но сразу оказалось во льдах. Только через 10 суток В. В. Прончищев смог добраться до входа в *Хатангский* залив. Он прошел вдоль побережья острова, названного уже в XX в. в честь русского промышленника и исследователя Арктики *Никифора Алексеевича Бегичева*. Прончищев не заметил пролива, который отделял остров от побережья Таймыра, решив, что это полуостров.

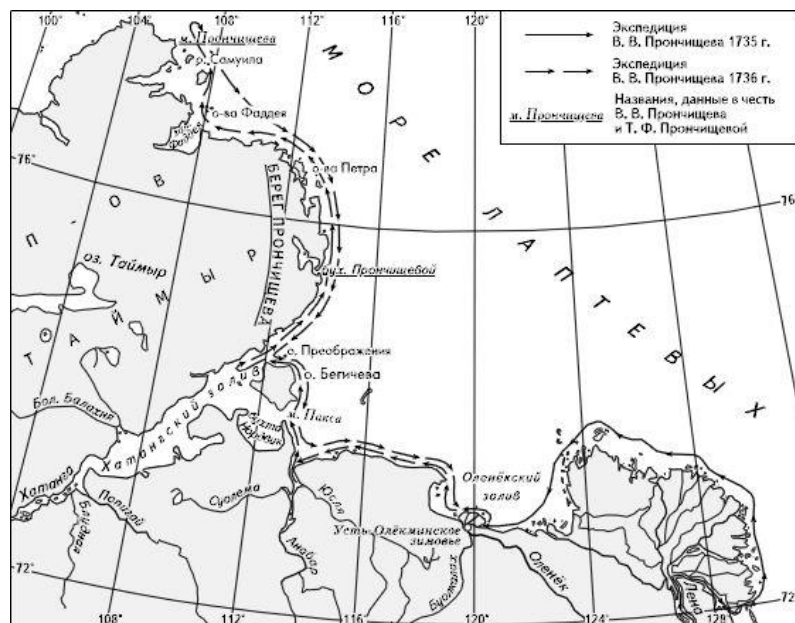
«Якутск» проследовал далее на север вдоль восточного берега Таймыра. За островами *Петра*, открытыми Прончищевым, берег полуострова простирался далее на запад. Сильный туман помешал морякам определить точное число и размеры открытых островов. 18 августа судно достигло залива *Фаддея*, который весь был покрыт гладкими льдами. За входом в залив, вдоль берега, протянулась полоса припайного льда, простиравшаяся вплоть до островов *Самуила*, также открытых Прончищевым (теперь острова *Комсомольской Правды*).

С борта дубель-шлюпки не было видно южного берега залива Фаддея, поэтому Прончищев посчитал, что перед ним устье реки *Таймури*. На самом деле оно находилось значительно западнее. В. Беринг в докладе о плавании В. В. Прончищева указал: «И августа 18 числа прибыли к реке Таймуре и от оной реки подошли великия острова, меж которыми островами и берегом великий стоит лед, и к тем островам и подле берегу проходу никакова не нашли».

На следующий день «Якутск» прошел мимо островов Фаддея, расположенных у входа в залив Фаддея, и островов Самуила. От них тянулась полоса невзломанного льда. Судно продвинулось вдоль кромки льда на северо-запад, а к полуночи его сжало льдами. Моряки «видели впереди себя и по обе стороны лды великия, стоячия, а в море видимы были носящия лды и так часто, что не токмо дубель-шлюпке и на лотке пройтить невозможно». По льдам бродило много медведей («...якобы какая скотина ходит», – писал в отчете о плавании С. И. Челюскин).

Больной Прончищев, уже не поднимавшийся с постели, собрал «консилиум» и после совета с Челюскиным и унтер-офицерами решил возвращаться назад и искать подходящее место для зимовки.

Итак, «Якутск» впервые в истории инструментального описания побережья моря, позднее названного в честь братьев Лаптевых, поднялся до параллели 77°29 с. ш. и находился совсем недалеко от самой северной точки Азии. В память об этом знаменательном событии мыс северо-восточного побережья Таймыра назван мысом *Прончищева*.



Маршруты экспедиций В. В. Прончищева в 1735 и 1736 гг.

На следующий день после того, как «Якутск» лег на обратный курс, море стало покрываться тонким льдом. Из-за штиля идти приходилось на веслах, с трудом преодолевая сопротивление льда. Наконец задул северный ветер, поднялась волна и взломала льды. Дубель-шлюпка под парусами направилась к югу.

23 августа судно подошло к Хатангскому заливу. Моряки, посланные на берег в разведку, не обнаружили никакого жилья. Челюскин, командовавший судном вместо больного Прончищева, решил идти к старому месту зимовки в устье Оленька, куда и добрались через 6 суток. В день подхода судна к устью реки В. В. Прончищев скончался. Сильные ветры несколько дней не давали дубель-шлюпке войти в реку, по которой уже шел осенний лед.

Только 6 сентября команда смогла похоронить усопшего командира. А через 5 суток скончалась от цинги и горя Т. Ф. Прончищева. Ее похоронили рядом с мужем. На их совместной могиле моряки поставили высокий деревянный крест. Эта могила сохранилась до наших дней.

Подвиг В. В. и Т. Ф. Прончищевых не забыт в России. 10 июля 1999 г. вертолет Федеральной пограничной службы России высадил около поселка Усть-Оленёк участников историко-археологической экспедиции, организованной московским клубом «Приключение» и газетой «Московская правда» под патронажем Главнокомандующего Военно-морским флотом, адмирала флота *Владимира Ивановича Куредова* при поддержке дальней авиации ВВС, ФПС и Правительства *Республики Саха (Якутия)*.

Экспедиция исследовала захоронение четы Прончищевых, восстановила памятный крест на могиле, собрала материалы для дальнейшей реконструкции прижизненного облика героических супругов.

Превратности судьбы Х. П. Лаптева

После смерти В.В.Прончищева командовать «Якутском» стал С. И. Челюскин. Он поставил судно на зимовку и отправил В. Берингу в Якутск подробный доклад о плавании в 1736 г.

В декабре того же года С. И. Челюскин и Н. Чекин выехали из Усть-Оленька в Якутск с журналами, картами, отчетами и образцами горных пород с Анабара. В Якутск они прибыли только в конце июля 1737 г. Судовые журналы и карту района прошлых годов описей Челюскин передал лейтенанту Д. Я. Лаптеву, который и доставил их в Санкт-Петербург.

В сентябре боцманмат *Медведев* привел из Усть-Оленька «Якутск», и под руководством С. И. Челюскина моряки занялись ремонтом корпуса, такелажа и парусов. Они готовили дубель-шлюпку к новым походам. А в декабре 1737 г. Адмиралтейств-коллегия постановила продолжить работы по съемке побережья Сибири к западу и востоку от устья Лены «с наиприлежнейшим старанием». Одновременно взамен скончавшегося В. В. Прончищева начальником отряда был назначен лейтенант Х.П.Лаптев.

Х. П. Лаптев был незаурядным моряком, но служба у него складывалась явно неудачно. В 1718 г. 18-летним юношей он поступил во флот гардемаринном и через 8 лет был произведен в мичманы. В 1734 г., во время действий русского флота под *Данцигом*, фрегат «Митау», посланный на разведку (на котором служил Х. П. Лаптев), обманном путем захватили французы.

Получилось так, что французский флот за несколько дней до этого выступил на стороне польского короля *Станислава Лещинского*, воевавшего с Россией, о чем не знал командир «Митау». После обмена пленными все офицеры «Митау» были приговорены судом к смертной казни за сдачу корабля без боя. Только после дополнительного расследования в 1736 г. все осужденные были помилованы и им возвратили прежние чины.

В 1736 г. Х. П.Лаптев плавал на кораблях Балтийского флота, а затем был послан на *Дон* «для изыскания удобнейшего к судовому строению места». В 1737 г. он был назначен командиром придворной яхты «Декроне», но узнав, что требуются офицеры для участия в полярной экспедиции, попросил назначить его туда. Ходатайство мичмана удовлетворили. Х. П. Лаптева произвели в лейтенанты и назначили командиром отряда, который должен был описать морское побережье между устьями Лены и Енисея.

В феврале 1738 г. Х. П. Лаптев встретил в Санкт-Петербурге своего двоюродного брата Д. Я. Лаптева, который состоял в чине лейтенанта в экспедиции В. Беринга с 1735 г. и прибыл в столицу с журналами, картами и отчетами о проведенной описи арктического побережья в 1736–1737 гг.

Почему Д. Я. Лаптев был назначен командиром исследовательского бота «Иркутск»?

Службу во флоте Д. Я. Лаптев начал 17-летним юношей в 1718 г. в звании гардемарина. Уже через 3 года его произвели в мичманы, еще через 3 года – в унтер-лейтенанты, а в 1731 г. – в лейтенанты. С 1725 г. он стал командовать судами: сначала шнявой, затем малым фрегатом и пакетботом.

Такое быстрое продвижение по службе свидетельствовало о его способностях и старании при выполнении служебных обязанностей. Подбирая для участия в экспедиции подготовленных и способных офицеров, В. Беринг внес Д. Я. Лаптева в список ее будущих участников.

В июле 1735 г. Д. Я. Лаптев прибыл в Якутск и занялся доставкой грузов для экспедиции речными караванами по Лене, Алдану, Мае и Юдому возможно ближе к *Охотску*. По возвращении в Якутск он был назначен командиром отряда взамен умершего от цинги лейтенанта *Питера Ласиниуса*. Этот отряд должен был описывать морское побережье на восток от устья Лены.

П. Ласиниус был выходцем из Швеции. В 1725 г. его в возрасте около 25 лет приняли на русскую службу в чине поручика. Он участвовал в Первой Камчатской экспедиции В. Беринга и добровольно вызвался для участия во Второй Камчатской экспедиции, куда и был определен в 1733 г. в чине лейтенанта. Беринг назначил его начальником отряда, который должен был описать сибирский берег от устья Лены до Чукотки и Камчатки.

В Якутске П. Ласиниус был назначен командиром одномачтового палубного бота «Иркутск» длиной около 60 футов, шириной 18 футов, с осадкой 6,5 футов (соответственно 18; 5,5; 2 м). 29 июня 1735 г., имея команду из 50 моряков, бот вышел из Якутска одновременно с отрядом В. В. Прончищева. 2 августа оба отряда прибыли к острову Столб, расположенному в начале дельты Лены. 6 августа Ласиниус вывел судно в море. Из-за встреченных больших скоплений льда и неблагоприятных ветров он уже 18 августа ввел бот в устье реки *Хара-Улах*, впадающей в губу Буор-Хая всего в 65 милях от устья Быковской протоки, и решил там зимовать.

На зимовке из-за скудных пищевых рационов и отсутствия противоцинготных средств 38 моряков, в том числе и сам П. Ласиниус, скончались от цинги. Командовать отрядом стал штурман *Василий Ртищев*, но и он был болен. Беринг решил возвратить оставшихся в живых моряков из отряда Ласиниуса, а взамен послать на бот новый отряд во главе с Д. Я. Лаптевым.

Не дожидаясь вскрытия Лены, Д. Я. Лаптев направил к месту зимовки бота 14 моряков во главе со штурманом *Михаилом Щербининым* для помощи В. Ртищеву и подготовки бота к плаванию. В начале июня М. Щербинин добрался до устья Хара-Улаха, где на боте в живых остались лишь 9 моряков, но все они были больны цингой.

30 мая 1736 г. Д. Я. Лаптев с остальными моряками своего отряда поплыли вниз по Лене на трех дощаниках, груженных продовольствием, и 25 июня вышли в море. Далее плыть они не могли из-за сплоченных льдов, забивших губу Буор-Хая. Оставив дощаники в Быковской протоке, команда по берегу добралась до места зимовки «Иркутска».

18 июля бот был готов к плаванию, но смог выйти в море только через 10 дней, когда льды в губе отнесло к северу. После этого «Иркутск» подошел к дощаникам, чтобы забрать продовольствие. 11 августа, пользуясь благоприятным ветром, «Иркутск» направился в море на северо-восток. На третий день бот достиг параллели 73°16 с. ш. на меридиане мыса Буор-Хая и уперся в стену сплошных льдов.

Д. Я. Лаптев собрал консилиум, на котором решено было возвратиться на Лену для зимовки. Бот вошел в Быковскую протоку и поплыл вверх по Лене. 6 сентября Лаптев ввел бот в устье реки *Борисовой*, впадающей в Лену на параллели 70° 40 с. ш., а через два дня Лена стала.

Отряд разместился в пяти построенных домиках. Д. Я. Лаптев распорядился готовить отвар из коры и шишек кедрового сланика. Благодаря его употреблению во время зимовки больных было мало, а скончался лишь один моряк.

С зимовки Д. Я. Лаптев послал В. Берингу в Якутск рапорт и решение консилиума, в котором проход морем от устья Лены к устью Колымы признавался невозможным из-за сплошных неподвижных льдов, которые, по рассказам местных якутов, простирались на восток от устья Яны до мыса Святой Нос и не взламывались десятилетиями.

16 августа 1737 г. Д. Я. Лаптев выехал в Санкт-Петербург с картами и отчетами для доклада в Адмиралтейств-коллегии. 20 декабря Адмиралтейств-коллегия приняла решение продолжить съемку сибирского побережья на судах, ссылаясь на то, что сведения, собранные академиком, историком *Герардом Фридрихом Миллером*, подтверждают факты плавания русских казаков и промышленников от устья Лены до устья Анадыря.

Трагедия экипажа дубель-шлюпки «Якутск»

Из столицы в Сибирь братья Лаптевы выехали вместе. В Казанском адмиралтействе они получили такелаж для экспедиционных судов в Иркутске – провиант, деньги и вещи для подарков местным жителям.

В начале марта 1739 г. Лаптевы прибыли в *Усть-Кут* – судостроительный центр Ленского бассейна и одновременно перевалочную базу между Енисейским и Ленским речными бассейнами. Здесь для экспедиции были построены небольшие речные суда. Весной, когда сошел лед, на этих судах были доставлены в Якутск имущество и провиант для обоих исследовательских отрядов.

В конце мая Лаптевы прибыли в Якутск. К тому времени С. И. Челюскин полностью подготовил дубель-шлюпку «Якутск» к плаванию. Теперь экипаж состоял из 45 моряков, большинство из которых участвовали в плаваниях 1735–1736 гг. 9 июня «Якутск» в сопровождении дощаников с провизией поплыл вниз по Лене в новый поход.

В 1739 г. у восточного побережья Таймыра сложилась исключительно тяжелая ледовая обстановка. Уже на меридиане устья Оленька встретились тяжелые льды, через которые иногда приходилось пробивать путь пешнями. За неделю удалось пройти только до восточного входа в пролив, отделяющий с юга *Большой Бегичев* остров от материка. Затем «Якутск» обогнул этот остров с севера и вошел в Хатангский залив, где на берегу был устроен склад провианта для будущего зимовья.

14 августа ветер переменялся и отогнал льды. Судно направилось на север. Вскоре был открыт остров, названный островом *Преображения*. Он, по описанию Х.П.Лаптева, «длиною поперек более мили. С моря сей остров стоит утесом, так якоб стена из одного камня; а с той стороны, которая в губу, лежит берег пологий и низкой».

Затем «Якутск» прошел мимо островов Петра и 21 августа с большим трудом добрался до высокого мыса Фаддея (на западном берегу залива с тем же наименованием). Здесь путь судну преградили неподвижные льды.

Во время стоянки у мыса Фаддея Н. Чекин обследовал на собачьей упряжке льды и выяснил, что они непроходимы для судна. С. И. Челюскин поставил знак на берегу и сообщил, что все пространство между горной цепью на берегу и мысом Фаддея заполнено тяжелыми льдами. Он увидел на севере еще один остров.

На консилиуме, проведенном Х. П. Лаптевым, было решено возвращаться к Хатангскому заливу на зимовку. Войдя в устье Хатанги, Х. П. Лаптев с большим трудом провел судно вверх по реке и достиг устья ее правого притока – реки Блудной. Здесь из плавника построили дом, в котором экипаж и провел зиму.

В зимний период 1739–1740 гг. Х. П. Лаптев начал организовывать проведение описных работ санными экспедициями. Он направил Н. Чекина для описи берега от устья Таймыры до устья Пясины (Х.П.Лаптев принимал залив Фаддея за устье Таймыры). Чекин, выехав из зимовья, добрался до истока Таймыры и озера *Таймыр* и по реке спустился до ее настоящего устья. Возвратился он в крайне бедственном состоянии, пешком, потеряв от отсутствия корма всех собак и бросив нарты. В конце мая Х. П. Лаптев послал на озеро Таймыр группу моряков для заготовки рыбы.

На следующий год, к середине августа, дубель-шлюпка подошла к кромке неподвижного льда на параллели 75°26 с. ш. Переменявшийся ветер нагнал льды, и судно зажалось в них. Корпус судна получил тяжелые повреждения, и к утру 14 августа «Якутск» оказался в совершенно безнадежном положении.

Через сутки команда покинула судно и двинулась к берегу, достигнув его через два дня. А 31 августа льды унесли дубель-шлюпку и оставшиеся около нее выгруженные на лед припасы в море.

С величайшим трудом моряки добрались до места зимовки в устье Блудной, потеряв в пути четырех товарищей. «Грустно слушать рассказы о бедствиях и страданиях, испытанных несчастной командой... – писал участник экспедиции В. Беринга лейтенант *Свен Ваксель* о команде «Якутска». – Судно было

раздавлено льдом, так что команде пришлось его оставить на расстоянии пяти или шести немецких миль (37 или 44 км. – *Прим. авт.*) от твердой земли и пойти пешком по льду по направлению к материку с таким запасом сухарей, сколько каждый мог унести для себя на спине. Добравшись с большими трудностями до твердой земли, они пошли дальше сушей вдоль берега до самой северной его оконечности, а когда они достигли уже почти 77° с. ш., берег стал опять поворачивать к юго-западу. Поэтому они снова повернули к реке Хатанга, где зимовали за два года до того и где оставили небольшой запас продовольствия. Это случилось в августе, когда они добрались до 75°, и ни к западу, ни к востоку, ни к северу не было видно открытой воды, а все море было загромождено стоячими высокими, как горы, торосами. От названной северной оконечности материка до прямого берега и до реки Хатанги им предстояло пройти еще около 100 немецких миль (740 км. – *Прим. авт.*) через пустынные места, прежде чем они могли бы рассчитывать встретить жилье и людей, отдельных немногих туземцев, которые в известное время года приходят в эти места, занимаясь охотой на белого медведя и песка. Эти несчастные сильно терпели от голода, очень ослабели и перенесли много бедствий, а многим из них была суждена смерть».

Был ли штурман С. И. Челюскин на самом северном мысе Азии?

Сложившуюся ситуацию Х.П.Лаптев обсудил со штурманом С.И.Челюскиным, геодезистом Н. Чекиным и боцманматом Медведевым. Все единодушно решили, что следует продолжить опись еще не снятого побережья Таймыра в зимний период с суши. Хотя, естественно, результаты такой описи могли оказаться менее точными, чем при летней описи с борта судна. Это решение впоследствии утвердила Адмиралтейств-коллегия.

Зимняя съемка началась в марте 1741 г., когда из зимовья выехала на трех собачьих упряжках описная партия в составе С. И. Челюскина и двух солдат. Этой партии было поручено провести опись побережья Таймыра от устья Пясины на восток, где она должна была встретиться с другой партией, описывавшей берег от устья Таймыра на запад.

Затем из зимовья отбыли еще две описные партии – во главе с Н. Чекиным и Х. П. Лаптевым. Х. П. Лаптев из зимовья прошел к озеру Таймыр, затем к устью Таймыры и повернул вдоль морского побережья к западу.

1 июня Х. П. Лаптев и С. И. Челюскин встретились. Собаки в обеих партиях были крайне истощены. Лишь удачная охота на белых медведей помогла продолжить описные работы. Н. Чекин прошел по восточному берегу Таймыра до островов Петра. Ему пришлось прекратить описные работы, так как он заболел снежной слепотой.

Х. П. Лаптев и С. И. Челюскин, добравшись до устья Пясины, вынуждены были там переждать половодье. Только через месяц им удалось на лодках отправиться вверх по течению реки. Плавание было исключительно тяжелым. К счастью, им встретились ненцы, кочевавшие в низовьях реки. Вместе с ними Лаптев и Челюскин добрались на оленях до Гольчихи, а оттуда на попутном судне отправились вверх по Енисею к Дудинке.

В конце сентября в Туруханске собрался весь отряд Х. П. Лаптева. Началась подготовка к зимнему сезону 1741–1742 гг. 4 декабря 1741 г. С. И. Челюскин и трое солдат на пяти собачьих упряжках выехали из Туруханска и направились к устью Хатанги, куда добрались лишь к концу февраля. Здесь они основательно запаслись продовольствием и собачьим кормом и 3 апреля, продолжая опись, двинулись вдоль восточного побережья Таймыра на север.

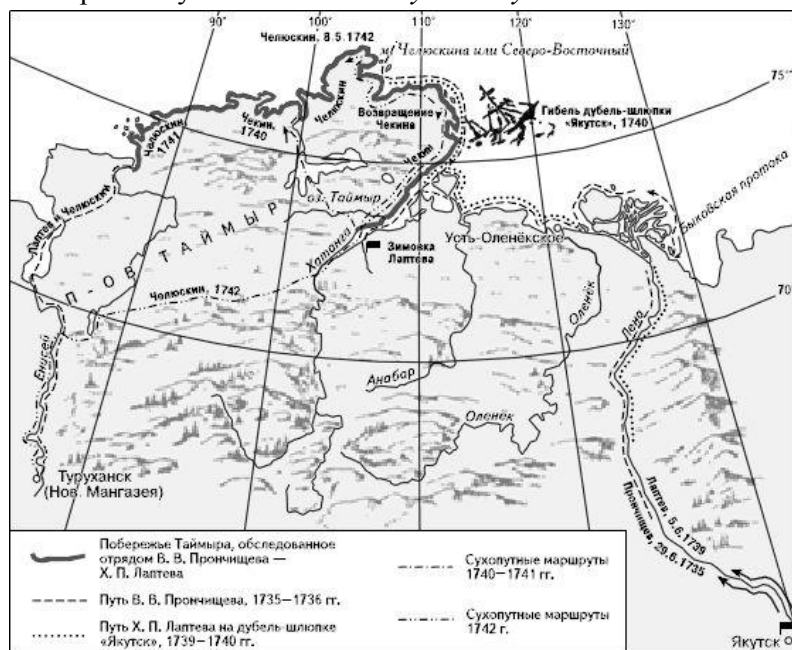
Партия двигалась достаточно быстро, ежедневно проходила со съемкой более 20 км. В отдельные дни удавалось преодолевать 40 км. Суточные остановки для отдыха почти не делались. Задержки случались только из-за сильных метелей. Так как наступил полярный день, то передвигаться стало возможно не только днем, но и ночью. В пути удавалось регулярно пополнять запасы продуктов за счет охоты на белых медведей, а вот плавника едва хватало для приготовления пищи.

1 мая С. И. Челюскин достиг мыса Фаддея и начал опись к северу от него. В тот же день он открыл два небольших гранитных островка. Вскоре он заметил и остров «немалого размера». Движение вперед затрудняли сильные метели, сменявшиеся туманами. Партия двигалась по кромке морского льда у самого берега, проходя около 16 км в день. Наст уже плохо держал, и собаки выбивались из сил. Чтобы дать им

передохнуть, пришлось остановиться почти на целые сутки. Поднялась сильная пурга.

Только 6 мая С. И. Челюскин сумел астрономически определить широту: 77°27 с. ш. 8 мая погода несколько улучшилась, и штурман возобновил опись берега. В тот же день он достиг мыса, от которого берег поворачивал на юг. Челюскин записал в журнале: «...по мнению, северный мыс восточной окончился, и земля лежит от запада к югу». Сам же мыс он описал так: «Сей мыс каменный, приярый, высоты средней; около него льды гладкие и торосов нет. Здесь именован мною оный мыс Восточно-Северной». На только что открытом мысу Челюскин поставил знак – бревно, которое вез с собой.

Ныне этот мыс (77°41' с. ш.) называется в честь Н. Чекина. Самая же северная точка Азии, называемая сейчас мысом Челюскин (77°43' с. ш.), была им пройдена в полночь с 8 на 9 мая. В журнале С. И. Челюскин отметил, что берег здесь низкий и песчаный с «небольшим выгибом». То, что этот мыс – самая северная точка Азии, удалось установить только в 1919 г. благодаря измерениям, проведенным экспедицией знаменитого норвежского полярного путешественника *Руаля Амундсена*.



Маршруты отрядов Великой Северной экспедиции в районе Лена – Пясины

Отдохнув несколько часов, партия отправилась дальше на юго-запад. Только через неделю С. И. Челюскин встретил солдата и якута, которых Х. П. Лаптев послал навстречу ему с запасами провизии и корма для собак. К этому времени съемка была уже доведена до того пункта, где в предыдущем году Х. П. Лаптев закончил съемку. Таким образом, съемка северного и восточного участков побережья Таймыра была завершена, и С. И. Челюскин отправился прямо к устью Таймыры, где его уже ждал Х. П. Лаптев.

Так закончился один из самых трудных этапов работы по описи Сибирского побережья отрядами экспедиции В. Беринга. Причем описи Таймырского побережья, выполненные В. В. Прончищевым, Х. П. Лаптевым и С. И. Челюскиным, оставались единственными в течение почти 170 лет, т. е. до конца XIX – начала XX в.

Следует отметить, что подвиг штурмана С. И. Челюскина был столь велик, что некоторые исследователи середины XIX в. даже высказывали сомнения в том, действительно ли Челюскин достиг *Северо-Восточного* мыса. Чтобы опровергнуть эти слухи, известный историк российского флота, капитан 2-го ранга *Александр Петрович Соколов* в 1851 г. опубликовал выдержки из журнала С. И. Челюскина и перевычислил его наблюдения. А. П. Соколов сделал вывод, что С. И. Челюскин, несомненно, побывал на самом северном мысе Азии.

Известный исследователь Сибири и Дальнего Востока, российский академик А. Ф. Миддендорф, оценивая деятельность С. И. Челюскина, писал: «Челюскин, бесспорно, венец наших моряков, действовавших в том крае. вместо того, чтобы изнуриться четырехлетним пребыванием на глубоком Севере, как изнурялись все другие, он в 1742 г. ознаменовал полноту своих деятельных сил достижением самого трудного, на что до сих пор напрасно делались все попытки. При большой настойчивости, Челюскин из участников экспедиции всех точнее и отчетливее в своих показаниях».

А. Ф. Миддендорф предложил переименовать Северо-Восточный мыс в мыс Челюскин. Это название

есть на всех географических картах.

Записки лейтенанта Х. П. Лаптева

В Адмиралтейств-коллегию Х. П. Лаптев представил карту Таймыра, впервые составленную в результате инструментальных описных работ, выполненных им лично и его подчиненными, и основанных на наблюдениях как с борта судна, так и во время продвижения по суше или по морскому льду у побережья.

В сентябре 1743 г. он подал в Адмиралтейств-коллегию рапорт, в котором изложил результаты описных работ, выполненных его отрядом, и свои личные записки под названием «Описание, содержащееся от флота лейтенанта Харитона Лаптева в Камчатской экспедиции меж реками Лены и Енисея, в каком состоянии лежат реки и на них всех живущих промышленников состояние».

Научная ценность этих записок, состоявших из трех частей, очень велика. В них автор проявил блестящую наблюдательность и широту взглядов высокообразованного моряка-гидрографа. В записках дано краткое описание побережья от острова Столб на Лене до устья Енисея. Достаточно полно автор описал прибрежные глубины, указал места для якорной стоянки судов, характер грунта, а также показал места, где удобен подход судов к берегу. Особое внимание Х. П. Лаптев уделил описанию состояния льдов у берега. В записках были даны характеристики устьев рек, их ширины и глубины, приведены данные о приливах и отливах, а также сведения о местных жителях и роде их занятий. Фактически это была первая логия прибрежных районов Таймыра.

Х. П. Лаптев с достаточной полнотой описал все реки этого района – от Лены до Енисея. Для каждой из рек были указаны географические и гидрографические параметры: исток, длина, граница между тундрой и тайгой, расположение поселений и мест кочевков коренных жителей.

Значительное внимание в записках было уделено геологическим структурам, растительному и животному миру Таймыра. Вот характерные строки из них: «Мыс Святого Фаддея лежит утесом каменным. На нем местами мелкий камень, белый, подобный алебастру. Земля, глина и изредка мох, неудобный к оленьему корму. Здесь мамонтовый рог выкопали из земли длиною в 4 фута (1,2 м. – *Прим. авт.*)...У сего мыса стоя, видели морских зверей великих собою, подобных рыбе, шерсть маленькая, белая, яко снег; рыло свиное черное. По-здешнему называют белуга. На сем мысу сделан от нас маяк из камня плитного, вышиною в полторы сажени (3,19 м. – *Прим. авт.*). От сего мыса к северу и к Nord Ost лед гладкий, не ломаный стоит».

В записках Х. П. Лаптева особую ценность представляют сведения этнографического характера о народностях, населявших Таймыр. Для автора характерно в первую очередь отсутствие высокомерия по отношению к представителям местного населения, уважительное отношение к их обычаям и нравам. Он с похвалой отзывался, например, о «тунгусах» (так ранее называли эвенков), об их обычае есть сырые мясо и рыбу, признавая необходимость употребления в пищу на севере сырой строганины, которая «не допускает до цинги быть больному, а между тем не застарелую выгоняет. Того лучше действо и от мерзлого мяса строганого, оленьева, в той же болезни печатца».

Этнографо-географические записки Х.П.Лаптева, опубликованные только в 1851 г., были высоко оценены многими отечественными и зарубежными учеными. Они ярко запечатлели нравы и обычаи местных жителей сибирского побережья первых десятилетий XVIII в.

Приключения первооткрывателей таинственных Ляховских островов

Драматична история открытия и изучения Новосибирских островов. Впервые о самом южном из Новосибирских островов, определяющем северную границу пролива Дмитрия Лаптева, сообщил в самом начале XVIII в. казак *Яков Пермяков*, который на пути из Лены в Колыму «видел по ту сторону Святого Носа на море остров».

Якутский воевода *Д. А. Траурнихт* послал в устье Яны «для проведывания жилых островов» к северу от мыса Святой Нос казака *Меркурия Вагина* с отрядом, в составе которого были его сын Михаил, сам Я. Пермяков и еще 8 казаков. М. Вагин должен был от устья Яны идти на север «хоть водою, хоть по льду».

В мае 1712 г. М. Вагин с командой выехали из *Усть-Янского* зимовья (в дельте Яны) на собачьих упряжках, добрались до мыса Святой Нос, а далее по льдам достигли Большого Ляховского острова. Вагин первым из русских объехал остров кругом и с северного его берега видел другой остров (*Малый Ляховский*).

Опасаясь, что подвижки льдов и полыньи отрежут его от Сибирского побережья, М. Вагин возвратился на материк. Он собирался с помощью охоты и рыбной ловли запастись продовольствием, чтобы в следующем году продолжить исследования вновь открытых островов. Он вышел на сибирский берег к востоку от мыса Святой Нос и направился к реке *Хрома*, чтобы заготовить там рыбу. Но, не добравшись до долины Хромы, казаки на пустынной *Меркушиной стрелке* «оголодали, так что ели собак, и как собак не стало, ели мышей и всякую гадину».

Планы Вагина по проведению в следующем году новой экспедиции на острова вызвали недовольство части казаков команды. Они убили М. Вагина, его сына, Я. Пермькова и еще одного казака и возвратились в Усть-Янское зимовье. Преступление стало известно властям, двое казаков – зачинщиков убийств были повешены, а остальные биты кнутом и сосланы в поселения на Охотское море.

До якутского купца *Ивана Ляхова* дошли от местных жителей слухи о наличии на островах, расположенных к северу от мыса Святой Нос, большого количества мамонтовой кости. Весной 1770 г. И.Ляхов с группой промышленников пересекли пролив Дмитрия Лаптева, добрались до острова, посещенного М. Вагиным, а затем и до острова, виденного Вагиным далее на севере. По возвращении в Якутск И. Ляхов сообщил властям о сделанных им открытиях и просил предоставить ему монопольное право на добычу там мамонтовой кости и на промысел песцов. Указом императрицы *Екатерины II* это право было Ляхову предоставлено, а эти два острова называли *Ляховскими*.



Стена ископаемого льда в береговом обрыве на Большом Ляховском острове

В 1773 г. И. Ляхов вновь направился к Ляховским островам. На этот раз он добрался до них на лодке. К северу от Малого Ляховского острова он открыл еще один – *Котельный*, названный так потому, что один из спутников Ляхова оставил на нем медный котел. Ляхов с промышленниками перезимовали на Большом Ляховском острове в избе, построенной ими из плавника, и в 1774 г. возвратились в Якутск.

В следующем году вместе с И. Ляховым на вновь открытые острова отправился посланный якутской воеводской канцелярией землемер *Хвойное*, который описал Большой Ляховский остров. Любопытно, что он обнаружил там 5 зимовий – значит, остров посещали в предшествующие годы люди.

Видел ли Я. Санников загадочные острова в Ледовитом океане?

Якутские купцы *Семен* и *Лев Сыроватские* (отец и сын) после кончины И.Ляхова продолжили посылать на острова промышленные партии. Служивший у них «передовщиком» (возглавлявший одну из промысловых артелей) Я. Санников в 1800 г. открыл и описал остров *Столбовой*. Любопытно, что на этом острове были найдены кресты, оставленные русскими мореходами – казаками или промышленниками, – в XVII в.

В 1805 г. Я. Санников описал остров *Фаддеевский*, названный по имени промышленника *Фаддеева*, устроившего на острове первое зимовье. В следующем году промышленники Сыроватского открыли остров *Новая Сибирь* (название было дано позже исследователем Новосибирских островов *Матвеем Матвеевичем Геденштромом*). В 1808 г. промышленник *Бельков* открыл остров, названный по его фамилии – *Бельковский*.

Государственный канцлер граф *Николай Петрович Румянцев*, известный меценат, «покровитель наук и искусств», в 1808 г. на собственные средства отправил на Новосибирские острова экспедицию под начальством Геденштрома. В составе экспедиции был землемер *Кожевин* (в ходе описных работ его

собачьих нартах по льду на северо-запад с целью открытия виденной Санниковым земли.

Пройдя около 44 миль, П. Ф. Анжу достиг окраины сибирского припая, к северу от которого находился тонкий лед, образовавшийся на открытом пространстве воды. Несмотря на ясный горизонт, никаких признаков земли не было видно. По такому льду передвигаться на нартах было невозможно, и Анжу возвратился на берег. Он попытался продвинуться на север по льду с северной оконечности Фаддеевского острова, но и тут его остановил тонкий лед. Такую же безрезультатную попытку предпринял он с мыса *Рябого* на Новой Сибири.

22 апреля 1822 г. П. Ф. Анжу достиг крайней северо-западной оконечности Фаддеевского острова, названной им в честь своего помощника *Ильи Автономовича Бережных* мысом *Бережных*. Отсюда он увидел «на NW (северо-западе. – Прим. авт.) синеву, совершенно подобную видимой отдаленной земле». Продвинувшись в этом направлении около 12,5 миль, Анжу убедился, что принял за землю торосы.

На обратном пути к острову Фаддеевский П. Ф. Анжу открыл небольшой остров, названный в честь доктора экспедиции островом *Фигурина*. С этого острова Анжу еще раз проехал на нартах в открытое море, но, достигнув и здесь «сибирской полыньи», направился к острову Котельному. Так что и экспедиция лейтенанта П. Ф. Анжу не открыла «Землю Санникова».

Барон Э. В. Толль и тайна «Земли Санникова»

В 1886 г. экспедиция Российской академии наук, возглавляемая морским врачом и полярным исследователем *Александром Александровичем Бунге*, работала на Новосибирских островах. 13 августа 28-летний участник этой экспедиции, кандидат зоологии и геолог *Эдуард Васильевич Толль*, находясь на северо-западной оконечности острова Котельный, записал в своем дневнике: «Горизонт совершенно ясный. Вскоре после того, как мы снялись с устья реки Могур-Урях, в направлении северо-восток 14–18 градусов ясно увидели контуры четырех столовых гор, которые к востоку соединялись между собой понижением. Таким образом, сообщение Санникова подтвердилось полностью. Мы вправе, следовательно, нанести в соответствующем месте на карту пунктирную линию и написать на ней: «Земля Санникова». С этого времени мечта о посещении этой неведомой земли определила всю дальнейшую жизнь барона Э. В. Толля.



Полярный исследователь барон Э. В. Толль

После возвращения в Петербург Толль на заседании Академии наук доложил о результатах проведенных исследований.

В заключение он призвал Академию наук продолжить исследования Новосибирских островов и заявил: «Неужели мы отдадим последнее из полей действия для открытия нашего Севера опять другим народам? Ведь одна из виденных Санниковым земель уже открыта американцами... Мы, русские, пользуясь опытом наших предков, уже по географическому положению лучше всех других наций в состоянии организовать экспедиции для открытия архипелага, лежащего на север от наших Новосибирских островов, и исполнить их так, чтобы результаты были и счастливы и плодотворны».

В 1893 г. он вновь побывал на Новосибирских островах и заложил там для экспедиции Ф. Нансена продовольственные склады на случай, если с его судном «Фрам» случится беда во время дрейфа от Новосибирских островов через Северный Ледовитый океан, и Нансену со спутниками придется возвращаться на материк по льду через район Новосибирских островов. Во время закладки складов Э. В. Толль несколько раз побывал на северном берегу острова Котельный, но «Земли Санникова» так и не увидел: над морем на севере и северо-востоке держался туман.

Выдвинутый Э. В. Толлем проект снаряжения научной полярной экспедиции к «Земле Санникова» встретил поддержку в научных и правительственных кругах, и на осуществление экспедиции были

отпущены средства в сумме около 150 тыс. р. золотом. Э. В. Толль был назначен руководителем Русской полярной экспедиции, которая должна была продолжить изучение Новосибирских островов, обнаружить и обследовать «Землю Санникова», а затем пройти Северным морским путем в Тихий океан.

В 1899 г. для экспедиции было приобретено норвежское китобойное судно водоизмещением 1082 т, длиной 43,9 м, шириной 10,1 м и с осадкой кормы 5,2 м. Паровая машина яхты мощностью 228 индикаторных л. с. (168 кВт) обеспечивала скорость хода до 8 узлов. По предложению президента Академии наук судно назвали «Заря».

Затем «Заря» на норвежской верфи была перестроена и оборудована для целей экспедиции. Корпус яхты значительно укрепили, оборудовали лаборатории и дополнительные помещения для экипажа. После переделки парусное вооружение яхты стало соответствовать типу шхуны-барк (на фок-мачте прямые паруса, на грот- и бизань-мачте – косые).

Экипаж судна состоял, в основном, из военных моряков-добровольцев, откомандированных с флотов в распоряжение Академии наук. Капитаном судна был назначен лейтенант *Николай Николаевич Коломейцев*. Помощниками капитана определили лейтенантов *Федора Андреевича Матисена* (он же был геодезистом и метеорологом экспедиции) и *Александра Васильевича Колчака*.

В порядке подготовки к экспедиции А. В. Колчак прошел трехмесячное обучение в Главной физической обсерватории. Затем он стажировался в Норвегии у Ф. Нансена, который очень благожелательно отзывался о нем. Поэтому, помимо штурманских обязанностей, Колчак в экспедиции выступал в роли гидролога и второго магнитолога.

Научную группу экспедиции составляли сам Э. В. Толль, зоолог из Зоологического музея Академии наук *Алексей Андреевич Бялыницкий-Бируля*, астроном и магнитолог *Фридрих Георгиевич Зееберг*, доктор медицины *Г. Э. Вальтер* (он же врач-бактериолог и второй зоолог – орнитолог экспедиции). Экспедиция была хорошо снабжена научными приборами, запасами продовольствия и снаряжения на 3 года работы. На борт взяли 20 ездовых собак с нартами.

20 марта 1900 г. Э. В. Толль выступил на заседании Русского географического общества с прощальной речью, в которой рассказал о ходе подготовки к экспедиции и о поставленных перед ней целях. В завершение выступления он сказал: «Из всего сказанного... явствует, что Русской полярной экспедиции предстоит разрешение многих важных научных вопросов, что она не есть спортсменское предприятие и не имеет только целью открыть одну, быть может, маленькую Землю Санникова. Нет! Русская полярная экспедиция выходит под вымпелом Академии наук и ставит себе серьезные научные задачи, а наука только тогда свята, если она не потеряла связи с общечеловеческими задачами гуманности. Как скоро вырастут плоды научных трудов, это трудно вперед указывать, это очень часто упускается из виду близорукостью человеческих глаз».

10 июня 1900 г. «Заря» вышла из Кронштадта на север и 30 июля подошла к Диксону. В тот год ледовая обстановка у Таймырского побережья была тяжелой. В районе архипелага *Норденшельда* (у западного побережья Таймыра) судно встретило полосу сплоченных тяжелых льдов, преградивших путь на северо-восток. В начале октября 1900 г. пришлось стать на зимовку, пришвартовав судно к ледяному припаю на южной стороне острова *Бонев* у западного входа в *Таймырский* залив.

Во время зимовки ученые и офицеры проводили регулярные метеорологические, гидрологические и геофизические исследования. Был обследован целый район побережья Таймыра. На зимовке Э. В. Толль в дневнике на основании зоологических и геологических наблюдений высказал пророческие мысли о наличии неизвестных островов к северу от полуострова Челюскина: «Полагаю, что на пути к мысу Челюскин должны находиться еще острова, с которых могли прибыть сюда оба эти странника (куропатка и олень, встреченные зимовщиками. – *Прим. авт.*). Простираение пластов полуострова Челюскин прослеживается на север. В этом направлении следует ожидать еще островов, быть может не менее многочисленных, чем в таймырских шхерах!»

Во время зимовки начальник экспедиции назначил Ф. А. Матисена капитаном «Зари», а Н. Н. Коломейцев убыл с судна на собачьей упряжке к устью Енисея, а затем в Петербург с письмами и отчетом. Ему же Э. В. Толль поручил организовать в 1901 г. угольный склад на Диксоне, а в следующем году – на острове Котельный. К сожалению, Коломейцеву удалось завезти уголь только в порт Диксон. От организации угольного склада на Новосибирских островах Академия наук отказалась, что впоследствии

привело к трагическому финалу экспедиции.

«Заря» освободилась ото льдов только 12 августа 1901 г. и через 7 суток была уже у мыса Челюскин. Там на берег высадились группа исследователей. Ф. Г. Зееберг определил астрономический пункт, а боцман Бегичев с матросами соорудили каменный гурий.

Далее «Заря» направилась по морю Лаптевых к предполагаемому месту расположения «Земли Санникова» и прошла от острова Котельный до точки с координатами 77°09 с. ш. и 140°23 в. д. При этом неизвестных земель обнаружить не удалось.



Судно «Заря» на зимовке

Ветер усиливался, а впереди была кромка битого льда из мощных льдин, высоко выступавших над водой и сталкивавшихся между собой от проходившей крупной зыби. Пришлось отходить к югу. К вечеру ветер достиг ураганной силы.

28 августа Э. В. Толль распорядился взять курс на юго-восток и идти севернее островов Котельный и Фаддеевский, по направлению к острову *Беннетта*. В дневнике он записал: «Но что же будет с Землей Санникова? Находится ли она за ледовым поясом? При таком тумане, как сегодня, невозможно ничего выяснить. Нам необходима также ясная погода для определения местонахождения. Хочу пройти к острову Беннетта и, воспользовавшись открытой водой, попытаюсь продвинуться вдоль его западного берега на северо-восток, чтобы там высадиться, пока западно-юго-западный ветер не нагнал снова лед. Если это удастся или если удастся найти зимнюю гавань у острова Генриетты, то оттуда можно будет отправиться на санях и каяке для исследования Земли Санникова. Однако у меня закрадываются тяжелые предчувствия... но довольно об этом!»

2 сентября путешественники увидели скалистый мыс *Эммы* на острове Беннетта. Но подойти к берегу из-за тяжелых льдов было невозможно. Толль повернул обратно. На обратном пути «Заря» достигла точки с координатами 77°32 с. ш. и 142°17 в. д., но признаков земли не было. Надвигавшийся с трех сторон лед мог сомкнуться и отрезать судну путь к югу. Толль приказал повернуть к острову Котельный.

3 сентября 1901 г. судно стало на вторую зимовку в лагуне *Нерпалах* у западного побережья острова Котельный. В период второй зимовки во время проведения метеорологических наблюдений скончался врач экспедиции Г. Э. Вальтер. Потеря любимого друга потрясла Э. В. Толля.

С приходом весны участники экспедиции расширили район исследований. Ф. А. Матисен пробовал пройти на север от острова Котельный в сторону «Земли Санникова», но путь ему преградила полынья. Другая партия описала остров Бельковский и к югу от него открыла небольшой остров, названный в честь каюра экспедиции *П.И. Стрижева*. 28 апреля 1902 г. зимовку покинула партия во главе с А. А. Бялыницким-Бирулей в составе трех человек. Партия направилась для исследований на остров Новая Сибирь. В конце лета за ней должна была зайти «Заря».

23 мая «Зарю» покинула партия во главе с Э. В. Толлем. В ее составе был астроном Ф. Г. Зееберг, промышленники якут *Василий Горохов* и эвенк *Николай Дьяконов* (они влились в состав экспедиции во время зимовки, прибыв туда на собачьих упряжках из Усть-Янска).

Перед убытием с «Зари» Э. В. Толль записал в дневнике: «Итак, бесповоротно решено – только через ту «неведомую гавань» на Беннетте лежит мой путь на родину». Он надеялся с вершин острова Беннетта увидеть мечту многих лет жизни – таинственную «Землю Санникова». После вскрытия моря к острову Беннетта должна была подойти «Заря» и забрать Толля и его спутников. Для переправ через полыньи Толль взял с собой две байдарки.

Покидая судно, начальник экспедиции оставил инструкцию, согласно которой капитан обязан был с открытием навигации попытаться достичь острова Беннетта. В случае если пробиться к острову будет невозможно и на судне останется не более 15 т угля, то «Заря» должна направиться к Сибирскому побережью в бухту *Тикси*. В этом случае Толль надеялся до наступления полярной ночи пройти к

Новосибирским островам на байдарках.

Из-за тяжелой ледовой обстановки в море Лаптевых «Заря» вышла из лагуны Нерпалах только 8 августа, но обогнуть остров Котельный с севера и подойти к острову Новая Сибирь не смогла. Тогда Ф. А. Матисен впервые в истории мореплавания прошел проливом между островами Котельным и Бельковским, названным проливом «Заря», а затем направился на восток по проливу между островами Котельным и Малым Ляховским, названному позже проливом *Санникова*. С трудом обойдя остров Новая Сибирь с юга, судно направилось на север к острову Беннетта.

Все попытки пробиться к острову через тяжелые льды закончились безрезультатно. На судне осталось всего 9 т угля, и Ф. Ф. Матисен направился в бухту Тикси, где «Заря» осталась навсегда. Команда судна добралась до Якутска на пароходе «Лена», прибывшем в Тикси из устья Лены. Партия А. А. Бялиницкого-Бирули в ноябре покинула остров Новая Сибирь и по льду добралась до Сибирского побережья. О Э. В. Толле и его спутниках никаких известий не было.

На следующий год Академия наук отправила две спасательные партии на поиск группы Э. В. Толля. Одна под руководством *Михаила Ивановича Бруснева* обследовала весной, летом и осенью северные берега островов Котельный и Фаддеевский и берега Новой Сибири, но никаких следов пребывания группы Э. В. Толля не обнаружила. Другой партии (под начальством лейтенанта А. В. Колчака) удалось на двух прочных нартах доставить вельбот с «Зари» массой 576 кг из бухты Тикси на расстояние более 1000 км до *Михайлова стана* на острове Котельный в 8 км к западу от мыса *Медвежий*. В распоряжении партии была 161 собака, но собачьих сил порою не хватало, чтобы тащить нарты с тяжелым вельботом. Пришлось в работу включаться и людям.

18 июля, после вскрытия моря, А. В. Колчак с боцманом Бегичевым и шестью мезенскими промышленниками и жителями Усть-Янска на вельботе под парусами и на веслах двинулись по бурному морю в 270-мильный путь от острова Котельный через *Благовещенский* пролив между островами Фаддеевский и Новая Сибирь на север и 4 августа по свободному ото льда морю подошли к острову Беннетта.

На острове они обнаружили записки Э. В. Толля, из которых явствовало, что 21 июля 1901 г. он со спутниками благополучно доплыл на байдарках до острова Беннетта. Затем была найдена хижина, где в обшитом парусиной ящике лежали донесения Э. В. Толля президенту Академии наук с результатами исследований, проведенных на острове. В конце отчета указано: «Отправимся сегодня на юг. Провизии имеем на 14–20 дней. Все здоровы. Губа Павла Кеппена, острова Беннетта, 26 X–8 XI 1902 г.».

Как же погибли мужественные путешественники – Э. В. Толль и его спутники? Многие предполагают, что Толль после того, как встреча с «Зарей» в конце лета не состоялась, сначала решил перезимовать на острове. Но, видимо, охота была неудачной, и в октябре он пришел к мысли, что партия не сможет пережить зимовку. Только тогда Толль решился на отчаянный шаг – идти на юг уже после наступления полярной ночи.

Видимо, путь на юг путешественникам преградила большая полынья, поверхность которой представляла месиво из снега, льда и воды, по которому нельзя было идти пешком и невозможно было плыть на байдарках. Причем трудности пути усугублялись жестокими морозами, страшной пургой и темнотой полярной ночи. Тогда, вероятнее всего, и случилась трагедия.

Поиски «Земли Санникова» продолжились и после гибели Э. В. Толля и его спутников. В 1913–1914 гг. российская гидрографическая экспедиция на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач» открыла северо-восточнее острова Новая Сибирь к югу от острова Беннетта небольшие острова, названные в честь выдающегося русского гидрографа, генерал-лейтенанта флота *Андрея Ипполитовича Вилькицкого* и командира «Вайгача», капитана 2-го ранга *Петра Алексеевича Новопашенного* (впоследствии остров *Новопашенного* был переименован и назван в честь участника этой экспедиции, скончавшегося во время ее проведения, лейтенанта *Алексея Николаевича Жохова*). Может быть, именно эти острова усмотрели в полярном море с северного берега острова Новая Сибирь М. М. Геденштром и Я. Санников еще в 1810 г.

Велики заслуги Э. В. Толля в развитии полярной геологии и палеонтологии, в изучении северных районов Сибири и в первую очередь Новосибирских островов. Он не открыл «Земли Санникова», которую после него искали и не нашли многие экспедиции на судах и самолетах вплоть до середины XX в., когда стало абсолютно ясно, что такой земли не существует. Но поиски этой земли-призрака и составили главный

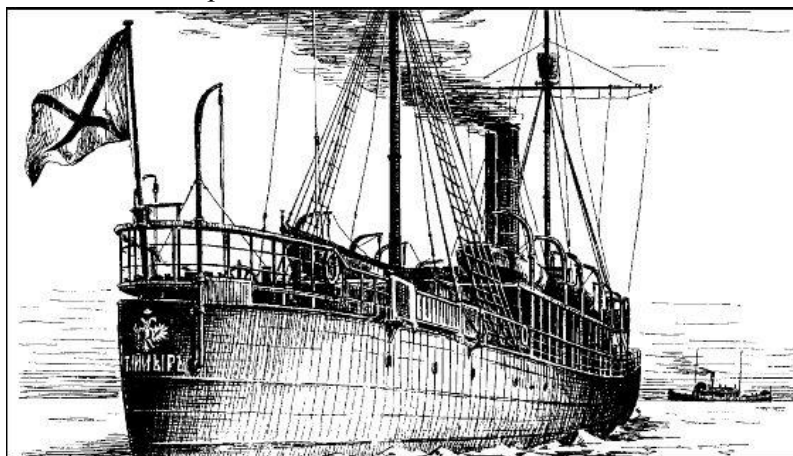
подвиг его жизни. «Мой проводник Джергели, – вспоминал Э. В. Толль, – семь раз летовавший на островах (Новосибирских. – *Прим. авт.*) и видевший несколько раз подряд эту загадочную землю, на вопрос мой: «Хочешь ли достигнуть этой дальней цели?» – убежденно ответил: «Раз ступить ногой, и умереть!» Может быть, и сам Э. В. Толль так же ответил бы на этот вопрос.

Открытие полярной Земли Императора Николая II

Существенную роль в изучении моря Лаптевых и его побережья, особенно его западной части, сыграли работы Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО), проведенные в 1912–1914 гг. с бортов ледокольных транспортов «Таймыр» и «Вайгач».

Эти суда, построенные специально для ГЭСЛО, свободно передвигались во льду толщиной 60 см и ломали лед толщиной до 1 м. Их стальные корпуса длиной 54 м и шириной 11 м имели несколько округлую форму, что способствовало выжиманию судна на поверхность льда в случае сильного сжатия. Форштевни и ахтерштевни судов имели специальную ледокольную форму для преодоления льдов при движении передним и задним ходом. При постройке особое внимание было обращено на обеспечение прочности корпуса и непотопляемости судна. Каждое судно имело двойное дно и разделялось продольными и поперечными водонепроницаемыми переборками на 35 отсеков.

Осадка судов составляла всего лишь 4,4 м, что позволяло им плавать вблизи берегов и в устьях сибирских рек. Суда при водоизмещении 1200 т имели судовую паровую силовую установку в 1220 л. с. (882 кВт). Скорость судов на чистой воде достигала 10,5 узлов. Запас угля был достаточен для плавания экономическим шестиузловым ходом на расстояние до 10 000 миль.



Ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач»

Команды обоих судов были сформированы из числа военных моряков, добровольно вызвавшихся принять участие в полярных плаваниях. Базировались оба судна во Владивостоке.

Впервые суда прошли в море Лаптевых в 1912 г. Были описаны острова Большой и Малый Ляховские, Васильевский, Семеновский, Столбовой, Котельный, побережье материка с определением нескольких астрономических пунктов. Затем суда прошли в бухту Тикси, которая в то время была совершенно пустынной. Только у берега на мели лежала оставленная экспедицией Э. В. Толля яхта «Заря».

Предполагалось провести гидрографические работы до устья Лены. Но благоприятная погода и отсутствие льдов давали возможность продолжить исследования к западу от дельты Лены. Начальник экспедиции, полковник Корпуса флотских штурманов Иван Семенович Сергеев решил провести описные работы у северо-восточного берега Таймыра. 15 августа суда вышли из бухты Тикси и направились на запад. На следующий день, когда суда достигли параллели 75° с. ш., путь им преградили сплоченные льды. В поисках разводий суда часто меняли курс, но льды все более прижимали их к берегу, к мелководью.

Рассчитывать на улучшение ледовой обстановки не приходилось. По ночам температура воздуха была ниже 0 °С, между льдинами образовывался молодой лед. Было решено возвращаться во Владивосток. Утром 23 августа суда снялись с якоря и пошли на восток. Пробираясь между льдинами в густом тумане, «Вайгач» удалился к северо-западу от «Таймыра» на расстояние около 100 миль (дальность действия радиостанций на судах не превышала 150 миль). Вокруг «Вайгача» льды были теперь менее сплоченными и допускали движение на запад. Начальник экспедиции, находившийся на «Таймыре», решил идти на

соединение с «Вайгачем» и назначил место встречи судов у мыса Челюскина.

Но «Таймыр» так и не пробился сквозь тяжелые льды к «Вайгачу». А в районе нахождения «Вайгача» разыгралась снежная буря, северо-восточный ветер нагнал громадное количество льда. Дальше продвигаться на запад было невозможно. С большим трудом «Вайгач» двинулся в обратный путь навстречу «Таймыру». При этом «Вайгач» получил повреждения корпуса, образовалась течь.

Крайняя северная точка, достигнутая «Вайгачем», находилась на широте 76°09 с. ш. Ледоколы встретились на широте 75°05 с. ш. близ побережья Таймыра и направились обратно к бухте Тикси. У устья Лены суда вышли на чистую воду, взяли курс на восток и благополучно добрались до Владивостока.

26 июня 1913 г. суда вышли из Владивостока и уже 7 июля стали на якорь в бухте *Провидения* на Чукотке. Оттуда «Таймыр» доставил тяжело заболевшего И. С. Сергеева в устье Анадыря. Далее на транспорте «Аргунь» его перевезли во Владивосток. В командование экспедицией вступил 28-летний командир «Таймыра» старший лейтенант *Борис Андреевич Вилькицкий*.



Капитан 2-го ранга Б. А. Вилькицкий

Б. А. Вилькицкий закончил в свое время Морской корпус и гидрографическое отделение Военно-морской академии. 20-летним юношей он получил боевое крещение при обороне Порт-Артура, где был ранен и награжден боевым орденом.

Молодой начальник экспедиции принял нетрадиционное решение и разрешил судам при необходимости вести исследования раздельно, даже вне пределов действия судовых радиостанций. Этим он резко расширил район исследовательских операций, что положительно отразилось на результатах работы экспедиции.

Особое внимание Б. А. Вилькицкий уделил новому средству связи – радио. Он настоял на том, чтобы на обоих судах был увеличен штат радиотелеграфистов. Более того, находясь между экспедиционными рейсами 1913 и 1914 гг. в Петербурге, он обосновал необходимость использования для ледовой разведки самолетов. В плавание 1914 г. на борт одного из судов был взят гидросамолет «Фарман», и, хотя аппарат вышел из строя уже во время пробного полета в бухте Провидения, моряки установили мотор самолета на сани. Эти аэросани впоследствии отлично послужили экспедиции во время зимовки у берегов Таймыра в 1914–1915 гг.

После раздельной работы в Чукотском море суда встретились 3 августа у острова *Крестовского* в Восточно-Сибирском море. Оттуда «Вайгач» был направлен через пролив Дмитрия Лаптева для промера и описи Янского залива, Ванькиной губы и бухты Нордвик. «Таймыр» должен был с севера обогнуть Новосибирские острова. Встреча судов назначалась у острова Преображения (недалеко от входа в Хатангский залив).

Вблизи острова Новая Сибирь «Таймыр» попал на мелководье, с которого с большим трудом удалось выбраться. Затем «Таймыр» обошел Новую Сибирь с востока. Рано утром 7 августа был открыт неизвестный небольшой остров, названный впоследствии в честь уже покойного А. И. Вилькицкого. «Таймыр» прошел севернее Новосибирских островов в районе, где предполагалось существование «Земли Санникова», но никаких признаков земли не обнаружил. 10 августа суда встретились у острова Преображения. Команда «Вайгача» выполнила намеченный план работ: на мысе *Пакса* у бухты Нордвик определили астрономический пункт, произвели опись части берега острова, впоследствии названного *Большой Бегичев*, и выполнили близ его гидрологическую станцию.

На острове Преображения экспедиция обнаружила большой старинный чугунный крест без каких-либо надписей. Историки полярных исследований предполагают, что этот крест установил в 1739 г. Х. П. Лаптев.

Суда проследовали далее на север. Очередная встреча судов была намечена у островов Самуила. Отойдя от острова Преображения, «Вайгач» начал опись глубоко вдающейся в берег бухты, названной

морьяками экспедиции бухтой *Прончищевой* (в память о жене командира дубель-шлюпки «Якутск» В. В. Прончищева – первой русской полярной путешественницы, чья фамилия зафиксирована в старинных документах). В этой бухте судно село на мель. Пришлось вызывать на помощь «Таймыр». Совместными усилиями команд обоих судов «Вайгач» удалось стянуть с мели, после чего было закончено обследование бухты.

14 августа суда продолжили плавание. Опись побережья и островов проводилась в исключительно сложных условиях. При работе в заливе Фаддея не прекращались туманы, снегопады, дожди. Ледовая обстановка также оставалась крайне тяжелой.

Однако удалось установить, что острова Самуила нанесены на карту неправильно: вместо двух островов фактически было обнаружено семь. Были описаны бухты севернее залива Фаддея, за островами Самуила, а также все побережье в этом районе.

19 августа суда экспедиции раздельно направились к близкому уже мысу Челюскин. Однако дойти до него так и не удалось. «Таймыр» шел вдоль кромки сплошного льда, отделявшего судно от берега. До видневшегося вдали мыса Челюскин оставалось около 12 миль, когда путь к нему был закрыт сплошными ледяными полями. На следующий день с «Таймыра» заметили выдающуюся за пределы льда полосу земли. Это была восточная часть неизвестного доселе низменного острова, названного именем Цесаревича Алексея (теперь остров *Малый Таймыр*).

Через некоторое время к острову подошел «Вайгач», и оба судна продолжили плавание вдоль кромки льда. Впереди по курсу и по сторонам моряки заметили несколько сравнительно крупных айсбергов, до этого ни разу не встречавшихся экспедиции. Появление здесь айсбергов было загадкой. Только значительно позднее стало ясно, что родиной ледяных плавающих гор являются ледники Северной Земли, о которой в тот момент моряки экспедиции еще ничего не знали.

21 августа старший штурман «Вайгача» лейтенант *Николай Иванович Евгенов* и корабельный врач «Таймыра» *Леонид Михайлович Старокадомский* одновременно заметили берег неизвестного обширного острова. Суда направились к нему. На берегу возвышались пологие горы высотой около 500 м, спускавшиеся к морю. У южного берега острова простирался сплошной лед.

Для более подробной описи «Таймыр» пошел вдоль берега, в северном направлении, а «Вайгач» – вдоль южного берега. «Таймыр» двигался в нескольких милях от острова по полосе воды, в которой временами попадались плавающие льдины. Береговая полоса местами переходила в сплошной лед. В одном месте полоса льда уходила в глубь острова за пределы видимости, и моряки решили, что здесь находится залив или пролив. «Вайгачу» не удалось пройти на запад вдоль южного берега этого неизвестного острова – путь преградили непроходимые льды.

На следующий день (это был Международный день исследования высоких слоев атмосферы) с «Таймыра» подняли на воздушных змеях метеорограф для определения метеорологических параметров на высоте. Кроме того, была сделана биологическая станция. На основании данных, полученных от подъема метеорографов, экспедицией было открыто явление летней температурной инверсии над ледовыми арктическими морями (вертикального распределения температур, когда температура с высотой увеличивается, а не уменьшается, как это бывает обычно над материком).

В полдень на берег вновь открытой земли была направлена партия для астрономических и магнитных наблюдений. Штурманы установили, что суда находятся в точке с координатами 80°04 с. ш. и 97°12 в. д. На месте проведения наблюдений был врыт большой столб с обозначением даты установки и названия экспедиции. Невдалеке от столба моряки закрепили высокий флагшток.

В 18 ч весь свободный от вахты состав экспедиции выстроился на берегу возле флагштока. Оставшиеся на судах построились на верхних палубах. Перед строем на берегу и на судах был зачитан приказ начальника экспедиции: «При исполнении приказа начальника Главного гидрографического управления пройти после работ на запад, в поисках Великого Северного пути из Тихого океана в Атлантический, нам удалось достигнуть мест, где еще не бывал человек, и открыть земли, о которых никто и не думал.

Мы установили, что вода на север от мыса Челюскин не широкий океан, как его считали раньше, а узкий пролив (названный позже в честь автора приказа – начальника ГЭСЛО Б. А. Вилькицкого. – *Прим. авт.*). Это открытие само по себе имеет большое научное значение, оно объяснит многое в распределении льдов океана и даст новое направление поискам великого пути». Вслед за прочтением приказа под громкие

«Ура!» на флагштоке был поднят Государственный флаг России. Так на географической карте появилась *Земля Императора Николая II*, которая с 1926 г. стала называться *Северной Землей*.

Знаменательный день 21 августа 1913 г. навсегда вошел в историю географических открытий. Так российскими военными гидрографами было сделано крупнейшее географическое открытие первой половины XX в.

Затем суда направились дальше по широкой полынье, уходящей на северо-запад. Наконец экспедиция добралась до невысокого мыса, за которым виднелись поля тяжелого сплоченного льда. Путь далее был закрыт. Только много лет спустя выяснилось, что экспедиция добралась до самой северной точки архипелага, которая сейчас называется мыс *Арктический*. Следующее судно побывало у этого мыса только через 19 лет: это был ледокольный пароход «Сибиряков», прошедший в 1932 г. Северным морским путем за одну навигацию с запада на восток.

Утром 23 августа приблизительно на параллели 81°07 с. ш. суда повернули на юг, пройдя вдоль берегов открытой ими земли 180 миль. Суда подошли к южному берегу острова *Цесаревича Алексея*. Небольшая партия, посланная с «Таймыра», обследовала остров и район между ним и Землей Императора Николая II. Эта партия обнаружила еще один остров, названный в честь врача экспедиции Д. М. Старокадомского, который заметил его первым.

Затем суда снова подошли к невзломанному припаю у мыса Челюскин. Пешая партия, посланная по льду на мыс, поставила там деревянный знак и убедилась, что весь пролив Вилькицкого покрыт непроходимыми льдами.

31 августа суда взяли курс на восток, прошли еще раз район к северу от Новосибирских островов, где предполагалось наличие «Земли Санникова», и подошли к острову Беннетта. На южном берегу острова были обнаружены и взяты остатки коллекции, собранной Э. В. Толлем. Впоследствии коллекция была передана геологическому кабинету Российской академии наук. На высоком скалистом полуострове моряки установили приметный знак и мемориальную доску в честь Э. В. Толля и его спутников, погибших в Арктике. 12 ноября оба судна благополучно добрались до Владивостока.

Первое в истории плавание по Северному морскому пути с востока на запад

В конце июня 1914 г. «Таймыр» и «Вайгач» покинули Владивосток и 15 июля вошли в залив Провидения. Здесь в бухте Эммы провели испытание взятого во Владивостоке на борт гидроплана. При первом взлете на нем сломалось рулевое управление, и самолет вышел из строя. 21 июля «Вайгач» начал проведение гидрографических работ у побережья Чукотки, а «Таймыр», согласно полученным ранее указаниям, направился в аляскинский порт Ном, чтобы договориться об оказании помощи команде раздавленного льдами канадского судна «Карлук», которая по льду добралась до острова *Врангеля*.

В Номе экипаж «Таймыра» узнал о начале Первой мировой войны. Начальник экспедиции направился на «Таймыре» в *Ново-Маршинск* в устье Анадыря, где находилась телеграфная станция, и запросил указаний начальника Главного гидрографического управления. Одновременно он передал просьбу офицеров экспедиции направить их на боевые корабли для участия в военных действиях.

30 июля был получен ответ из Петрограда. Экспедиции предписывалось продолжить исследовательские работы и постараться пройти Северным морским путем в Архангельск. Ледокольные пароходы не смогли пробиться к острову Врангеля из-за тяжелых льдов и, взяв уголь и пресную воду с пришедшего из Владивостока в *Колчинску* губу транспорта «Тобол», направились на запад. Пройдя южнее острова Беннетта, суда, идя на значительном расстоянии друг от друга, прошли севернее Новосибирских островов к мысу Челюскин. «Таймыр» снова прошел в районе, где, как предполагали, находится «Земля Санникова», но и на этот раз никаких островов не обнаружили.

3 сентября суда встретились около мыса Челюскин, в проливе между Таймыром и Землей Императора Николая II, который сейчас носит имя Б. А. Вилькицкого. Открытая Земля из-за плохой погоды была не видна, в проливе плавал разреженный лед, а на побережье Таймыра видны были завалы громадных льдин, которых в предыдущем году там не было. Участники экспедиции высказали предположение, что, видимо, перед началом прошедшей зимы пролив покрывали годовалые льды, которые за зиму стали толще, а весной или летом штормами были разломаны и частично выброшены на берег.

С улучшением видимости удалось провести опись южного берега Земли Императора Николая II, но далее путь на запад закрыли непроходимые льды. Удалось определить ширину пролива *Вилькицкого*: расстояние от мыса Челюскин до Земли Императора Николая II оказалось равным 28 милям. Описали юго-западную часть острова Цесаревича Алексея и определили его координаты, а также координаты острова *Старокадомского*.

В последующие дни суда были окружены большими массами льда, который медленно дрейфовал на запад. При образовании свободного ото льда пространства суда давали ход и передвигались в том же направлении. Ледяные массы сплывались у попадавшихся по пути островов, расположенных к западу и северо-западу от побережья Таймыра. Из-за этого при сжатии льдов «Таймыр» очутился между двумя сходящимися ледяными полями. Судно приподняло и накренило набок, и на нем был поднят сигнал бедствия. К счастью, напор льдов уменьшился и судно вновь выпрямилось. Но корпус получил серьезные повреждения: лопнули 13 шпангоутов, много шпангоутов было помято, потекли 4 водонепроницаемые переборки. Менее значительные повреждения получил «Вайгач». 5 сентября суда были окончательно зажаты во льдах и остановлены.

Началась вынужденная зимовка в заливе *Дика* на западном берегу Таймыра близ мыса Челюскин. «Таймыр» находился в 9 милях от берега, а «Вайгач» – в 16 милях к северо-северо-западу от него. После 18 октября началась полярная ночь, которая продолжалась 3,5 месяца. Во время зимовки экспедиция проводила регулярные метеорологические и магнитные наблюдения, наблюдения за приливами и полярными сияниями, за нарастанием и весенним таянием льда, продолжала изучение высоких слоев атмосферы при помощи подъема приборов на воздушных змеях. Весной началось проведение описных работ на побережье Таймыра.

Зимовка проходила в довольно сложных условиях. На «Таймыре» зимовали 50 человек, на «Вайгаче» – 48. Питание было скудным и однообразным. За время зимовки скончались от воспаления почек лейтенант А. Д. Жохов и от аппендицита кочегар И. Н. Ладоничев. У некоторых зимовщиков появились признаки цинги.

Офицеры экспедиции много сделали, чтобы по возможности скрасить трудности зимовки для команды. Они даже ставили любительские спектакли, где актерами были моряки судов. С матросами проводились занятия по русскому языку, математике, физике, географии, истории. На Рождество из выкрашенных веников устроили елку. Один из офицеров прочел молитву, хором пропели рождественский тропарь, зажгли свечи. Матросам выдали по бутылке пива. Новый год встретили консервированными ананасами и бокалом шампанского на каждого моряка.

29 января над горизонтом появился край солнца. Для команды был устроен карнавальное представление, состязания в беге в мешках и в стрельбе. Так что дух взаимопомощи, товарищества и доброжелательства, преобладавший в экипажах судов экспедиции, помог пережить зимовку в тяжелых условиях полярной ночи.

К счастью, зимовщикам удалось связаться с радиостанцией барка «Эклипс», посланного российским правительством для поиска следов пропавших полярных экспедиций Г. Л. Брусилова и В. А. Русанова. Барк зимовал у мыса Вильда в 180 милях на запад от места зимовки судов экспедиции. Через радиостанцию «Эклипса» установили радиосвязь с Петроградом.

Так как не исключалась и вторая зимовка судов экспедиции, а на них подходили к концу запасы угля и продовольствия, то решено было эвакуировать часть зимовщиков в село Гольчиху на Енисее. 6 мая с «Таймыра» ушли 20 человек, с «Вайгача» – 19. 22 мая все они благополучно добрались до «Эклипса». Туда известный промышленник, участник экспедиции на яхте «Заря» Н. А. Бегичев привел несколько сот оленей и все прибывшие на «Эклипс» были благополучно доставлены на оленьих упряжках в Гольчиху.

26 июля суда экспедиции смогли начать дальнейшее плавание на запад и 17 августа подошли к острову Диксон, на котором в то время строились два дома и возводилась радиостанция. После того как «Вайгач» доставил туда личный состав из Гольчихи, оба судна экспедиции и «Эклипс» продолжили плавание на запад и, не встретив по пути льдов, 3 сентября прибыли в Архангельск. Так закончилось первое в истории сквозное плавание судов по Северному морскому пути с востока на запад.

Во второй половине 20-х гг. XX в. Академия наук СССР возобновила изучение Новосибирских островов. В 1927 г. была организована научно-исследовательская станция на Большом Ляховском острове. Ее создание было поручено опытному полярному исследователю *Николаю Васильевичу Пинегину*. Художник и писатель Н. В. Пинегин в 1910 г. встретился с лейтенантом Г. Я. Седовым во время описи *Крестовой* губы у западного берега Новой Земли. В 1912–1914 гг. Н. В. Пинегин плывал на судне Г. Я. Седова «Святой Фока» к Новой Земле и Земле Франца-Иосифа с двумя зимовками и описал это плавание. В 1927 г. он возглавил предварительную экспедицию к Новосибирским островам на шхуне «Полярная звезда». Благоприятное состояние льдов позволило шхуне из бухты Тикси пройти к острову Большому Ляховскому, на юго-восточной оконечности которого предполагалось построить станцию.

Но в следующем году ледовые условия в юго-восточной части моря Лаптевых были явно неблагоприятными и вместо двух рейсов из бухты Тикси «Полярной звезде» удалось совершить лишь один, так что часть строительных материалов осталась в пункте погрузки. Но благодаря усилиям самих сотрудников Ляховской геофизической станции ее строительство было завершено, и 2 ноября 1928 г. с нее была отправлена первая радиограмма, извещавшая об открытии станции и начале ее работы.

Помимо основных геофизических наблюдений, проводимых учеными станции, геолог М. М. Ермолаев выполнил геологические и топографические работы, сам Н. В. Пинегин весной 1929 г. совершил поездки на материк в *Казачье* (близ Усть-Янска) и на остров Котельный, где собрал ценные материалы по промыслу и быту промышленников.

Летом 1929 г. предполагалось провести смену зимовщиков станции с помощью шхуны «Полярная звезда», но судно оказалось непригодным для плавания. Поэтому смену произвели полярной ночью 1929/30 г., используя собачьи упряжки. По полярным льдам пролива Дмитрия Лаптева собачьими упряжками доставили на станцию продовольствие, горючее, научные приборы и снаряжение. Из-за отсутствия плавсредств станцию снабжали при помощи собачьих упряжек до 1933 г., когда появилась возможность доставлять туда грузы по морю из бухты Тикси.

Полярники первой станции на Новосибирских островах наблюдали поразительное природное явление. Выехав зимой 1929/30 г. на нартах на лед пролива Дмитрия Лаптева для выполнения научных наблюдений, они обнаружили, что сквозь воду и лед со дна бурно выделяется метан. Газ мог гореть. Синеватое пламя, пригибаемое ветром, трепетало надо льдом. Ученые посчитали, что происхождение метана связано с гниением органических остатков, скопившихся на дне пролива. Эти органические остатки, так же как и кости на дне моря, свидетельствовали о том, что на месте пролива Дмитрия Лаптева ранее была суша, на которой обитали животные и росли растения, служившие им кормом. Здесь же водились и хищники. На южном берегу острова Большого Ляховского были найдены кости древнего тигра.

В связи с вышесказанным следует заметить, что на побережье и островах моря Лаптевых издавна существует богатейший в мире промысел мамонтовой кости. Остатки ископаемых животных есть не только на берегу моря, но и на его дне. Когда ветры отгоняли воду от берегов Ляховских островов, промышленники собирали на обнажившемся отмеле дне полужасыпанные песком и илом мамонтовые бивни.

Весной 1928 г. Новосибирские острова посетил отряд Якутской экспедиции АН СССР. База этой экспедиции находилась в Казачьем. Оттуда на собачьих упряжках ученые добрались до побережья, а затем направились на север по морскому льду. Через каждые 10–12 км пробивали лунки и впервые в районе Новосибирских островов проводили глубоководные гидрологические наблюдения. В начале апреля партия достигла южной оконечности острова Котельный, а оттуда повернула на юг и через Ляховские острова возвратилась на материк.

Для работы в период второго Международного полярного года (1932–1933) Якутский гидрометеорологический институт решил организовать полярную станцию на северном берегу острова Котельный. Ледокольный пароход «Сибиряков» во время своего исторического плавания по Северному морскому пути доставил из бухты Тикси на остров Большой Ляховский оборудование для создаваемой станции. Весной следующего года экспедиция в составе *В.И. Соколова*, метеоролога *Н. П. Дудкина* и четырех каюров на двух собачьих упряжках и караване оленей перевезла груз на совершенно пустынный северный берег острова Котельный (76° с. ш.). За летний период удалось поставить там рубленый дом,

пристроить к нему юрту и баню. Каюры ушли обратно на материк, а двое полярников начали выполнение обширного плана исследований: промеры глубин к северу от острова, съемка береговой черты, сбор геологических коллекций, метеорологические наблюдения. К апрелю 1935 г., когда прошли две полярные зимы, запасы продовольствия на станции подошли к концу. С пришедшими за ними каюрами полярники после консервации станции ушли на материк.

Но в 1935 г. В. И. Соколов и Н. П. Дудкин вновь отправились на остров Котельный. Шхуна «Темп» доставила на остров сборный дом. К 7 ноября работы по постройке двух новых домов и установке радиостанции были завершены. Теперь коллектив станции состоял из шести полярников и мог проводить более объемные исследования. Геодезист *В. И. Авгевич* и его ближайший помощник каюр *Горохов* за два года осуществили инструментальную съемку береговой черты островов Котельный и Бельковского. Во время описных работ в 25 км от полярной станции они обнаружили прекрасно защищенную бухту, которую назвали бухтой *Темп*. В 1938 г. в ней благополучно отстоялся пароход «Моссовет». А обширная лагуна у станции была подготовлена как водяной аэродром для приема летающих лодок.

Полярники станции во главе с В. И. Соколовым провели на острове три года без смены. В апреле 1938 г. во время полетов воздушной экспедиции *Анатолия Дмитриевича Алексеева* с целью вывоза зимовщиков с ледокольных пароходов «Садко», «Седов» и «Малыгин», дрейфовавших на севере от острова Котельный, станция служила промежуточной базой. Самолеты, вывозившие людей с дрейфующих пароходов, высаживали их вначале на Котельном, а оттуда перебрасывали в Тикси.

В эти дни на полярной станции скапливалось вначале 110, а затем и 147 человек. Но коллектив станции справился с обслуживанием такой массы людей. В небольшой самодельной печи заранее выпекли более 700 кг хлеба. Для жилья была приспособлена большая брезентовая палатка, в которой поставили нары, изготовленные из плавника, и железную печь. Полярники сумели пропустить через свою небольшую баню всю массу прибывших на самолетах зимовщиков. Новая смена полярников станции прибыла на Котельный на шхуне «Темп» только в сентябре 1938 г.

Ледорез «Литке» проходит Северным морским путем с востока на запад за одну навигацию

Именно в море Лаптевых произошли самые драматические события первого в истории безаварийного плавания ледореза «Литке» с востока на запад за одну навигацию по Северному морскому пути. 28 июня 1934 г. ледорез вышел из Владивостока. Капитаном на нем был опытный полярный судоводитель Н. М. Николаев, а руководителем научной части экспедиции – профессор В. Ю. Визе.

В том году состояние льдов в Чукотском море было более благоприятным, чем в предыдущие несколько лет. Но все же льды в районе мыса *Шмидта*, сплотившиеся под воздействием северо-западных ветров, задержали судно на 10 суток. В это время находившийся на борту небольшой самолет «Ш-2» под управлением летчика *Ф. К. Куканова* совершил ледовую разведку в северной части пролива Лонга. Было решено при плавании держаться вблизи берега.

25 июля восточные ветры несколько разрешили льды, и «Литке» продолжил плавание на запад по прибрежной полынье шириной от 1 до 3 миль. Через трое суток, пройдя мыс *Шелагский*, судно вышло на чистую воду. Безусловно, плавание ледореза у берегов Чукотки было затруднено наличием на навигационных картах крайне малого числа глубин в прибрежной части моря, а также отсутствием на берегу навигационных знаков.

Ледорезу пришлось форсировать полосы довольно сплоченных льдов севернее *Медвежьих* островов. В тогда в еще мало изученном Восточно-Сибирском море удалось провести гидрологические исследования на разрезе от Медвежьих островов к Новосибирским. Вместе с тем через каждые 5 миль измеряли глубину моря. Было обнаружено отжимное течение в западной части Восточно-Сибирского моря. В середине пролива Дмитрия Лаптева «Литке» совершенно неожиданно обнаружил не показанную на карте банку с наименьшими глубинами над ней 7 м.

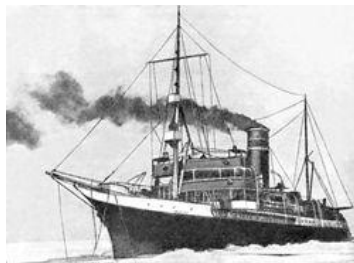
Приняв в бухте Тикси на борт 850 т угля, ледорез направился к островам Комсомольской Правды, форсировав по пути полосу льда шириной около 90 миль. Там на зимовке стояли пароходы Первой ленской экспедиции, которые в предшествующем году не смогли достичь пунктов назначения.

Зимовавшие пароходы, которые «Литке» должен был освободить, стояли в неподвижном припайном

льду, сплошь покрывавшем пролив между островами Комсомольской Правды. Кратчайшее расстояние до судов составляло 5 миль. Вначале толщина припая была невелика, и ледорез продвигался вперед довольно успешно. Но вскоре толщина льда стала увеличиваться и достигла 1,5 м. «Литке» начал пробиваться сквозь толщу льда со значительным трудом, отвоевая метр за метром. Подрыв льда аммоналом не дал значительных результатов. «Литке» преодолел 5 миль припая за пять суток напряженной и непрерывной работы. Это был действительно подвиг всего экипажа ледореза. Только 17 августа «Литке» подошел к плененным судам, которые приветствовали своего освободителя из ледового плена ружейными залпами и криками «Ура!».

Суда «Володарский», «Правда» и «Товарищ Сталин» были освобождены и выведены на чистую воду. «Литке» оставался на месте и в течение четырех суток устранял полученные в бою с припайным льдом повреждения форштевня и носовой части корпуса. «Володарский» направился в бухту Тикси за углем, «Правда» пошла в бухту Нордвик для выгрузки грузов, вывезенных из Архангельска в 1933 г., а «Товарищ Сталин» остался вместе с «Литке», так как ледорезу предстояло провести его через льды Карского моря в Диксон.

Во время стоянки у островов Комсомольской Правды самолет с ледореза провел ледовую разведку в восточной части пролива Вилькицкого и выяснил, что там находится перемычка невзломанного льда шириной около 12–15 миль. Через несколько дней в этой перемычке канал пробил ледокол «Ермак», который выводил в море Лаптевых суда Второй ленской экспедиции.



Ледорез «Литке» в крупнобитых льдах

Воспользовавшись каналом, «Литке» вошел в пролив Вилькицкого и форсировал его, ведя за собой пароход «Товарищ Сталин» и речной буксир «Партизан Щетинкин». 2 сентября ледорез прибыл к Диксону, а 20 сентября его встречали в Мурманске. Беспримерный сквозной рейс по Северному морскому пути был успешно завершен.

Кстати, именно пароход «Правда» доставил в бухту Нордвик разведочно-буровое оборудование для бурения обнаруженных там соляных куполов и месторождений нефти. В ходе этих разведочных работ были обнаружены многочисленные соляные купола в Хатангском районе, на острове Бегичева, на полуострове *Пакса* (бухта Нордвик) и в устье Анабара. В 1936 г. пароход «Смоленск» вывез на Дальний Восток первые сотни тонн нордвикской соли. Эта соль шла на снабжение рыбных промыслов Дальнего Востока, пользовавшихся до этого солью, привозимой из портов Черного моря.

В настоящее время ученые имеют общее представление о схеме постоянных течений моря Лаптевых. Как и в других морях Северного полушария, эта схема носит циклонический характер, т. е. движение вод направлено против часовой стрелки. Вынос Леной громадных масс пресной воды в море образует *Лённое* сточное течение, направленное от устья Лены на северо-восток. Существенную часть общей схемы течений составляет течение, идущее от пролива Вилькицкого вдоль побережья Таймыра на юг и далее на юго-восток, а также течение, перемещающее воды самой северной части моря с востока на запад.

Приливная волна входит в море с севера и распространяется к берегам, затухая и деформируясь по мере приближения к ним. Величина прилива обычно невелика – около 0,5 м. Только в Хатангском заливе максимальный размах приливных колебаний уровня превышает 2 м. Это объясняется постепенным уменьшением глубины и ширины залива от устья к вершине. Приливная волна, пришедшая в Хатангский залив, распространяется почти на 500 км вверх по Хатанге. Это один из редких случаев такого глубокого проникновения прилива в реку. В других реках наличие дельты вызывает быстрое гашение приливной волны.

В море Лаптевых лед существует постоянно. Большую часть года море сплошь покрыто льдом, и только в августе и сентябре часть его свободна ото льдов. Зимой в отмелой юго-восточной части моря образуется обширный береговой припай, площадь которого составляет примерно $\frac{1}{3}$ площади моря. В

северо-западной части моря припай развит слабее. С севера к припаю примыкают сплошные дрейфующие льды. При сильных ветрах с южных направлений они отходят к северу и образуется пространство чистой воды – заприпайная полынья, которая обычно наблюдается к северо-западу от острова Котельный. Известные полярные гидрологи – профессор А. Д. Добровольский и Б. С. Залогин образно охарактеризовали эту полынью так: «Она играет существенную роль в тепловом режиме моря, так как через нее, как через форточку, море интенсивно отдает тепло атмосфере».

ГЛАВА 4 ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЕ МОРЕ

*Где многие народы тщатся
Драгих мне в дар ловить зверей,
Едва покров себе имея,
Смеются лютости Борея,
Чудовищам дерзают в след,
Где верьх до облак простирает,
Угрюмы тучи раздирает
Поднявшись с дна морского лед.
М.В.Ломоносов*

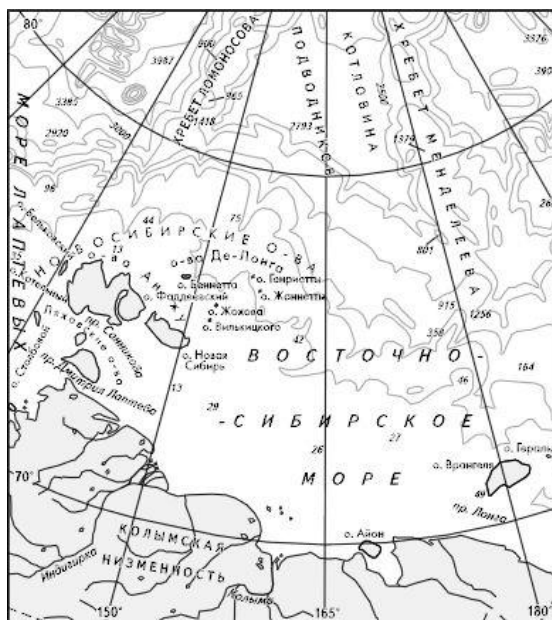
Первые плавания сибирских казаков и промышленников по Восточно-Сибирскому морю. Открытие устьев Индигирки и Колымы

Четвертым арктическим морем России является *Восто́чно-Сибі́рское*. С запада его ограничивают Новосибирские острова, а с востока – острова Врангеля и *Гэральд*. На севере море переходит в Северный Ледовитый океан. Восточно-Сибирское море сообщается с соседними морями на западе проливами – Дмитрия Лаптева, *Этерикан* и Санникова, на востоке – проливом *Лонга* (этот пролив чаще всего в период арктической навигации забит тяжелыми льдами, которые нагоняют сюда устойчивые ветры с северных румбов). Море вытянуто с северо-запада на юго-восток. Максимальная глубина – всего 155 м, средняя глубина – 58 м. Это море – одно из наиболее мелководных арктических морей с небольшим объемом воды.

Климат Восточно-Сибирского моря полярный, морской, но со значительным влиянием воздушных масс азиатской части континента. Для зимы характерна спокойная безоблачная погода. Иногда в западную часть моря поступают циклоны из Атлантики. В юго-восточную часть приходят тихоокеанские циклоны. Они, не повышая температуру воздуха, усиливают ветры, метели, увеличивают облачность.

Там, где горы подходят близко к берегу, циклоны, движущиеся от *Япо́нского* моря на север, вызывают фены (фены возникают, когда потоки воздуха, перевалив через горы, с большой скоростью движутся вниз. В результате воздух нагревается, а его влажность понижается. Поэтому фён в большинстве случаев сопровождается ясной и сухой погодой, но ветер достигает силы шторма).

Многие участки побережий Восточно-Сибирского моря, как и моря Лаптевых, сложены из слоев песка и ископаемого льда и в настоящее время быстро размываются. Нередко в размываемых обнажениях находят остатки растений и животных, заселявших раньше побережье моря. Подлинные кладбища ископаемых животных найдены в *Хантаи́йском* и *Ойяго́сском* ярах (обрывах, крутых высоких берегах), расположенных недалеко от пролива Дмитрия Лаптева. Морской берег там заканчивается глинистыми обрывами, переслоенными льдом. Волны, а также вода в трещинах грунта подмывают и разрушают берег. Время от времени огромные глыбы грунта срываются и падают в воду. Морские волны разбивают их и превращают в слои мелкого песка, среди которых лежат чисто вымытые кости животных.



Физическая карта Восточно-Сибирского моря

В XVIII–XX вв. промышленники приезжали сюда летом. Когда ветер отгонял воду от берега, они спускались на обнажившееся дно моря и собирали ценные бивни мамонтов. Академик РАН, путешественник и исследователь Сибири и Дальнего Востока А. Ф. Миддендорф вполне справедливо назвал этот район «Мамонтовым берегом». Считается, что по обилию костей мамонтов этот район не имеет себе равных на всем земном шаре. Здесь обнаружены не только бивни, но и хорошо сохранившиеся другие кости скелетов мамонтов и носорогов. «Мамонтовый берег» дал возможность собрать целые скелеты мамонтов и древних носорогов, которые находятся сейчас в музеях различных стран. На этом берегу были найдены даже целые туши мамонтов с неразложившимся мясом, кожей, внутренностями.

На побережье Восточно-Сибирского моря располагаются устья многих сибирских рек: *Хромы*, *Инди́гирки*, *Алазеи*, *Колы́мы*, *Чауна* и др. А сами эти реки являлись естественными путями для проникновения в глубь сибирской территории русских первопроходцев.

Вероятнее всего, первым русским и первым европейцем, прошедшим в Восточно-Сибирское море проливом, который впоследствии был назван в честь Д. Я. Лаптева, был казак И. И. Ребров. Он, плывя по этому морю на восток, обнаружил устье Индигирки, по которой поднялся на 600 км и выше устья реки *Уяндины* – ее левого притока – «два днища», т. е. в двух днях езды от устья, основал *Уяндинское* зимовье. Там он провел более двух лет и возвратился в Якутск только летом 1641 г.

Летом 1637 г. казаки под командой енисейского служилого *Постника Иванова Губаря* продвинулись на восток по долине реки *Туостах* – правого притока Яны. С помощью проводников-юкагиров за четыре недели казаки перешли через хребет, который уже в XX в. был назван в честь исследователя Сибири *Ивана Дементьевича Черского*, и достигли Индигирки. Там они в наскоро срубленном зимовье (названном впоследствии *Зашиверским*) выдержали «крепкий бой» с юкагирами и, сломив сопротивление нападавших, собрали с них ясак. Спешно построив лодки, казаки прошли вверх по реке, собирая ясак с юкагиров. Возвратившись в зимовье, Постник оставил там 16 человек, а с остальными вышел в обратный путь в Якутск.

С его слов якутские воеводы доложили в Москву о новых землях: «А Юкагирская-де, государь, земляца людна и Индигерская река рыбна, будет-де, государь, впред на Индигерской реке в Юкагирской земляце и 100 человек служивых людей, и тем-де людем мошно сытым быть рыбою и зверем без хлеба. И в Индигерь-де, государь, реку многие реки впали, а соболя и зверя всякого много во всем по тем рекам и землям. Да у юкагирских же-де, государь, людей, серебро есть, а где-де они серебро емлют, того он Посничко не ведает. И про иные-де ему многие землицы юкагиры рассказывали».

Так что Постник Иванов принес первые сведения о реках Колыме и *Погыче*, расположенной еще далее к востоку (речь шла о реке Анадырь).

Оставленные на Индигирке казаки летом 1640 г. под командой тобольского казака *Ивана Родионова Ерастова (Велькова)* поплыли вниз по реке и собрали ясак с юкагиров по Средней Индигирке. Следующим летом И. Р. Ерастов добрался до устья реки. От местного племенного вождя он узнал о реке

Алазее, расположенной к востоку от Индигирки, на которой также жили юкагиры. Он построил коч и морем перешел в ее устье, т. е. совершил второе (после И. И. Реброва) бесспорно доказанное плавание русских по Восточно-Сибирскому морю. На Алазее русские кроме юкагиров встретили новый для себя народ – оленных чукчей.

И. Р. Ерастов поднялся по Алазее до границы леса (69° с. ш.), построил там зимовье и зимовал в нем. В июне 1642 г. после ледохода он отправил часть казаков с собранным ясаком на коче по морю, а с остальными прошел в верховья Алазеи и собрал там ясак с лесных юкагиров, живущих близ *Алазейского* плоскогорья. Глубокой осенью на оленях он перешел с Верхней Алазеи, проследив ее почти по всей длине (1590 км), в бассейн Индигирки, где провел следующую зиму. Только летом 1643 г. он морем доставил ясак в Якутск, плавая по Восточно-Сибирскому морю и морю Лаптевых.

Летом 1641 г. к устью Индигирки морским путем пытались пройти на трех кочах отряд казачьего пятидесятника *Федора Чрки* и две группы промышленников во главе с *Вижимцевым* и *Яковом Тверяковым*. Коч Ф. Чюрки потерпел крушение между устьем Яны и мысом Святой Нос, расположенным у западного входа в пролив Дмитрия Лаптева. Место крушения коча мореходы в XVII в. называли «Чюркиным разбоем», т. е. местом кораблекрушения судна Чюрки, а близлежащий мыс – мысом *Чюркина* (теперь мыс *Чуркина*).

Коч Ф. Чюрки, видимо, выбросило на обширную отмель, прилегающую к мысу. Кочи промышленников продвинулись немного дальше, но их также выбросило на кошку – подводную мель, тянущуюся от берега. Спасшиеся казаки и промышленники пытались пройти по суше к Индигирке, но большинство из них погибло в пути.

О судьбе полярных мореходов, затертых льдами, рассказал якутский служилый *Тимофей Булдаков*, который осенью 1651 г. плавал по Восточно-Сибирскому морю во главе «каравана из пяти кочей». Против входа в узкую *Хромску* губу, куда впадает Хрома (примерно в 230 км восточнее мыса Святой Нос), «пристигла ночная пора, стало темно, и наутрие море стало замерзло». «И мы, Тимошка, – писал Т. Булдаков, – стали пятью кочами на простой воде вместе... а от земли недалеко. И стояли в том месте три дни, и лед почал быть толщиною на ладонь, и хотели волочитца на землю на нартах, и в Семень день (1 (11) сентября. – *Прим. авт.*)... потянули ветры отдерные от земли в море, и нас со лдом вместе отнесло в море. и несло нас со лдом в море пятеры сутки, и на море ветры утихли, и лед в море остановился, и море стало и замерзло одною ночью; и на третий день почал лед человека вздывать, и мы учали проведывать земли, к которой стороне, не убоаясь смерти, ходить по человеку и по два и по три».

Удалось набрести на коч служилого *Андрея Горелого*, тоже замерзший во льду. Но через несколько дней внезапно «с моря вода прибыла и почала лед ломать. носило нас в море пятеры сутки, и ветры притихли, и почали почемержи мерзнуть». Как только окреп лед, мореплаватели «не хотя на тех кочах напрасною нужною смертию помереть без дров и без харчу и с соляной морской воды перецынжали, – а в море лед ходит по водам без ветру и затирает теми лды заторы болшие». Путешественники решили вновь попытаться разыскать путь на берег. Выгруженные из кочей запасы продуктов разнесло льдами, а люди на нартах и веревках перебирались со льдины на льдину и с великим трудом добрались до земли за 9 дней. «Вышед на землю, поделали нартишки и лыжишка» и наконец, «с великою нужею, холодни и голодни, наги и босы» достигли Уядинского зимовья.



Сибирский коч

Так что путь первопроходцев на суше был отмечен многими могильными крестами, а для погибших в море могилой становились мрачные полярные пучины.

В 1641 г. из Якутска через горы на Индигирку прошел казачий отряд *Дмитрия Михайловича Зыряна* по прозвищу *Ярило* (*Ярилков*). А весной следующего года группа служилых и промышленных людей из

Нижнего Индигирского зимовья во главе с Д. М. Зыряном на построенных в зимовье кочах вышла в море на поиск новых «землиц» и рек к востоку от устья Индигирки, где еще никто из русских не плавал.

Из расспросных речей одного из участников этого похода, енисейского казака *Федора Чюкичева*, записанных в январе 1646 г., известно: «И они, служилые люди, и с ними Митька Ярилков – пятнадцать человек, зделав на той на Индигирке реке два коча, и пошли на тех кочах вниз тою Индигиркою рекою до моря, шли две недели и с усть-де Индигирки реки к востоку бежали по тому морю парусом до устья Алазеи реки, вверх парусом и собою (т. е. греблей. – *Прим. авт.*) до юагирского князца Ноочичан полтретья дни... Шли они, служилые люди, вверх по Алазеи реке в тех кочах шесть ден и дошли до лесу, и у того-де лесу зимовье поставили. Да к ним же-де, служилым, к зимовью приезжали на оленях чюхчие оленей продавать... А живут-де те чюхчие промеж Алазейскою и Ковымскою (Колымскою. – *Прим. авт.*) реками на тундре. Да к ним же-де, к служилым людям, приезжали на оленях же ковымские мужики, и сказывали им, что-де с Алазейки реки на Ковыму реку аргишем (караваном запряженных в нарты оленей. – *Прим. авт.*) переезжают на оленях в три дня. А до них-де никто русских людей у них не бывал... А сказывают они про себя, что-де их бесчисленно людей много... А соболей-де у них и иного всякого зверя, и рыбы в той реке много. И как-де они, служилые люди, перезимовав на той Алазеи реке, на весны лед вскрылся, и они, служилые люди, Митька Ярилков, пошел с устья Алазеи реки к востоку на коче, а с ним одиннадцать человек на Ковыму реку».

Таким образом, первое плавание по Восточно-Сибирскому морю на восток от устья Индигирки закончилось открытием реки Алазеи. Почти следом за Д. М. Зыряном на Алазею прибыл отряд *Михаила Васильевича Стадухина*. После обследования Индигирки и ее притоков М. В. Стадухин с казаками своего отряда спустились к устью Индигирки и осенью 1642 г. морем дошли до устья Алазеи, где присоединились к отряду Д. М. Зыряна, пришедшему туда на несколько месяцев ранее. В конце июня 1643 г. объединенный отряд вновь вышел в море и поплыл на восток. По словам из челобитной участника этого плавания, казака *Ивана Кузьмича Беляны*, «морем шли две недели, и пришед, государь, на Ковыму реку, и по Ковыме шли вверх двенадцать ден».

Так были открыты более 500 км побережья Восточно-Сибирского моря, *Колымский* залив и устье Колымы. Плывая вверх по Колыме, казаки открыли восточную окраину *Колымской* низменности. 30 июля 1643 г. на Средней Колыме для сбора ясака было поставлено первое в этом районе русское зимовье. На следующий год, весной, как показала находка первой колымской ясачной книги, в устье Колымы на *Стадухинской* протоке в «Юагирской земле», приблизительно в 20 км от теперешнего *Нижне-Колымска* (основанного в 1773 г. против устья *Большого Ануя* – правого притока Колымы) было поставлено *Нижне-Колымское* зимовье – острог. Именно оно с 1646 г. стало базой для формирования экспедиций при дальнейшем продвижении русских далее на восток в следующие полярные моря – Чукотское и Берингово, а по рекам Колымского бассейна – на юг к Ламскому (Охотскому) морю. Через год казаки основали в верховьях реки *Верхне-Колымское* зимовье.

Ряд историков отдают пальму первенства в открытии устья Колымы служилому *Селивану Харитонову*, который, по их версии, с Яны в 1640 г., «перешед море», первым добрался до Колымы. Но первые, довольно подробные сведения о Колыме сообщил М. В. Стадухин в конце 1645 г., возвратившись в Якутск: «А Колыма-де река велика, есть с Лену реку, идет в море также, что и Лена, под тот же ветер, под восток и под север. А под той-де Колыме реке живут иноземцы колымские мужики свой род, оленные и пешие, сидячие многие люди, и язык у них свой. Да на той-же де Колыме в сторонней реке, прозвищем на Чюхче (видимо, речь идет о реке Чаун, впадающей в *Большую Чаунскую* губу. – *Прим. авт.*), а пала-де та река Чюхча в море своим устьем, с приезде по сей стороны Колымы реки, а по той-де реке Чюхче живут иноземцы свой же род, словут чюхчи, также что и самадь, оленные сидячие ж».

Затем М. В. Стадухин сообщил важные данные о расположенной далее на восток от Колымы реке Пагыче, слухи о которой доходили до проживавших на Колыме местных жителей: «А у тех-де чюхчи соболя нет, потому что живут на тундре у моря, а добрый-де самой черной соболя все на Колыме. А от Колымы-де до реки ж, что выше той Колымы (т. е. к востоку от Колымы. – *Прим. авт.*), сказывают Пагыча, а до ней от Колымы парусным погодьем бежать сутки трои и больши, и та-де река большая ж и соболяная ж, и иноземцов-де по ней много ж, а язык у них свой же... И соболи все добрые черные и зверь коренной, да лисицы все красные, да песцы, а иного опрично того никакова зверя на тех реках нет, потому

что место студеное. А они-де, служилые и промышленные люди, жили на тех реках и кормились все рыбобою, потому что те реки рыбные и рыбы всякой много».

В расспросных речах М. В. Стадухин утверждал, что, как ему казалось, «идучи к той Колыме-реке судами на левой руке», т. е. на севере он видел южный берег огромного острова, протянувшегося от устья Лены до устья Колымы. Стадухин рассказал, что «гораздо тот остров в виду, и горы снежные и пади и ручьи знатны все. А тот-де остров – Камень, в мори пояс... И те-де чухчи по сию сторону Колымы от своего жилья с той речки зимою чухчи переезжают на оленях на тот остров одним днем. И на том-де острове они побивают морской зверь морж».

Сведения об острове на пути в Колыму М. В. Стадухину подтвердила юкагирка Калиба, которая три года жила среди чукчей, и об этом он тоже упомянул в расспросных речах.

Видимо, Стадухин объединил смутные сведения, имевшиеся у казаков-первопроходцев об островах против устья Колымы, со своими наблюдениями и догадками. Не исключено, что он мог видеть один из еще не открытых в те годы Медвежьих островов (расположенных к северу от Колымского залива), например, ближайший к матерiku остров Крестовский. В возникновении географической легенды о большом острове в Ледовитом море против берегов Восточной Сибири свою роль сыграли и миражи, и нагромождения ледовых торосов, которые наблюдатели принимали за горы, и рассказы некоторых береговых жителей, действительно посещавших еще не известные русским первопроходцам в то время острова. Этой легенде, в чем-то стимулировавшей проведение новых поисковых экспедиций в Ледовитом море, суждено было прожить более 100 лет после плавания М. В. Стадухина.

Слухи о пушных богатствах бассейна Колымы вызвали в Якутске волнения среди казаков и промышленников. Желавших добраться до колымских пушных богатств оказалось слишком много. В 1645 г. якутский воевода пытался воспрепятствовать казакам покидать Якутск и отказывал промышленным людям в выдаче проезжих грамот. В ответ казаки и промышленники захватили стоявшие на Лене «воеводские суды» и самовольно поплыли вниз по реке к устью. Воеводе так и не удалось остановить захваченные суда, которые вышли в море и поплыли на восток в Восточно-Сибирское море. Часть захваченных судов погибла, но многие добрались до Колымы.

Морской путь из Якутска на Колыму, проложенный Д. М. Зыряном и М. В. Стадухиным, усилиями русских казаков, промышленников и торговцев вскоре превратился в оживленную полярную торговую дорогу. Летом 1643 г. *Иван Ерастов, Федор Чюкичев, Третьяк Алексеев* и др. совершили плавание с собранной «меховой казной» (т. е. мехами, полученными в качестве ясака и приобретенными путем охоты и торговли) из устья Алазеи по Восточно-Сибирскому морю и морю Лаптевых на Лену. Из-за сильных ветров и ледостава мореходы вынуждены были зазимовать уже на Лене, в *Жиганском* зимовье.

В том же году из устья Индигирки в Жиганск прибыли морем торговые люди во главе с *Иваном Корепановым* и *Иваном Ожегой*, а следующим летом из устья Лены на Индигирку морем прошли на кочах торговые люди *Богдан Евдокимов Зырян* и *Епифан Иванов Волынкин*. Поздней осенью 1645 г. с Колымы в Жиганск на коче купца *Афанасия Андреева Вороны* прибыл М. В. Стадухин. Такие плавания продолжились почти до конца XVII в.

Успеху этих морских походов способствовало то, что моря Лаптевых и Восточно-Сибирское отличаются небольшими глубинами. В прибрежных районах этих морей много отмелей, которые задерживали плавучий морской лед. Казацкие и купеческие кочи того времени имели небольшую осадку – 1,5–2 м – и могли проходить на прибрежном мелководье между сидевшими на мелях льдами, особенно при отжимных ветрах, когда плавающий лед отжимался от берега.

Но абсолютно ясно, что плавание на кочах в полярных морях было опасным и трудным делом. Для проведения успешных полярных рейсов мореходам необходимы были смелость, выдержка и сноровка. Требовались немалые физические и моральные усилия, чтобы преодолевать тягости полярных буден.

Заслуженно высокую оценку вкладу сибирских моряков – первопроходцев XVII в. в открытие бескрайних полярных морей и сибирского побережья дал отечественный историк мореходства профессор *Николай Павлович Загоскин* в начале XX в. (к которой всецело присоединяется и автор уже в начале XXI в.): «Но пусть же современники мощных морских колоссов, силою пара (а сейчас и силою атома. – *Прим. авт.*) рассекающих в наши дни покорные им воды океанов и морей, вспомнят иногда благодарным словом и те несчастные, «староманерные» даже для Петровской эпохи сибирские кочи доброго старого

времени, на которых русские смельчаки XVII века стойко воспитывали в себе морской дух и морские качества, всегда отличавшие и отличающие собой тружеников русского мореходного дела и с такой неудержимой силой прорвавшиеся, в конце того же века, в страстной и экспансивной натуре юного царя-преобразователя (Петра I. – *Прим. авт.*)».

Отряд Д. Я. Лаптева исследует Восточно-Сибирское море

Значительный вклад в изучение Восточно-Сибирского моря и его сибирского побережья внес отряд Д.Я.Лаптева в 1739–1741 гг. Получив указания Адмиралтейств-коллегии продолжить описные работы с борта бота «Иркутск», Д. Я. Лаптев 7 июня 1739 г. вновь поплыл из Якутска вниз по Лене.

Энергичный и предприимчивый офицер решил использовать все возможности для наиболее полного выполнения порученного задания. Еще до возвращения в Якутск Д. Я. Лаптев послал матроса *Алексея Лошкина* описать берег от устья Лены до мыса Святой Нос. Лошкин выехал на собаках из Якутска к устью Яны, откуда должен был начать опись побережья. Также еще по зимнему пути в Якутск и далее был направлен геодезист *Иван Киндяков*, которому Лаптев поручил описать Индигирку от ее верховьев до устья.

Пройдя Быковской протокой, Д. Я. Лаптев вынужден был остановиться у берега, так как путь преградили сплошные льды. Только в самом конце июля «Иркутск» смог продолжить плавание на восток. На этот раз с величайшим трудом удалось 7 августа довести бот до устья Яны.

8 том году ледовая обстановка все же позволила «Иркутску» через неделю обогнуть мыс Святой Нос и направиться далее на восток. Началось плавание Д. Я. Лаптева по Восточно-Сибирскому морю, в котором им были открыты острова *Меркурьева* и *Святого Диомида*. Теперь этих островов нет – они были сложены из ископаемого льда и растаяли.

Через трое суток бот прошел на восток от Святого Носа более чем 100 миль. Сильные восточные и северные ветры начали нагонять лед. Обеспокоенный этим Д. Я. Лаптев стал искать надежное место для зимней стоянки. Безусловно, лучшим местом для зимовки явилось бы устье Индигирки. Командир отряда отправил на берег матроса и якута для поисков устья, найдя которое, они должны были поставить знак.

Еще через двое суток Д. Я. Лаптев отправил также для поиска входа в устье реки на единственной оставшейся шлюпке лоцмана и матроса. Разыгравшимся штормом бот отнесло к юго-востоку. Когда Д. Я. Лаптев вновь сумел приблизиться к берегу то отправил туда штурмана *Щербинина* на небольшой лодке, изготовленной из бочечных обручей и просмоленной парусины. И опять поднявшийся шторм отнес судно в море. Через некоторое время изменившийся ветер позволил боту подойти ближе к берегу.

9 сентября наступило безветрие, и вода вокруг бота начала замерзать. Д. Я. Лаптев послал на берег по свежему льду моряков. В тот же день они возвратились на судно и сообщили, что устье восточной протоки Индигирки находится всего в 14 верстах от судна. С ними возвратились все ранее посланные на берег – лоцман, матрос и штурман Щербинин. Они продвигались с большим трудом по берегу, терпя холод и голод. На судне в это время их уже считали погибшими. К счастью, они встретили геодезиста Киндякова, который обрисовал им гидрографическую обстановку и поручил показать Д. Я. Лаптеву вход в устье протоки. Сам же он отправился вверх по реке за собачьими упряжками для транспортировки грузов с бота.

Д. Я. Лаптев образно описал в своем донесении условия плавания бота в 1739 г.: «И часто бродили во льдах, как в густом лесу, и, когда ветер умеренной, с нуждой пробавлялись, а в крепкий шторм близ конечного отчаяния были. И подле берегов здешних воды сыскать не можно, понеже отмели не подпускают увидеть берега, а в море льды не выпускают, и, одним словом доношу, милостивейший государь, берега оные и путь – погибельной».

На пути между Леной и Индигиркой Д. Я. Лаптев увидел «суда, из моря выброшенные; якори и снасти и поныне есть, и следовало то, что они за неимением порта пропадали». Это были остатки судов русских казаков и промышленников, плававших там в XVII в.

В связи с трудностями, которые встретил Д. Я. Лаптев при изучении побережья Восточно-Сибирского моря, отметим, что уже в XX в. ученые установили значительное влияние метеорологических причин на уровень этого моря у побережья материка. Уровень моря максимально высок в июне – июле, когда наблюдается обильный приток речных вод. Сокращение стока вод из рек в августе ведет к понижению

уровня на 50–70 см.

В октябре, в результате преобладания осенью нагонных ветров, уровень поднимается. Зимой он понижается и в марте–апреле достигает самого низкого положения. В летний период велико влияние стонно-нагонных ветров, при которых колебания уровня часто бывают 60–70 см. В устье Колымы и в проливе Дмитрия Лаптева они достигают максимальных для всего моря величин – 2,5 м. Так что быстрая и резкая смена положений уровня – одна из характерных черт прибрежных районов моря.

Отряд перезимовал в поселке *Русское Устье* на берегу протоки Индигирки. Зимой Д. Я. Лаптев организовал опись побережья сухопутными партиями. Матроса А. Лошкина он отправил описывать морской берег от устья Алазеи до западной протоки дельты Индигирки, а Щербинина и Киндякова – ее среднюю и восточную протоки. Сам Лаптев во время зимовки произвел опись Хромы, мимо которой прошел бот, направляясь к устью Индигирки. В конце января 1740 г. Д. Я. Лаптев отправил на Колыму И. Киндякова, который, передвигаясь на собачьих упряжках, описал нижнее течение реки вплоть до морского побережья. Затем он, продолжая опись, проследовал по берегу до Индигирки.

Одновременно шла подготовка к летнему плаванию. С большим трудом моряки заготовили лес и построили четыре лодки, которые предназначались для перевозки провианта и других грузов по морю до Колымы или Алазеи в том случае, если бот будет поврежден.

В июне 1740 г. команда бота и 85 местных жителей 25 суток пробивали пешнями 850-метровый канал во льду толщиной 1,5 м. По этому каналу Д. Я. Лаптев вывел бот в открывшуюся к тому времени полынь. Но как только «Иркутск» оказался в полынье, поднялся ветер, взломал лед, и бот выжало на мель. Две недели ушло на разгрузку бота и снятие его с мели. Все это время моряки и местные жители работали по пояс в ледяной воде.

Только 31 июля отошедшие льды позволили «Иркутску» двигаться на восток. На следующее утро бот прошел мимо устья Алазеи, а через трое суток моряки увидели остров. Д. Я. Лаптев назвал его островом *Святого Антония* (теперь остров Крестовский – самый западный в группе Медвежьих островов).

«Иркутск» прошел мимо устья средней протоки Колымы и на шестые сутки опасного плавания среди больших льдин подошел к мысу *Большой Баранов Камень*. Впереди стояли сплошные льды, вплотную примыкавшие к берегу. В донесении Д. Я. Лаптев описал этот участок пути бота: «Проходя же густые льды, часто ботом об оные стучались и в страхе были, что проломит от этих ударов».

Д. Я. Лаптев вернулся к устью Колымы и поднялся до *Нижне-Колымского* острога, насчитывавшего в то время всего 11 жилых домов. Здесь отряд остался на зимовку.

Осенью этого же года геодезист И. Киндяков начал опись верховьев Колымы. На правом возвышенном берегу устья восточной протоки был построен из плавника знак, который хорошо был виден с моря (спустя 80 лет этот знак был найден неповрежденным экспедицией лейтенанта Ф.П.Врангеля). А штурмана Щербинина Д. Я. Лаптев направил в *Анадырский* острог для заготовки леса на постройку судов для плавания по Анадырю.

29 июня 1741 г. «Иркутск» вновь направился по реке к морю, а затем повернул на восток. Вместе с ботом шли две лодки (длиной 7,5 м, шириной 2,7 м и с осадкой 1 м), построенные зимой в одной из проток Колымы. На каждой лодке было по 12 казаков. Лодки под командованием Щербинина плыли впереди бота, отыскивая проходы между льдами и измеряя глубины.

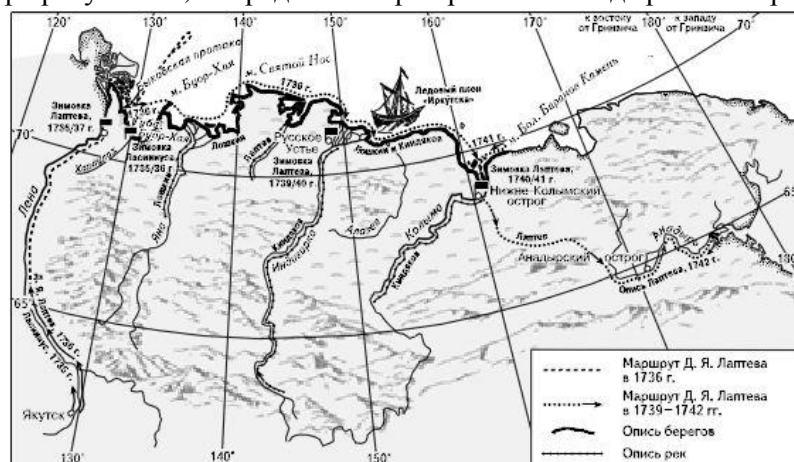
К 25 июля отряд вновь достиг мыса Большой Бараний Камень. И льды снова преградили путь судам. 4 августа лодки, посланные вперед, далеко отнесло льдами и вскоре раздавило. Люди с лодок едва успели спастись.

Убедившись в том, что за мысом простираются сплошные льды, Д. Я. Лаптев созвал консилиум, который признал, что «за вышеобъявленными препятствиями прибыть на Камчатку невозможно». На консилиуме постановили «впредь на оное море ботом не выходить». «Иркутск» повернул на запад и прибыл в Нижне-Колымск.

Лаптев решил добираться до Анадыря по суше. В своем рапорте Адмиралтейств-коллегии от 14 сентября 1741 г. он писал: «А для окончания экспедиции, чтобы связать Северного моря опись с прежде учиненною от Камчатки походом господина капитана-командора Беринга описью Восточного или Тихова моря, имею следовать с командою с реки Колымы в Анадырский острог». Эту труднейшую работу в виде сухопутной и речной описи «с мерой по компасу» Д. Я. Лаптев выполнил. Одно это решение и его

выполнение уже ставит его в разряд выдающихся географов XVIII в., свидетельствует о его широком кругозоре и понимании нужд географии и российской картографии.

27 октября 1741 г. отряд Д. Я. Лаптева на 45 собачьих упряжках отправился из Нижне-Колымска на Анадырь. Дорога лежала вдоль правого притока Колымы Большого Анюя. Затем отряд перегрузился на приготовленные для него у устья одного из правых притоков Большого Анюя – реки *Ангарки* – нарты, запряженные оленями. Перевалив в верховьях Большого Анюя через хребет *Гыдэн (Колымский)* и выйдя на правый приток Анадыря реку *Яблонь*, отряд 17 ноября прибыл в Анадырский острог.



Маршруты экспедиции Д. Я. Лаптева в районе Лена – Колыма

Весной 1742 г. там были построены две большие лодки, на которых после вскрытия реки Д. Я. Лаптев и И. Киндяков описали оба рукава Анадыря.

По возвращении из экспедиции в Санкт-Петербург Д. Я. Лаптев в 1744 г. представил Адмиралтейств-коллегии докладную записку о состоянии народностей, проживавших на крайнем северо-востоке Российского государства. В этой записке он выступил как просвещенный человек, понимающий нужды и запросы малых народностей, населявших северный край. Д. Я. Лаптев предлагал распространить среди этих народностей грамотность и направить туда учителей и священников. Лаптев заботился о сохранении природных богатств края. Он писал о необходимости запрета поджогов леса, уничтожения молодняка пушных зверей. Дмитрий Яковлевич указывал на злоупотребления при сборе ясака, отмечал, что необходимо в корне изменить систему определения размеров дани таким образом, чтобы не допускать обнищания и разорения коренного населения. Лаптев осудил систему заложников в качестве меры, обеспечивавшей покорность местных жителей.

В этой же записке Д. Я. Лаптев предлагал поощрять судоходство по Лене, способствовать доставке с верховий реки в низовья хлеба, промышленных изделий, предметов, необходимых в домашнем обиходе для охоты и рыболовства. Такие гуманные помыслы, просвещенность и широта взглядов характеризуют знаменитого морехода и исследователя с самой лучшей стороны.

Тайны Медвежьих островов

Поиски неизвестных земель, расположенных в Ледовитом Сибирском море к северу от Колымы, о которых упомянул в расспросных речах первопроходец М. В. Стадухин, продолжились в XVIII в. После нескольких неудачных попыток первый русский все же побывал на Медвежьих островах, отделявших Колымский залив от Восточно-Сибирского моря. Это был промышленник *Иван Вилегин*. Около 1720 г. он перешел по льду из устья Колымы на Медвежий остров и «нашел землю, токмо не мог знать – остров ли или матерая земля». И. Вилегин нашел на Медвежьих островах следы пребывания людей: «приметил он старые юрты и признаки, где прежде юрты стояли, а какие люди там жили, о том он не ведает».

Открытие Медвежьих островов не остановило дальнейших поисков неизвестных земель к северу от Колымы. В 1760 г. сибирский губернатор *Ф. И. Соимонов* поручил начальнику над Охотским и Камчатским краем полковнику *Ф. Х. Плениснеру* «стараться о проведывании земель, лежащих как к северу от устья Колымы, так и против всего Чукотского побережья». Предполагалось, что эта неизвестная земля тянется от Аляски до меридиана устья Колымы, а может быть, и далее на запад.

Во исполнение распоряжения губернатора Ф. Х. Плениснер отправил в 1763 г. из Анадыря два отряда:

первый под начальством казака *Николая Дауркина* – на *Чукотский* полуостров и на острова *Берингова* пролива, а второй – под начальством сержанта *Степана Андреева* – на Медвежьих острова. Н. Дауркин возвратился через два года и ничего существенно нового по поводу неизвестных земель не сообщил.

С. Андреев в марте–апреле 1763 г. переехал на собаках по льду на Медвежьих острова, объехал их и дал весьма приблизительное описание. Далее по инструкции он должен был от Медвежьих островов «ехать на имеющуюся впереди к северной стороне большую землю». С острова *Четырехстолбовый* он заметил на севере синевато-черное пятно. Из-за недостатка корма для собак Андреев вынужден был возвратиться. По сведениям, доставленным С. Андреевым, Ф. Х. Плениснер составил первую карту Медвежьих островов и дал им название «понеже как по журналу и рапорту Андреева (видно. – *Прим. авт.*), что на тех островах очень довольно медвежьих следов, да и живых медведей несколько видели, а иных убили».

В 1764 г. С. Андреев вновь был отправлен для поиска новых земель к северу от Медвежьих островов. Двигаясь с острова *Четырехстолбовый* на северо-запад, 22 апреля Андреев увидел «вновь найденный шестой остров (Медвежьих островов было ранее обнаружено пять. – *Прим. авт.*), весьма не мал, в длину, например, верст 80 и более». По словам Андреева, 20 верст от этого острова он «наехал неизвестных людей свежие следы на восьми санках оленями, только перед нами проехали; и в то время пришли в немалый страх». Спутник С. Андреева юкагир *Е. Коновалов* заболел, и отряд возвратился в Нижне-Колымск. Так появилась гипотеза о существовании на севере от Медвежьих островов «Земли Андреева».

Эти сведения как бы подкрепляли мнение о существовании к северу от Колымы «Американской земли со стоячим лесом», т. е. земли, которая соединяется с Аляской и на которой растет лес. Так, Ф. Х. Плениснер составил «Карту Чукотского Носа», опубликованную в 1780 г. в академическом издании «Месяцеслов исторический и географический», на которой была изображена такая земля.

В 1769 г. на Медвежьих островах для их точной описи, а также «изыскания американской матерой земли», которая якобы находилась к северу от этих островов, были направлены прапорщики геодезии *И. Леонтьев*, *И. Лысов* и *А. Пушкарев*. В марте–апреле 1769 г. они на собаках проехали из Нижне-Колымска на Медвежьих острова и сделали сравнительно точную и подробную их опись. В феврале 1770 г., перебравшись из Нижне-Колымска на самый восточный из Медвежьих островов, они затем продвинулись по льду в северо-восточном направлении примерно на 250 км, но никаких признаков земли не обнаружили. Опасность передвижения по тонкому льду и недостаток продуктов заставили их повернуть обратно. В 1771 г. прапорщики еще раз посетили Медвежьих острова. Оттуда, пройдя по льду около 90 км в восточном направлении и не найдя земли, они повернули на юго-запад к мысу Большой Баранов Камень. В марте того же года путешественники проехали на восток до Чаунской губы и за неимением корма для собак возвратились в Нижне-Колымск. Поиски мифической «Земли Андреева» продолжались до второй половины XIX в.

Загадочное исчезновение экспедиции купца Н. Шалаурова

Изучение побережья Восточно-Сибирского моря продолжила экспедиция *Никиты Шалаурова* и *Ивана Бахова*. Эти устюжские купцы (по некоторым источникам, И. Бахову была известна «часть науки кораблевождения» и его называли «шкипером») подали правительству прошение о дозволении сыскать морской путь из устья Лены в Тихий океан. Попутно они предполагали открыть новые районы, богатые морским зверем.

Оба соискателя имели некоторый опыт плавания в полярных водах. Известно, что И. Бахов в 1748 г. плывал из Анадыря на Камчатку, потерпел кораблекрушение у острова *Беринга*, где зазимовал. В следующем году он со спутниками перешел на Камчатку на шлюпке, построенной из остатков корабля В. Беринга «Святой Петр», потерпевшего в 1741 г. крушение у берегов острова.

В 1755 г. Сенат издал указ, по которому «Ивану Бахову и Никите Шалаурову для своего промысла, ко изысканию от устья Лены реки, по Северному морю, до Колымы и Чукотского Носа, отпуск им учинить».

На выстроенном на Лене небольшом судне (галиоте, или шитике) с командой промышленников из ссыльных и беглых солдат они в 1760 г. спустились вниз по Лене к ее устью и вышли в море. Из-за тяжелой ледовой обстановки в том году им удалось дойти только до устья Яны, где судно было поставлено на зимовку.

На следующий год они вышли из устья Яны только в июле и 6 сентября во время обхода мыса Святой Нос заметили на севере гористую землю. Отечественный исследователь северо-восточного побережья Сибири, адмирал Ф. П. Врангель считал, что это был Большой Ляховский остров. В проливе между Медвежьими островами и материком судно было зажато льдами, выйдя из которых, путешественникам удалось добраться до устья Колымы, где за поздним временем года пришлось стать на зимовку.

На берегу была построена изба, огражденная снежным валом, на котором установили пушки с галиота. Зимовка прошла в основном благополучно. Свежей пищи было достаточно, так как к зимовью подходили непуганые дикие олени, в реке было много рыбы. Но в начале 1762 г. И. Бахов скончался – видимо, от цинги.

21 июля 1762 г. Н. Шалауров на том же судне продолжил трудное плавание на восток. Борясь с сильными ветрами и льдами, только 10 августа Шалауров достиг «яра серого песка», назвав его мысом *Песчаный* (северная оконечность острова *Айон*). Сильные ветры и льды не позволили Шалаурову дойти до мыса *Шелагского* (восточного мыса побережья Чаунской губы). Он повернул к югу и 25 августа вошел в Чаунскую губу между островами *Раутан* и материком. Он хотел зимовать в Чаунской губе, но, не найдя на ее берегах плавника для постройки избы и отопления, повернул обратно в Колыму, куда и прибыл 12 сентября. Таким образом, он обследовал Чаунскую губу, до того еще не посещенную ни одним судном.

После вторичной зимовки на Колыме Н. Шалауров намеревался продолжить плавание на восток, но его команда взбунтовалась и разбежалась. Шалауров возвратился в Москву и добился выделения правительством денег для продолжения исследований. В 1764 г. он вновь вышел из устья Колымы в море, но не вернулся и пропал без вести со всей командой судна.

В 1792 г. чукчи, проживавшие в районе Чаунской губы, сообщили начальнику российской экспедиции *Иосифу Биллингсу*, путешествовавшему по Чукотке, что за несколько лет до того они нашли «палатку, покрытую парусами, и в ней много человеческих трупов, съеденных песцами». Считается, что это был последний лагерь Н. Шалаурова.

В 1823 г. мичман *Федор Федорович Матюшкин* – помощник начальника экспедиции по изучению побережья Восточно-Сибирского моря Ф. П. Врангеля, обнаружил лагерь Н. Шалаурова к востоку от устья реки Веркона, в месте, носящем на современных морских картах название *мыс Шалаурова Изба*.

Чукчи рассказали Ф. Ф. Матюшкину, что много лет назад они нашли здесь хижину и в ней несколько человеческих скелетов, обглоданных волками, немного провианта и табаку, а также большие паруса, которыми была обтянута вся хижина. Матюшкин обследовал зимовье, но не нашел там признаков того, что это место было последней стоянкой экспедиции Шалаурова.

Позже это место посетил и сам Ф. П. Врангель, который нашел хижину, всю заполненную землей и снегом. Он посчитал, что «все обстоятельства заставляют полагать, что здесь именно встретил смерть свою смелый Шалауров, единственный мореплаватель, посещавший в означенный период времени сию часть Ледовитого моря. Кажется, не подлежит сомнению, что Шалауров, обогнув Шелагский мыс, потерпел кораблекрушение у пустынных берегов, где ужасная кончина прекратила жизнь его, полную неутомимой деятельности и редкой предприимчивости».

По итогам плаваний в 1761–1762 гг. Н. Шалауров составил карту от устья Лены до мыса Шелагский, на которой, по словам Ф. П. Врангеля, берег «от реки Яны до мыса Шелагский изображен с геодезической верностью, делающею немалую честь сочинителю». Н. Шалауров впервые описал Чаунскую губу, сделал много промеров, произвел также наблюдения за магнитным склонением и морскими течениями.

Г. А. Сарычев – первый полярный археолог

Важную роль в описании участка побережья Восточно-Сибирского моря, где расположена дельта Колымы, сыграла Северо-Восточная географическая и астрономическая экспедиция Биллингса – Сарычева. Во главе ее был поставлен капитан-лейтенант И. Биллингс – один из участников третьего кругосветного плавания *Джеймса Кука*. Выдающуюся роль в этой экспедиции сыграл помощник Биллингса, лейтенант *Гавриил Андреевич Сарычев* (впоследствии адмирал, крупный ученый-гидрограф Российского флота).

1 августа 1786 г. Г. А. Сарычев по указанию И. Биллингса выехал из Охотска в *Верхне-Колымск*. Туда же затем прибыл и сам Биллингс. Там на реке *Ясаина* были построены два небольших судна – «Паллас»

длиной 45 футов (13,5 м) и «Ясашна» длиной 28 футов (8,4 м). Первое судно, в командование которым вступил И. Биллингс, было названо в честь российского академика *Петра Симона Палласа* – исследователя *Поволжья, Прикаспия, Урала и Забайкалья*, активно участвовавшего в подготовке экспедиции Биллингса – Сарычева. Вторым судном командовал Г. А. Сарычев.



Генерал-гидрограф Российского флота адмирал Г. А. Сарычев

В экипаже «Ясашны» только Сарычев и боцманмат плавали ранее в море, поэтому командир обучил геодезистов штурманскому делу, а из казаков подготовили рулевых и матросов.

24 июня 1787 г. оба судна достигли устья Колымы, где И. Биллингс в соответствии с указом Екатерины II стал капитаном 2-го ранга, а Г. А. Сарычев – капитан-лейтенантом. С помощью астрономических наблюдений Сарычев более точно определил истинное положение устья Колымы, которое оказалось почти на 2° южнее, чем было указано на картах.

В тот же день в полдень суда вышли в море. Льды встретились им уже на следующий день. Лавируя между ледяных полей, 17 июля суда достигли мыса Большой Баранов Камень примерно в 80 км от восточной протоки устья Колымы. Оттуда был взят курс на восток-северо-восток. По мере удаления от берега «льдины становились все больше и гуще, так что, – вспоминал Г. А. Сарычев, – мы с нуждою и с величайшею опасностью между ними пробирались, ожидая ежеминутно, что сии громады раздробят наши суда». Прodelав путь в 11 миль, суда вынуждены были возвратиться к Большому Баранову Камню. В журнале, веденном на «Ясашне», Г. А. Сарычев записал: «В ½ 6-го часу приезжал от начальника экспедиции катер за призывом на судно «Паллас» командующего судна «Ясашны» (т. е. Сарычева. – *Прим. авт.*) и находящегося на оном капитана Шмалева и по возвращении командующий объявил, что с общего согласия штаб- и обер-офицерами канцилиум (консилиум. – *Прим. авт.*) положено за невозможностью для великих льдов следовать далее и за поздним временем возвратиться назад».

Впоследствии Сарычев подробно рассказал о многочисленных попытках «Палласа» и «Ясашны» пройти далее на восток и признал еще раз невозможность в тот раз плавания вдоль побережья Чукотки. «Оставалось нам еще средство, – писал он, – объехать мысы зимою на собаках, но отвергнуто в совете, так как неудобное, потому что нельзя взять с собою для собак корму более чем на двести верст пути. По долгом советовании положено, наконец, оставить дальнейшие исследования относительно сего предмета до будущего плавания по Восточному океану, а тогда сделать еще покушение пробраться от Берингова пролива к западу». Суда возвратились на Колыму и уже 5 августа были разоружены.

При пребывании в районе Колымы и плавании по Восточно-Сибирскому морю Г. А. Сарычев проявил наблюдательность и высказал суждения, которые в дальнейшем были подтверждены многими учеными. Так, он одним из первых объяснил факт обитания мамонтов в северных районах тем, что «лучше приписать это великой перемене земного шара... и верить, что в сих местах был некогда теплый климат, сродный природе сих животных».

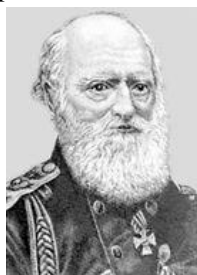
Опередили свое время и соответствуют во многом современным представлениям высказывания Г. А. Сарычева о режиме Ледовитого Сибирского моря: «Итак, если б через проливы, коими соединяется это море с океанами, не выносило льдов, то оно давно бы наполнилось ими. Отсюда следует, что причину малого или большого количества бываемого на море льду должно приписывать не теплоте или холодному лету, а единственно расположению дующих ветров, иногда способствующих выходить льдам в проливы».

Любопытно, что в прибрежной полосе Колымского бассейна Г. А. Сарычев произвел первые археологические исследования в Арктике, раскопав место стоябищ древних обитателей этих мест – шелаг – и найдя предметы их быта. Известный историк и археолог, академик *Алексей Павлович Окладников* писал по этому поводу: «Раскопки Сарычева представляют собой замечательную страницу в истории мировой археологической науки. Они явились первыми раскопками древних памятников Арктики, предпринятыми с научной целью, и положили начало полярной археологии как науке».

Во время плавания на «Ясашне» капитан Шмелев поведал Сарычеву, а тот сообщил в своей книге о Северо-Восточной экспедиции, т. е. сделал достоянием ученого мира (книга была издана в 1802 г. в России и вскоре переведена и издана в Германии, во Франции и в Голландии), что первый «слышал от чукоч о матерой земле, лежащей к северу не в дальнем расстоянии от Шелагского Носа (мыса. – *Прим. авт.*), что она обитаема и что шелагские чулки зимнею порою в одни сутки переезжают туда по льду на оленях». Так что в своей книге Г. А. Сарычев первый сообщил об острове Врангеля, официально открытом только через 65 лет.

Открытие «Великой Сибирской полыньи»

Огромное значение в изучении побережья Восточно-Сибирского моря и в выяснении наличия неизвестных земель к северу от него сыграл экспедиционный отряд под начальством лейтенанта Ф. П. Врангеля, который, согласно инструкции Адмиралтейского департамента, назначался «для описи берегов от устья Колымы к востоку до Шелагского мыса и от одного на север, к открытию обитаемой земли, находящейся, по сказанию чукочей, в недалёком расстоянии».



Полярный исследователь адмирал Ф. П. Врангель



Полярный исследователь адмирал Ф. Ф. Матюшкин

В отряд Ф. П. Врангеля входили мичман Ф. Ф. Матюшкин, штурман *Прокопий Тарасович Козьмин*, доктор *Август Кибер* и два матроса: корабельный плотник *М. Нехорошков* и корабельный слесарь *С. Иванников*.

4 апреля 1820 г. отряд отправился из Петербурга и 14 ноября добрался до Нижне-Колымска. В марте 1821 г. Ф. П. Врангель со съемкой проследовал по морскому берегу от устья Колымы до мыса Шелагский и обратно. Через две недели после возвращения в Нижне-Колымск он предпринял первый санный поход по морскому льду для проведения рекогносцировки к северу от Медвежьих островов. 7 апреля он вышел на собачьих упряжках из *Сухарного* в устье Колымы и через три дня достиг самого восточного из Медвежьих островов, названного им Четырехстолбовым по находившимся на острове четырем характерным гранитным столбам.

Описав остров, Ф. П. Врангель 12 апреля отправился по морскому льду на север для поиска неизвестных земель. По мере движения на север и приближения к границе между припаем и дрейфующими льдами состояние ледяного покрова становилось все менее надежным.

Врангель отправился в северном направлении на разведку, оставив на месте своих спутников. Позже он вспоминал об этом этапе своего путешествия: «На протяжении семи верст ехал я очень медленно, по толстому слою рассола, а потом встретилось множество щелей и трещин, и через них надобно было переправляться по доскам. Иногда попадались небольшие кочки нагроможденного льда, но он даже от слабого прикосновения рассыпался, и место его занимали полыньи. Лед был не толще фута (0,305 м. – *Прим. авт.*) и очень хрупок и дырчат. Глубина моря, на зеленом глинистом дне, равнялась 12 ½ сажням (22,7 м. – *Прим. авт.*). Бесчисленные, по всем направлениям разбегавшиеся во льду щели, выступавшая из них мутная вода, мокрый снег, смешанный с земляными и песчаными частицами, описанные выше ледяные

кочки и текущие с них ручейки – все уподобляло разрушенную поверхность моря необозримому болоту. Несмотря на то мы продвинулись еще на две версты к северу, перескакивая или переправляясь на досках через небольшие щели и обходя полыньи, но вскоре, однако ж, полыньи так умножились и увеличились, что трудно было определить, чем покрыто море: сплошным ли растрескавшимся льдом или плавающими льдинами. Во всяком случае каждый несколько сильный шквал мог совершенно раздробить или разогнать поддерживавшие нас глыбы и превратить место, где мы стояли, в открытое море».

16 апреля, достигнув параллели $71^{\circ}43$ с. ш. и пройдя 215 верст от побережья, Ф. П. Врангель вынужден был повернуть обратно, так и не увидев признаков неизвестной земли. Описав попутно Медвежьих острова, 10 мая партия возвратилась в Нижне-Колымск. В этой первой поездке по морскому льду Врангеля сопровождали Матюшкин и колымский купец Бережной.

Летом 1821 г. П. Т. Козьмин на лошадях объехал и заснял побережье от устья реки *Малая Чукочьа* до устья Индигирки. Ф. Ф. Матюшкин обследовал районы Большого и Малого Анюя – правых притоков Колымы, Ф. П. Врангель произвел опись в устье Колымы.

Весной 1822 г. состоялся второй поход по морскому льду в поисках неизвестных земель. 25 марта партия Врангеля прибыла к мысу Большой Баранов Камень. По словам Врангеля, это название мыс получил «от великого множества скитающихся там диких баранов, или аргалей. Животные сии питаются по большей части травой, которая, вместе с одной из пород полыни, растет на скалах между мхами». От мыса партия двинулась по льду. Курс был взят на северо-восток.

Трудным был путь среди торосов. «С помощью пешней пробивались мы через гряду плотных торосов неимоверной толщины, – вспоминал Ф. П. Врангель. – Лед их был чрезвычайно тверд. Местами был он смешан с голубоватою глиною и крупным песком. Почти на каждом шагу ломались нарты и рвалась упряжь. Несмотря на все предосторожности, сани скользили с гладких хребтов торосов и падали в промежутки, подобные оврагам. Вытаскивать оттуда нарты, держась на узкой и скользкой полосе льдин, стоило несказанных трудов. Люди и собаки совершенно измучились. Все более и менее были ушиблены».

21 апреля партия достигла параллели $71^{\circ}52$ с.ш. Ф.П.Врангель, видя сильное изнурение собак и предполагая возможность серьезного повреждения нарт, решил остановиться и послал вперед Ф. Ф. Матюшкина на разведку. Матюшкин прошел 10 км и добрался до окраины припайного льда, которая на его глазах взламывалась и разрушалась. «Ледовитое море, – описал Ф. П. Врангель увиденную мичманом картину, – свергало с себя оковы зимы: огромные ледяные поля, поднимаясь почти перпендикулярно на хребтах бушующих волн, с треском сшибались и исчезали в пенящейся пучине и потом снова показывались на изрытой поверхности моря, покрытые илом и песком. Невозможно представить себе что-нибудь подобное сему ужасному разрушению. Необозримая, мертвая, одноцветная поверхность колеблется; ледяные горы, как легкие щепки, возносятся к облакам; непрерывный громовой треск ломающихся льдин смешивается с плеском бушующих волн, и все вместе представляет единственную в своем роде, ни с чем не сравнимую картину. Итак, путь на север был нам отрезан».

Пройдя вперед еще некоторое расстояние на запад-северо-запад и достигнув 1 мая точки с координатами $72^{\circ}02$ с. ш. и $164^{\circ}10$ в. д., Врангель повернул назад и взял курс на мыс Шелагский. Подойти к самому мысу не удалось из-за колоссального нагромождения торосов, и Врангель повернул на запад к устью Колымы.

Летом 1822 г. Ф. П. Врангель совершил поездку по *Каменной* тундре (к востоку от Колымы) и определил на морском побережье ряд астрономических пунктов. В начале 1823 г. П. Т. Козьмин ездил на Медвежьих острова с целью более точной съемки острова Крестовский.

Третью поездку по льду на север Ф. П. Врангель совершил из района мыса Шелагский. На мысе, куда Врангель прибыл 20 марта, он повстречался с одним чукотским старшиною, который на вопрос, существует ли какая-нибудь земля к северу от Чукотского побережья, ответил: «Между мысом Ерни (мысом Шелагский. – *Прим. авт.*) и Ир-Кайпио (теперь мыс Шмидта. – *Прим. авт.*), близ устья одной реки, с невысоких прибрежных скал в ясные летние дни бывают видны на севере, за морем, высокие, снегом покрытые горы, но зимою, однако ж, их не видно. В прежние годы приходили с моря, вероятно оттуда, большие стада оленей, но, преследуемые и истребляемые чукчами и волками, теперь они не показываются. Сам он однажды преследовал в апреле целый день стадо оленей на своих санях, запряженных двумя оленями, но в некотором отдалении от берега морской лед сделался столь неровен, что

он принужден был возвратиться».

Ясно, что чукча имел в виду остров Врангеля, который тогда еще не был известен. Об этом таинственном острове свидетельствовали многочисленные чукотские предания, в частности о переселении туда онкилонов – древних обитателей Чукотки, преследуемых чукчами.

И действительно, в 1937 г. на острове Врангеля около мыса *Фомы* охотник-эскимос Айнафак обнаружил остатки древнего жилища и предметы домашнего обихода охотника. По словам живущих на острове эскимосов и чукчей, это жилище старинное и похоже на древние землянки онкилонов, встречающиеся на побережье Чукотки.

О возможности воочию увидеть остров Врангеля с побережья материка рассказал ученый-полярник Д. Б. Карелин: «Свидетелем интересного оптического явления мне пришлось стать однажды весной. В один из теплых дней, когда тундра уже полностью очистилась от снега, и приземный слой воздуха сильно нагрелся, мы, находясь на мысе Шмидта, наблюдали исключительно сильную рефракцию (преломление световых лучей, ведущее к искажению формы предметов, к видимому «поднятию» предметов над линией горизонта. – *Прим. авт.*). Воздух был чрезвычайно прозрачен, горизонт, вследствие вертикальных движений воздуха и преломления лучей, был нечетким и приподнятым, льдины в море казались огромными ледяными горами. В первой половине дня на северном горизонте появились черные и светлые пятна. Они разрастались, принимали более четкие очертания, превращались в темные скалы и заснеженные долины, и, наконец, перед нами с удивительной ясностью раскрылась панорама горной страны, отделенной от нас полосой льда, широким разводьем и снова полосой льда. Четкий рисунок береговой линии, черных скал и блестящих плоскогорий, покрытых снегом, висел над горизонтом несколько часов, а затем после полудня постепенно расплылся и исчез. По компасу я засек направление, в котором виднелось изображение. Сомнений быть не могло: нам посчастливилось увидеть изображение острова Врангеля».

Ф. П. Врангель от мыса Шелагский пошел на восток и 25 марта повернул от устья Верконы на север. После двух дней утомительного пути через высокие торосы Врангель решил главную часть припасов оставить в вырубленной во льду яме и на четырех нартах с запасом продуктов на пять дней двинуться на север. Но прежде чем путешественники тронулись в путь, сильным ветром взломало лед. Врангель и его спутники очутились на плавающей льдине в громадной полынье и чуть не погибли. К утру лед сплотило, и Врангель решил продолжить движение на север.

4 апреля, когда путешественники достигли точки с координатами $70^{\circ}51$ с. ш. и $175^{\circ}27$ в. д. и находились в 150 км от побережья, дорогу им преградила широкая полынья – целый канал. «Мы влезли на самый высокий из окрестных торосов в надежде найти средство проникнуть далее, но, достигнув вершины его, увидели только необозримое открытое море. Величественно-ужасный и грустный для нас вид! На пенящихся волнах моря носились огромные льдины и, несомые ветром, набегали на рыхлую ледяную поверхность, по ту сторону канала лежавшую. Можно было предвидеть, что сила волнения и удары ледяных глыб скоро сокрушат сию преграду, и море разольется до того места, где мы находились. Может быть, нам удалось бы по плавающим льдинам переправиться на другую сторону канала, но то была бы только бесполезная смелость, потому что там мы не нашли бы уже твердого льда. Даже на нашей стороне от ветра и силы течения в канале лед начал трескаться, и вода, с шумом врываясь в щели, разрывала льдины и раздробляла ледяную равнину. Мы не могли ехать далее.

С горестным удостоверением в невозможности преодолеть поставленные природою препятствия исчезла и последняя надежда открыть предполагаемую нами землю, в существовании которой мы уже не могли сомневаться. Должно было отказаться от цели, достигнуть которой постоянно стремились мы в течение трех лет, презирая все лишения, трудности и опасности. Мы сделали все, чего требовали от нас долг и честь. Бороться с силой стихии и явною невозможностью было безрассудно и еще более бесполезно. Я решился возвратиться».

Добравшись до побережья, Ф. П. Врангель прошел на восток, проводя съемку берега. 20 апреля он добрался до мыса *Якан*, где долго безрезультатно всматривался в морской горизонт в надежде увидеть землю, про которую рассказывали чукчи. Врангель довел съемку берега до острова Колочина и направился обратно в Нижне-Колымск.

Съемки Ф. П. Врангеля и П. Ф. Анжу основывались на хорошо для того времени определенных астрономических пунктах. Громадную ценность представляют проведенные Врангелем геомагнитные

наблюдения.

Академик *Федор Иванович Шуберт*, которому были направлены на отзыв наблюдения Ф. П. Врангеля и П. Ф. Анжу, писал: «Я думаю, что нельзя довольно приписать похвал и удивляться ревности, деятельности, старанию, искусству и познанию сих офицеров. И тем охотнее отдадут им сию справедливость, что путешествие их, в особенности Врангеля, есть самое трудное, с которым относительно трудов и опасностей, никакое другое путешествие сравниться не может... Сравнение промежутков времени с разностью высот или лунных расстояний показало мне, что наблюдения сих двух путешественников столь верны, насколько можно их сделать с помощью подобных инструментов. Чтобы учинить наблюдения столь возможно точными, они не упускали ни одной предосторожности, ни одной поправки, например поправки рефракций термометром или барометром, что необходимо под сими большими широтами. Я делал строгие вычисления многих наблюдений и не открыл нигде никакой важной погрешности, почти всегда находя секунда в секунду широту и долготу». К сочинению с описанием своего путешествия, изданному в 1841 г, Ф. П. Врангель приложил карту путешествий как собственных, так и своих спутников. На этой карте приблизительно в точке с координатами $70^{\circ}10$ с. ш. и 177° в. д. он пометил остров с подписью «Горы видятся с мыса Якона в летнее время».

Первым по-настоящему увидел и частично осмотрел остров Врангеля американский китобой *Томас Лонг* в 1867 г. Он писал: «Я назвал эту землю именем Врангеля потому, что желал принести должную дань уважения человеку, который еще 45 лет тому назад доказал, что полярное море открыто».

По поводу «Великой Сибирской полыньи» отметим, что характерной особенностью льда Восточно-Сибирского моря является появление мощного припая. Он широко распространяется в западной мелководной части моря и сокращается на востоке его. На западе ширина припая достигает нескольких сотен километров, соединяясь с припаем моря Лаптевых. В центральных районах Восточно-Сибирского моря и к востоку от мыса Шелагский она уменьшается. Граница припая проходит в нескольких десятках километров севернее Новосибирских островов, затем поворачивает на юго-восток, приближаясь к побережью материка у мыса Шелагский. К концу зимы толщина припая возрастает. С запада на восток она уменьшается. За припаем находятся дрейфующие льды. Обычно это одно- и двухлетние льды толщиной 2–3 м.

Преобладающие зимой ветры южных румбов часто относят дрейфующие льды от северной кромки припая. В результате и появляется «Великая Сибирская полынья» – значительные пространства чистой воды, размеры которых явно зависят от направления ветров и которые играют существенную роль в установлении гидрологического режима моря.

В мае лед тает. В конце июня – начале июля вскрывается припай. Летом припай частично растаивает, частично выносится на север. Летом прибрежная зона обычно свободна ото льда. Лишь в районе острова Айон под действием ветров и течений образуется их большое скопление. Именно они формируют так называемый Айонский ледовый массив, являющийся существенным препятствием для плавания по трассе Северного морского пути.

По поводу «Земли Андреева» следует отметить, что окончательно надежда ее найти была рассеяна после плавания в предполагаемом районе ее нахождения в 1934 г. ледокола «Красин» и разведывательных полетов отечественных летчиков в 30-е гг. XX в.

Русские военные гидрографы изучают Восточно-Сибирское море

Важную роль в составлении первых лоций Восточно-Сибирского моря сыграла работа гидрографов ГЭСЛО в 1911–1914 гг. В то время еще не было ни эхолотов, ни гирокомпасов, ни автоматических лагов для определения скорости хода судна. Для определения глубины использовали ручной лот или механический лот Томсона, а для определения резких изменений глубины во время хода судна – лот Джемса. Определение глубин при помощи этих лотов требовало много труда и времени. Во время описных работ глубины обычно определяли через каждые 5 минут. Так как ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач» обычно шли на некотором расстоянии друг от друга, то результатом каждого плавания на запад и обратно были четыре ряда точно измеренных глубин на всем протяжении пути судов.

Обычно описные работы начинались около 3 часов утра, когда становились видными приметные

пункты на берегу (мысы, отдельные возвышенности и т. д.) и продолжались до позднего вечера. Суда при этом двигались вдоль берега малым ходом. Естественно, что прохождение полос тумана и шквалов с дождем и снегом приводило к приостановке описных работ. Суда в таких случаях становились на якорь в ожидании улучшения погоды. Исследователи старались использовать такие вынужденные стоянки для опускания на дно драги или трала и взятия биологических и геологических образцов.

22 июля 1911 г. суда покинули Владивосток, а уже в середине августа близ мыса *Северный* (теперь мыс Шмидта) на подходе к проливу Лонга вошли в разреженные плавучие льды. Там экспедиция задержалась из-за непогоды на трое суток. От высокого, крутого мыса Шелагский «Вайгач» направился к северу для выполнения гидрологического разреза Восточно-Сибирского моря в этом районе – пожалуй, первого в истории полярных исследований.

21 августа сначала «Таймыр», а затем и подошедший к нему на помощь «Вайгач» сели на неизвестную песчаную отмель. «Таймыру» удалось сняться с мели, только откачав за борт пресную воду и уменьшив осадку. А затем был стащен с мели и «Вайгач». 23 августа суда подошли к мысу Медвежий (близ устья Колымы с восточной стороны дельты). Это был конечный пункт работ 1911 г. Суда повернули на восток в обратный путь.

1 сентября возле мыса *Биллингса* на побережье Чукотки (определяющего линию западного входа в пролив Лонга) суда расстались. «Таймыр» продолжил плавание к мысу *Дежнёва*, а «Вайгач» отправился к острову Врангеля для проведения описи его побережья.

Форсировав перемышку разреженного льда, «Вайгач» рано утром приблизился к острову Врангеля и находился в 6 милях от юго-западной оконечности острова – мыса Блоссом. Исследователи высадились на остров. Недалеко от мыса в месте, где был взят астрономический пункт, моряки установили железный пирамидальный знак высотой 10 м.

4 сентября «Вайгач» прошел с описью по чистой воде вдоль западных берегов острова на север. У мыса Эванс – северо-западной оконечности острова – экспедиция выполнила гидрологическую станцию, а затем судно направилось на восток вдоль северного берега острова. Утром 5 сентября судно вошло в пролив между островами Врангеля и Геральд, где также выполнили гидрологическую станцию. Так «Вайгач» впервые в истории обошел остров Врангеля с севера. Только 15 октября ледокольные транспорты возвратились во Владивосток.

В 1912 г. экспедиция продолжила описные работы в Восточно-Сибирском море. Была выполнена опись всех шести Медвежьих островов, обрамляющих с севера Колымский залив. Именно моряки экспедиции назвали четыре острова в честь первых исследователей XVIII в. – *Андреева*, *Леонтьева*, *Лысова* и *Пушкарева*. Остальные два острова уже имели названия: Крестовский и Четырехстолбовый.

Побережье материка, лежащее против Медвежьих островов, описать не удалось, так как суда не смогли приблизиться к нему из-за мелководья ближе, чем на 14 миль. Вторая попытка подойти ближе к берегу была предпринята в районе восточнее устья Индигирки. Но и там глубины были слишком малы. Лишь 28 июля в 6 милях от берега «Таймыр» вышел на глубину 10 м и направился к острову Большому Ляховскому, куда еще 25 июля ушел для промеров «Вайгач». На обратном пути из моря Лаптевых суда обошли с севера Медвежий остров.

В 1913 г. новый начальник ГЭСЛО Б. А. Вилькицкий поручил «Вайгачу» пройти к острову Врангеля, сделать опись его южного берега, а затем пройти к Медвежьим островам для встречи с «Таймыром». Экипаж «Таймыра» занимался промерными работами у побережья материка. «Таймыр» обследовал Чаунскую губу и провел измерение глубин до устья Чауна, а оттуда прошел мимо острова Айон обратно к морю. В том году «Вайгач» не смог подойти к острову Врангеля, так как большая часть пролива Лонга оказалась забита тяжелыми сплоченными льдами.

В 1914 г. на пути к Медвежьим островам экспедиция попыталась обследовать район предполагаемой «Земли Андреева» и описать острова *Генриетты* и *Жаннетты*, но тяжелые льды не позволили это сделать. 14 августа неподалеку от открытого в 1913 г. острова Вилькицкого ГЭСЛО обнаружила еще один остров, названный в честь командира «Вайгача» П. А. Новопашенного (он эмигрировал в ходе Гражданской войны; остров впоследствии был переименован и назван в честь лейтенанта А. Д. Жохова, скончавшегося во время зимовки экспедиции в 1914/15 г.). Остров невысок, слегка холмист, его длина примерно 18 км.

На аэросанях по побережью Восточно-Сибирского моря

В 30–40-х гг. XX в. на побережье Восточно-Сибирского моря и в бассейнах сибирских рек, впадающих в него, работали многие экспедиционные отряды, в тяжелейших условиях обследовавшие побережье и весь регион.

В 1934–1935 гг. Чаунская губа была обследована экспедицией под руководством геолога С. В. Обручева, во время которой впервые в этом регионе были с успехом применены аэросани.

14 августа 1934 г. пароход «Смоленск» доставил экспедицию из Владивостока в *Певек* – поселок на восточном берегу Чаунской губы неподалеку от входа в нее. В составе экспедиции было семь человек. В качестве средств передвижения предполагалось использовать двое аэросаней. Меньшие из них были одной из первых моделей известного авиаконструктора *Андрея Николаевича Туполева*. В их узком дюралевом корпусе можно было перевозить немного груза. Впереди сидел водитель, за ним в более высокой части корпуса можно было разместить только двух исследователей и немного груза.



Путешественник, исследователь Чукотки и Колымского края член-корреспондент АН СССР С. В. Обручев

Вторые сани, более поздней модели, были широкими и имели закрытую кабину. Рядом с водителем мог разместиться еще один человек, а в большой задней кабине помещалось до 1 т груза или несколько человек. На обоих санях были установлены стосильные отечественные авиамоторы с воздушным охлаждением. Правда, у малых саней входящий в мотор воздух нагревался отработанными газами из двух цилиндров, а в больших санях – из четырех. Поэтому большие сани при сильных морозах (-40°C) оказались более пригодными. Перед экспедицией была поставлена задача проверить возможность применения отечественных аэросаней для разносторонней исследовательской работы в условиях Чукотки, в горах, на равнинах, на морском и речном льду.

Первые проходы аэросаней начались в январе. 4 января 1935 г. большие аэросани с геодезистом *А. С. Ковтуном* и двумя водителями вышли из Певека и направились через Чаунскую губу к острову Айон, чтобы определить на его западной оконечности астрономический пункт. Большой остров Айон расположен у входа в Чаунскую губу и до 1935 г. еще не был правильно нанесен на карту. Сам равнинный остров протянулся с запада на восток на 60 км.

Поездка на Айон была очень трудна, тем более что исследователи не знали, покрыта ли губа в средней части сплошным льдом и нет ли там непроходимых трещин или громадных торосов. Дни, вернее, сумерки, были еще так коротки, что за один день исследователи не успели сделать весь маршрут и, найдя на южном берегу плавник, заночевали. Добравшись до западной оконечности острова, они за две ночи закончили астрономические определения и поставили там высокий знак из плавника. 9 января, выехав еще затемно, они за день добрались до Певека, наглядно продемонстрировав преимущества нового способа передвижения при исследованиях Арктики.

Затем последовали походы на малых санях для определения астрономического пункта на западном берегу губы у горы *Наглойнын*, а большие сани совершили трудный поход протяженностью 120 км по льду через Чаунскую губу и пересекли ее с севера на юг для доставки грузов на базу экспедиции в устье Чауна. Туда же пришли и малые сани после выполнения всех ночных наблюдений у горы Наглойнын.

Безусловно, использование аэросаней в условиях полярной зимы и сильных морозов было совсем не простым делом. С. В. Обручев впоследствии вспоминал: «Мы мчимся по равнине вдоль Паляваам. Снег на равнине Чауна так крепко убит ветрами, что можно ходить по нему даже без лыж. Плоские зигзагообразные и округлые заструги, похожие на маленькие барханы, покрывают поверхность, и лыжи мерно стучат о них. Каждый удар отдается в сердце водителя, ведь это лишний шанс оторвать заклепки и

подошву лыж, – водитель старается обходить заструги, но часто заструг так много, что избежать их невозможно...

Пока я осматриваю холм, винт саней не перестает вертеться: если остановить мотор, его потом не заведешь без подогрева. Чтобы снова двинуться в путь, надо сначала прогреть мотор на полных оборотах, и потом начинается самая мучительная часть – раскачивание (чтобы оторвать примерзшие лыжи. – *Прим. авт.*). При этом надо следить: как только двинутся сани, вскакивать на ходу. В длинной кухлянке, в неуклюжих мехах очень легко поскользнуться; сзади рычит мотор, и, если винт захватит край кухлянки, конец и винту и кухлянке, а может быть, и их владельцу. Поэтому сани в момент старта напоминают повозку с обезьянами, которые поспешно карабкаются вверх по корпусу.

Весь процесс упаковывания головы в шапку, очки, маску, шарф надо закончить до старта: на ходу в открытой машине пронизывающий ветер не позволяет обнажать руки и лицо».

Особенно эффективно было использование аэросаней в апреле – мае, когда продолжительность дня значительно увеличилась, а жестокие морозы несколько спали. С. В. Обручев вспоминал об этом периоде экспедиции: «Аэросани все больше радуют нас. Они двигаются так быстро и легко, что кажется, нет уже для них непреодолимых препятствий. Снежные поля мчатся навстречу и уходят назад. Поднимаемся все выше на пологие склоны холмов; сзади остается ровный след – три колеи или, вернее, лыжни, и по ним весело стремится вторая машина. Я впереди, на «флагманской» – на малых санях. Они легче и прокладывают путь. К западу снег становится глубже, ход замедляется, мотор начинает перегреваться. Но вот мы спускаемся в долину Лелюедем. Река глубоко заходит в хребет, громадная треугольная впадина замещает здесь предгорья и подходит вплотную к высоким горам. Множество притоков Лелюедем, выходящих из хребта, пересекает равнину. Надо выбрать базу в вершине этого треугольника, чтобы от нее можно было проникнуть в любую долину... На этот раз у нас честолюбивая надежда – перевалить через Анюйский хребет.

Ущелье Яракваам вверх от первой наледи очень мрачно. Над черными осыпями и белыми скатами тянутся черные обрывы утесов. Ущелье, похожее на узкий коридор, постепенно загибается направо. Дно его покрыто крепкими застругами, а там, где морены стесняют русло, появляются наледи. Аэросани лезут все выше и выше, последняя наша стоянка была на высоте 600 м над уровнем моря, а теперь мы забрались, наверно, еще метров на 200... Долина поворачивает к югу. Хотя речка уходит в узкое боковое ущелье, но на юг по-прежнему идет широкая ледниковая долина. Мы поднимаемся по ее полого-волнистому дну; подъем не очень крут, и сани легко берут его. Вот перевал – плоская седловина на высоте 900 м над морем.

Мы победили, мы перевалили на юг, в лесную страну, в обетованную страну Анюев!.. Спуск на юг круче. Долинка быстро выходит в главную, большую долину, которая идет широким раструбом на юг, к окраине хребта. Кусты здесь появляются вскоре после перевала – сразу видно, что мы попали в благодатную южную страну. А вдоль кустов у подножия склона идет тропинка с большими следами, похожими на человечьи. Но это ходили не дикие индейцы, а всего лишь бурые медведи. На северном склоне они еще спят, а здесь уже проснулись, гуляют и высматривают сонных куropаток».

Научные материалы, собранные С. В. Обручевым во время экспедиции 1934–1935 гг., привели к важным открытиям, определившим дальнейшую судьбу этого отдаленного края. Оказалось, что в части образцов горных пород, собранных в окрестностях Чаунской губы, содержался в значительном количестве оловянный камень (касситерит). Арктический институт, где в то время работал С. В. Обручев, направил в 1937 г. в Чаунский район специальную геологоразведочную группу, а вскоре там началась разработка месторождения оловянных руд. Естественно, что начался поиск и разведка месторождений олова и других цветных металлов во всем Чукотском регионе. За открытия в Чаунском районе С. В. Обручев получил в 1946 г. Государственную премию первой степени.

Гидрографические съемки побережья Восточно-Сибирского моря в 30-х и в начале 40-х гг

Освоение Северного морского пути и развитие арктического мореплавания вызвали необходимость проведения детального прибрежного промера и обследования всех лежащих под берегом банок. В 1931–1932 гг. экспедиция Аэрофлота собрала обширные материалы по описанию побережья Восточно-Сибирского моря. Целью экспедиции было изыскание воздушного пути от Берингова пролива до

устья Лены. Летом 1931 г. экспедиция обследовала на двух кавасаках (рыбачьих парусно-моторных ботах длиной 12–15 м) побережье от мыса Дежнева до устья Колымы. Перезимовав в *Средне-Колымске*, следующим летом экспедиция прошла далее на запад на моторном боте «Пионер». В ходе экспедиции более подробно были обследованы устья рек Чукочьа, Алазея и Индигирка и губы Хромская и Омуляхская, где возможна была посадка и взлет с воды гидропланов.

Подобные гидрографические работы в районе Чаунской губы и острова Айон были выполнены в 1936–1937 гг. гидрографом *Л. И. Бордюг* и экспедицией на гидрографическом судне «Вихрь» в 1941 и 1943 гг.

А гидрографическая съемка побережья от устья Колымы до острова Айон была выполнена отрядом под руководством *В. И. Вильчинского* в 1940–1941 гг. Базой этого отряда был пустынный берег у устья реки *Раучуа* в 100 км восточнее мыса Большой Баранов Камень. «Дикий, необжитый берег, – вспоминал начальник отряда гидрографов, – невольно навел на нас грустное, тоскливое чувство. Две жалкие полуразрушенные хибарки фактории (ветхий жилой домик и склад) только подчеркивали унылость и суровость ландшафта».

Но вскоре после высадки гидрографов на берег там вырос целый городок белых палаток. Отряд принялся благоустраивать свою базу. «Кроме рук, сметки и некоторого количества необходимых инструментов, мы ничего не имели», – писал *В. И. Вильчинский*. – Не было ни гвоздей, ни досок. Гидрографы сами пилили бревна на доски, разбирали тару – ящики и фанерой от них крыли крышу, используя гвозди из тех же ящиков».

Почти две недели они жили в палатках при морозах -15 – -20 °С. В начале октября состоялось переселение в фактически заново построенные домики. Началась напряженная работа по проведению промеров прибрежной полосы, которая проводилась зимой, в пургу и жестокие морозы. Благодаря самоотверженной работе всего отряда к началу навигации удалось изготовить откорректированные карты этого участка побережья Восточно-Сибирского моря.

Экспедиция на ледокольном пароходе «Садко» изучает далекие острова Де-Лонга

В 30-х гг. XX в. на побережье Восточно-Сибирского моря и на островах, обрамляющих его акваторию, появились первые полярные станции, сыгравшие исключительно важную роль в изучении этого отдаленного моря и освоении Северного морского пути. Одна из них была создана в ходе третьей высокоширотной экспедиции, которой руководил директор Арктического института, профессор *Р. Л. Самойлович*, а его заместителем по научной части был профессор *В. Ю. Визе*.

В задачи, решаемые экспедицией, входило исследование северной части моря Лаптевых, выяснение вопроса о существовании «Земли Санникова» и устройство полярной станции на одном из островов *Де-Лонга* (т. е. фактически в северо-западной части Восточно-Сибирского моря).

26 июля 1937 г. экспедиция отплыла из Архангельска на ледокольном пароходе «Садко», которым командовал полярный капитан *Николай Иванович Хромцов*, и уже 14 августа прошла мимо мыса Челюскин. В 150 милях к востоку от островов Комсомольской Правды глубина моря стала увеличиваться и достигла 800 м. Это указывало на близость границы шельфовой части дна. Пароход повернул на север и вскоре в точке с широтой $78^{\circ}31'$ с. ш. глубина моря оказалась равной 2386 м. Экспедиция вошла в глубоководную часть Полярного бассейна. Выполнив на больших глубинах несколько океанологических станций, «Садко» пошел на юг, а затем по параллели 76° с. ш. пересек море Лаптевых с запада на восток.

Экспедиция прошла к северу от Новосибирских островов вдоль кромки льдов и никакой неизвестной земли не обнаружила. Ученые, используя судовой эхолот и приборы для гидрологических исследований, собрали ценные сведения об этих малодоступных тогда районах Арктики.

25 августа «Садко» подошел к острову Генриетты, где на его северном берегу был поднят государственный флаг. Было решено создать на этом острове полярную станцию. При выгрузке оборудования и материалов для полярной станции «Садко» пришвартовался бортом к краю ледника, перекрывающего остров. Как всегда, профессор *Р. Л. Самойлович* принял решение на выгрузку у ледового причала только после того, как ученые убедились, что ледник прочно опирается на морское дно и нет никаких признаков подвижки ледовой реки.

Полярники приступили к строительству станции. В течение 12 дней, пока шла выгрузка материалов и оборудования и проходило строительство сооружений станции, проводилось исследование этого острова. Астроном *И. Д. Жонглович* провел астрономические наблюдения и установил, что остров Генриетты лежит на 15 миль западнее того места, где он был обозначен на карте американской экспедицией Де-Лонга, открывшей его. Длина острова равна 4 км, ширина – 3,5 км. Остров сложен из песчаников, местами видны прорвавшиеся из глубины изверженные породы. Берега острова образованы почти везде крутыми недоступными скалами. Центральная часть острова покрыта ледниковым куполом высотой более 300 м.

3 сентября постройка станции была завершена. На острове остались работать семеро полярников во главе с Л. Ф. Мухановым. Они проработали на острове год, и в навигацию 1938 г. смену зимовщиков произвело гидрографическое судно «Охотск». Эта полярная станция работала до июля 1940 г., когда коллектив полярников после консервации станции был вывезен оттуда самолетом.

Затем экспедиция направилась к острову Жаннетты, на который до этого еще не ступала нога человека. 6 сентября на остров, берег которого по всему периметру образовывали отвесные скалы, высадилась исследовательская партия и подняла на острове государственный флаг. По своему строению этот остров был подобен предыдущему, центральную его часть покрывал ледниковый купол.

Далее «Садко» направился к острову *Жохова*, посещенному только один раз отечественными военными гидрографами в 1914 г. 7 сентября на остров, совершенно лишенный ледников, высадились исследователи с «Садко» и сделали интересные находки: бивень мамонта и берцовая кость овцебыка. На берегу был обнаружен каменный гурий, поставленный там моряками «Таймыра» в 1914 г. Любопытно, что в том году остров Жохова со всех сторон омывался чистой водой.

После этого «Садко» подошел к острову Беннетта, где участники экспедиции высадились на берег и обнаружили следы пребывания группы Э. В. Толля в 1902 г. Сам остров был заснят морской описью. Так закончилась успешная работа экспедиции по описи и изучению далеких островов Де-Лонга.

ГЛАВА 5 ЧУКОТСКОЕ МОРЕ

*Там влажная стезя белеет
На веток плывущих кораблей:
Колумб Российский через воды
Спешит в неведомы народы.*
М.В.Ломоносов

Загадки биографий Ф. А. Попова и С. И. Дежнёва

Пятым российским арктическим морем является *Чукотское*. С запада оно обрамлено островами Врангеля и Геральд, а также северным побережьем Чукотского полуострова. С востока море замыкает северо-западное побережье Аляски, а на севере оно переходит в Северный Ледовитый океан. Почти посередине моря по меридиану 168°49' 30" з. д. проходит восточная граница российского сектора Арктики. Далее к югу граница пересекает Берингов пролив, соединяющий Чукотское море с Беринговым, уже тихоокеанским, морем.

Климат Чукотского моря определяется связью с Центральным Арктическим бассейном, с одной стороны, и сравнительной близостью к Тихому океану – с другой. Сток рек в море невелик и не оказывает существенного влияния на его гидрологию. А вот приток тихоокеанских, более соленых и теплых вод через Берингов пролив велик и сильно влияет на распределение льда, температуры и солености вод Чукотского моря. Как образно выразился Д. Б. Карелин, «так, из вечной борьбы двух океанов, в которой временный перевес берет то одна, то другая сторона, складываются события, происходящие в водах Чукотского моря».

Наряду с Баренцевым, Чукотское море отличается исключительно изменчивой погодой. По организмам, живущим в море, можно судить о смешивании вод двух океанов: на дне моря и в воде встречаются тихоокеанские и арктические виды рыб, моллюсков, планктона.

Постоянные течения Чукотского моря формируются под влиянием вод, втекающих в него через *Бéрингов* пролив и пролив *Лонга*. При выходе из пролива воды Берингова моря распространяются веерообразно. Основной поток их направлен почти на север. На широтах залива *Коце́бу* к ним присоединяются опресненные стоком рек воды, выносимые из этого залива. Двигаясь далее на север, воды *Бéрингово-О́рского* течения возле мыса *Хоп* на побережье Аляски разделяются на два потока. Один из них движется к северу и за мысом *Лисбу́рн* поворачивает на северо-восток к мысу *Барро́у* (оба мыса находятся на побережье Аляски), а второй от мыса *Хоп* отклоняется на северо-запад.



Физическая карта Чукотского моря

Второй поток вод, вносимых в Чукотское море, из пролива Лонга течет вдоль материкового побережья на юго-восток. Временами это *Чукотское* течение входит в Берингов пролив и проходит вдоль его западного берега. При слабом развитии этого течения воды берингоморского потока отжимают его к северо-востоку. Весной и летом южные и юго-восточные ветры несут теплый воздух и воду в Чукотское море. В центральной части моря появляется и доминирует тихоокеанская вода. Действие холодного Чукотского течения ослабевает.

Осенью здесь господствуют северо-западные ветры. Теплое Берингово-морское течение ослабевает, а в отдельные годы прекращает свое движение к северу. Зато холодное прибрежное течение становится мощным, стремительным и заполняет почти все поперечное сечение Берингова пролива.

Льды в Чукотском море существуют круглый год. Зимой море, как правило, сплошь покрыто льдами, неподвижными у самого берега и дрейфующими вдали от него. По сравнению с морями Лаптевых и Восточно-Сибирским, припай распространяется здесь незначительно. Он занимает узкую прибрежную полосу и врезанные в берег бухты и заливы. Ширина его не превышает 10–20 км. За припаем находится полоса дрейфующих льдов толщиной 150–180 см. На севере моря встречаются многолетние паковые льды. При длительном действии ветров с южных румбов дрейфующие льды отжимаются от побережья материка и между ними и припаем образуется обширная полынья, вода в которой интенсивно отдает тепло и вновь покрывается молодым льдом.

Летом обычно кромка льда отступает на север, располагаясь по линии, направленной от северной оконечности острова Врангеля до мыса Барроу. Мало льда в море наблюдается со второй половины августа и весь сентябрь. Бывают годы, когда лед скапливается в проливе Лонга и вдоль чукотского побережья, что очень затрудняет проход судов. Крайне редко лед отступает далеко от берегов Чукотского полуострова.

Известно, что по этому далекому арктическому морю русские казаки, промышленники и торговцы плавали еще в середине XVII в. Одним из важнейших этапов великих географических открытий XVII в.

явилось плавание русских вокруг Чукотского полуострова, подтвердившее наличие морского прохода из Ледовитого моря в Восточный (Тихий) океан. Это выдающееся достижение связано с именами торговца *Федота Алексеевича Попова* и казака *Семена Ивановича Дежнёва*.

О жизни Ф. А. Попова, позже получившего прозвище *Холмогорец*, известно немного. Он был помор, родом из Холмогор – знаменитого села на Северной Двине, вблизи которого позднее родился М. В. Ломоносов. Возможно, что фамилия Попов свидетельствует о его происхождении из семьи священнослужителя. Вероятно, он знал грамоту: известно, что в дальнейшем ему доверяли большие партии товаров и крупные суммы денег, торговые операции, которые предполагают элементарное знание грамоты и приемов счета.



С. И. Дежнёв (бюст)

В 30-е гг. XVII в. он попал в поле зрения крупного московского купца («царского гостя») *Алексея Усова* и сумел заслужить его доверие. Судя по дальнейшей судьбе Ф. А. Попова, он достиг этого благодаря своей смелости, настойчивости и практической сметке, проявленной в торговых делах.

В 1638 г. А. Усов отправил большую партию своих товаров в далекую Сибирь и доверил их Ф.А.Попову и устюжанину *Луке Васильеву Сиверову*, причем Попов был определен старшим торгового каравана. Есть сведения, что Ф. А. Попов начал свою деятельность в Сибири продажей хмеля в *Тюмени*, *Тобольске*, *Томске* и *Енисейске*.

В июне 1641 г. Ф. А. Попов в Енисейске выправил проезжую грамоту – таможенный пропуск – на Лену и на следующий год прибыл в Якутск. Ознакомившись с местными условиями, он, вероятнее всего, принял решение перенести свою торговлю и промысловую деятельность в дальние «земли». Видимо, у него возникли какие-то разногласия с Л. В. Сиверовым, и они разделили порученные им товары: к Федоту, как к старшему, перешло почти 2/3 товаров и казны.

6 июля 1642 г. якутский таможенный голова выдал Ф. А. Попову грамоту, в которой указывалось, что приказчик идет на «стороннюю» реку Оленёк на рыбную ловлю и на соболиный промысел и везет с собой «хлебного запаса и промышленного заводу (снаряжения для промысла и рыбной ловли. – *Прим. авт.*) и русково товару (изделия для обмена у местных племен на меха. – *Прим. авт.*)» на очень крупную для того времени сумму – 1025 р.

Первое морское крещение в сибирских морях, вероятнее всего, Ф. А. Попов получил при плавании из Якутска на реку Оленёк на кочах в составе купеческого каравана под командованием известного землепроходца и морехода И. И. Реброва.

Однако надежды Попова на удачную торговлю и промысел не оправдались. Местные эвенки восстали и вытеснили торговцев и промышленников из лесов, где водились соболя, в тундру. Видимо, не удалось ему наладить и меновую торговлю с местными жителями. Сопrotивление местных племен заставило русских промышленников временно перейти на другие реки. Вероятнее всего, с ними ушел и Ф. А. Попов. Пришлось ему перебираться на Лену, а оттуда и на расположенные к востоку северные реки, куда чаще всего добирались морем на кочах из устья Лены.

Зимой или весной 1647 г. Ф. А. Попов прибыл на Колыму, где собирался покрыть убытки, понесенные на оленёкских промыслах. Именно там, на Колыме, он встретил С. И. Дежнёва и далее их судьбы на некоторое время переплелись.

Жизненный путь С. И. Дежнёва во многом был типичным для сибирского казака того времени. Родился он около 1605 г. в Поморском крае, в деревне Осиновской Волоко-Пинежской волости Двинского уезда.

С. И. Дежнёв по примеру многих поморов связал свою жизнь с Сибирью, где уже в молодые годы начал казачью службу сперва в Тобольске, а затем в Енисейске. В 1638 г. он был направлен на службу в Якутск в составе казачьего отряда сотника *Петра Бекетова*. Вместе с ним на службу в Якутск из Енисейска пришли Михайло Стадухин, Василий Бугор, Постник Иванов и другие казаки, чьи имена

навсегда вошли в историю русских географических открытий в Сибири и на Дальнем Востоке.

По прибытии в Якутск С. И. Дежнёв был поставлен на денежное, хлебное и соляное довольствие с окладом рядового казака. Как и многие сибирские казаки, С. И. Дежнёв был женат, видимо, дважды и оба раза на якутках. Наверное, он говорил по-якутски. В 1639–1640 гг. Дежнёв участвовал в походах для сбора ясака у местных жителей якутских волостей. Из немногочисленных сохранившихся до наших дней документов можно сделать вывод, что С. И. Дежнёв на протяжении всей службы всегда старался действовать при сборе ясака мирными средствами, применяя силу лишь в крайнем случае.

С казацкими отрядами Дежнёв побывал в зимовьях на Яне и Индигирке. В августе 1641 г. С. И. Дежнёв вышел из Якутска в составе отряда из 16 казаков во главе с М. В. Стадухиным с целью пройти на *Оймьякон* – левый приток Индигирки, куда прибыли уже глубокой осенью. Затем он в составе этого отряда побывал на реке *Мо́ме* и спустился на коче к устью Индигирки. Осенью отряд М. В. Стадухина перешел морем в устье Алазеи, где соединился с отрядом Д. М. Зыряна и осенью 1643 г. направился также морем к устью Колымы.

Вероятнее всего, С. И. Дежнёв принимал активное участие в постройке Нижне-Колымского зимовья, где он прожил три года и отличился храбростью при сборе ясака с местных племен. На Колыме среди казаков все шире распространялись слухи о том, что на востоке от бассейна Колымы течет «захребетная река Погыча» (до 1647 г. так называли реку Анадырь), по берегам которой в тайге водится множество соболей. Доходили до казаков слухи и о наличии на востоке Колымы моржовых лежбищ, что сулило богатую добычу «рыбьих зубов» (моржовых клыков).

Слухи эти стали известны многим торговцам и промышленникам, которых немало собралось в Нижне-Колымске. Ф. А. Холмогорец (Попов) решил организовать крупную промысловую экспедицию для поиска этой таинственной реки Погычи.

Он снарядил четыре коча, на которых в плавание вышли 63 промышленника и торговца. С. И. Дежнёв по его просьбе был включен в состав экспедиции в качестве официального лица, представителя московских властей, ответственного за сбор ясака в «новых землях», и получил наказную память на это от приказчика Нижне-Колымского острога, казака *Второго Гаврилова*.

В своей отписке якутскому воеводе, датированной после июня 1647 г., В. Гаврилов докладывал: «В прошлом во 154 году (1646 г. – *Прим. авт.*) летом с усть Ковымы реки ходили на море гуляти в коче вперед промышленные люди девять человек: Исайко Игнатьев Мезенец, Семейка Алексеев Пустозерц с товарищи. И с моря пришли к нам на Ковыму реку в роспросе сказали: бежали-де они по большому морю, по зальду, подле Камень двои сутки парусом и доходили до губы, а в губе нашли людей (Л. С. Берг вполне обоснованно предполагал, что они достигли Чаунской губы. – *Прим. авт.*), а называются чухчами, а с ними торговали небольшое место потому, что толмача у них не было, а съезжати к ним с судна на берег не смели, вывезли к ним товарцу на берег, положили и они в то место положили кости рыба зубу немного, а не всякой зуб цел: деланы у них пешни да топоры и с той кости, и сказывают, что на море-де тово зверя много, ложится-де он на место. И в нынешнем во 155 году (1647 г. – *Прим. авт.*), июня... пошли на море москвитина гостиной сотни торгового человека Алексея Усова прикащик Федотко Алексиев холмогорец с покрученниками двенатцать человек (промышленниками, снаряженными за счет Ф. А. Попова. – *Прим. авт.*), а иные збирались промышленные люди своиуженники (промышленники, которые снарядились сами, за свой счет. – *Прим. авт.*), а сверх их собралось 50 человек, пошли на четырех кочах той кости рыба зубу и соболиных промыслов разведывать. И тот Федотко Алексиев с товарищи к нам в съезжую избу словесно прошали (просили выделить. – *Прим. авт.*) с собою служилого человека. И бил челом государю Якуцкого острогу служилой человек Семейка Дежнёв ис прибыли, а челобитную подал в съезжей избе, а в челобитной явил государю прибыли на новой реке в Анадыре сороков сем соболей (сороков – это 40 соболей, семь сороков – 280 шкурок. – *Прим. авт.*). И мы его, Семейку Дежнёва отпустили для тое прибыли с торговым человеком с Федотом Алексиевым и для иных новых рек проведывать и где бы государю мощно прибыль учинити. И дали им наказную память и где буде найдут неясашных людей, и им аманатов имати (брать заложников. – *Прим. авт.*) и государев ясак с них збирати и под ево царскую высокую руку подводить и прочая».

Из наказной памяти следует, что Ф. А. Попов был назначен целовальником, т. е. отвечал за поступление в казну денежных доходов. А благодаря этому и наличию в составе экспедиции лица,

ответственного за сбор ясака (С.И.Дежнёва), сугубо частная экспедиция становилась в определенной степени экспедицией, посланной колымскими властями.

Летом 1647 г. четыре коча вышли из устья Колымы в море и повернули на восток. Так и неизвестно, как далеко смогли они продвинуться к востоку. Из-за тяжелых ледовых условий экспедиция тем же летом возвратилась в Нижне-Колымск.

Несмотря на неудачу, Ф. А. Попов решил повторить плавание на восток в следующем году. Когда С. И. Дежнёв снова подал просьбу о назначении его в экспедицию 1648 г. ответственным представителем властей и сборщиком ясака, то на этот раз подобное предложение подал и якутский казак *Герасим Анкидинов*, который обещал собрать для казны 280 соболей и вдобавок поступить на «государеву службу своим животом, судном и оружием, порохом и всякими заводы», т. е. за свой счет снарядить судно, приобретя оружие, боеприпасы и все необходимое снаряжение.

С. И. Дежнёв в свою очередь обещал увеличить сбор ясака до 290 соболей и обвинил Г. Анкидинова в том, что тот «прибрал к себе воровских людей человек с тридцать, и хотят оне торговых и промышленных людей побивати, которые со мною идут на ту новую реку, и животы их грабят, иноземцев хотят побивать же, с которых я прибыль явил».

Колымские власти поддержали С. И. Дежнёва и назначили его вновь своим официальным представителем. Тогда один из подчиненных Г. Анкидинова, *Пятко Неронов*, подал В. Гаврилову жалобу на Дежнёва, обвиняя его в незаконных действиях и требуя над ним «царского суда». Но Гаврилов, убедившись в абсолютной голословности обвинений, проигнорировал жалобу. Тем не менее Анкидинов со своими людьми снарядил коч и сумел присоединиться к экспедиции Попова – Дежнёва.

Историк *Б. П. Полевой* на основании ряда документов считает, что плавание новой экспедиции началось из Средне-Колымского зимовья 20 июня. После остановки в Нижне-Колымском зимовье экспедиция вышла в Ледовитое море в начале июля и повернула на восток.

Помимо Ф. А. Попова и его 29 покрученников, в походе приняли участие приказчики богатого московского гостя *Василия Гусельникова* – *Афанасий Андреев* и *Бессон Астафьев* со своими покрученниками. Эти приказчики возглавляли отдельный отряд, разместившийся на двух или трех кочах.

С. И. Дежнёв в экспедиции непосредственно возглавил один из отрядов, составивший экипаж одного коча. В отряд входили 18 промышленных и служилых людей. В снаряжении этого отряда Дежнёв принял личное участие. Впоследствии он указывал в челобитной, что снарядился для похода к Анадырю «на свои деньги» и «от морского разбою (т. е. кораблекрушения во время бури. – *Прим. авт.*) обнищал и одолжал великими некупными долги». Видимо, он вложил в снаряжение экспедиции все свои деньги, полученные за продажу большой партии соболей, вымененных на русские товары и добытых в результате удачной охоты во время промысловых поездок на Колыме.

В начале июля 1648 г. семь кочей, на которых разместились 90 казаков, промышленников и торговцев (по другим данным – 105 человек), вышли из устья Колымы в море и направились на восток. Вместе с Ф. А. Поповым в плавание отправилась его жена-якутка – первая в России женщина, участница полярного плавания, о которой упомянуто в официальных документах.

В проливе, который в XIX в. был назван именем американского капитана Т. Лонга, первого подошедшего к острову, названному им в честь Ф. П. Врангеля, возможно у мыса Биллингса (близ меридиана 176° в. д.) во время бури о льды разбило два коча. Команды поврежденных кочей высадились на берег и погибли: часть из них была убита коряками, а часть умерла от голода. Вероятно, в августе 5 кочей экспедиции вошли в пролив, отделяющий Евразию от Америки, позже названный Беринговым. Вероятнее всего, там коч Г. Анкидинова разбился, но команда его спаслась и разместилась на оставшихся четырех кочах.

20 сентября у мыса *Чукотский*, а может быть, уже в районе залива *Креста*, кочи подошли к Чукотскому берегу, где в стычке чукчи ранили Ф. А. Попова. А через несколько дней – около 1 октября – «того Федота со мною, Семейкою, на море разнесло без вести», сообщил в челобитной позже С. И. Дежнёв. Отсюда следует, что четыре коча экспедиции сумели обогнуть крайний северо-восточный мыс Чукотки, который сейчас называется в честь С. И. Дежнёва, и впервые в истории вышли из Северного Ледовитого океана в Тихий. Видимо, еще два коча экспедиции потерпели крушение по выходе судов в Берингово море, и все люди на них погибли.

М. И. Белов убедительно показал, что местом, где ранили Ф. А. Попова, является мыс Чукотский: «В 1660 г. сменивший Дежнёва в Анадырском остроге Курбат Иванов решил предпринять плавание от Анадырской «корги» в «русскую сторону», т. е. вокруг Чукотского полуострова в сторону Колымы. В течение целого лета на одном коче он пробирался вдоль берега и пришел в Большую губу (так назывался залив Креста до экспедиции Беринга). От залива Креста Курбат прошел к большому мысу, по всей вероятности, мысу Чукотскому. Этот мыс опознала бывшая с Курбатом Ивановым чукчанка, взятая в плен Яковом Пермском, участником похода Дежнёва в 1648 г. Так удалось установить, что «драка», в которой ранили Федота Алексеева, случилась на мысе Чукотском, и, следовательно, этот мыс был последним, откуда кочи Дежнёва отошли в море».

Историки не пришли к единому мнению по поводу того, что понимал сам С. И. Дежнёв под «Большим Каменным Носом» и о каких островах и местных жителях сообщил он в одной из своих отписок якутскому воеводе: «163 года (1655 г. – *Прим. авт.*) апреля 4. а тот Нос вышел в море гораздо далеко, а живут на нем люди чухчи добре много. Против того же Носу, на островах живут люди, называют их зубатыми (зубатые чукчи – это эскимосы, которые прежде на островах *Диомида* носили в прорезях нижней губы украшения из моржового зуба, камня, кости. – *Прим. авт.*), потому что принимают они сквозь губу по два зуба немалых костяных, а не тот, что есть первой Святой Нос от Колымы (имеется в виду мыс Шелагский. – *Прим. авт.*). А тот большой Нос мы, Семейка с товарищи, знаем, потому что розбило у того Носу судно служивого человека Ярасима Онкудинова с товарищи. И мы, Семейка с товарищи, тех розбойных людей (т. е. потерпевших от морского розбою, от кораблекрушения. – *Прим. авт.*) имали на свои суды и тех зубатых людей на острову видели ж. А от того Носу та Анандырь река и корга далеко».

Некоторые историки (Л. С. Берг, Д. М. Лебедев) считали, что под «Большим Каменным Носом» С. И. Дежнёв понимал именно тот мыс, который позже назвали в его честь, а острова, где проживают «зубатые чукчи», – это острова Диомида в Беринговом проливе.

Другие ученые, в частности Б. П. Полевой, считают, что «Большим Каменным Носом» С. И. Дежнёв считал всю Чукотку, а следовательно, острова «зубатых людей» – это *Аракамчечен* и *Итыгран* у юго-восточного побережья полуострова. Вполне возможно, что Дежнёв употреблял название «Большой Каменный Нос» в зависимости от текста в двух значениях: и как мыс, и как весь полуостров Чукотка.

В другой отписке 1655 г (не ранее 15 апреля) С. И. Дежнёв рассуждает уже об открытом им большом северо-восточном полуострове: «А с Ковымы реки итти морем на Онандырь реку, и есть Нос, вышел в море далеко, а не тот Нос, который от Чухочьи реки лежит, до того Носу Михайло Стадухин не доходил, а против того Носу есть два острова, а на тех островах живут чухчи, а врезываны у них зубы, прорезываны губы, кость рыбей зуб (моржовый клык. – *Прим. авт.*), а лежит тот Нос промеж сивер на полуношник (по поморской мореходной терминологии – между севером и северо-востоком. – *Прим. авт.*). А с рускую сторону Носа признака: вышла речка, становье тут у чухоч делано, что башни ис кости китовой. Нос поворотит кругом, к Онандыре реке подлегло. А доброго побегу от Носа до Онандыри реки трои сутки, а боле нет. А итти от берегу до реки недале, потому что река Онандырь пала в губу».

Правда, Б. П. Полевой сообщил, что в 1957 г. удалось разыскать подлинник этой второй отписки 1655 г. (не ранее 15 апреля). Сравнение ее текста с обычно цитируемой копией из книги историка Г. Ф. Миллера, который разыскал отписку С. И. Дежнёва в 1737 г., показало, что ее точный текст несколько отличается. В дежнёвском подлиннике одна из важнейших фраз звучит так: «Нос поворотит круто (вместо «кругом» в копии. – *Прим. авт.*) к Онандыре реке под лето (вместо «подлегло» в копии. – *Прим. авт.*)». То есть, от самой западной части Чукотского полуострова, по представлениям Дежнёва, до устья Анадыря было трое суток пути, и само устье Анадыря по отношению к западной части Чукотки находилось «под лето», т. е. к югу.



Мыс Дежнёва

После того как в Беринговом проливе кочи С. И. Дежнёва и Ф. А. Попова разлучились, Дежнёва ждали новые тяжелые испытания. «И носило меня, Семейку, по морю, – указал он в отписке якутскому воеводе в 1655 г., – после Покрова Богородицы (1 октября. – *Прим. авт.*) всюду неволею, и выбросило на берег в передний конец за Онандырь реку. А было нас на коче всех дватцать пять человек. И пошли мы все в гору, сами пути себе не знаем, холодны и голодны, наги и босы. А шел я, бедной Семейка, с товарищи до Анандырь реку вниз близко морю, и рыбы добыть не могли, лесу нет. И с голоду мы, бедные, врознь разбрелись. И вверх по Онандыре пошло двенатцать человек, и ходили дватцать ден, людей и аргишниц (оленных караванов местных племен. – *Прим. авт.*), дорог иноземских не видали и воротились назад и, не дошед за три дня днища (три дня ходу. – *Прим. авт.*) до стану, обночевались, почели в снегу ямы копать».

Считается, что коч Дежнёва, вероятнее всего, выбросило на берег *Олюторского* полуострова, расположенного в 900 км к юго-западу от Чукотки. Значит, Дежнёв первым пересек *Корякское* нагорье и в начале декабря 1648 г. вышел в низовье Анадыря. 12 человек – половина отряда – отправились вверх по реке в поисках стойбищ местных жителей, чтобы раздобыть у них еду. Через 20 дней, не встретив никого, группа повернула обратно и остановилась за три дневных перехода до лагеря, где оставался Дежнёв с остальными людьми. Из этой группы лишь трое – *Фома Семенов Пермь*, *Сидор Емельянов* и *Иван Зырянин* смогли дойти до лагеря Дежнёва, а остальные остались на месте и попросили, чтобы прислали им «постеленку спальные и парки худые, чем бы нам напиться и к стану добрести».



Памятник С.И.Дежнёву на побережье Чукотского полуострова

Дежнёв послал Ф. Пермяка, видимо, как наиболее сильного и выносливого, к оставшимся в снеговой яме людям, передав с ним «последнее свое постеленка и одеялишка». Но Пермь никого на месте не нашел. Дежнёв полагал, что людей захватили местные племена, но вероятнее, что люди замерзли и их замело снегом.

Остатки отряда зазимовали в районе устья Анадыря, и 12 из них пережили страшную зиму 1648/49 г. За зиму трое дежнёвцев умерли от цинги. Из оставшихся 12 до нашего времени дошли имена десяти: Семен Дежнёв, Фома Пермь, Павел Кокоулин, Сидор Емельянов, Иван Пуляев, Михаил Захаров, Терентий Куров, Ефим Мезеня, Петр Михайлов и Артемий Солдатко.

О судьбе Ф.А.Попова и Г. Анкидинова точно ничего не известно. Самое раннее свидетельство о судьбе Попова и его спутников находим в отписке С. И. Дежнёва воеводе *Ивану Акинфому*, датированной 1655 г.: «А в прошлом 162 году (1654 г. – *Прим. авт.*) ходил я, Семейка, возле моря в поход. И отгромил у коряков якутскую бабу Федота Алексеева. И та баба сказывала, что-де Федот и служилый человек Герасим (Г. Анкидинов. – *Прим. авт.*) померли цингою, а иные товарищи побиты, и остались невеликие люди, и побежали с одною душою (т. е. налегке, без припасов и снаряжения. – *Прим. авт.*), не знаю-де куда».

Отсюда следует, что Ф. А. Попов и Г. Анкидинов погибли, вероятнее всего, на берегу, куда они высадились либо куда выбросило коч. Скорее всего, это было где-то значительно южнее устья Анадыря на Олюторском берегу или уже на северо-восточном побережье Камчатки, так как захватить в плен жену-якутку коряки могли только в этих районах побережья.

Г. Ф. Миллер, который первым из историков тщательно изучил документы якутского воеводского архива и нашел там подлинные отписки и челобитные С.И.Дежнёва, по которым восстановил в возможной мере историю этого знаменательного плавания, в 1737 г. написал «Известия о Северном Морском ходе из устья Лены реки ради обретения восточных стран». В этом сочинении о судьбе Ф. А. Попова сказано следующее: «Между тем построенные (С. И. Дежнёвым в основанном им Анадырском зимовье. – *Прим. авт.*) кочи были к тому годны, что лежащие около устья Анадырь реки проведать можно было, при котором случае Дешнев в 1654 году наехал на имеющиеся у моря коряцкие жилища, ис которых все мужчины с лутчими своими женами, увидя русских людей, убежали; а протчих баб и ребят оставили; Дешнев нашел между сими якуцкую бабу, которая прежде того жила у вышеобъявленного Федота Алексеева; и та баба сказала, что Федотово судно разбило близь того места, а сам Федот, поживши там

несколько времени цынгою, умер, а товарищи его иные от коряков убиты, а иные в лодках неведомо куда убежали. Сюда приличествует носящийся между жителями на Камчатке слух, который от всякого, кто там бывал, подтверждается, а именно рассказывают, что за много-де лет до приезде Володимира Отласова на Камчатку (присоединившего в 1696–1699 гг. Камчатку к Российскому государству. – *Прим. авт.*) жил там некто Федотов сын на реке Камчатке на устье речки, которая и ныне по нем Федотовкою называется, и прижил-де с камчадалкою детей, которые-де потом у Пенжинской губы, куда они с Камчатки реки перешли, от коряков побиты. Оной Федотов сын по всему виду был сын вышеупомянутого Федота Алексеева, который по смерти отца своего, как товарищи его от коряков побиты, убежал в лодке подле берегу и поселился на реке Камчатке; и еще в 1728-м году в бытность господина капитана-командора Беринга на Камчатке видны были признаки двух зимовей, в которых оный Федотов сын с своими товарищами жил».

К началу лета 1649 г. С. И. Дежнёв с товарищами построил речные лодки и после ледохода спустил их на воду и поплыл вверх по Анадырю. Примерно в 500 км от устья в районе проживания юкагирского племени анаулов они поставили зимовье и собрали ясак с местных жителей.

Только в 1660 г закончилась трудная служба С. И. Дежнёва на Анадыре. По его просьбе он был заменен в должности приказчика Анадырского зимовья и с грузом «костяной казны» (моржовых клыков), добытой на открытом им в 1652 г. лежбище в устье Анадыря, по сухопутному пути прошел на Колыму, а оттуда морем в Жиганск на Лене и далее в Якутск.

В Москву он прибыл в конце 1671 г., сопровождая соболиную казну и, заболев там, скончался в начале 1673 г.

Продолжатели дела Ф. А. Попова и С. И. Дежнёва в XVII в.

В 1649 г. попытку пройти морем из устья Колымы на Анадырь предпринял казак М. В. Стадухин, но его коч вынужден был возвратиться из-за непроходимых льдов у северных берегов Чукотки, дойдя, вероятнее всего, до Колючинской губы.

Тем не менее есть все основания утверждать, что путь экспедиции Попова – Дежнёва вокруг Чукотского полуострова был повторен во второй половине XVII в. якутским казаком *Иваном Рубцом*. В конце 40-х гг. XX в. в Российском государственном архиве древних актов была обнаружена «Книга расходная судов и судовых запасов» (Якутск, 1661 г.). В ней ученые прочитали запись: «Июня в 6 день посланы великого государя на службу за море на Анадырь реку десятник козачей Иван Рубец, а с ним послано якутских служилых людей 6 человек. И тем служилым людям дан коч мерою 8 сажен (около 17 м. – *Прим. авт.*)».

Историк и знаток русских географических открытий в Сибири и на Дальнем Востоке, член-корреспондент АН СССР *Алексей Владимирович Ефимов*, комментируя эту запись, вполне обоснованно отметил, что такой коч по сухопутной дороге доставить в то время на Анадырь было невозможно. В связи с этой записью напрашивалась мысль о том, что И. Рубец мог следовать на Анадырь только морем вокруг Чукотки.

Позже в архиве Ленинградского отделения Института истории, в собрании якутских актов удалось выявить «наказную память» Ивану Меркурьеву Рубцу (Бакшееву), из текста которой ясно, что Рубец должен был пройти морем на анадырскую моржовую коргу. Ему предписывалось «плавучи вниз Леною и морем до Индигирки и до Алазеи и до Ковымы и до Анадыря рек в дороге беглых и беспроезжих никого служилых и торговых и промышленных людей на суды к себе отнюдь не принимать и на Анадырь не свозить». Первых анадырских казаков И. Рубец должен был принять к себе уже на устье Анадыря.

В начале августа 1661 г. коч И. Рубца погиб во время бури в низовьях Лены. Основные грузы удалось спасти, и Рубец продолжил плавание на коче *Ивана Хворова*, направлявшегося на Колыму. Рубец зимовал в Нижне-Янском зимовье и в середине июля 1662 г. доплыл до устья Колымы. Там он в соответствии с наказом из Якутска получил для анадырской службы дополнительный карбас, который позже числился за Анадырским острогом. До 31 августа 1662 г. Рубец дошел морем до Анадырской корги. Следовательно, в августе 1662 г. он прошел из Колымы в Чукотское море, проплыл вдоль северного побережья Чукотки и проливом, соединяющим Ледовитое море с Восточным океаном, вышел в Берингово море.

И. Рубец обязан был немедленно приступить к промыслу моржей. Для этого он доставил на коргу из Якутска 30 тяжелых моржовых спиц (копий для охоты на моржей), пудовый безмен, котел и прочие тяжелые принадлежности для промысла. Но, увы, на корге не оказалось моржей, видимо, сказались последствия интенсивного промысла там с 1652 по 1662 г.

Рубец решил искать новые моржовые лежбища. От промышленников он слышал, что эти лежбища могут находиться южнее устья Анадыря. По мнению Б. П. Полевого, эти поиски и привели казака к устью Камчатки. Исходя из новых данных, Б. П. Полевой убедительно утверждает, что по крайней мере в 1662 г. легендарный рейс экспедиции Попова – Дежнёва по Чукотскому морю и через пролив между Евразией и Америкой был успешно повторен.

Загадочный «ископаемый лед», открытый экспедицией лейтенанта О. Е. Коцебу

Первым отечественным исследователем, плававшим в Чукотском море, был лейтенант *Отто Евстафьевич Коцебу*, командир брига «Рюрик». Экспедиция была снаряжена на средства известного мецената, «покровителя наук и искусств», государственного канцлера графа Н. П. Румянцева, который очень интересовался поисками северного прохода из Тихого океана в Атлантический.



Исследователь аляскинского побережья Чукотского моря лейтенант О. Е. Коцебу

Для экспедиции в городе *Або* (теперь город *Турку* в Финляндии) был построен и снаряжен двухмачтовый бриг водоизмещением 180 т с восемью небольшими пушками на палубе. По своим размерам это было самое маленькое из всех русских парусных судов, совершавших кругосветные плавания в первой половине XIX в.

Император *Александр I* в знак признания важности для России намеченных исследований разрешил во время экспедиции плавать бригу под военно-морским флагом, хотя экспедиция была снаряжена на частные средства.

Программа исследований на «Рюрике» была составлена начальником первой российской кругосветной экспедиции тогда еще капитаном 1-го ранга И.Ф.Крузенштерном и участником этой экспедиции астрономом И. Г. Горнером.

В инструкции, которую дал И. Ф. Крузенштерн О. Е. Коцебу, предлагалось «стараться освидетельствовать, сколько далеко берег Америки простирается к северу за усмотренным Куком Ледяным мысом (капитан Дж. Кук в 1778 г. прошел в Чукотское море через пролив, названный им Беринговым, и проследовал вдоль северных берегов Аляски до мыса, названного им *Ледяной*, где тяжелые льды преградили путь кораблям его экспедиции – «Резолюшн» и «Дискавери». – *Прим. авт.*), также в какой широте оный приемлет направление к востоку. Когда же сей пункт определен будет, то не имеете вы более надобности следовать по берегу, а надлежит вам только продолжать путь свой беспрестанно к востоку».

В инструкции И. Ф. Крузенштерн писал, что он питает «некоторую искру надежды обрести в сих странах (т. е. на северо-западном побережье Аляски. – *Прим. авт.*) бухту, имеющую сообщение если не непосредственно с Баффиновым заливом (с морем *Баффина*, омывающим острова *Канадского Арктического* архипелага с запада. – *Прим. авт.*), то по крайней мере с какой-либо впадающей в Ледовитое море рекой... Когда же никакой не будете иметь надежды к учинению подобного открытия, то не останется вам ничего иного делать, как приготовляться к обратному путешествию в Европу».

Кроме того, экспедиция должна была обследовать приэкваториальные и тропические районы западной части Тихого океана с целью поиска и изучения неизвестных островов.

Программа исследований включала в первую очередь гидрографические работы – опись берегов, определение географических координат объектов астрономическим методом, элементов земного магнетизма, наблюдения за течениями, приливами, температурой, удельным весом и прозрачностью

морской воды.

Именно И.Ф.Крузенштерн рекомендовал О. Е. Коцебу в командиры строящегося брига «Рюрик», так как хорошо изучил характер молодого моряка. Крузенштерн фактически был учителем Коцебу при овладении последней морской профессией. В возрасте восьми лет О. Е. Коцебу определили кадетом в сухопутный корпус. А в 1803 г. 15-летним юношей он вступил волонтером на палубу шлюпа «Надежда», которым командовал капитан-лейтенант И. Ф. Крузенштерн. В течение трех лет во время кругосветного плавания шлюпа под руководством И. Ф. Крузенштерна и своего вахтенного начальника капитан-лейтенанта *Макара Ивановича Ратманова* юноша осваивал морскую науку и в 1806 г. был произведен в мичманы. В 1811 г. он был произведен в лейтенанты и три года командовал яхтой «Ласточка», плавая по Белому морю.

Командный состав брига «Рюрик» помимо командира включал старшего офицера, лейтенанта *Глеба Семеновича Шиимарева* и лейтенанта *И. Н. Захарьина*. В составе команды были 3 штурманских помощника, 2 унтер-офицера и 22 матроса. Все моряки были подобраны самим О. Е. Коцебу из множества добровольцев, вызвавшихся отправиться в кругосветное плавание.

В плавание на «Рюрике» отправилась исследовательская группа, в задачу которой входили наблюдения и сбор материалов по этнографии, биологии, геологии и другим наукам. Эту группу составляли судовой врач, он же естествоиспытатель и энтомолог *Иван Иванович Эшшольц*, естествоиспытатели *Адальберт Шамиссо*, *Мартин Вормскьелль* и художник *Логин Хорис*.

Бриг был построен под личным наблюдением молодого командира, который заботился о создании хороших условий для размещения экипажа. Небольшие размеры корабля несколько затрудняли размещение запасов провизии и снаряжения, но, с другой стороны, обеспечивали судну хорошую маневренность, позволяли плавать вблизи берега и уменьшали вероятность посадки на мель. Это было особенно важно при плавании у неизведанных берегов Северной Америки и в неисследованных коралловых архипелагах Океании.

Летом 1815 г. «Рюрик» вышел из Кронштадта и 3 июля 1816 г. из Петропавловска-Камчатского направился на север, чтобы приступить к решению главной задачи экспедиции – поиску морского пути из Берингова моря в Атлантический океан.

О. Е. Коцебу определил координаты северной оконечности острова *Беринга* (*Командорские острова*). Затем бриг подошел к острову *Святого Лаврентия*, и исследователи высадились на его южном побережье. Наконец, 18 июля корабль достиг Берингова пролива, и моряки увидели одновременно берега Азии и Америки.

В проливе О. Е. Коцебу ошибочно посчитал большой остров в группе Диомидов за третий неизвестный до того времени (в действительности группа Диомидов, открытая в 1728 г. В. Берингом, состоит из двух островов и скалы Фэррей). Он назвал остров Большой Диомид (входящий во владение России) в честь своего учителя морскому делу М. И. Ратманова, а Малый Диомид (ныне принадлежит США) был в 1826 г. назван английским мореплавателем *Фредериком Уильямом Бичи* в честь И. Ф. Крузенштерна.

Следуя вдоль побережья Аляски на северо-восток, О. Е. Коцебу описал небольшую бухту, названную в честь старшего офицера брига *Г. С. Шиимарева*, а также остров перед ней, который называли в честь знаменитого адмирала – гидрографа Г. А. Сарычева. 20 июля начальник экспедиции увидел обширный залив, восточные берега которого скрывались из виду.

Это был звездный час командира «Рюрика». Первой мыслью моряка было: «Не является ли этот залив началом водного прохода на запад?» Бриг вошел в залив и вскоре О. Е. Коцебу убедился, что из залива прохода на север или восток нет.

Путешественники высаживались на берега залива и прибрежные острова. Было описано побережье залива, который, как пишет О. Е. Коцебу, «вследствие общего желания всех спутников назван зундом (заливом. – *Прим. авт.*) Коцебу». Там же были открыты и описаны остров *Шамиссо* и бухта *Эшшольца*, названные в честь ученых экспедиции. Именно на берегах залива *Коцебу* И. И. Эшшольц открыл так называемые «ледяные горы», т. е. впервые в истории естествознания был открыт ископаемый лед – лед, выступающий как бы в виде горной породы. А кроме того, в ископаемом льду был найден бивень мамонта.

При обследовании залива Коцебу и его окрестностей на корабельных шлюпках и байдарках путешественники не раз попадали в сложное положение при жестоких ветрах и бурях. О. Е. Коцебу в своем

описании путешествия отмечал мужество моряков «Рюрика»: «Нашим спасением мы обязаны только мужеству матросов, и я с большим удовольствием торжественно свидетельствую здесь, что в продолжение всего путешествия я был совершенно доволен поведением всего экипажа. Неустрашимое мужество и твердость духа матросов всегда меня радовали. Поведение их везде было примерным: как в местах известных, так и в новых странах видно было их тщательное старание предотвратить всякое дурное о себе мнение. Таким образом, и самое затруднительное предприятие, совершаемое с русскими матросами, обращается в удовольствие».



Ледяные горы (ископаемый лед) на берегу залива Коцебу

Понимая, что попытка обогнуть Североамериканский континент с севера от залива Коцебу неизбежно приведет ко встрече со льдами, начальник экспедиции решил попытаться это сделать в следующем году, используя байдарки для плавания у самого берега и между ледовыми полями по разводьям.

А пока, выйдя из залива Коцебу, корабль направился на запад и стал на якорь у мыса Дежнева. «Место сие представляет, – вспоминал О. Е. Коцебу, – ужаснейшее зрелище: черные, страшно друг на друга упирающиеся утесы, между коими особенно отличается один, имеющий совершенно вид пирамиды, вселяют какое-то чувство содрогания. Сие сокрушение страшных утесов заставляет человека размышлять о великих превращениях, которые некогда в природе здесь последовали; ибо вид и положение берегов рождает вероятие, что Азия некогда была соединена с Америкой: острова Гвоздева (теперь острова Диомида. – *Прим. авт.*) суть остатки бывшего прежде соединения мыса Восточного (теперь мыс Дежнева. – *Прим. авт.*) с мысом Принца Валлийского (теперь мыс Принца Уэльского. – *Прим. авт.*)». Как видим, О. Е. Коцебу предвосхитил современные воззрения по этому вопросу.

Крайняя северо-восточная оконечность Евразии – мыс Восточный – был впервые назван мысом Дежнева путешественником А. Э. Норденшельдом, прошедшим мимо него в 1879 г во время первого в истории плавания экспедиционного судна «Вега» по Северному морскому пути. А через 19 лет русское правительство официально закрепило это наименование за мысом. Теперь это название есть на всех географических картах мира.

Проходя Беринговым проливом, О. Е. Коцебу отметил в нем постоянное течение, направленное на северо-восток. Затем корабль прошел в залив Лаврентия на побережье Чукотки в 40 милях юго-западнее мыса Дежнева. Там были определены несколько астрономических пунктов, описаны берег и небольшие острова *Хромченко* и *Петрова*, названные так в честь штурманов брига.

На следующий год О. Е. Коцебу, взяв на борт алеутов с острова *Уналашка* с байдарками, направился вновь на север. Но резкое ухудшение здоровья командира брига в сыром и холодном климате (во время шторма командир, будучи на вахте, был сбит волной с ног и ударился грудью об острый угол) заставило его возвратиться на Уналашку и прекратить исследования в Чукотском море. В 1818 г. «Рюрик» благополучно возвратился в Петербург.

В честь О. Е. Коцебу, помимо открытого им большого залива на Аляске, названы город на берегу этого залива и ручей, впадающий в залив, а также нанесенный им на карту атолл в Тихом океане (острова *Россиян* в архипелаге *Туамоту*; теперь атолл *Аратика*).

Плавания парусных шлюпов в Чукотском море в начале XIX в.

Поиски северного пути из Тихого океана в Атлантический продолжила экспедиция, снаряженная российским правительством в 1819 г. С этой целью в экспедицию были отправлены шлюп «Открытие», которым командовал капитан-лейтенант *Михаил Николаевич Васильев* (он же начальник отряда кораблей), и шлюп «Благонамеренный» под начальством капитан-лейтенанта *Глеба Семеновича Шишмарева*.

Инструкция морского министра, в разработке которой участвовали видные отечественные знатоки морского дела – Г. А. Сарычев, И. Ф. Крузенштерн, О. Е. Коцебу и др., предписывала: «Пройдя Берингов пролив, он (М. Н. Васильев. – *Прим. авт.*) будет производить свои изыскания с величайшим усердием,

постоянством и решимостью. Направляя путь к северу, ежели льды позволят, он употребит всемерные старания к разрешению великого вопроса касательно направления берегов и прохода в сей части нашего полушария...

Встретив препятствия к проходу на север, северо-восток или северо-запад на шлюпах (т. е. начальнику экспедиции предоставлялось право решать на месте, в каком направлении пробиваться в Атлантику от Берингова пролива через Чукотское море – на восток или на запад. – *Прим. авт.*), он может употребить для этого бот (баркас. – *Прим. авт.*), который берется с ним разобранный, байдары или другие маленькие суда природных жителей и не упустить также предпринимать экспедиции берегом, буде найдет к тому средства.

В случае, когда капитан-лейтенант Васильев признает невозможным зимовать по ту сторону Берингова пролива, возвратясь оным назад, он будет стараться осмотреть со всевозможной подробностью американский берег, спускаясь к югу».

Инструкция предписывала М. Н. Васильеву следующим летом повторить плавание к северу от Берингова пролива, а если Васильев найдет это желательным, то и на третий год продолжить исследования в северных морях.

Капитан-лейтенант М. Н. Васильев был опытным боевым моряком. В 1796 г. в возрасте 26 лет он окончил Морской корпус и был произведен в мичманы с назначением на Черноморский флот. После плавания по Черному морю (с 1798 по 1801 г.) он на бриге «Святой Александр» в составе эскадры знаменитого адмирала Ф. Ф. Ушакова участвовал в освобождении от французской оккупации островов *Цериго* (теперь *Китира*), *Занте* (*Закинф*), *Св. Мавры* (*Левкас*) и *Корфу* (*Кекира*) в Эгейском и Ионическом морях.

С 1801 г. М. Н. Васильев плавал на Балтике, в 1812–1815 гг. в чине капитан-лейтенанта служил в отряде канонерских лодок, участвовал в боевых действиях против войск Наполеона, в том числе в сражении при реке Аа, при осаде *Данцига* (*Гданьска*) и *Митавы* (*Елгавы*), за что был награжден боевыми орденами и серебряной медалью.

Капитан-лейтенант Г. С. Шишмарев уже имел опыт кругосветного плавания. В 1804 г. в возрасте 23 лет он окончил Морской корпус и был произведен в мичманы. В 1815–1818 гг. на бриге «Рюрик» под командой О. Е. Коцебу обошел земной шар, плавал у берегов Аляски, где в его честь была названа бухта. В 1819 г. за отличия он был произведен в капитан-лейтенанты.

Трехмачтовые шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный» были построены на отечественных верфях. Шлюп «Открытие» имел водоизмещение 900 т, длину 39,5 м и ширину 10 м, а шлюп «Благонамеренный» – водоизмещение 530 т, длину 36,5 м и ширину 9,1 м.

Шлюпы отличались друг от друга не только водоизмещением. «Открытие» было быстроходнее и хорошо слушалось руля, но хуже держалось на волне. «Благонамеренный», перестроенный из обыкновенного транспорта, был значительно тихоходнее, хуже слушался руля, но хорошо держался на волне. Для того чтобы не разлучаться, «Открытию» надо было все время уменьшать паруса, в то время как «Благонамеренному» приходилось даже во время свежей погоды, рискуя парусами, нести полную парусность, чтобы не отстать от флагманского шлюпа. Зато по прочности корпуса и удобствам для экипажа «Благонамеренный» превосходил «Открытие».

Оба судна были хорошо обеспечены провизией и снаряжением на три года плавания. На «Благонамеренный» погрузили в разобранном виде баркас, предназначенный для проведения исследований в прибрежной зоне.

На «Открытии» в плавание ушли 74 моряка, а на «Благонамеренном» – 83. Кроме того, на «Благонамеренном» возвращались на родину два алеута с острова Уналашка и три камчадала, привезенных в столицу на бриге «Рюрик» в 1818 г.

В начале июня 1820 г. «Открытие» прибыло в Петропавловск-Камчатский, а «Благонамеренный» на остров Уналашка. Через две недели после прихода на Уналашку «Благонамеренный» вышел на север. Его экипаж пополнили шесть алеутов с четырьмя байдарками, которые предполагалось использовать при проведении описных работ в мелководных районах у побережья.

Шлюп подошел к острову Святого Лаврентия, а затем направился в Берингов пролив. 7 июля моряки «Благонамеренного» могли видеть одновременно мыс Дежнева, оба острова Гвоздева (Диомида) и мыс Принца Уэльского на побережье Аляски. Затем шлюп направился в залив Коцебу и стал там на якорь.

Через четверо суток туда же прибыл шлюп «Открытие». 18 июля оба шлюпа вышли в море и направились на север. М. Н. Васильев на «Открытии», описывая по пути побережье Аляски, достиг точки с координатами 71°06 с. ш. и 166°08 з. д., т. е. продвинулся на 22 мили севернее, чем это сделал Дж. Кук в 1778 г. Г. С. Шишмарев на «Благонамеренном» в это время описал мыс *Лисберн* на побережье Аляски севернее залива Коцебу и берег несколько восточнее его.

Видя, что далее к востоку путь закрыт льдами, М. Н. Васильев 31 июля повернул обратно к Берингову проливу. Шлюпы направились к острову Святого Лаврентия, и Г. С. Шишмарев завершил опись острова, а М. Н. Васильев на «Открытии» поплыл к побережью Аляски, но из-за малых глубин не смог к нему подойти. Затем оба шлюпа возвратились на Уналашку и перешли в Ново-Архангельск на острове *Ситка* – главное поселение и порт в Русской Америке. Там с «Благонамеренного» выгрузили части и детали баркаса и другие грузы общей массой около 2000 пудов (32 т). Взамен на шлюп погрузили каменный балласт. Баркас был собран бригадой привезенных из Кронштадта плотников.

На следующий год, 25 июня, оба шлюпа и баркас на буксире у «Открытия» вышли с Уналашки в море. «Открытие» и баркас должны были описывать побережье Аляски до Берингова пролива. «Благонамеренный» должен был проверить существование ряда островов, показанных на картах Берингова моря XVIII в., закончить опись острова Святого Лаврентия и 6 июля подойти к мысу Дежнева.

Убедившись, что некоторые из островов в Беринговом море, показанные на картах, просто не существуют, Г. С. Шишмарев на «Благонамеренном» описал западный берег острова Святого Лаврентия, посетил залив Лаврентия и вышел через Берингов пролив в Чукотское море. 19 июля с «Благонамеренного» увидели мыс *Сердце-Камень*, расположенный примерно в 75 милях к северо-западу от мыса Дежнева. Затем шлюп лавировал между Беринговым проливом и мысом Сердце-Камень. Плавание среди плавучих льдов было трудным и опасным. Шлюп был зажат льдинами, накренился на 45° и находился в таком положении около суток. Каждую минуту давление льда могло проломить борта, крен мог достичь угрожающей величины. Только изменение направления ветра позволило кораблю благополучно выйти из ледовой западни. 1 августа в ходе лавирования шлюп достиг параллели 70°13 с. ш. Видя бесполезность и опасность дальнейших попыток продвижения на запад, Г. С. Шишмарев повернул на юг.

10 августа шлюпы встретились у островов Гвоздева (Диомида). До встречи с «Благонамеренным» М. Н. Васильев побывал у островов *Святого Павла* и *Святого Георгия* (острова *Прибылова*) и 6 июля подошел к мысу *Ньюэнхем* на северном побережье *Бристольского* залива. Он отправил лейтенанта *Александра Павловича Авинова* на баркасе для описи залива *Нортон-Саунд*, а сам направился на север вдоль побережья Аляски.

11 июля М. Н. Васильев открыл большой остров *Нунивак*, названный им в честь корабля «Открытие». В это же время у этого острова на бриге Российско-американской компании «Головин» плавал мичман *Василий Степанович Хромченко*, открывший остров Нунивак независимо от Васильева, но на два дня позже, и на катере «Баранов» исследовал этот район мореход *Адольф Карлович Этолин*.

Далее М. Н. Васильев прошел Берингов пролив и отметил на карте мысы *Мульграва*, *Крузенштерна* и *Ледяной* на аляскинском побережье Чукотского моря к северо-востоку от мыса Лисберн. Он прошел в этом районе немного дальше, чем в 1820 г. В точке с координатами 70°40 с. ш. и 161°27 в. д. «дальнейшее проследование к северу, – по словам М. Н. Васильева, – было остановлено непреодолимым оплотом льдов, может быть, современных миру». Так как к тому времени на судне стала свирепствовать цинга, то Васильев «поспешил оставить Ледовитое море». 2 августа 1822 г. оба шлюпа благополучно добрались до Кронштадта.

Ясно, что поставленная перед М. Н. Васильевым и Г. С. Шишмаревым задача – пройти из Берингова моря через Чукотское в Атлантику – была невыполнима для парусных кораблей. Но российские моряки шлюпов «Открытие» и «Благонамеренный» достойно завершили трудное плавание. Шишмарев прошел на запад от Берингова пролива до мыса Сердце-Камень, а Васильев на восток от пролива до мыса Ледяной, т. е. дальше, чем их предшественники из числа отечественных и иностранных мореплавателей. Офицеры шлюпов нанесли на карту берега Берингова моря на значительном протяжении, уточнили географические координаты ряда островов и мысов, открыли большой остров в Беринговом море.

Во время плавания проводились тщательные астрономические, магнитные и метеорологические наблюдения, измерялась температура воды на поверхности моря и на глубинах. Экипажи шлюпов проявили

мужество, выдержку и выносливость, показали высокий профессионализм и достойно выполнили свой долг перед Отечеством.

В честь М. Н. Васильева названы мыс на острове Нунивак (с 1908 г. – мыс *Коруин*) и пик в горах *Орвин* в Антарктиде. В честь Г. С. Шишмарева названы бухта и селение на берегу этой бухты на побережье Аляски, острова у Карского побережья Новой Земли, пик на *Земле Королевы Мод* в Антарктиде и проход в *Маршалловых* островах Тихого океана, обследованный им в 1817 г.

Русская морская экспедиция вновь появилась в Чукотском море в 1876 г. На этот раз экспедиция проследовала на паровом клипере «Всадник» под командой капитана 2-го ранга *Иовосильского*. Перед экспедицией была поставлена задача пройти вдоль Чукотского побережья по возможности дальше на запад. В конце августа клипер достиг мыса Шмидта, где путь преградили сплошные льды. Пришлось возвращаться обратно. Во время плавания в Чукотском море лейтенант *Михаил Люцианович Онацевич* выполнил физико-географические наблюдения.

В 1884 г. клипер «Разбойник» сумел пройти в Чукотское море и продвинуться вдоль Чукотского побережья до мыса Сердце-Камень. А в 1886 г. клипер «Джигит» добрался до *Колчинской* губы. Далее путь преграждали сплошные льды. И эти суда проводили по пути тщательные гидрометеорологические наблюдения.

Затем исследования в Чукотском море возобновили суда ГЭСЛО – ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач». Главные работы в Чукотском море эти суда выполнили в 1910 и 1911 гг., но и их рейсы в 1912–1914 гг. также позволили провести дополнительное гидрографическое обследование Чукотского побережья. Именно этой экспедицией были выполнены первые гидрологические разрезы в Чукотском море поперек пролива Лонга и по линии мыс Сердце-Камень – мыс Хоп на побережье Аляски – мыс Принца Уэльского. Важно, что результатом работы ГЭСЛО явилось появление на карте Чукотского моря данных многочисленных промеров глубины по маршруту следования судов экспедиции.

Необычайные судьбы полковника флота Б. В. Давыдова и ледокола с его именем на борту

В 1924 г. советское правительство приняло решение закрепить права на владение далеким полярным островом Врангеля, где еще в 1911 г. военные моряки ГЭСЛО подняли российский Государственный флаг. В 1916 г., после завершения работ ГЭСЛО, российское правительство объявило свои права на новооткрытые земли, а также на ряд других полярных островов. Среди них упоминался и остров Врангеля. Возражений на это от других правительств, в том числе Великобритании и США, не последовало.

Но в 1924 г. дело подтверждения прав СССР на этот остров не терпело промедлений в связи со следующими обстоятельствами. В 1913 г. известный канадский полярный путешественник *Вильяльмур Стефансон* организовал экспедицию на судне «Карлук» для обследования районов Арктики, лежащих к северу от берегов Аляски и Канады. Судно было зажато льдами восточнее мыса *Барроу* и отнесено к северу от устья реки *Колвилл*. Затем ветер унес вмержший в лед «Карлук» далеко в океан.

10 января 1914 г. судно недалеко от острова Геральд получило пробоину и на следующий день затонуло. Экипаж добрался до острова Врангеля. Капитан судна с одним эскимосом на собаках достигли сибирского берега и дали знать о случившемся. Только в сентябре промысловой шхуне удалось снять оставшихся с острова.

Остров Врангеля привлек канадцев изобилием белых медведей и белых песцов, наличием у берегов огромного количества стад моржей. 1 сентября 1921 г. на острове высадились экспедиция, посланная В. Стефансоном, которая должна была поднять на нем британский флаг (Канада тогда была британским доминионом). Судьба экспедиции оказалась трагической. Весь ее состав, за исключением поварихи-эскимоски, погиб.

В 1923 г. В. Стефансон снарядил на шхуне «Дональдсон» новый отряд из эскимосов Аляски под руководством американца *Уэльса* с целью колонизации острова Врангеля и эксплуатации его пушных богатств.

Советское правительство узнало об оккупации острова. Все попытки урегулировать конфликт дипломатическим путем закончились безрезультатно. Решено было пресечь самоуправство иностранцев на отечественной земле.

Выдворить браконьеров с острова было поручено Особой гидрографической экспедиции Дальнего Востока. Кроме того, экспедиция должна была выполнить и научные работы: произвести определение астрономических и магнитных пунктов, а также морскую съемку берегов острова, выполнить ряд глубоководных гидрологических станций в Чукотском море на пути к острову, начиная от мыса Дежнева и вблизи него.

Для проведения экспедиции была выделена канонерская лодка «Красный Октябрь». Это был первый на Дальнем Востоке русский ледокол «Надежный», построенный в 1897 г. До перевода в разряд канонерских лодок судно, имея ледокольные обводы корпуса и ледовый пояс обшивки толщиной 1 дюйм (25,4 мм), на протяжении многих лет обеспечивало навигацию в порту *Владивосток*, *Амурском* заливе и бухте *Золотой Рог*. Водоизмещение судна было 1700 т, длина 54,9 м, ширина 12,8 м, а осадка 5,8 м. На «Надежном» была установлена довольно мощная по тем временам и для судна подобного водоизмещения паровая машина мощностью 3530 л. с. (2600 кВт), которая обеспечивала скорость на чистой воде до 15 узлов.

Начальником экспедиции назначили выдающегося военного моряка-гидрографа *Бориса Владимировича Давыдова*, вся жизнь которого была посвящена изучению окраинных морей на западе, севере и востоке России. В 1901 г. 18-летним юношей он окончил Морской корпус и был выпущен на флот мичманом. В 1901–1904 гг. Давыдов служил на минном заградителе «Амур» и участвовал в боевых действиях при обороне Порт-Артура в ходе русско-японской войны 1904–1905 гг. За отличия в ходе боевых действий Б. В. Давыдова произвели в лейтенанты и наградили боевыми орденами. После окончания войны он поступил на Гидрографическое отделение Николаевской Морской академии, которое успешно закончил в 1908 г.

В 1908–1910 гг. Б. В. Давыдов обучался при Главной астрономической обсерватории в *Пулково*. Одновременно в 1909 г он участвовал в гидрографических исследованиях на Балтике.

С 1910 г. его служба была связана с проведением исследований в северных и восточных окраинных морях России. В 1910 г. Давыдова назначили командиром ледокольного транспорта «Таймыр» ГЭСЛО, которым он командовал в исследовательских плаваниях 1910–1912 гг. В следующем году его назначили начальником Гидрографической экспедиции Восточного (Тихого) океана (ГЭВО). Он сумел обработать материалы, собранные ГЭСЛО в 1910–1912 гг., и составил лоцию под названием «Материалы для изучения Северного Ледовитого океана от мыса Дежнева до реки Колымы», т. е. лоции Чукотского и Восточно-Сибирского морей. В 1915 г. ему было присвоено звание полковника Корпуса гидрографов. Возглавляемая им ГЭВО с 1913 по 1920 г. на транспорте «Охотск» провела систематическую съемку побережья Охотского моря. За летние месяцы 1913–1917 гг. военные гидрографы экспедиции засняли Амурский лиман, материковое побережье Охотского моря и западное побережье Камчатки. Затем опись полуострова была продолжена вдоль восточного берега до острова Карагинского, т. е. начата опись побережья Берингова моря.

В 1919–1920 гг. Б. В. Давыдов выполнил опись части западных берегов Берингова моря. В 1920–1923 гг. он обработал и издал на основе собранных ГЭВО данных лоцию побережий Охотского моря и Камчатки. В 1923 г., с окончанием Гражданской войны, он был назначен начальником Управления по обеспечению безопасности судоходства на Дальнем Востоке.

На подготовку экспедиции был дан всего лишь месяц. Только большой опыт и организаторский талант Б. В. Давыдова, а также энергия и профессионализм помощников, с которыми он в течение многих лет проводил успешные гидрографические исследования в дальневосточных морях, позволили в такой короткий срок подготовить столь ответственную экспедицию.

20 июля 1924 г. «Красный Октябрь» вышел из Владивостока и через шесть суток прибыл в Петропавловск-Камчатский. Погрузив уголь, корабль направился на север и 3 августа был уже в бухте Провидения на Чукотке. Это был последний пункт, где можно было пополнить запасы угля и пресной воды перед плаванием в Чукотском море.

Б. В. Давыдов особо беспокоился о приеме на борт максимального запаса угля. Ведь нужно было предусмотреть и повышенный расход угля при форсировании ледовых перемычек, и возможность зимовки в полярных водах. Поэтому уголь был принят не только в угольные ямы и трюмы, но и на палубу в специально устроенные для этого выгородки.

После проведения астрономических и магнитных наблюдений 9 августа корабль покинул бухту Провидения и направился на северо-восток к мысу Дежнева. По дороге в заливе Лаврентия на борт были

взяты трое чукчей и две упряжки ездовых собак с нартами.

10 августа была выполнена первая гидрологическая станция в Беринговом проливе, а затем судно направилось на северо-северо-запад. Б. В. Давыдов решил двигаться в струе попутного теплого течения, идущего от Берингова пролива к острову *Геральд*, расположенному в 32 милях к востоку от острова Врангеля. До 12 августа корабль продвигался на север по чистой воде, выполняя промеры глубин и гидрологические измерения.

В тот день экспедиция достигла точки с координатами 70°43 с. ш. и 173°32 з. д. Отсюда корабль повернул к юго-восточной оконечности острова Врангеля – мысу *Гаваи*, от которого судно находилось на расстоянии 95 миль. Но дорогу преградили торосистые многолетние льды. В течение четырех суток зажатый льдами корабль дрейфовал сначала на север, а затем на юг.

С трудом выйдя из льдов, «Красный Октябрь» в течение суток шел на север вдоль их кромки. С южной и юго-восточной сторон подходы к острову были закрыты тяжелыми льдами. Решено было попытаться пробиться к острову с востока.

В течение двух суток корабль с трудом, в густом тумане пробивался на запад через обломки ледяных полей и торосистых нагромождений многолетнего льда, проходя южнее острова Геральд. Только 19 августа «Красный Октябрь» подошел к восточной оконечности острова Врангеля – мысу *Уэринг*. Около берега лед был разреженным, и корабль смог свободно продвинуться к югу.

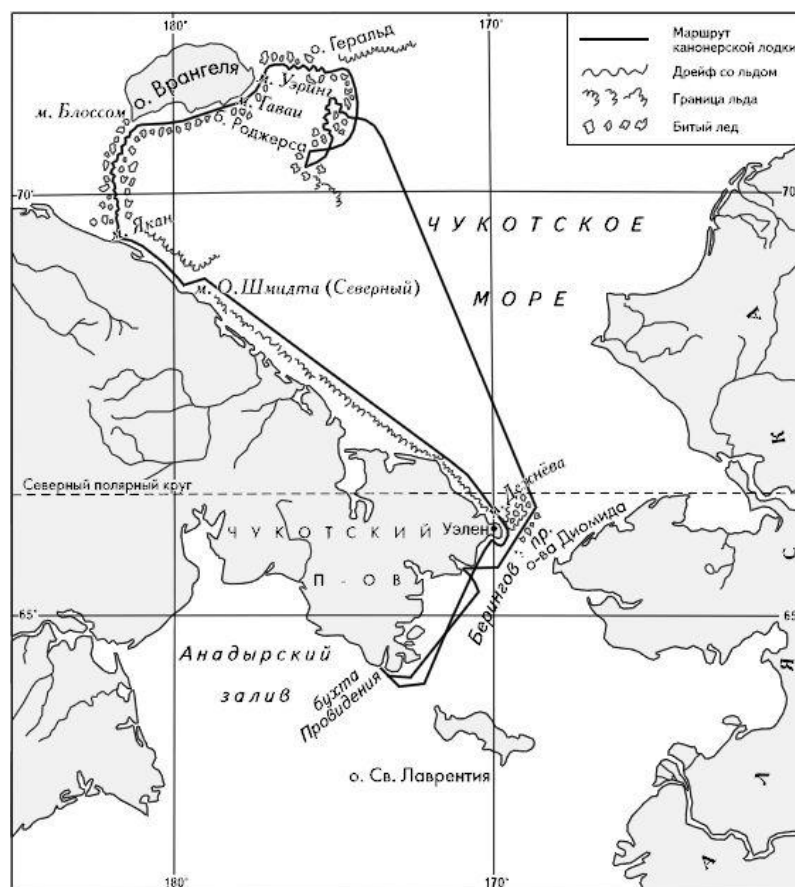
Обогнув юго-восточный мыс острова, корабль двинулся вдоль его южного берега на запад и в тот же день стал на якорь на расстоянии четверти мили от косы бухты *Роджерса*. На следующий день высаженная с судна береговая партия обнаружила на берегу зимовье, сооруженное из плавника, но людей здесь не оказалось. В торжественной обстановке, впервые на этом далеком полярном острове, на мачте, установленной моряками ледокола на мысе, был поднят Государственный флаг СССР.

Сам мыс был назван *Пролетарским*. Кроме того, на берегу была закреплена медная доска с датой посещения острова экспедицией на ледоколе «Красный Октябрь», а на косе бухты определены астрономический и магнитный пункты.

Затем экспедиция направилась вдоль берега на запад. В бухте *Сомнительная* было обнаружено еще одно зимовье со складом продовольствия и промыслового снаряжения. Вблизи моряки увидели множество развешенных шкур белых медведей. Вскоре были обнаружены и сами браконьеры. Начальник экспедиции объявил им, что по причине незаконного промысла вся добыча и орудия охоты конфискуются, а сами браконьеры будут арестованы. Канадским промышленникам предложили перейти на борт корабля, куда перегрузили их продовольствие, личные вещи, а также орудия промысла и все добытые шкуры.

В бухте *Сомнительная* экспедиция определила астрономический и магнитный пункты и сделала рекогносцировочный промер вдоль косы бухты. Корабль с морской описью побережья прошел вдоль южного берега острова и 22 августа стал на якорь у юго-западной оконечности острова – мыса *Блоссом*.

На следующий день «Красный Октябрь» направился на юг к побережью Чукотки, пересекая пролив Лонга. Сам пролив был забит тяжелыми сплоченными льдами, так что 75 миль от мыса Блоссом до мыса *Якан* на побережье Чукотки удалось преодолеть только за пять суток. Наконец 28 августа корабль подошел к Чукотскому побережью несколько восточнее мыса Якан и по прибрежной полынье направился вдоль берега на юго-восток.



Маршрут плавания канонерской лодки «Красный Октябрь»

В районе мыса Северный (теперь мыс Шмидта) сильно сжатые льды остановили судно. Начальник экспедиции принял решение подождать изменения ледовой обстановки, став там на якорь. Так как ветер не менял направления и упорно дул с северо-запада, сплавивая льды у побережья, экспедиция стала готовиться к зимовке.

Были разобраны и подготовлены к сохранению в зимнее время механизмы, прекращены пары в котлах, в жилых помещениях установили камельки. Но 25 сентября моряки почувствовали легкую зыбь, которая становилась все сильнее. Это свидетельствовало о том, что недалеко от места стоянки корабля образовалось значительное пространство чистой воды. Б. В. Давыдов принял решение ввести в действие силовую установку судна и попытаться пробиться на восток, несмотря на то что угля оставалось всего около 75 т. Этого количества могло хватить только для того, чтобы по чистой воде добраться без всяких задержек до бухты Провидения.

Утром 27 сентября «Красный Октябрь» снялся с якоря и, форсировав ледовую перемычку шириной в 12–15 миль, вышел на чистую воду и пошел вдоль кромки льда на юго-восток к Берингову проливу. К вечеру разыгрался шторм, подул северо-восточный ветер силой до 8 баллов. Началась сильная бортовая качка с размахами более 45° в одну сторону, а корабль не мог изменить курс из-за недостатка угля и шел лагом (бортом) к большой волне.

В топку котлов стали забрасывать бревна и доски, имевшиеся на корабле, а также и угольный шлак, подмешивая к нему машинное масло. Три дня в условиях жестокой качки продолжался этот переход, и только к вечеру 30 сентября ветер стих. Корабль стал на якорь вблизи мыса Дежнёва.

На рассвете «Красный Октябрь» вошел в Берингов пролив, но путь вновь преградили тяжелые льды. Начался вынужденный дрейф. Угля оставалось лишь около 14 т, в топку забрасывали пеньковые тросы и даже части деревянного настила палубы и корпуса моторного катера. «Положение судна было поистине критическое, – вспоминал впоследствии Б. В. Давыдов. – Временами казалось, что все потеряно, что нет ни сил, ни возможности избежать рокового конца».

Двое суток корабль дрейфовал на север в Чукотское море. К счастью, 3 октября ветер разрешил льды вокруг корабля, и он смог подойти к селению Уэлен. Команда погрузила на борт разрубленный на части деревянный корпус конфискованной канадской шхуны и плавник, закупленный у чукчей. Судно продолжило движение на юг. «Никогда, кажется, не забыть этого рискованного перехода, – вспоминал Б. В.

Давыдов. – Тяжело движется корабль, прокладывая себе путь среди льда, отвоеывая с каждым шагом вперед свою свободу. Целые снопы искр вылетают из трубы, кружась в воздухе. Береговые обрывы порою так близки к кораблю, что кажется, еще немного – и мы заденем за них бортом».

Наконец корабль, идя у самого берега, обогнул мыс Дежнёва и стал на якорь с южной его стороны у поста Дежнёва. Там на берегу находился небольшой запас угля, завезенный для зимовщиков поста. Из этого запаса на корабль погрузили 25 т. Благодаря этому утром 6 октября судно дошло до бухты Провидения. К этому моменту на корабле угля оставалось немногим более 300 кг – на 20 мин хода, а запас пресной воды был совсем израсходован.

10 октября, приняв на борт уголь и воду, «Красный Октябрь» вышел из бухты Провидения и 23 октября прибыл во Владивосток, где ему была устроена торжественная встреча. Героический рейс был успешно завершён.

В 1924 г. Русское географическое общество за выдающиеся достижения присудило руководителю экспедиции к острову Врангеля Б.В.Давыдову золотую медаль Ф. П. Литке.

Б. В. Давыдов скончался в 1925 г. в возрасте 42 лет. После его кончины «Красный Октябрь» был переименован в «Капитан Давыдов» и носил это славное имя до окончания своей почти 60-летней службы в строю кораблей и судов Тихоокеанского флота в 1956 г.

В честь прославленного моряка-гидрографа названы мыс на Северной Земле, бухты на побережье острова Врангеля и на побережье одного из островов архипелага Норденшельда в Карском море, мыс и гора возле него на побережье залива *Чихачева* в *Татарском* проливе, подводная гора на дне Тихого океана недалеко от *Курильской* гряды и мыс на побережье *Земли Виктории* в Антарктиде.

О своевременности экспедиции «Красного Октября» свидетельствует следующее. В то время как наш советский корабль пробивался к острову Врангеля, 18 июля из *Нома* на Аляске вышла паровая шхуна «Герман» с заданием добраться до острова и поднять там американский флаг. Подойти к острову шхуне не удалось из-за тяжелых льдов, и американцы ограничились тем, что подняли свой флаг на острове Геральд.

А в 1926 г. закрепление островов Врангеля и Геральд за нашей Родиной завершилось принятием специального декрета Центрального исполнительного комитета СССР, определившего западную и восточную границы Арктики. При этом острова Врангеля и Геральд, расположенные западнее этой восточной границы, принадлежали СССР.

История первого промыслового поселка и полярной станции на острове Врангеля

В 1926 г. на острове Врангеля были организованы постоянный отечественный промысловый поселок и метеорологическая станция. Промышленники-добровольцы были набраны в бухте Провидения и на мысе Чаплина на Чукотке. Всего на остров отправилось девять семей эскимосов и чукчей (51 человек) и шестеро русских во главе с начальником острова Г. А. Ушаковым.

В 1926 г. пароход «Ставрополь» под командованием капитана *Павла Георгиевича Миловзорова* при благоприятной ледовой обстановке достиг бухты *Роджерса*, где и был основан промысловый поселок. На обратном пути во Владивосток «Ставрополь» подошел к острову Геральд. 17 августа на юго-восточном мысе острова участники экспедиции подняли флаг нашего Отечества.

В 1927 г. была организована воздушная экспедиция на двух гидросамолетах под общим руководством *Г. Д. Красинского*, одной из целей которой было осуществление связи с промысловым поселком на острове Врангеля. Оба самолета – биплан «Савойя» и моноплан «Юнкерс» – были доставлены к мысу Шмидта на пароходе «Колыма». 15 июля самолеты вылетели к острову Врангеля. «Юнкерс», пилотируемый летчиком *Е. М. Кошелевым*, благополучно долетел до острова и сел в бухте Роджерса. «Савойя», на которой находились летчик *Э. М. Лухт* и начальник экспедиции *Г. Д. Красинский*, попала в туман и возвратилась к мысу Шмидта. Но на следующий день и «Савойя» долетела до острова. Там самолеты были восторженно встречены всеми жителями промыслового поселка, многие из которых впервые увидели самолет. Самолеты благополучно возвратились к пароходу «Колыма».

По плану смена зимовщиков и доставка необходимых припасов должны были быть произведена в 1928 г. Но летом 1928 г. из-за неблагоприятных ледовых условий «Ставрополь» не смог пробиться к острову. Положение зимовщиков на острове осложнилось. Правда, в июле на остров летал самолет «В-33»,

пилотируемый полярным летчиком *О. А. Кальвицем*, совершавший впервые перелет (с промежуточными посадками) от Берингова пролива до устья Лены.

В 1929 г. к острову направили ледорез «Литке» под командой известного дальневосточного капитана, неоднократно ходившего на Колыму, *К.А. Дублицкого*. 14 июля 1929 г. «Литке» вышел из Владивостока и 5 августа вошел в Чукотское море. Ледорез долго не мог пробиться к острову сквозь многолетние полярные льды. С 8 по 23 августа ледорез, затертый во льдах, находился к югу от острова Геральд. Только 29 августа судно смогло обогнуть Геральд с севера и пройти к острову Врангеля, к бухте Роджерса. Выгрузив там продовольствие, построив радиостанцию и сменив зимовщиков, «Литке» 5 сентября вышел в обратный путь и 7 октября благополучно прибыл во Владивосток. За этот поход, прошедший в исключительно тяжелых условиях, ледорез и его капитан были награждены орденом Трудового Красного Знамени.



Полярный исследователь Г. А. Ушаков

Новым начальником острова Врангеля, где остались зимовать 65 промышленников и зимовщиков, был назначен *Ареф Иванович Минеев*. В 1931 и 1932 гг. к острову не смогли пробиться суда. Продовольствия на острове было достаточно, но обстановку в зимовочном поселке осложняло присутствие душевнобольного повара Петрика, заболевшего уже на второй год пребывания на острове. За больным самоотверженно ухаживал молодой метеоролог *Константин Званцев*.

На помощь зимовщикам прилетел самолет воздушной экспедиции по изучению Чукотки, которой руководил будущий член-корреспондент АН СССР, геолог С. В. Обручев. 5 сентября 1932 г. самолет, пилотируемый летчиком *Г. Стаубе*, перелетел с мыса Шмидта в бухту Роджерса, доставив зимовщикам медикаменты, патроны и немного продовольствия. На самолете с острова вывезли часть добытых промышленниками шкур белых медведей.

В тот же день с мыса Шмидта прилетела «Савойя», пилотируемая Е.М.Кошелевым. С.В.Обручев нашел зимовщиков в хорошем, бодром состоянии. Восемь из них были переброшены самолетом С. В. Обручева на пароход «Совет», стоявший в разреженных льдах недалеко от острова Геральд. Этот пароход, мало приспособленный для плавания во льдах, под командой К. А. Дублицкого героически пытался пробиться сквозь тяжелые льды к острову Врангеля.

Начальник острова Врангеля А. И. Минеев не посчитал возможным покинуть эскимосов-зимовщиков и остался зимовать четвертый год. Вместе с ним на острове остались его жена *Варвара Феоктистовна Власова* и двое русских промышленников.

В 1933 г. пароход «Челюскин» должен был завезти на остров Врангеля новый состав зимовщиков, а также материалы для постройки новых зданий, но тяжелые льды в Чукотском море не позволили ему пробиться к острову.

В начале августа 1933 г. к острову Врангеля на самолете «Н-8» летал известный полярный летчик *Сигизмунд Александрович Левоневский* (будущий Герой Советского Союза), позже – Ф.К.Куканов, который на самолете «Н-4» выполнил основную часть работы по заводу снабжения и смене зимовщиков. Он вывез с острова трех эскимосов и всех русских, за исключением А. И. Минеева и его жены, решившихся остаться на пятую зимовку, и доставил на остров радиста и механика для обслуживания радиостанции в бухте Роджерса.

Наконец в 1934 г. к острову пробился самый мощный в то время отечественный ледокол «Красин», который доставил новых зимовщиков, рабочих, эскимосов-промышленников, строительные материалы и предметы снабжения. На «Красине» покинули остров А. И. Минеев и его жена, а также были вывезены трофеи пятилетнего промысла – шкуры более 2000 песцов и 600 белых медведей.

Прежде чем пройти в Берингово море, «Красин» произвел обширные гидрологические работы в проливе Лонга, восточной части Восточно-Сибирского моря и той части Чукотского моря, которая лежит к югу от линии мыс Шмидта – остров Врангеля – остров Геральд – мыс Ледяной на Аляске. Удалось

высадить партию на острове Геральд для проведения маршрутной съемки и его геологического обследования. Научными работами на борту «Красина» в этом плавании, оказавшиеся особо важным в деле познания гидрологии Чукотского моря, руководил известный полярный гидролог Н.И.Евгенов.

В 1935 г. с борта «Красина» были проведены весьма важные научные работы по обследованию Чукотского моря под руководством *Г. Е. Ратманова*. При этом ледоколу удалось к северу от острова Врангеля достичь широты 73°30 с. ш. Именно там, на глубине 100–120 м, были обнаружены воды с признаками, определяющими их поступление из Атлантики. Еще раз был посещен остров Геральд, на котором определили астрономический пункт, что позволило правильно нанести остров на карту.

Героический рейс ледокольного парохода «Сибиряков» по Северному морскому пути

Именно в Чукотском море произошли самые драматические события, связанные с экспедициями на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г. и пароходе «Челюскин» в 1933–1934 гг.

К началу 30-х гг. XX в. наша страна вплотную приступила к практическому освоению Северного морского пути. Было решено направить экспедицию на «Сибирякове», которая должна была провести «показательное плавание» по этой трудной трассе и впервые в истории пройти по ней за одну навигацию. Проведение экспедиции было возложено на Арктический институт, во главе которого в то время находился профессор О. Ю. Шмидт – активный сторонник немедленного решения проблемы практического использования полярных морских дорог в интересах хозяйственного развития нашей Родины.

Для проведения такого плавания был выбран ледокольный пароход «Сибиряков» водоизмещением 1383 регистровых тонн, с довольно мощной паровой машиной мощностью 2000 л. с. (1470 кВт).

Почему руководство экспедиции остановилось именно на таком типе судна? Дело в том, что судовые энергетические установки линейных ледоколов типа «Ермак» или «Красин» требовали в плавании значительно большего расхода угля, а взять на борт достаточный запас топлива для длительного плавания по всей трассе Северного морского пути ледокол не мог. В то же время, ледокольный пароход, в сравнении с обычными судами, имел усиленный корпус и более мощную энергетическую установку, что позволяло ему активно плавать во льдах. Важно было и то, что грузоподъемность этих судов допускала прием на борт такого запаса угля, которого хватило бы для плавания до портов на тихоокеанском побережье страны (хотя планом проведения экспедиции в целях предосторожности и предусматривалось пополнение запасов угля в промежуточных пунктах).

Руководителем экспедиции назначили О. Ю. Шмидта, его заместителем по научной части – В. Ю. Визе, а капитаном – В. И. Воронина.

В. Ю. Визе, собрав все сведения о погоде в западном секторе Арктики, сделал благоприятный прогноз ледовых условий в морях Карском и Лаптевых. О погоде в Восточно-Сибирском и Чукотском морях у него не было почти никакой информации.

28 июля 1932 г. «Сибиряков» вышел из Архангельска и направился через пролив Маточкин Шар в Карское море, так как, согласно прогнозу, у выхода из южных проливов – Югорский Шар и Карские ворота – возможны были встречи со скоплениями значительных масс льда. Первые ледовые полосы «Сибиряков» встретил в южной части Карского моря, но добрался до Диксона уже по чистой воде.

На Диксоне экспедиция получила сообщение, что выделенный для нее самолет потерпел аварию и окончательно вышел из строя. То, что экспедиция лишилась воздушной ледовой разведки, было крайне неприятно и в дальнейшем особенно чувствовалось при плавании в Чукотском море.

Приняв на Диксоне с зафрахтованного норвежского парохода 250 т угля, «Сибиряков» взял курс на Северную Землю. Судно по чистой воде подошло к острову *Домаиний*, где располагалась зимовочная база. Четверо зимовщиков, которые за два года до этого сумели обследовать почти неизвестную до того Северную Землю и нанести ее на карту, сообщили сведения о состоянии льдов у берегов архипелага в летний период. С учетом этих сведений была предпринята попытка впервые в истории арктических исследований обойти Северную Землю с севера.

Когда «Сибиряков» находился на расстоянии 12 миль от мыса *Молотова* (теперь мыс *Арктический* – самый северный мыс архипелага), то встретил громадные торосистые ледяные поля. Судно повернуло на юг и в море Лаптевых пошло широкой прибрежной полыньей, державшейся у побережья острова

Комсомолец (северный остров архипелага).

По направлению к югу полынья становилась все уже, и наконец большие сплоченные ледяные поля толщиной 0,5–0,75 м преградили путь. Судно с большим трудом преодолеvalo перемычки между полями. Приходилось окалывать лед около судна пешнями и впервые за поход прибегнуть к подрыву льда аммоналом.

У пролива *Красной Армии* громадные ледяные поля вплотную примыкали к берегу. Оставалось либо форсировать их, либо возвращаться обратно. Начался шторм ледового препятствия. В. Ю. Визе впоследствии вспоминал: «Капитан предупредил старшего механика М. М. Матвеева, чтобы в котлах поддерживалось максимальное давление пара, и бой начался.

«Полный вперед!» – ледокол (так В.Ю.Визе сокращенно называл ледокольный пароход, который по существу не являлся ледоколом. – *Прим. авт.*) насккивал на поля, лед с шумом ломался, и судно проталкивалось вперед примерно на одну треть корпуса. «Малый назад!» – ледокол осторожно отходил, опасаясь за целость руля, и затем с разбегу наносил новый удар. Пока толщина льда не превышала одного метра, мы, хотя и медленно, продвигались вперед довольно успешно. Однако, по мере того как мы забирались в глубь поля, толщина льда стала увеличиваться, и ледокол все чаще и чаще застревал. В судовом журнале расстояние, пройденное за вахту, отмечалось уже не в милях, а в кабельтовых (1/10 мили. – *Прим. авт.*).

«Заложить впереди пару фугасов!» – то и дело раздавалась команда капитана. Подрывными работами у нас ведал инженер Б. Ю. Малер. Вначале он применял небольшие количества аммонала, около полукилограмма, но вследствие малого эффекта взрыва уже вскоре стал увеличивать дозу, дойдя до 15 и даже 20 кг. При взрывах судно содрогалось всем корпусом, а в месте взрыва поднимался огромный столб буро-желтого дыма». 40 часов пробивался «Сибиряков» сквозь ледяное поле и вышел из этого сражения победителем.

Вскоре встретилаcь новая мощная ледовая перемычка. Только 22 августа удалось выйти на чистую воду. Северную Землю успешно обошли с севера за неделю. От Северной Земли предполагалось идти прямо к Новосибирским островам, чтобы обогнуть их с севера и попытаться еще раз обследовать район предполагаемого нахождения таинственной «Земли Санникова», но из-за ледовой обстановки пришлось спуститься далеко на юг до самой бухты Тикси. Там «Сибирякова» ждала баржа с углем, доставленным из якутских шахт.

27 августа на траверзе бухты Тикси к «Сибирякову» подошел пароход «Лена», высланный из Тикси, чтобы встретить первое за 54 года судно, прибывшее в бухту с запада (после прибытия от пролива Вилькицкого «Веги» – судна полярного исследователя А. Э. Норденшельда, который впервые в истории прошел в 1878–1879 гг. Северным морским путем с одной зимовкой. Вместе с «Вегой» прибыла в Тикси и «Лена»).

Первым владельцем «Лены» был известный сибирский купец и промышленник А. М. Сибиряков, в честь которого и был назван ледокольный пароход. Ведь А. М. Сибиряков принял участие в финансировании экспедиции А. Э. Норденшельда и много сделал для развития Сибири и освоения западного участка Северного морского пути от Архангельска до устьев Оби и Енисея.

Из Тикси «Сибиряков» направился на восток, прошел проливом Дмитрия Лаптева в Восточно-Сибирское море, где встретил разреженные льды только недалеко от острова Айон у восточной части побережья моря. Но чем далее на восток, тем сплоченнее становились льды. Пришлось даже останавливаться ночью, так как в темноте затруднительно было находить путь и пробиваться сквозь льды.

К востоку от мыса Северный (теперь мыс Шмидта) судно вынуждено было идти возле самого берега, но и здесь приходилось взрывать аммоналом ледовые перемычки. «Сибиряков» с трудом прошел проливом Лонга в Чукотское море, где на подходе к Колючинской губе винт несколько раз ударился о большую льдину, и судно сразу потеряло ход.

После осмотра винта в судовом журнале появилась запись: «В 22 часа осмотр гребного винта старшим помощником окончен. Результаты осмотра: одна лопасть совершенно отсутствует, а три остальные сломаны больше чем наполовину каждая».

Для того чтобы сменить сломанные лопасти на плаву, необходимо было поднять корму на 3 м. Для этого был объявлен аврал: все находившиеся на борту, включая начальника экспедиции и научных

работников, разбились на две бригады, которые поочередно работали по 6 часов. К концу вторых суток аврала с кормы на нос было переброшено 400 т груза – угля и продовольствия. В результате гребной вал оказался на глубине менее 1 м.

Судовой врач *Леонид Федорович Личмер* записал в своем дневнике: «Жуткое впечатление производят работы у винта. Со взлетевшей ввысь кормы спущена лестница к поверхности воды, на двухдюймовых концах (канатах) висят леса, с которых и производится работа. На стальных тросах закреплены к борту большие льдины, которые, с одной стороны, защищают винт и руль от дрейфующих льдин, а с другой – служат добавочным к лесам плацдармом для работы. Вал винта погружен в воду на два фута (0,61 м. – *Прим. авт.*), вода -1 °С, и в ней идет вся работа. До сегодняшнего дня погода нам благоприятствовала – был почти полный штиль, и дрейф льдов и нашего судна был незначителен. Сейчас дует вестовый (западный. – *Прим. авт.*) ветер, и мы, и лед быстро дрейфуем. Тяжелые льды грозят все время придавить ледакол. Мы во власти ледовой стихии. С глубоко погруженным носом и вздернутой кормой мы совершенно пассивны и ничего не можем противопоставить ее напору».

Механики приступили со льда к работе по замене лопастей. Вследствие громадного дифферента на нос (разницей между осадкой носом и кормой) у судна резко уменьшилась устойчивость. Даже незначительный перенос груза с борта на борт вызывал большой крен. А если налетит шторм? Последствия могли быть катастрофическими. Чтобы заранее предвидеть перемену погоды, В.Ю. Визе попытался составить синоптическую метеорологическую карту. Имея крайне мало данных о погоде в районе Чукотского моря, он все же сумел составить прогноз. Визе вспоминал об этом эпизоде: «В конце концов успех прогноза зависел от того, удачно я сфантазирую или нет. В течение всех шести суток, которые мы простояли из-за аварии, шторма я не предсказывал ни разу и, действительно, сильных ветров не было вовсе. Хотя мое выступление в роли синоптика и было, таким образом, не безуспешным, я все же никому не пожелаю попасть в подобное положение». Скромность самооценки ученого очевидна. Ясно, что ему помогла завидная интуиция и громадный опыт в оценке факторов, определяющих погоду в арктических районах.

После замены лопастей и вторичного аврала по переносу грузов судно медленно двинулось на восток. Уже на следующий день во льдах вновь была потеряна одна из только что установленных лопастей. Вскоре в машине сломался упорный подшипник, а в носовой части появилась сильная течь. 18 сентября от удара лопастей о льдину обломался конец гребного вала, и винт утонул. Судно осталось без хода во льдах, пройдя до этого основную часть Северного морского пути – 3500 миль. А до Берингова пролива оставалось пройти всего 100 миль.

Теперь многое зависело от направления дрейфа льдов, в которые зажалось судно. Сперва течение медленно несло «Сибирякова» на восток, но затем его начало тащить обратно на запад. В эти тревожные дни В. Ю. Визе, как истинный ученый, записал в дневнике: «Нет худа без добра. Наш дрейф дает интересный материал для суждения о режиме течений в Чукотском море, который мы без потери винта, конечно, не добыли бы. Гидробиологи тоже не зевали и пользовались дрейфом, чтобы опускать драгу, которая приходила иногда с богатым уловом».

Наконец, с 26 сентября барометр стал подниматься и, как и предполагал Визе, вскоре ветер подул с северо-запада, а на следующий день достиг силы 4 балла. Вокруг судна стали образовываться большие разводья. В. Ю. Визе позже вспоминал: «За все время дрейфа таких больших пространств открытой воды мы еще не видели. «Черт побери, хоть паруса ставь!» – подумал я и пошел поделиться своей мыслью со старшим штурманом. Парусов на ледаколе, конечно, не бывает, не было их и на «Сибиряко-ве». Но у нас имелись большие брезенты, служившие для прикрытия трюмных люков, и они могли быть использованы в качестве парусов. Через несколько часов по приказу капитана импровизированные паруса были поставлены, и оживший ледакол «понесся» по разводьям со скоростью полузла».

Вследствие малого хода – 0,9 км/ч – судно совершенно не слушалось руля, и поэтому повернуть его для обхода льдины было невозможно. Команде приходилось заносить на нее якорь и подтягиваться при помощи кормовой лебедки. За день судно прошло на восток 9 миль. Утром 29 сентября судно вновь потащило на юг в большую полынью.



Ледокольный пароход «Сибиряков» под парусами

Вновь были поставлены паруса, и наконец 1 октября у северного входа в Берингов пролив «Сибиряков» вышел на чистую воду. Подошедший траулер «Уссуриец» взял его на буксир и повел на юг. Впервые за историю мореплавания Северный морской путь был пройден за одну навигацию.

Экспедиция на «Сибирякове» имела огромное значение в деле освоения Северного морского пути. Этим плаванием было доказано, что Северный морской путь может быть освоен как регулярная судоходная трасса и что прежняя точка зрения, согласно которой за этой полярной трассой признавалось крайне ограниченное практическое значение, неправильна.

Важнейшим последствием этого рейса было создание в декабре 1932 г. Главного управления Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров СССР, первым начальником которого стал О. Ю. Шмидт. Новому ведомству поручалось «проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

Полярная одиссея парохода «Челюскин». История «Лагеря Шмидта»

В 1933 г. начальник Главного управления Северного морского пути О. Ю. Шмидт возглавил новую экспедицию, которая должна была продемонстрировать возможность прохода Северным морским путем обыкновенных транспортных судов. Для экспедиции было выделено судно «Челюскин» водоизмещением 3600 т, построенное в Дании.

По выводам правительственной комиссии, принимавшей судно, «Челюскин» не был полностью приспособлен к полярным плаваниям. Во-первых, набор корпуса был сравнительно слабым, шпангоуты располагались на значительно большем расстоянии, чем это принято на судах ледового плавания. Во-вторых, ширина судна была слишком велика при мощности энергетической установки всего 2450 л. с. (1800 кВт). Все это подтвердилось впоследствии, когда канал, пробиваемый во льдах ледоколами, оказывался для «Челюскина» узким, и он все время ударялся скуловыми обводами о ледовые кромки. Была отмечена и недостаточная поворотливость судна, так как «Челюскин» плохо слушался руля на малых скоростях хода.

В то же время размеры судна позволяли взять достаточно угля для перехода из Мурманска к Берингову проливу и для передачи его в случае необходимости ледоколу сопровождения. На таком судне можно было также разместить научное оборудование, грузы и смену зимовщиков для полярной станции на острове Врангеля. На «Челюскине» был установлен эхолот, один из первых на научно-экспедиционных судах в нашей стране. Важно было и то, что для наибольшего успеха плавания О. Ю. Шмидт предусмотрел проводку «Челюскина» ледоколом через районы с самой сложной ледовой обстановкой.

12 июля 1933 г. «Челюскин» торжественно проводили в Ленинграде, а уже 10 августа судно покинуло Мурманск и направилось на восток. В Мурманске для ледовой разведки на судно погрузили самолет-амфибию «Ш-2». Пилотировать самолет должен был полярный летчик М. С. Бабушкин.

Капитаном судна вновь назначили В. И. Воронина. В плавание на «Челюскине» ушли 111 человек, в том числе ребенок – дочь начальника острова Врангеля. Экипаж судна состоял из 52 моряков, экспедиция включала 29 ученых и обеспечивающих работников. Кроме того, на судне было 29 зимовщиков и плотников для острова Врангеля. Уже в Карском море на судне у супругов Васильевых – зимовщиков острова Врангеля – родилась девочка, которую называли Кариной.

Пройдя пролив Маточкин Шар, «Челюскин» вышел в Карское море. 13 августа на пути впервые встретились довольно слабые, изъеденные таянием льды. Однако, пробиваясь сквозь них, «Челюскин» все же получил повреждения корпуса: был погнут стрингер, сломан шпангоут, срезаны некоторые заклепки и появилась течь. Судно вывел на чистую воду ледокол «Красин».

После первой встречи со льдами набор корпуса был срочно подкреплён дополнительными

деревянными распорами. Расставшись с «Красиным», «Челюскин» повернул на север. Предполагалось пройти в море Лаптевых одним из двух маршрутов: либо обойти с севера Северную Землю, либо через пролив Шокальского – между островами этого архипелага. В пути активно проводились научные исследования, и в первую очередь гидрологические наблюдения.



Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт (справа) и капитан парохода «Челюскин» В. И. Воронин (слева)

Неожиданно с борта судна увидели остров на том месте, где на карте были указаны нормальные глубины. Это был остров Уединения, открытый еще в 1878 г. норвежцем *Иогансеном*. Иогансен ошибочно определил местонахождение острова на целых 50 миль восточнее его истинного положения.

Во время стоянки у острова М. С. Бабушкин произвел ледовую разведку, после чего «Челюскин» продвинулся к северу и достиг точки с координатами 79°49 с. ш. и 82°17 в. д. Результаты следующей авиаразведки были совсем неутешительны: пришлось поворачивать на юг 1 сентября «Челюскин» достиг мыса Челюскин. Впервые в истории у этого знаменитого мыса находились одновременно семь судов: ледокол «Красин», ледокольные пароходы «Сибиряков» и «Русанов», три торговых парохода и «Челюскин».

На «Красине» вышел из строя один из гребных валов, но О. Ю. Шмидт решил все же идти дальше самостоятельно, несмотря на тяжелую ледовую обстановку в Чукотском море. Судно прошло через пролив Вилькицкого в море Лаптевых, где попало в жестокий трехсуточный шторм, а оттуда через пролив Санникова прошло в Восточно-Сибирское море. Во время плавания среди льдов Восточно-Сибирского моря корпус судна получил новые повреждения: несколько шпангоутов погнулись, один из них лопнул, на корпусе появились вмятины, усилилась течь.

15 сентября, пробившись сквозь льды между мысом Шелагского и островом Шалаурова, «Челюскин» подошел к мысу Якан. Во время стоянки О. Ю. Шмидт на самолете, пилотируемом летчиком Ф.К. Кукановым, совершил полет к острову Врангеля, а капитан «Челюскина» В. И. Воронин на самолете М. С. Бабушкина произвел ледовую разведку. Выяснилось, что Чукотское море полностью забито льдами. Полет же к острову Врангеля убедил О. Ю. Шмидта в том, что пробиться к нему непосредственно от мыса Якан не удастся.

Между тем ледовая обстановка становилась все напряженнее. «От мыса Северный, – вспоминал впоследствии О. Ю. Шмидт, – «Челюскин» шел уже 9–10-балльным льдом, покрывавшим от 90 до 100 процентов поверхности моря... Лед Чукотского моря оказался в 1933 г. еще тяжелее, чем в предыдущем... Льды сплывались все больше и больше. Движение парохода замедлялось. В последний раз удалось произвести ледовую разведку, которая показала, что в милях 15 впереди есть чистая вода, откуда нетрудно добраться до Берингова пролива. Но выбраться из льдов «Челюскин» уже не мог. Он не столько расталкивал льдины, сколько вместе с ними медленно двигался на восток».

18 сентября «Челюскин» был зажат тяжелыми льдами, медленно дрейфующими к Берингову проливу. 21 сентября судно вынесло к Колючинской губе, где за 54 года до этого зимовал А. Э. Норденшельд на «Веге» и где «Сибиряков» потерял винт. Через два дня дрейф «Челюскина» прекратился.

Судно оказалось прижато вместе со льдами к берегу в 3–4 милях от острова Колючин. А совсем недалеко от этого места льды с большой скоростью дрейфовали на восток. Челюскинцы настойчиво пытались ослабить давление льдов на корпус, окалывая судно, пытались пробить канал к дрейфующим льдам, но все было безуспешно.

1 октября на судно прибыли пятеро чукчей с двумя упряжками. О. Ю. Шмидт воспользовался случаем и отправил на берег восемь человек, прикомандированных к экипажу, один из которых был болен.

Через трое суток льды около «Челюскина» пришли в движение. Во льдах образовалась широкая

трещина, появилась возможность дать ход, но вскоре льды вновь сомкнулись вокруг судна. Но это были уже дрейфующие льды, которые тащили его в нужном юго-восточном направлении.

Иногда двигаясь самостоятельно, а большей частью дрейфуя со льдами, «Челюскин» к 5 ноября оказался в Беринговом проливе. Чистая вода была всего в полумиле от судна. Однако северо-западными ветрами льды, сковывавшие «Челюскина», внесло в течение, направленное из Берингова пролива в Чукотское море. Действие течения оказалось сильнее действия ветра, и судно понесло на северо-запад в центральную часть Чукотского моря. Уже через два дня «Челюскин» очутился в 70 милях от Берингова пролива.

На помощь «Челюскину» из бухты Провидения вышел ледорез «Литке». 14 ноября он прошел через Берингов пролив и, следуя вдоль кромки тяжелых льдов, достиг широты, на которой находился «Челюскин». Но все попытки пробиться к «Челюскину» не увенчались успехом. 17 ноября оба судна были приблизительно на широте аляскинского мыса Хоп, но их разделяли многомильные поля тяжелого льда. Во льдах ледорез получил повреждения винтов и руля, в корпусе появилась течь. О. Ю. Шмидт созвал совещание, чтобы решить, как быть далее с «Литке». Все были единодушны: необходимо отпустить ледорез, чтобы и он не оказался в ледовом плену.

С уходом «Литке» стало ясно, что зимовка «Челюскина» неизбежна. 25 ноября судно испытало первое сильное сжатие. «Челюскин» стал дрейфующей научной станцией. Научные наблюдения на судне ученые вели по полной форме. Это были метеорологические, аэрологические, гидрологические и гидробиологические исследования с запуском радиозондов для автоматического измерения температуры и давления воздуха в высоких слоях атмосферы, измерением скорости и направления дрейфа, определением характера течений. Регулярно собирали образцы планктона с поверхности и в толще вод, вели специальные измерения степени воздействия льдов на корпус судна. На судне проводили разнообразную учебу, устраивали спортивные игры, читали лекции и доклады.

С 25 ноября не раз челюскинцы переживали сильные сжатия, когда льды угрожали раздавить судно.

Наступило роковое 13 февраля 1934 г. О. Ю. Шмидт описал трагические события этого дня: «Льды перекатывались друг через друга, как гребешки морских волн. Высота вала дошла до 8 м над морем. Был отдан приказ о всеобщем аврале и немедленной выгрузке аварийного запаса. С привычной организованностью и дисциплиной люди стали на места. Не успела еще работа начаться, как трещина слева от судна расширилась, и вдоль нее, нажимая на бок парохода, задвигалась одна половина ледяного поля, подгоняемая сзади упомянутым выше валом. Крепкий металл корпуса сдал не сразу. Видно было, как льдина вдавливалась в борт, а над нею листы обшивки пучатся, выбиваясь наружу.



Пароход «Челюскин» во льдах

Лед продолжал медленное, но неотразимое наступление. Вспученные железные листы обшивки корпуса разорвались по шву. С треском летели заклепки. В одно мгновение левый борт парохода был оторван от носового трюма до кормового конца палубы. Этот пролом, несомненно, выводил пароход из строя, но еще не означал потопления, так как приходился выше ватерлинии. Однако напирющее ледяное поле вслед за тем прорвало и подводную часть корабля. Вода хлынула в машинное и котельное отделения. Экономя топливо, мы еще раньше держали только один из трех котлов под паром.

Пар был как раз в левом котле, т. е. со стороны сжатия. Продрав борт, напор льда сдвинул котел с места, сорвал трубопровод, идущий к спасательной насосной системе, перекошил и зажал клапаны. К счастью, не произошло взрыва, так как пар сам быстро вышел через многочисленные разрывы.

Пароход был обречен. Его жизнь измерялась часами. Выгрузка шла быстро, без перебоев, показав прекрасные качества коллектива. Без крайнего напряжения энергии мы не справились бы с делом, так как вместо ожидавшегося медленного погружения лед ускорил потопление. Новым напором льда был прорван борт у первого и второго носовых трюмов. Вода устремилась и туда, и нос стал быстро погружаться.

Оставался только один кормовой трюм, отделенный уцелевшей непроницаемой переборкой, но уравновесить всю тяжесть заливаемого водой парохода он не мог. Самолет, стоявший на носу, был сдвинут нами на лед. Через минуту нос судна ушел под воду.

Тогда с парохода была послана последняя радиограмма и снято радио. На корме продолжались работы. Выгрузив все намеченное по плану, мы старались сбросить еще дополнительно то, что могло пригодиться. Большинство людей было послано на лед, чтобы оттягивать выгруженные запасы подальше от судна, которое могло бы их увлечь с собой. На пароходе оставалось 15 человек, в том числе руководители, продолжая сбрасывать груз.

Стало заливать верхнюю пассажирскую палубу, начиная с погруженного носа парохода. Еще минута – и вода сверху с палубы хлынула бы на корму. Тогда был дан приказ: все на лед!».

Через 2 ч 15 мин после начала сжатия «Челюскин» затонул. Из 104 челюскинцев погиб один – завхоз *Борис Могилевич*. Покидая пароход последним вместе с О. Ю. Шмидтом и В. И. Ворониным, он был придавлен сорвавшимися с места бочками с бензином, когда стал сдвигаться оставшийся на палубе судна груз.

На следующий день судовому радисту *Эрнесту Теодоровичу Кренкелю* с большим трудом удалось наладить радиосвязь с материком. Передавая сообщение о гибели судна, Кренкель обозначил место отправления радиограммы словами, которые вошли в историю полярных плаваний – «Лагерь Шмидта».

В считанные часы после получения сообщения о гибели судна Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление о мерах по спасению челюскинцев. Была создана правительственная комиссия во главе с заместителем председателя Совнаркома *Валерианом Владимировичем Куйбышевым*. Для спасения челюскинцев были направлены суда, самолеты, дирижабли, собачьи упряжки. Сами челюскинцы приложили колоссальные усилия, чтобы в условиях непрерывных сжатий соорудить и поддерживать в необходимом состоянии ледовые аэродромы в районе дрейфующего «Лагеря Шмидта».

Велика и неоценима роль О. Ю. Шмидта – «ледового комиссара» – в сплочении коллектива, мобилизации всех сил оказавшихся на дрейфующей льдине людей на борьбу со стихией. Находясь на дрейфующей льдине, ученые-челюскинцы ни на минуту не прерывали своих научных исследований. Важные научные данные были собраны гидробиологом *Петром Петровичем Ширшовым*, гидрологом *П. К. Хмызниковым*, геодезистом *Яковом Яковлевичем Гаккелем* и другими научными сотрудниками.



Полярный исследователь академик О. Ю. Шмидт

Первым сел на ледовый аэродром «Лагерь Шмидта» двухмоторный «АНТ-4», пилотируемый летчиком *Анатолием Васильевичем Ляпиновским*. Он вывез на материк десять женщин и двух детей. Остальные челюскинцы были вывезены со льдины на самолетах, пилотируемых летчиками *Василем Сергеевичем Молоковым*, *Николаем Петровичем Каманиным*, *Маврикием Трофимовичем Слепневым*, *Михаилом Васильевичем Водопьяновым*, *Иваном Васильевичем Дорониным*. Летчик М. В. Бабушкин вместе с бортмехаником добрался до берега на своем отремонтированном в лагере самолете «Ш-2».

Самолетами были вывезены также восемь собак и наиболее ценные вещи. 13 апреля последними покинули льдину капитан В. И. Воронин, радист Э. Т. Кренкель и «комендант» ледового аэродрома А. Е. Погосов. За два дня до этого летчики вывезли из ледового лагеря тяжело заболевшего О. Ю. Шмидта.

17 апреля 1934 г постановлением ЦИК СССР было установлено звание Героя Советского Союза как высшая степень отличия за геройские подвиги. Первыми этого звания удостоились летчики, спасшие челюскинцев.

Челюскинская эпопея произвела огромное впечатление в мире. Очень точно выразила эти чувства уважения и восхищения подвигом челюскинцев находившаяся в то время в эмиграции *Марина Ивановна Цветаева*, написав следующие строки:

Челюскинцы! Звук –
Как стальные челюсти.
Мороз из них прет.
Медведь на них щерится.
И впрямь челюстями –
На славу всемирную –
Из льдин челюстей
Товарищей вырвали!
На льдине (не то,
Что – черт его – Нобиле!)
Родили дите
И псов не угробили –
На льдине!
Эол
Доносит по кабелю:
– На льдов производ
Ни пса не оставили!
И спасши (мечта
Для младшего возраста),
И псов, и дитя,
Умчали по воздуху.
– «Европа, глядишь?
Так льды у нас колются!»
Щекастый малыш,
Спеленутый полюсом!
А рядом – сердит
На громы виктории –
Второй уже Шмидт
В российской истории.
Седыми бровями
Стесненная ласковость...
Сегодня – смеюсь!
Сегодня – да здравствует
Советский Союз!
За вас каждым мускулом
Держусь – и горжусь
Челюскинцы – русские!

Многие выдающиеся личности – писатели, общественные и политические деятели – выражали восхищение атмосферой дружбы, взаимопомощи, заботы о слабых и больных, которая присутствовала в «Лагере Шмидта» во время разразившейся трагедии в Чукотском море.

ГЛАВА 6 БЕРИНГОВО МОРЕ

*Колумбы Росские, презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь отворят на восток,
И наша достигнет в Америку держава.*
М.В.Ломоносов

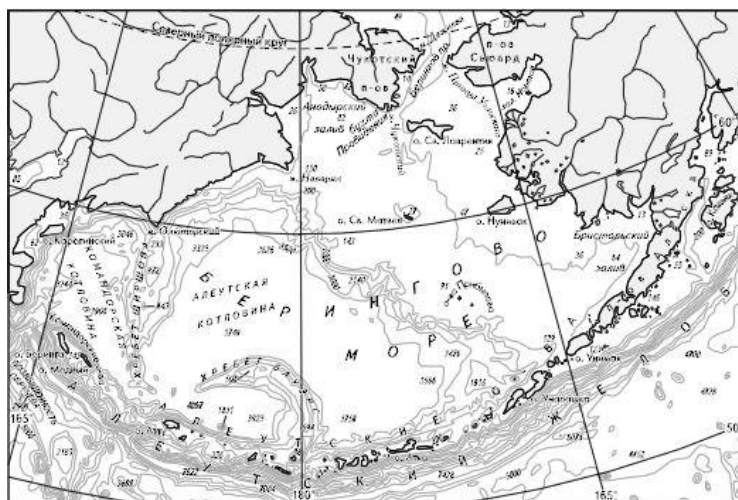
Поиски пролива Аниан

Берингово море – самое большое и самое глубокое из всех морей, омывающих берега России, а также одно из самых больших и глубоких на Земле (максимальная глубина – 4420 м в *Камчатском* проливе между полуостровом *Камчатка* и *Командорскими* островами). Это море, по сути, уже не является полярным, но большая его часть лежит в субарктическом поясе, где летом преобладают умеренные, а зимой – арктические воздушные массы и встречаются плавучие льды. Оно принадлежит к морям Тихоокеанского бассейна. Берингово море ограничено с юга и отделено от Тихого океана *Алеутской* грядой и *Командорскими* островами. С запада море обрамляют северо-восточное побережье Камчатского края, восточное побережье *Чукотского* автономного округа, а с востока – западное побережье Аляски. Хотя это море связано с бассейном Северного Ледовитого океана только сравнительно узким Беринговым проливом, но плавание в нем большую часть года усложнено из-за частых штормов, туманов и непогоды.

Берингово море пересекает линия перемены дат (меридиан 180°). Мореплаватели, плывущие на восток, к Америке, должны при пересечении этой линии переставлять календарь на сутки назад и один и тот же день недели считать дважды. Мореплаватели, плывущие на запад, в Россию, должны прибавлять к календарной дате сутки и перескакивать через один день недели. Меридиан 180° проходит через Чукотку, но иметь на Чукотке два календаря неудобно, и поэтому вся территория России входит в XII часовой пояс, а суда, плавающие по Беринговому морю, обычно не меняют даты.

Северная и южная части моря резко различаются по рельефу дна и глубинам. Северная часть имеет глубины до 200 м, представляет собой затопленную окраину Азиатско-Американского материка и испытывала многократные погружения и поднятия. Значительная площадь южной части Берингова моря только в последние этапы геологической истории отделилась от Тихого океана Алеутской грядой. Она составляет одно целое с его ложем и имеет одинаковую с ним геологическую историю.

Северная часть моря находится под воздействием Северного Ледовитого океана, имеет суровый климат и в зимний период покрывается льдом.



Физическая карта Берингова моря

Климат южной части более мягкий. Западная часть подвергается охлаждающему влиянию Азии. Вдоль западного берега с севера на юг движутся холодные воды. Холодное течение *Ойя-Сйо*, зарождающееся в северной части Берингова моря, идет далеко на юг, к Курильским островам. Вдоль восточного берега на север из южной части моря идут теплые воды. Там, в глубоководной части моря, господствуют течения из теплой зоны океана. Они заходят к северу от Алеутской гряды через алеутские проливы и делают невозможным замерзание некоторых южных и восточных районов моря. С теплыми течениями в море из океана заходят теплолюбивые организмы.

В зимний период вторжение с севера арктического воздуха вызывает значительное похолодание, образование облаков и выпадение осадков, часты штормы и метели. Летом значительные части моря бывают покрыты туманом. Туманы особо устойчивы в районах холодных течений и там, где наблюдаются «холодные пятна» воды. К северу количество туманных дней уменьшается. До южной части моря несколько раз в году доходят затухающие океанические циклоны (тайфуны), вызывающие сильные штормы.

Первая отечественная морская экспедиция направилась для исследований Берингова моря в 1725 г. 23 декабря 1724 г. Петр I издал указ об организации Первой Камчатской экспедиции под командованием капитана 1-го ранга В. Беринга. А 6 января 1725 г., за три недели до своей кончины, император собственноручно написал инструкцию Берингу и вручил ее командующему Балтийским флотом генерал-адмиралу графу *Федору Матвеевичу Апраксину*, произнеся при этом знаменательные слова: «Я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, то есть о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию. На сей морской карте проложенный путь, называемый Аниан (предполагаемый пролив между Азией и Северной Америкой. – *Прим. авт.*), назначен не напрасно. В последнем путешествии моем (в Персидском походе 1722 г. – *Прим. авт.*), в разговорах слышал я от ученых людей, что такое обретение возможно. Оградя отечество безопасностью от неприятеля, надлежит находить славу государству через искусство и науки. Не будем ли мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались обыскивать берегов американских».

Сама инструкция состояла из трех пунктов:

«Инструкция, высочайше данная флота капитану Берингу, об открытии соединения Азии с Америкой.

1. Надлежит на Камчатке или в другом тамож месте сделать один или два бота с палубами.

2. На оных ботах плыть возле земли, которая идет на норд, и по чаянию (понеж оной конца не знают) кажется, что та земля – часть Америки.

3. И для того искать, где она сошлась с Америкой и чтоб доехать до какого города европейских владений или ежели увидят какой корабль европейской, проведать от него как оной кюст (берег – *Прим. авт.*) называют и взять на письме и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюды».

В. Беринг родился в 1681 г в датском городе Хорсенсе. Его отец Ионас Свендсен был таможенником. Беринг носил фамилию матери, происходившей из известного в Дании, но обедневшего рода Берингов. В молодости Беринг плавал в Ост-Индию на голландском корабле. По сведениям датских историков, В. Беринг в 1703 г. окончил в Амстердаме Морской кадетский корпус, который в те времена считался одним из лучших в мире, и получил офицерское звание.

В том же году он познакомился в Амстердаме с вице-адмиралом российского флота *Корнелием Крюйсом* и при его содействии был зачислен в состав российского Балтийского флота в чине подпоручика (унтер-лейтенанта). Уже в 1706 г. он был произведен в лейтенанты. В 1709 г. Беринг плавал в Финском заливе на дозорном судне. В том же году В. Беринг был переведен на Азовский флот и в 1711 г. участвовал в войне с Турцией, командуя 12-пушечной шнявой.

В 1712 г. В. Беринг вновь был направлен на Балтийский флот и плавал на линейном корабле «Рига» под вымпелом вице-адмирала К. Крюйса.

До 1725 г. Беринг плавал на многих кораблях и зарекомендовал себя наилучшим образом как знаток морского дела, исполнительный, деятельный и честный офицер.

Петр I знал его лично и включил в число командиров, которым предстояло провести первые российские корабли вокруг Европы из портов Азовского моря на Балтику. В ходе длительной войны со Швецией Берингу не раз поручали ответственные задания, которые он успешно выполнял. В 1714 г. он переводил закупленный в Гамбурге 50-пушечный линейный корабль «Перл» в *Ригу*, а затем в Кронштадт. В следующем году он отлично справился со сложным заданием по переводу построенного в Архангельске 52-пушечного линейного корабля «Архангел Селафаил» из Белого моря вокруг Скандинавии в *Ревель*, а затем в Кронштадт. Причем этот поход проходил в сложных штормовых условиях. Из пяти одновременно вышедших из Архангельска кораблей только «Архангел Селафаил» был благополучно переведен в российские балтийские порты, другой корабль из-за открывшейся течи сразу вернулся, третий потерпел крушение, а два были вынуждены зимовать в иноземных портах.

В 1716 г. В.Беринг, командуя «Перлом», участвовал в походе к острову *Борнхольм* объединенной эскадры кораблей России, Дании, Англии и Голландии, которую возглавил сам Петр I. В 1719 г. он командовал «Архангелом Селафаилом» и прикрывал русские гребные флотилии с десантом у Аландских островов. Его опыт, храбрость и исполнительность были отмечены, он был произведен в капитаны 2-го ранга и командовал 60-пушечным кораблем «Марльбург». В 1723 г. его назначили командиром крупнейшего в Российском флоте 90-пушечного корабля «Лесной».



Капитан-командор В. Беринг (пластическая реконструкция внешности произведена по слепкам с его останков)



Памятник В. Берингу

Как видим, В. Беринг был в числе лучших офицеров Российского флота. Так что его назначение начальником Первой Камчатской экспедиции было вполне обоснованно.

Первым помощником В. Беринга в экспедиции назначили лейтенанта *Мартина Шпанберга* – датчанина, принятого на службу в Российский флот лейтенантом в 1720 г. Вторым помощником был лейтенант *Алексей Ильич Чириков*. В 1721 г. 18-летним юношей он закончил Морскую академию лучшим учеником ее первого выпуска. Он блестяще сдал выпускные экзамены и по распоряжению Петра I, присутствовавшего при этом, был произведен через чин в унтер-лейтенанты. Через три года он был отозван с флота в Морскую академию для обучения гардемарин. За успехи в их обучении Адмиралтейств-коллегия незадолго до назначения А. И. Чирикова в Первую Камчатскую экспедицию постановила о внеочередном присвоении ему звания лейтенанта. Так что совсем не случайно Адмиралтейств-коллегия именно его рекомендовала назначить помощником начальника экспедиции. И Чириков всей своей дальнейшей замечательной службой в составе Первой и Второй Камчатских экспедиций полностью оправдал оказанное ему доверие.

В экспедиции принимал также участие гардемарин *Петр Авраамович Чаплин*, которому уже в ходе экспедиции было присвоено звание мичмана. Именно он вел судовой журнал во время плавания экспедиции в Беринговом море.

25 января 1725 г. А. И. Чириков с основной группой участников экспедиции покинул Санкт-Петербург, а через 10 дней в дорогу отправился В. Беринг с М. Шпанбергом и пятью моряками. Всего в экспедиции участвовало 34 моряка, в том числе геодезисты, штурманы и корабельных дел мастера.

В *Вологде* Беринг нагнал первую группу. Дальше их путь лежал в *Великий Устюг*, *Верхотурье*, *Тобольск* и затем через всю Сибирь по сибирским рекам и волокам между ними в первый российский дальневосточный порт *Охотск*. В Якутск экспедиция добралась только в начале июня 1726 г. Оттуда большая часть провизии и легкие грузы были отправлены в Охотск на выюках лошадьми. Груз удалось с большим трудом доставить в Охотск в октябре, потеряв в дороге более половины лошадей.

Более тяжелые грузы – пушки, якоря, паруса, часть провизии – были отправлены караваном из 15 речных судов, который возглавил М. Шпанберг, по Лене, Алдану, Мае и Юдоме, а далее начальник каравана решил доставить грузы зимним путем на нартах, которые тащили люди и собаки.

От отсутствия корма было потеряно 40 собачьих упряжек. Стояли жестокие морозы. Начался голод. Шпанберг, по его словам, запасы собственной провизии «все разделил людям и равно с ними такую же нужду имел». Видя, что от голода у людей не осталось больше сил, Шпанберг решил один идти в Охотск за помощью. Через день он встретил спасательную партию с продовольствием, посланную Берингом навстречу отряду Шпанберга.



Памятник А. И. Чирикову

По прибытии в Охотск отряда М. Шпанберга В. Беринг доложил в Адмиралтейств-коллегии: «Материалов ничего не привезли понеже идучи путем оголодала вся команда и от такого голоду ели лошадиное мертвое мясо, сумы сыромятные и всякие сырые кожи, платья и обувь кожаные, а материалы оставил все на дороге в 4 местах понеже по оному пути вблизи жителей никаких не имеется». Эти грузы были доставлены в Охотск только в середине лета 1727 г.

В Охотске посланными из Якутска еще в 1725 г. мастеровыми был построен шитик «Фортуна» (судно было построено по старинной поморской технологии, когда доски наружной обшивки скреплялись, т. е. сшивались между собой, при помощи вицы – гибких веток можжевельника и ели).

1 июля 1727 г. М. Шпанберг на «Фортуне» вышел из Охотска с частью грузов экспедиции, доставил их в *Большерецкий* острог на западном побережье Камчатки и 11 августа возвратился в Охотск. А 21 августа из Охотска вышли с остальными грузами «Фортуна», на которой находились В. Беринг и М. Шпанберг, и ладья, построенная в Охотске еще в 1720 г., под командой А. И. Чирикова. 4 сентября оба судна благополучно прибыли в устье реки Большой на западном побережье Камчатки.

«И по прибытии к Большерецкому устью, – писал В. Беринг, – материалы и провиант переправили до Большерецкого острога водою в малых лодках. При оном остроге русского жилья 14 дворов. И отправил вверх рекою Быстрою в малых лодках тяжелые материалы и некоторую часть провианта, которые доведены были водою до Верхнего Камчадальского острога за 120 верст. И тою же зимою из Большерецкого острога до Верхнего и Нижнего Камчадальских острогов переправили совсем по тамошнему обычаю на собаках. А каждый вечер в пути для ночи выгребали себе станы из снегу, а сверху покрывали, понеже великие живут метелицы, которые по тамошнему называются пурги. И ежели застанет метелица на чистом месте, а стана себе сделать не успеют, то заносит людей снегом, от чего и умирают».

В апреле 1728 г. в *Нижне-Камчатске* был заложен, а 8 июня спущен на воду бот «Святой Гавриил». Длина его по килю равнялась 60 футам, ширина – 20 футам, глубина трюма – 7,5 футам (соответственно 18,3 м; 6,1 м и 2,3 м). Судно было двухмачтовым, иллюминаторы сделаны из слюды, якоря весили один 10,5 и второй – 9 пудов (соответственно 168 и 144 кг). Бот имел на вооружении 4 пищали и несколько трехфунтовых фальконетов (небольших пушек). На судне имелись трюм для грузов, кубрик для команды, каюты для офицеров и камбуз. На постройку судна было затрачено 1837 р. 63 к.



Бот «Святой Гавриил»

13 июля 1728 г. в вахтенном журнале бота «Святой Гавриил» появилась первая запись: «В половине 2-го часа сотворя молитву и отвалили от берега и поплыли вниз по реке Камчатке. В половине 3-го часа приплыли к устью реки Камчатки и легли на якорь за противным ветром». Так началось историческое плавание бота «Святой Гавриил» по морю, которое, сменив несколько названий – *Бобрбовое*, *Камчатское*, *Алеутское*, – в 1817 г. известным отечественным мореплавателем, вице-адмиралом *Василием Михайловичем Головниным* было названо Беринговым и с тех пор так и обозначено на всех

географических картах.

Командиром бота был В. Беринг, старшим помощником командира – М. Шпанберг, помощником командира – А. И. Чириков, штурманом – П. А. Чаплин. Во время плавания обязанности штурмана выполнял и Чириков. В составе экипажа был выдающийся мореход, пионер в деле плавания по Охотскому морю и у берегов Камчатки, архангельский помор *Кондратий Мошков*, который за два месяца до выхода бота в плавание привел из Большерецка в Нижне-Камчатск «Фортуну». В состав экипажа также входили: «лекарь 1, квартирмейстер 1, матрозов 8, ботового дела ученик 1, десятник 1, барабанщик 1, солдат 9, парусник 1, конопатчик 1, плотников 5, кузнецов 2, толмачей из служилых 2, офицерских людей 6, итого 44 человека».

Выйдя из Камчатского залива, В. Беринг направился вдоль восточного побережья Камчатки на север. Отправляясь в плавание, экспедиция не имела навигационной карты западной части Берингова моря. Штурманы экспедиции старались по возможности отмечать на карте приметные ориентиры на побережье, мимо которого плыл «Святой Гавриил». Все эти определения отражены на Итоговой карте Первой Камчатской экспедиции и на генеральной карте северо-восточной части Российской империи, составленной в Морской академии в 1746 г.

Бот прошел мимо острова Карагинского, и штурманы пеленговали на нем гору *Туманную*, а затем и гору *Высокую* – наивысшую точку главного горного хребта острова. Обойдя *Олюторский* полуостров, бот прошел далее на север к Анадырскому заливу. Из-за плохой видимости устье Анадыря обнаружено не было. Поэтому Беринг не нанес на карту Анадырский лиман, а устье Анадыря показал на 2° южнее его действительного расположения. Эта ошибка была исправлена при проведении описи устья Анадыря лейтенантом Д. Я. Лаптевым в 1742 г.

1 августа в северо-восточной части Анадырского залива экспедиция Беринга открыла залив *Святого Креста*. При прохождении бота в течение 6 часов в средней части этого залива А. И. Чириков и П. А. Чаплин составили его план и нанесли залив на карту. Плохая погода и отсутствие видимости не позволили Берингу подойти к берегу для пополнения запасов воды, и он направился вдоль побережья на восток.

6 августа экипаж бота обнаружил на побережье небольшую «губу меж гор», которую называли заливом *Святого Преображения*. Через час после захода в бухту Преображения на берег был отправлен Чаплин с шестью матросами для поиска места, где можно брать пресную воду.

После заполнения бочек пресной водой бот продолжил плавание на юго-восток вдоль побережья. 8 августа произошла первая встреча экспедиции с чукчами. В вахтенном журнале об этом записано так: «В 7-м часу по полуночи увидели лотку, гребущую от земли к нам, на которой сидело людей 8; и пригребли ближе к боту нашему, спрашивали, откуда мы пришли и чего ради, а о себе сказывали, что они чукучи».

Моряки старались всячески расположить к себе чукчей и «стали их призывать к боту на недолгое время», но они «пристать не смели». Но, убедившись в отсутствии у пришельцев враждебных намерений, чукчи «высадили одного человека на пузыри, зделанные из нерпичей кожи, и прислали к нам (на судно. – *Прим. авт.*) для разговоров».

На боте рассказ чукчи был записан в переводе толмачей – коряков из состава экипажа: «И сказывал нам, что живет их, чукок, по берегу многолюдно, а сколько земли простирается в восточную сторону, не знает; а про русских-де людей давно слышал, а Анадырь река далече от них на запад. Про острова сперва не сказывал, а потом сказал, что есть остров, которой в красный день отшед-де недалече, отсюда к востоку, и землю видеть».

Когда лодка чукчей все же пристала к боту, В. Беринг с помощью толмачей пытался выяснить, далеко ли на север простирается земля, возможен ли проход морем к устью Колымы. Но оказалось, что корякский язык сильно отличается от чукотского и коряки-толмачи не могли полностью понять ответы чукчей. Чукча говорил о повороте берега влево от мыса Чукотский – самого южного мыса Чукотки. Но насколько далеко тянется затем берег на северо-восток, он не знал. Из островов, расположенных между Чукоткой и Аляской, чукча знал, видимо, только об острове Святого Лаврентия. Не слышал он и о реке Колыме.

Судно направилось далее на восток. Беринг хотел обнаружить самую южную оконечность Чукотского полуострова и остров, о котором говорил чукча. 9 августа, около 9 часов утра судно прошло на расстоянии около 10 миль от мыса Чукотский, но моряки не видели его из-за плохой видимости. Поэтому 10 августа

Беринг начал лавировать вдоль южного побережья Чукотского полуострова и из записей в вахтенном журнале бота следует, что в полдень 10 августа Беринг уже установил, что достиг этой части побережья Чукотки, которая повернула на северо-северо-восток. А сам мыс, названный позже Чукотским, самую южную точку Чукотского полуострова – «угол земли к N» – экспедиция запеленговала 10 августа в 10 часов утра. В сентябре 1778 г. Дж. Кук уточнил координаты мыса Чукотский и подтвердил, что этот мыс открыл В. Беринг и совершенно правильно отметил его на карте.

Затем судно повернуло на восток-юго-восток для поиска острова, о котором сообщил чукча. В вахтенном журнале записано, что остров был обнаружен 11 августа около 2 часов дня, причем моряки приняли северо-западный выступ острова Святого Лаврентия за весь остров. Затем судно направилось на север. 18 августа, на обратном пути к устью Камчатки, Беринг назвал остров, открытый экспедицией, как записано в журнал, островом «С. Лаврентия». О приоритете экспедиции В. Беринга в открытии этого острова писал 4 сентября 1778 г и Дж. Кук: «Я направлялся на S, чтобы осмотреть остров Св. Лаврентия, открытый капитаном Берингом».

13 августа, около 2 часов дня, бот вошел в Берингов пролив, пройдя условную южную границу пролива (линия от мыса Кригуйгун на западе до мыса Йорк на востоке). Когда 13 августа около 3 часов дня экспедиция достигла параллели $65^{\circ}30$ с. ш., В. Беринг предложил М. Шпанбергу и А. И. Чирикову изложить свое мнение о дальнейшем плавании бота.

Оба офицера подали свои предложения в письменном виде.

М. Шпанберг высказался за возвращение и заявил, что «мы пришли в вышеозначенную ширину, и на Чукоцкой земле нет гавани, дров для топления, где мы можем охранять себя в такое зимнее время, каково случится в здешней параллели, також и люди немирные и не осведомились, сколько мы до сих пор мест обсервовали и какой ратерад не ведаем хто есть (экспедиция не сообщила о результатах своей работы. – *Прим. авт.*)». Шпанберг считал необходимым до 16 августа идти на север и, если не будет обнаружен перешеек между Азией и Америкой, на параллели 67° с. ш. повернуть в обратный путь.

А. И. Чириков предложил совсем другое: «Понеже известия не имеется, до которого градуса ширины из Северного моря, подле восточного берега Азии, от знаемых народов европейским жителям бывали; и по оному не можем достоверно знать о разделении морем Азии с Америкой, ежели не дойдем до устья реки Колымы, или до льдов – понеже известно, что в Северном море всегда ходят льды – того ради надлежит нам непременно, по силе данного вашему благородию указа, подле земли итти, ежели не воспрепятствуют льды, или не отыдет берег на запад, к устью реки Колымы, до мест, показанных в означенном Е. И. В. указе, а ежели земля будет наклоняться еще к N, то надлежит, по 25 число сего, настоящего месяца, в здешних местах искать места, где можно зимовать, а наипаче против Чукотского Носа, на Земле, на которой, по полученной скаске от чукоц, чрез Петра Татаринова, имеется лес (т. е. зимовать на аляскинском берегу. – *Прим. авт.*). А ежели до означенного числа будут противные ветры, то в то время всегда искать зимовой гавани».

В. Беринг принял решение не зимовать на Чукотском полуострове. Правда, бот поднялся до параллели $67^{\circ}24$ с. ш. и при плавании выше параллели 67° с. ш. он почти трое суток лавировал в поисках земли – берега Аляски, а затем 16 августа повернул на обратный курс. При плавании через пролив на север из-за плохой видимости Беринг не видел ни восточной оконечности Чукотки, в том числе и мыса, позже названного в честь С. И. Дежнёва, ни западной оконечности Аляски. На обратном пути через пролив видимость была лучше, моряки увидели, вероятнее всего, даже мыс Сердце-Камень. Так же считал и Дж. Кук, который подошел к мысу 1 сентября 1778 г., определил его географические координаты и записал в дневнике: «Я теперь окончательно убедился, что это был берег чукчей, северо-восточное побережье Азии, и что этих мест достиг в 1728 г. капитан Беринг».

Повернув на обратный курс, 16 августа около 9 часов утра бот вошел в Берингов пролив (пересек условную линию – северную границу пролива от мыса Уникын на западе до южного входного мыса бухты Шишмарева на побережье Аляски). Видимость улучшилась, и моряки осмотрели берег полуострова Дауркина с мысом Дежнёва, от которого бот прошел на расстоянии 0,5–1 мили. Крайнюю восточную оконечность Евразии – мыс Дежнёва – В. Беринг назвал «Восточный угол». В докладе в Адмиралтейств-коллегии об итогах экспедиции он сообщил, что от этого мыса «земля более к северу не простирается, а к чукоцкому или к Восточному углу земли никакой не подошло». На Итоговой карте

Первой Камчатской экспедиции В. Беринг правильно нанес «Восточный угол» на параллели 66°10 с. ш. (ошибка составила 5) и показал, что от «Восточного угла» берег наклоняется на северо-запад и юго-юго-запад.

Именно Дж. Кук во время своего плавания у берегов Чукотки 2 сентября 1778 г. записал: «Вечером прошли мыс Восточный... я... заключаю, как до меня это сделал Беринг, что этот выступ – восточная оконечность Азии». Дж. Кук подтвердил, что В. Беринг доказал наличие пролива между Азией и Америкой, и в честь него назвал пролив Беринговым. На русских картах название «Берингов пролив» появилось в Атласе, составленном адмиралом Г. А. Сарычевым и изданном в 1802 г.

17 августа экспедиция В. Беринга открыла в Беринговом проливе один из островов Диомида, расположенных в его средней, самой узкой части. Острова Диомида (Гвоздева) состоят из двух островов, позже названных *Ратманова* и *Крузенштерна*. Кроме того, там же расположена отдельная скала Фэрзуэй. Из вахтенного журнала ясно, что моряки увидели южную и северную оконечности острова Ратманова, принадлежащего сейчас России (остров Крузенштерна и скала Фэрзуэй принадлежат США). Беринг поместил его на Итоговой карте экспедиции под названием «остров Св. Диомида». Второй остров экспедиция не видела, так как он был закрыт высоким и гористым островом Ратманова.

На обратном пути В. Беринг вновь подошел к бухте Преображения, надеясь на встречу с проживавшими в том районе чукчами. Утром следующего дня к боту подошли чукчи на четырех лодках. Они поднялись на палубу и вступили в разговор с моряками. Русские офицеры через переводчика пытались уточнить у них, где находится устье Анадыря. Ответ гласил, «что река Анадырь от них не в ближнем расстоянии к полудню. А один сказал, будто бывал в Анадырском остроге... и русских де людей мы давно знаем».

Затем русские интересовались, можно ли морем из Анадырского залива дойти до Колымы. Ответ был такой: «А на Колыму реку ходим-де мы на оленях, но морем не бывали. А по берегу морскому все живут люди нашего рода гораздо далече, а иных родов людей не знают». В журнале отмечено: «На означенных лотках приезжали к нам чукчи... вывозили к нам мяса, рыбы, воды, лисиц, песцов, всего мест с 15 да 4 зуба моржовых, которое у них служители раскупили».

21 августа бот проследовал далее на юг. Именно на обратном пути Беринг дал название «Угол С. Фаддея» мысу Святого Фаддея, расположенному чуть севернее мыса Наварин, замыкающего с юга Анадырский залив. Видимо, мыса Наварин Беринг не видел, и он был открыт через 100 лет экспедицией Ф. П. Литке. 2 сентября бот «Святой Гавриил» благополучно подошел к устью Камчатки. Исторический рейс успешно завершился.

6 июня 1729 г. В. Беринг, отослав «Фортуну» в Большерецк, на «Святом Гаврииле» пошел на восток для поисков земли, которую, по рассказам местных жителей, в ясную погоду можно видеть с берегов Камчатки. Пройдя около 200 верст и не увидев никакой земли, Беринг повернул к побережью Камчатки и направился на юг вдоль побережья, нанося его на карту. Он обогнул самый южный мыс полуострова – мыс *Лопатка*, определив впервые его географические координаты, и через *Первый Курильский* пролив прошел в Охотское море, продолжив опись побережья полуострова до устья Большой. 23 июля экспедиция прибыла в Охотск.

1 марта 1730 г. Беринг вместе с М. Шпанбергом и А. И. Чириковым возвратились в Санкт-Петербург. И уже 16 марта в «Санкт-Петербургских ведомостях» было помещено сообщение о возвращении путешественников, доказавших, что «тамо подлинно северо-восточный проезд имеется». Далее газета отмечала: «Таким образом, из Лены, ежели б в северной стране лед не препятствовал, водяным путем до Камчатки, а также далее до Япана, Хины (Японии, Китая. – *Прим. авт.*) и Ост-Индии доехать возможно б было, а к тому же он (В. Беринг. – *Прим. авт.*) и от тамошних жителей известился, что пред 50 или 60 годами некое судно из Лены к Камчатке прибыло (видимо, у камчатских жителей остались воспоминания о плавании кочей Ф. А. Попова, С. И. Дежнёва и И. Рубца в 1648 и 1662 гг. – *Прим. авт.*)».

Представленные Берингом отчетные документы по экспедиции – отчет, Итоговая карта экспедиции 1729 г. и вахтенный журнал бота «Святой Гавриил» – были положительно оценены Адмиралтейств-коллегией. В августе 1730 г. В. Беринг по высочайшему повелению был вне очереди произведен в капитан-командоры. М. Шпанберг был «за отличие» произведен в капитаны 3-го ранга, а А. И. Чириков – в капитан-лейтенанты. Беринг «во уважение великой трудности и дальности экспедиции» по

чину капитан-командора получил по представлению Адмиралтейств-коллегии двойное денежное вознаграждение, т. е. 1000р. А уже через два года, в 1732 г., он был назначен начальником грандиозной Второй Камчатской экспедиции. Впереди у В.Беринга, М.Шпанберга и А.И.Чирикова были эпохальные, замечательные плавания, в ходе которых Беринг и Чириков открыли северо-западные берега Северной Америки, Алеутские и Командорские острова, а Шпанберг открыл морской путь от Камчатки к берегам Японии.

Фамилия В. Беринга 13 раз запечатлена на географической карте. Помимо моря и пролива между Азией и Америкой, в честь него названы бухта на острове *Спафарьева* в *Тауйской* губе Охотского моря, гора и мыс на побережье Анадырского залива Берингова моря, гора на побережье Тауйской губы, залив на побережье Аляски, ледник на побережье залива *Аляска*, мыс в Тауйской губе, озеро близ побережья залива Аляска, один из Командорских островов, полуостров на побережье Тауйской губы, река, устье которой находится на побережье залива Аляска. И название Командорские острова дано в честь капитан-командора В. Беринга.

В честь А. И. Чирикова названы мыс на побережье острова *Кьюсю* в Японии (теперь мыс *Ноканотоби*), мысы в Анадырском заливе, Тауйской губе, архипелаге *Александра* у западного побережья Северной Америки (теперь *Оммани*), в Беринговом море на Алеутских островах, еще один в архипелаге Александра, остров в заливе Аляска, нунатак в горах *Принц-Чарльз* в Антарктиде, подводная гора в Тихом океане.



Могила В. Беринга на Командорских островах

В честь М. Шпанберга названы гора на сахалинском побережье *Татарского* пролива, мыс на острове *Хоккайдо* (теперь *Сиретоко*), мыс в Анадырском заливе, остров в Курильской гряде (теперь *Шикотан*), остров в архипелаге Норденшельда (Карское море), остров в архипелаге Александра, пролив в Курильской гряде.

Кто первым из европейцев достиг побережья Аляски?

Исследовательские плавания в Беринговом море и Беринговом проливе продолжила экспедиция Федорова – Гвоздева. 21 августа 1732 г. бот «Святой Гавриил», на котором за три года до этого плавала Первая Камчатская экспедиция, подошел наконец к побережью Аляски.

Руководителем экспедиции в этом плавании был геодезист, подпоручик *Михаил Спиридонович Гвоздев*. Судно приблизилось к берегу, видимо, северо-восточнее мыса, названного Дж. Куком в 1778 г. мысом Принца Уэльского. Затем бот прошел к югу вдоль побережья Аляски до небольшого острова (Дж. Кук назвал его впоследствии островом *Кинг*, местное название – *Укивок*).

С острова к боту подошла байдара. Руководитель экспедиции расспросил через переводчика прибывшего на байдаре местного жителя о том, «какой народ на Большом острове живет (так он, видимо, представлял себе в качестве «Большого острова», «Большой земли» саму Аляску. – *Прим. авт.*), да спрашивал же он у одного чюкчи (на самом деле эскимоса. – *Прим. авт.*) через толмача, что на Большом острове имеется, какие звери и леса, а оной же чюкча сказал, что-де на оном острове лисицы и куницы и леса». Так, впервые в истории отечественное судно (да и вообще, судно стран Европы) побывало у берегов Аляски, а отечественные моряки беседовали с жителями этого громадного полуострова.

Это выдающееся плавание бота «Святой Гавриил» в 1732 г. было проведено как составная часть крупной экспедиции по исследованию северо-восточных окраин Сибири, организованной по инициативе и под руководством якутского казачьего головы (помощника воеводы по финансовой части, ведавшего сбором податей и ясака) *Афанасия Федотовича Шестакова*, который в июне 1727 г. в качестве «главного командира северо-восточного края» отправился по поручению столичных властей вместе со штурманом *Яковом Генсом* из Санкт-Петербурга на восток. В Тобольске к начальнику экспедиции присоединились М.

С. Гвоздев, подштурман *Иван Федоров* и капитан *Дмитрий Иванович Павлуцкий* с 400 казаками.

В 1729 г. экспедиция прибыла в Охотский острог. Там для нее построили два бота: «Восточный Гавриил» и «Лев». В распоряжение А. Ф. Шестакова поступили также суда Первой Камчатской экспедиции В. Беринга – бот «Святой Гавриил» и шитик «Фортуна».

Осенью 1729 г. А. Ф. Шестаков на боте «Восточный Гавриил» перешел из Охотска в Тауйскую губу на северо-восточном побережье Охотского моря и там, высадившись на берег, направился с отрядом на северо-восток. Он прошел по неизведанным местам более 1000 км и в мае 1730 г. погиб недалеко от устья реки *Пенжины* в бою с «немирными» чукчами. Командование экспедицией перешло к капитану Д. И. Павлуцкому.

Бот «Лев» с отрядом казаков, который возглавил пятидесятник *Лебедев*, в сентябре 1729 г. вышел из Охотска с целью усиления партии А. Ф. Шестакова, но во время зимовки на побережье Охотского моря в устье реки Ямы судно было сожжено нападшими коряками.

Шитик «Фортуна» под командованием сына А. Ф. Шестакова *Василия Афанасьевича Шестакова* был направлен на Курилы. В. А. Шестаков посетил первые пять Северных Курильских островов и собрал там ясак.

Бот «Святой Гавриил» под командованием племянника А. Ф. Шестакова, участника Первой Камчатской экспедиции В. Беринга *Ивана Шестакова* был направлен для исследования *Удской* губы. Затем бот перешел к берегам Камчатки и возвратился в Охотск только 5 сентября 1730 г.

Капитан Д. И. Павлуцкий решил направить два бота для поиска неизвестных земель к востоку от Камчатки и устья Анадыря. 18 сентября 1730 г. из Охотска вышли на Камчатку «Святой Гавриил» под командованием Я. Генса и «Восточный Гавриил» под командованием И. Федорова. Через 20 суток «Восточный Гавриил» разбился в 30 верстах от устья реки Большой. Команда бота спаслась. Второй бот благополучно достиг Большерецка, а весной 1731 г. Я. Генс перевел его на восточное побережье Камчатки в Нижне-Камчатск. Из-за болезни Я. Генса и волнений среди местных жителей дальнейший поход был отложен до следующего года.

В феврале 1732 г. Д. И. Павлуцкий предписал М. С. Гвоздеву идти на «Святом Гаврииле» к Анадырскому устью и от Анадырского Носа попытаться достичь на востоке «Большой земли», слухи о которой доходили до главного командира северо-восточного края. Гвоздеву надлежало также «проведать, сколько островов, какие на них люди и вновь приискивать и в ясак брать с которых сбору не бывало».

Так как Я. Генс почти ослеп, то управление ботом возлагалось на И. Федорова, который, впрочем, также был болен цингой. Больного Федорова буквально перенесли на бот, и 23 июля 1732 г. «Святой Гавриил» вышел в исторический рейс на север.

Кроме М. С. Гвоздева и И. Федорова в составе экипажа были опытный мореход К. Машков – участник Первой Камчатской экспедиции, 3 матроса, 32 служилых казака и незадолго до этого крещеный толмач *Егор Буслаев* (видимо, из местных жителей Дальнего Востока).

О руководителе этого похода М. С. Гвоздеву известно совсем немного. Родился он, видимо, в самом начале XVIII в., с 1716 г. учился в Московской навигацкой школе, а с 1719 г. обучался в Морской академии в Санкт-Петербурге по классу геодезии. Есть сведения, что в 1721–1725 гг. он работал по специальности в Новгороде и, видимо, продолжал учебу в академии, а в 1727 г. экзаменовался в геодезисты и сразу же был назначен в состав экспедиции А. Ф. Шестакова.

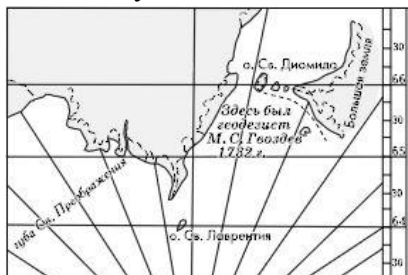
После завершения похода на боте «Святой Гавриил» М. С. Гвоздев в 1734 г. учительствовал в Московском кадетском корпусе. С 1738 по 1743 г. он состоял в штате Второй Камчатской экспедиции В. Беринга, участвовал в плаваниях судов капитана М. Шпанберга при изучении побережья Охотского моря и открытии пути от Камчатки к берегам Японии. Затем М. С. Гвоздев служил в Иркутске и в 1758 г. по болезни вышел в отставку, а через год скончался.

3 августа «Святой Гавриил» прошел мимо Анадырского Носа (видимо, юго-восточной части побережья Анадырского залива), а затем подошел к берегам Чукотки в районе пролива, отделяющего Евразию от Северной Америки. Моряки бота высаживались на берег и осматривали брошенные жилища чукчей, изготовленные из китовых костей или плавника.

15 августа бот при попутном ветре направился от Чукотского берега на восток. Путешественники осмотрели остров, очевидно, западный из группы Диомиды, открытый В. Берингом в 1728 г. (в 1816 г.

командир исследовательского брига «Рюрик» лейтенант О. Е. Коцебу назвал самый западный остров из группы Диомида островом Ратманова в честь своего учителя морскому делу, старшего офицера шлюпа «Надежда» М. И. Ратманова).

Далее бот возвратился к чукотскому побережью. М. С. Гвоздев с моряками безуспешно попытались на берегу вступить в контакт с чукчами. Когда они возвратились на бот, вслед им появились две байдары, на каждой из которых было 20 чукчей. Гвоздев пытался выяснить у них, что за народ проживает на острове и понял, что на острове в проливе обитали «чукчи зубатые», т. е. эскимосы.



Маршрут экспедиции М. С. Гвоздева и И. Федорова в 1732 г. (деталь карты И. Федорова – М. С. Гвоздева – М. Шпанберга)

После этого бот опять подошел к первому острову. Но и на этот раз эскимосы встретили шлюпку с судна враждебно. 20 августа бот направился ко второму острову, названному значительно позже, в 1826 г., английским мореплавателем Ф. Бичи в честь российского адмирала – исследователя морей И. Ф. Крузенштерна. Всю группу этих островов известный отечественный моряк-гидрограф адмирал Г. А. Сарычев еще в 1791 г. назвал островами Гвоздева. Кстати, в честь М. С. Гвоздева назван также мыс на восточном побережье Сахалина.

На следующий день бот подошел к побережью Аляски. В дошедшем до нас отрывке из лагбуха – журнала плавания, который вели Федоров и Гвоздев, – указано, что остров, названный позже островом Кинга, являлся четвертым из посещенных авторами журнала островов: первым был посещен остров Ратманова, вторым – остров Крузенштерна, а о посещении третьего острова нигде ничего не говорится. Отмечено приближение бота к «Большой земле» в промежутке между посещениями второго и четвертого островов.

Ясно, что М. С. Гвоздев и И. Федоров представляли открытое ими побережье Аляски как побережье третьего большого острова – «Большой земли». Вероятнее всего, они не подозревали, что открыли с северо-запада материк Нового света.

Провизии на боте было мало, корпус сильно протекал, и М. С. Гвоздев принял решение повернуть обратно к берегам Камчатки. 28 сентября судно благополучно возвратилось в Нижне-Камчатск.

По вопросу, каким маршрутом бот шел на обратном пути, у историков нет единого мнения. И. П. и В. И. Магидовичи, ссылаясь на показания участника исторического плавания казака *Ивана Скурихина*, данные им в 1741 г. или несколько позже, считают, что от мыса Принца Уэльского бот двигался «подле ту землю (вдоль берега. – *Прим. авт.*) в левую сторону (на юго-восток. – *Прим. авт.*)... дней пять, однако ж конца той земли и усмотреть (мы. – *Прим. авт.*) не могли». И. Скурихин сообщил также о лесистых берегах новооткрытой земли: «лес на той земле великой: лиственничник, ельник и топольник, и оленей много».

Но ведь на аляскинском побережье Берингова пролива лесов нет, деревья растут только южнее по берегам залива Нортон. Поэтому И. П. и В. И. Магидовичи вполне обоснованно делают вывод, что бот обогнул с юго-запада полуостров *Стюард*, вошел в залив Нортон и только оттуда направился к берегам Камчатки.

Не все историки согласны с такой интерпретацией показаний И. Скурихина и отрицают возможность плавания бота у побережья Аляски так далеко на юг – до залива Нортон.

Возвратившись из похода, М. С. Гвоздев и И. Федоров послали 19 декабря 1732 г. подробное донесение Д. И. Павлуцкому в Анадырский острог. Уже после того как в 1733 г. И. Федоров скончался в Нижне-Камчатске, М. С. Гвоздев послал краткое сообщение о результатах плавания на боте «Святой Гавриил» в 1732 г. в Охотскую канцелярию, приложив к нему журнал плавания.

Ранее считалось, что отчеты М. С. Гвоздева и И. Федорова затерялись в Охотской канцелярии и в личных бумагах Д. И. Павлуцкого и не были кому-либо известны до 1741 г., когда власти опять приступили

к сбору сведений об этой экспедиции. Видимо, это не так. Обнаружены документы, свидетельствующие о том, что в 1738 г. о результатах плавания бота в 1732 г. знал известный навигатор и гидрограф Ф. И. Соймонов, занимавший к тому времени видное положение в Адмиралтейств-коллегии.

Ясно, что информация об этом плавании была известна В. Берингу, так как почти все участники плавания, оставшиеся в живых, перешли на службу к нему в ходе проведения Второй Камчатской экспедиции. Кроме того, Беринг поддерживал деловые связи с Павлуцким.

В 1947 г. историк А. В. Ефимов обнаружил копию карты, составленной в 1743 г. М. Шпанбергом, который вступил в командование Второй Камчатской экспедицией после кончины В. Беринга в 1741 г., на основании судового журнала плавания бота «Святой Гавриил» в 1732 г. Эту карту можно с полным основанием назвать картой М. С. Гвоздева – И. Федорова – М. Шпанберга.

Об обстоятельствах, связанных с составлением этой карты, историк Российского флота А. П. Соколов сообщил в 1851 г. следующее: после возвращения из экспедиции 1732 г. М. С. Гвоздев отказался составлять карту, ссылаясь на недостатки путевого журнала, который он вел совместно с И. Федоровым. Но М. Шпанберг, имея у себя другой журнал, веденный собственноручно И. Федоровым «для собственной своей памяти» и неизвестно каким путем доставшийся Шпанбергу, «приказал своим штурманам вместе с геодезистом составить по нему карту, которая и была составлена». Соколов сообщил, что эта карта была доставлена Шпанбергом в оригинале в Иркутскую канцелярию, а затем в Адмиралтейств-коллегию, но в середине XIX в. ее местонахождение было неизвестно.

Копию этой карты, изготовленную в XVIII в., и обнаружили в 1947 г. в Центральном государственном военно-историческом архиве. В ее легенде указано: «Карта Мелкоторская (меркаторская. – *Прим. авт.*) от Охотка до Лопатки (южной оконечности Камчатки. – *Прим. авт.*) и до Чукотского Носу положена прежним описанием 1725 г. (видимо, описка – 1728 г. – *Прим. авт.*) на боту Гаврииле под командою бывшего господина капитана-командора Беринга, а приобщенные острова и часть того Носу по журналу бывшего подштурмана Ивана Федорова в 1732 г. на том же боту, а между рекой Камчаткой и Лопаткой к востоку до длины 35–00 (т. е. на восток от меридиана *Петропавловской* гавани до меридиана 35° в. д. – *Прим. авт.*) приобщенное с карты, сочиненной на пакетботе Св. Петра под командою помянутого господина капитана-командора видимы места 1741-м году подленной за рукою капитана Шпанберга».

На карте нанесено побережье Аляски от самого западного мыса, названного позже мысом Принца Уэльского, примерно на 1° широты к северо-востоку и к юго-востоку от него. Показаны острова Диомиды и часть маршрута бота в 1732 г. от островов и на юго-восток вдоль побережья Аляски. Сама Аляска обозначена на карте как «Большая земля». Таким образом, эта карта наглядно и определенно подтверждает факт достижения российскими моряками берегов Северной Америки еще в 1732 г.

Следует отметить, что северо-западные берега Аляски в районе Берингова пролива были отмечены на карте М. С. Гвоздевым и И. Федоровым довольно правильно, а ведь российские моряки в то время еще не использовали хронометры для точного определения географической долготы. И не случайно в 1781 г. российский академик П. С. Паллас отметил: «Достоинно примечания, что означенный на наших старых картах по открытиям геодезиста Гвоздева берег матерой Американской земли против Чукотского Носу нарочито сходствует положению длины и ширины с тем, какое определяет капитан Кук». Можно добавить: который положил на карту этот участок берега Аляски на 47 лет позже, используя более совершенные технические средства для астрономических наблюдений и вычисления географических координат.

Так М. С. Гвоздев и И. Федоров исполнили данное еще в 1719 г. Петром I повеление об исследовании пролива между Азией и Америкой «не только зюйд и норд, но и ост и вест». Первая Камчатская экспедиция В. Беринга прошла на боте «Святой Гавриил» пролив только «зюйд и норд», а М. С. Гвоздев и И. Федоров прошли на том же судне пролив «ост и вест». Они первыми из европейцев пересекли пролив с запада на восток и увидели северо-западные берега Америки.

Загадки Алеутских островов

Эпохальное плавание капитан-командора В. Беринга и капитана А. И. Чирикова на пакетботах «Святой Петр» и «Святой Павел» в 1741–1742 гг., которое привело к открытию северо-западных берегов Америки, Алеутских и Командорских островов, проходило, в основном, в водах Тихого океана. Только завершающий

участок пути «Святого Петра» в 1741 г. и «Святого Павла» в 1742 г. проходил в юго-западной части Берингова моря. Но в результате этих плаваний определилась естественная южная граница этого моря. Важно и то, что из отчетов этих экспедиций стало известно о возможностях пушного промысла на вновь открытых островах, о наличии там многих животных с ценным мехом, в частности морских бобров (так неправильно называли морских выдр).

Именно промысел этого ценного пушного зверя сыграл важную роль в открытии и освоении всех островов Алеутской гряды и берегов Аляски русскими промышленниками. Недаром еще в середине XIX в. на русских школьных картах Сибири значилось «Бобровое, или Берингово, море».

Первым промышленником, который начал осваивать пушные богатства Алеутских и Командорских островов, был сержант *Емельян Софронович Басов*. Услышав о пушных богатствах острова Беринга, большего из двух Командорских островов, он организовал артель и на небольшом судне «Капитон» отправился туда на промысел. После зимовки там в 1743/44 г. Е. С. Басов возвратился на Камчатку. Через год он вновь там зимовал и оттуда плывал на восток, видел Ближние Алеутские острова, но не смог к ним подойти. На Камчатку Басов привез богатую добычу: 1600 шкур морских бобров, 4000 – песцов и котиков.

В 1747/48 г. он зимовал на острове *медный* – меньшем из двух Командорских островов, и нашел там самородную медь и медную руду. В 1749–1750 гг. Е. С. Басов на шитике «Петр» плывал к Алеутским островам и вновь зимовал на том же острове.

Первую карту Ближних Алеутских островов составил в 1751 г. участник последнего плавания В. Беринга, мореход-устюжанин *Михаил Неводчиков*. До этого он в 1745–1746 гг. на судне «Евдокия» плывал к Алеутским островам и зимовал на Ближних островах.

Селенгинский купец и промышленник-мореход *Андреян Толстых* в 1746 г. на шитике «Иоанн», находясь на службе у купеческой компании, вместе с Я. Санниковым вышел из Нижне-Камчатска, добрался до острова Беринга, зимовал там, а затем плывал к югу от Командорских островов в поисках мифической «Земли да Гамы» и только осенью 1748 г. возвратился на Камчатку. Жизнь А. Толстых – это яркая приключенческая эпопея. Он плывал в океане на небольших парусных судах, открывал неизвестные острова, сказочно богател и враз разорялся при гибели своих судов. И погиб он в штормовом океане.

В 1749 г. А. Толстых вновь зимовал на острове Беринга, куда добрался на шитике «Иоанн» вместе с Я. Санниковым, а затем два года подряд зимовал на острове *Атту* (Ближние Алеутские острова). Примечательно, что Толстых привез туда с Командорских островов гнездо голубых песцов, которые там размножились до такой степени, что остров стал районом их промысла (в 1759 г. там было добыто около 1000 песцов). Толстых сумел сообщить первые подробные сведения о быте алеутов, населявших Алеутские острова.

Разбогатец, А. Толстых, командуя принадлежавшим ему судном «Андреян и Наталия», в 1756 г. зимовал на острове Беринга, а затем два года промышлял на Ближних Алеутских островах, составил их описание и в 1759 г. возвратился на Камчатку, доставив туда 5360 шкур морских бобров и 1190 – песцов.

В 1760 г. А. Толстых на том же судне вновь добрался до острова Беринга и там зимовал, а затем в течение четырех лет промышлял на Алеутских островах. За это время он и его спутники *Максим Лазарев* и *Петр Васютинский* посетили уже известные острова – *Канагу*, *Адак* и *Атту*, открыли и описали между ними острова *Большой Ситкин* и *Тагалах*, а к востоку от них – *Амля*. Все шесть островов, а вскоре и другие острова центральной группы Алеутской гряды стали называть в честь А. Толстых *Андреяновскими*. Императрица Екатерина по представлению сибирского губернатора *Д. И. Чичерина* наградила А. Толстых, освободила его от сдачи в казну «десятины пушнины», а М. Лазарева и П. Васютинского произвела в «тамошние дворяне».

Осенью 1764 г. на обратном пути к Камчатке из-за повреждения судна А. Толстых подошел к острову Атту и вывез оттуда партию промышленников, потерпевших крушение у берегов острова. А затем его судно также потерпело крушение у берегов Камчатки. Люди спаслись, но судно и груз погибли.

Разорившись, А. Толстых вновь поступил на службу в купеческую компанию. Летом 1765 г. Толстых на боте «Петр» вышел из Охотска с командой из 63 мореходов и, перезимовав на реке Большой, вновь отправился на поиски «Земли да Гамы», для чего в течение двух месяцев плывал к югу вдоль Курильской гряды. Осенью на обратном пути во время шторма бот потерпел крушение у мыса *Шипунского* (юго-восточное побережье Камчатки) и был выброшен на скалы. Из всей команды спаслось лишь трое

моряков, а А. Толстых окончил свой жизненный путь в прибрежных водах Камчатки.

Выдающимся промышленником-мореходом был яренский посадский (из *Яренска* на реке Вычегде) *Степан Гаврилович Глотов*. 2 сентября 1758 г. он вместе с казаком *Савином Тимофеевичем Пономаревым* и 42 промышленниками на боте «Иулиан» вышли из устья Камчатки и через 9 дней подошли к острову Медный, на котором, занимаясь промысловой деятельностью, перезимовали. На следующий год он отправился в плавание вдоль Алеутской гряды и 1 сентября подошел к острову Умнак (был открыт А. И. Чириковым в 1741 г.). А затем С. Г. Глотов открыл остров Уналашка, на котором промышлял 2 года и 7 месяцев. В это же время он открыл остальные крупные острова в этом районе Алеутской гряды – Акутан и Унимак. Эти острова получили общее название *Лисьих*, вероятнее всего, из-за множества лисиц на них.

За время пребывания на Уналашке С. Г. Глотов сумел изучить алеутский язык и собрать у алеутов сведения о всех известных им островах Алеутской гряды, вплоть до самого большого, на котором «есть и лес стоячей», т. е. полуострове Аляска. С. Г. Глотов и С. Т. Пономарев привели местных жителей на островах Умнак и Уналашка в русское подданство, собрали с них ясак и впоследствии доставили меховую казну на Камчатку.

31 августа 1762 г., потеряв трех моряков, С. Г. Глотов возвратился на Камчатку. Сообщенные Глотовым сведения о посещенных им островах Алеутской гряды и карту его плавания, составленную мореходом *Петром Шишикиным*, губернатор Сибири Д. И. Чичерин направил Екатерине II, воздав в своем донесении должное смелости и предприимчивости простых русских промышленников и казаков.

В 1762 г. С. Г. Глотов возглавил новую артель промышленников и на судне «Андреян и Наталия» плывал вдоль Алеутской гряды на восток. Он значительно продвинулся вдоль нее на северо-восток и 5 сентября 1763 г. впервые достиг острова Кадьяк – крупнейшего острова в заливе Аляска, впоследствии ставшего одним из важных центров Русской Америки. Там из-за постоянных столкновений с местными жителями – эскимосами-конягами – организовать промысел было очень сложно, и Глотов возвратился в 1766 г. на Камчатку почти без добычи. Он скончался от цинги в 1769 г. во время зимовки на острове Унимак на берегу *Исаноцкого* пролива, отделяющего Унимак от Аляски, будучи членом экипажа галиота «Святая Екатерина» русской правительственной экспедиции по изучению Алеутских островов.

Промышленники-мореходы добрались и до побережья Северной Америки. Летом 1760 г. мореход *Гавриил Гаврилович Пушкарев* на судне «Святой Гавриил», промышляя на Алеутских островах, подошел к полуострову Аляска, принятому им за остров «Алякса», и остался зимовать на его юго-западном берегу. Это была первая исторически доказанная зимовка русских на полуострове, т. е. на американском материке.

Активность русских промышленников и купцов на островах северной части Восточного океана, о чем донес Екатерине!! в 1763 г. сибирский губернатор Д. И. Чичерин, подтолкнула петербургские власти к отправлению туда правительственной экспедиции. На продолжении дела В. Беринга и А. И. Чирикова – описи и освоения Алеутских островов и северо-западного побережья Северной Америки – настаивал М. В. Ломоносов. В результате на восток была послана специальная экспедиция.

В начале марта 1765 г. из Тобольска – в то время столицы Сибири – на восток выехал отряд моряков под командой капитана 2-го ранга *Петра Кузьмича Креницына*. С ним следовали в Охотск его помощник капитан-лейтенант *Михаил Дмитриевич Левашев*, 7 штурманов, 2 подштурмана, 10 штурманских учеников из Тобольской навигационной школы. Сами суда и судовые команды из «нижних чинов» П. К. Креницын должен был получить и укомплектовать «из обретающихся в Томске и Охотске. морских и адмиралтейских служителей и судов».

Восточная морская экспедиция была объявлена властями секретной и для прикрытия ее официально именовали «Экспедицией для описи лесов по рекам Каме и Белой». Степень секретности при организации экспедиции была такова, что даже сам П. К. Креницын узнал о ее настоящих целях только в Тобольске из инструкции сибирского губернатора, врученной ему там. В ней предписывалось: «За главнейшее основание порученной вам экспедиции поставляю несколько уже известных, сысканных купцами, Алеутских островов, основательное описание и положение оных на карту сделать, а особливо большого и многолюдного острова Кадьяк; приложив всевозможное старание, обходя его вокруг, писать весьма нужно, остров то или матерая земля, ибо на показания бывших на том острове наших людей утвердиться не можно».

В октябре 1765 г. П. К. Креницын с командой прибыли в Охотск – в то время центр российского

судостроения на Дальнем Востоке. Постройка двух новых судов для экспедиции и подготовка двух бывших в эксплуатации закончилась только в августе 1766 г.

10 октября экспедиция вышла в море, но штормовое Охотское море сразу же показало свой нрав. Вновь построенная бригантина «Святая Екатерина» под командой П. К. Креницына через 12 суток после выхода из Охотска добралась до устья Большой, но штормом была выброшена на мель и разбилась. Команда, к счастью, спаслась.

Одновременно с бригантиной к устью Большой подошел вновь построенный гукер «Святой Павел» под командой М. Д. Левашева и также штормом был выброшен на мель. Команда его сошла на берег и впоследствии смогла снять судно с мели. Также был выброшен на берег бот «Святой Гавриил» – третье судно экспедиции, которым командовал штурман Дудин 1-й.

А галиот «Святой Павел» под командой штурмана Дудина 2-го штормовым ветром был вынесен из Охотского моря через Первый Курильский пролив в Тихий океан. Только через 42 дня после отплытия из Охотска галиот подошел к Авачинской бухте на восточном побережье Камчатки, но войти в нее не смог из-за скопления льда. Через три дня льдины перетерли якорные канаты, и штормовой западный ветер погнал судно от берега.

Полтора месяца носило галиот по разбушевавшемуся океану. На судне кончились запасы дров и пресной воды. Только 8 января галиот разбился о скалы у седьмого Курильского острова. Из 43 моряков спаслись лишь 13. Местные жители помогли оставшимся в живых в летний период добраться до Большерецка на Камчатке.

Зимовавшие там экипажи экспедиционных судов сумели отремонтировать «Святой Павел» и «Святой Гавриил» и перевели их вокруг Камчатки на восточное побережье полуострова в Нижне-Камчатск. На переходе выяснилось, что корпус бота прогнил и судно непригодно для дальнейшего плавания. К счастью, в распоряжение экспедиции в Нижне-Камчатске было предоставлено еще одно судно – «Святая Екатерина», которое, правда, требовало серьезного ремонта.

«Святой Екатериной» командовал лейтенант *Иван Синдт*. В 1741 г. он еще гардемаринном плавал на пакетботе «Святой Петр» капитан-командора В. Беринга к берегам Северо-Западной Америки, пережил тяжелую зимовку экипажа «Святого Петра» на острове Беринга и возвратился в Петропавловск-Камчатский на гукере «Святой Петр», построенном там из разобранного корпуса пакетбота.

В 1764 г. сибирский губернатор Ф. И. Соимонов назначил И. Синдта начальником секретной экспедиции для проведения описи северо-западных берегов Америки. Однако в том году И. Синдт на галиоте «Святой Павел» сумел только выйти из Охотска и добраться до западного берега Камчатки. В следующем году Синдт на галиоте «Святая Екатерина» обошел с юга Камчатку и зимовал на ее восточном берегу.

Только в 1766 г. И. Синдт вышел на север и в течение месяца плавал в районе Берингова пролива, но американского берега так и не увидел и 2 сентября возвратился в Нижне-Камчатск. В 1768 г. Синдт представил составленную им карту Берингова моря, на которой показал несколько якобы открытых им, но в действительности не существующих островов. Действительно им открыт был только один остров *Святого Матвея* в центральной части Берингова моря.

23 июля 1768 г. «Святая Екатерина» с экипажем из 72 моряков под командой П. К. Креницына и «Святой Павел» с экипажем из 65 моряков под командой М. Д. Левашева вышли из устья Камчатки и направились к Командорским островам. Через неделю суда прошли между островами Беринга и Медный, а еще через 11 дней во время шторма разлучились.

Прошло еще трое суток плавания на восток, и П. К. Креницын увидел острова Алеутской гряды. Им были опознаны остров *Сигуам* – самый восточный из Андреановских островов, и остров *Амұхта* – самый западный из Лисьих островов. Галиот проследовал далее на восток и через неделю вошел в пролив между островами Умнак и Уналашка.

М. Д. Левашев с 14 по 18 августа проплыл мимо нескольких восточных Андреяновских островов. А через два дня он прошел мимо большой скалы и отметил на своей карте еще несколько небольших скал (впоследствии эта скала получила название Корабельной, так как издали она имела вид плывущего по морю корабля).

В 1796 г. над этой скалой повисло облако дыма или пара, скрывшее этот участок моря от глаз

наблюдателей. *Крюков*, один из русских промышленников, находившихся в мае того года на острове Умнак, описал рождение нового острова на месте Корабельной скалы: «Ночью показался в том месте огонь, иногда столь сильный и яркий, что они, находясь в 10 милях оттуда, на своем острове все ясно различать могли. На сем последнем произошло землетрясение, и ужаснейший гул раздавался от гор, на юг лежащих. Бедные охотники приведены были в смертный страх; с рождавшегося острова летели на них камни, и они ожидали гибели».

Пять лет облако висело на месте, но иногда сильными порывами ветра оно разрывалось, и тогда на месте скалы можно было увидеть поднимающийся из моря остров. Через восемь лет первый главный правитель русских поселений в Америке *Александр Андреевич Баранов* посетил остров на судне «Богослов» и дал новому острову название по имени судна.

А в сентябре 1883 г. произошло извержение нового вулкана рядом со старым. В результате извержения появился новый остров, названный *новый Богослов*. Оба острова соединились низкой косой. В 1906 г. на месте косы поднялся еще один остров высотой около 130 м, а через десять месяцев он разрушился. Облик этих островов еще много раз менялся в результате действия вулканических сил и разрушения берегов морскими волнами.

В 1768 г. М.Д. Левашев подошел к острову Акутан – самому крупному из группы островов, названных впоследствии в честь П. К. Креницына. Наконец у острова Уналашка оба судна встретились. Запасшись там пресной водой, галиот и гукер подошли к острову Унимак, обошли его и отметили на карте.

1 и 2 сентября оба судна следовали вдоль северного побережья Аляски, протянувшейся в юго-западном направлении далеко в океан от северо-западных берегов Нового Света в направлении Алеутской гряды. Это было первое исторически доказанное плавание мореплавателей Европы вдоль этого берега. Точно не известно, как далеко продвинулась экспедиция вдоль побережья полуострова, но установить его принадлежность североамериканскому континенту в тот раз не удалось. Поэтому на карте, составленной М. Д. Левашевым, «Алякса» показана островом, по размерам несколько меньшим, чем остров Унимак. 6 сентября суда вновь разлучились.

Место зимовки галиота было точно установлено еще в XIX в. – это был залив Креницына (на американских картах – бухта *Святой Екатерины*, названная в честь судна П. К. Креницына) на восточном побережье острова Унимак в узком *Исанацком* проливе, отделяющем остров от полуострова Аляска. Сам пролив был открыт, промерен и описан П. К. Креницыным.

Зимовка прошла очень тяжело. Из-за цинги погибли 60 моряков, в том числе штурман Дудин 1-й и промышленник С. Г. Глов. Именно во время зимовки П. К. Креницын сделал в журнале записи о землетрясениях, происшедших в январе–марте 1769 г. Он впервые в истории отметил сейсмические явления в районе Алеутской гряды.

М. Д. Левашев в сентябре 1768 г., после того как разлучился с П. К. Креницыным, плавал в районе Аляски, островов Унимак и Уналашка. 6 октября он стал на якорь в бухте острова Уналашка, названной в честь его судна бухтой *Святого Павла* (теперь порт *Левашева*). Эта бухта находится в глубине *Капитанского* залива. Именно этот залив считается лучшей якорной стоянкой на Алеутских островах, и сейчас на его берегах расположена военно-морская база Датч-Харбор. А Капитанским залив назвал в 1792 г. моряк-исследователь Алеутских островов, впоследствии адмирал, Г. А. Сарычев именно в честь капитана М. Д. Левашева, зимовавшего там в 1768/69 г.

Одновременно с командой Левашева на берегах этого залива зимовали и русские промышленники. Большая часть команды гукера зимовала на судне, остальные в хижине, построенной из плавника. Во время зимовки моряки испытывали недостаток топлива и пищи. К весне 27 моряков были больны цингой, но, к счастью, все, кроме троих, выздоровели. За зиму двое моряков пропали без вести. М. Д. Левашеву удалось наладить отношения с местными жителями – алеутами. Именно они помогли ему весной 1769 г. связаться с П. К. Креницыным.

Во время зимовки Левашев собрал множество этнографических сведений об алеутах, которые изложил в своих записках, состоящих из четырех разделов: «О жителях того острова», «Описание острова Уналашка», «О промысле российских людей на острове Уналашка разного рода лисиц», «О ясаке».

В этнографической части своих записок М. Д. Левашев подробно описал быт алеутов. Особое внимание он уделил описанию алеутских лодок – одноместных, обшитых кожей (по деревянному каркасу)

байдарок: «У них сделаны байдарки наподобие челноков из тонких деревянных трещин (реек. – *Прим. авт.*), обтянуты опареною китовою или нерпичьею кожею как дно, так и крышка; длиною же байдарки от 16 до 18 футов (от 4,88 до 5,5 м. – *Прим. авт.*), шириною по верху 1 ½ фута (0,46 м. – *Прим. авт.*), и другие несколько более, глубиною 14 дюймов (35,6 см. – *Прим. авт.*); и на середине круглое отверстие, в которое садится человек на дно той байдарки, в руках одно веселко, у которого на обоих концах сделаны лопаточки, и гребет им на обе стороны; а во время волнения обтягивают около того отверстия и около себя выделанною широкой китовою кишкою, чтобы не могла в байдарку попасть вода».



Вид устья Капитанской гавани на острове Уналашка

Подробно описал М. Д. Левашев одежду, украшения и прически местных жителей. Отметил, что одежда алеутов была отлично приспособлена для использования во время морской охоты и рыболовства: «Платье носят – мужчины из разных птичьих кож с перьями, называемые парки, длиною до пят. Сверх оных парок, во время езды на байдарках или в дождливое время, надевают шитья из китовых тонких кишок, называемые камлеи. На головах носят шапки деревянные».

М. Д. Левашев досконально изучил орудия лова и оружие алеутов: «Рыбу промышляют костяными крючками, привязывая на длинную морскую капусту, которую делают сперва, напаяют китовым или другим жиром, а потом просушивают. Зверей и птиц бьют стрелами костяными, вкладывая их в деревянные тонкие штоки, бросая правою рукою с дощечки; а лисиц для себя не промышляют, а ни в какое платье их не употребляют. А имеют же они и каменные стрелы, которые вкладывают в деревянные же штоки; а употребляют их во время бою с людьми, потому что от сильного удара, по тонкости стрел камень ломается и остается в человеке».

6 июня 1769 г. М. Д. Левашев на своем гукере подошел к месту зимовки команды П. К. Креницына. Если бы экипаж гукера не пополнил команду галиота, лишившуюся большинства моряков, которые скончались от цинги, то, как писал позже Креницын, «не с кем было и судном управлять». 23 июня оба судна вышли в море и направились на запад. За три дня были нанесены на карту все острова Креницына, а затем суда вновь разлучились.

П. К. Креницын направился напрямик к берегам Камчатки и уже 29 июня галиот был в Нижне-Камчатске. А М. Д. Левашев прошел южнее Уналашки и Умнака, затем повернул на запад и отметил на карте *Четырехсопочные* острова. Далее он пошел между островами Амукта и Амля в Берингово море и подошел к острову Медному. Обогнув остров Беринга, 24 августа гукер добрался до Нижне-Камчатска. Уже на Камчатке Креницын узнал, что ему присвоено звание капитана 1-го ранга. Зимовка обоих экипажей в Нижне-Камчатске прошла трудно из-за нехватки провизии. Спасло моряков то, что Креницын и Левашев организовали собственный рыболовный промысел и заготовили достаточный запас рыбы для питания моряков на переходе судов в Охотск.

4 июля 1770 г., перед самым выходом судов в море, случилась трагедия – П. К. Креницын утонул в реке Камчатке. Он плыл в лодке-однодеревке, которая перевернулась на внезапно набежавшей волне. В командование экспедицией вступил М. Д. Левашев, а командиром галиота «Святая Екатерина» он назначил штурмана Дудина 2-го. 8 июля суда вышли в море и 4 августа прибыли в Охотск.

В конце октября 1771 г., через 7 лет и 4 месяца после выезда из столицы, М. Д. Левашев вернулся в Санкт-Петербург. Еще в марте 1771 г. он был произведен в капитаны 2-го ранга, а через месяц после прибытия в столицу получил чин капитана 1-го ранга. Такое быстрое производство свидетельствует о том, что Адмиралтейств-коллегия, несмотря на потерю трех судов и гибель многих моряков, не считала экспедицию неудачной.

Через два года М. Д. Левашев вышел в отставку в чине капитан-командора в возрасте всего 34 лет.

Вероятнее всего, это было связано с плохим состоянием здоровья, которое было подорвано в длительных плаваниях и во время тяжелых зимовок. Скончался он около 1775 г.

Исключительно велики были научные результаты экспедиции. Ценой больших усилий и немалых жертв было положено начало систематической съемке грандиозной Алеутской гряды, протянувшейся на 940 миль и обрамляющей Берингово море с юга. Правда, определение географических координат было сделано П. К. Креницыным и М. Д. Левашевым недостаточно верно. Сказалось отсутствие точных приборов и трудности определения координат астрономическим способом из-за частых туманов и густой облачности. Академик П. С. Паллас в связи с этим отметил: «Туманы бывали так часты, что посреди лета редко пять дней сряду продолжалась ясная и хорошая погода».

Но планы островов и бухт были сделаны моряками экспедиции исключительно добротнo. Ясно одно: именно эта экспедиция стимулировала интерес российских властей к дальнейшему изучению Берингова моря и его побережий.

Хотя экспедиция Креницына – Левашева была секретной, обстоятельства сложились так, что сама Екатерина II способствовала передаче материалов, собранных экспедицией, англичанам. Когда известный шотландский историк *В. Робертсон* через своего земляка – первого врача императрицы – попросил ее сообщить информацию о русских открытиях во время плавания от Камчатки к побережью Северной Америки, то императрица приказала перевести для В. Робертсона журнал П. К. Креницына (т. е. отчет М. Д. Левашева) и скопировать подлинную карту плавания. «Благодаря этим материалам, – писал В. Робертсон в предисловии к своей «Истории Америки», вышедшей в Лондоне в 1777 г., – у меня сложилось высокое мнение о прогрессе в этом направлении и о размахе русских открытий».

Ученые многих стран проявили особый интерес к описанию быта и обычаев алеутов. Не случайно в конце XVIII в. вышло не менее шести изданий материалов экспедиции Креницына – Левашева на четырех языках. Научная общественность высоко оценила подвиг российских моряков в исследовании далеких островов и морей.

В честь капитана 1-го ранга П. К. Креницына в 1805 г. первый российский кругосветный мореплаватель И. Ф. Крузенштерн назвал мыс и гору на острове Онекотан (Курильские острова) и пролив в Курильской гряде, а также открытые экспедицией Креницына – Левашева в 1769 г. острова у побережья Северной Америки. А отечественный мореплаватель *Михаил Николаевич Станкович* в 1828 г. назвал в честь П. К. Креницына мыс в Бристольском заливе Берингова моря на побережье Северной Америки.

А в честь М. Д. Левашева названы мыс на Охотском побережье Камчатки, гора и мыс на острове Парамушир (Курильские острова), а также пролив в Курильской гряде, открытый И. Ф. Крузенштерном в 1805 г. и тогда же получивший свое название.

Российские открытия в Беринговом море продолжались и в последующие годы. В 1786 г. штурман *Гавриил Логинович Прибылов* открыл в восточной части Берингова моря и отметил на карте острова *Святого Павла* и *Святого Георгия*, которые получили общее наименование острова *Прибылова*.

В 1791 г. в Беринговом море плавали суда Российской морской географической и астрономической экспедиции Биллингса – Сарычева «Слава России» и «Черный орел». Во главе экспедиции был англичанин И. Биллингс – капитан-лейтенант Российского флота, участник третьего кругосветного путешествия капитана Дж. Кука, во время которого Кук плавал в Беринговом и Чукотском морях. Помощниками И. Биллингса были англичанин лейтенант *Роман Романович Галл* и лейтенант Г. А. Сарычев.

В 1790 г. экспедиция на судне «Слава России», построенном в Охотске, плавала в Тихом океане и обследовала острова Уналашка, Кадьяк и участок побережья Северной Америки в Чугачком заливе между полуостровом Кенайский и устьем Атны (Медной), а затем из-за нехватки продуктов возвратилась в Петропавловск-Камчатский.

19 мая 1791 г. «Слава России» вышла вновь из Петропавловска-Камчатского и направилась к острову Беринга, где планировала встретиться с Р. Р. Галлом, который должен был за зиму построить в Нижне-Камчатске для экспедиции новое судно. Галл туда не прибыл, и Биллингс продолжил плавание к Алеутским островам. Во время прохода мимо острова Медного И. Биллингс, руководствуясь картой Дж. Кука и игнорируя русские карты, в тумане лег на курс, ведущий прямо на подводные скалы. Только настойчивость Г. А. Сарычева, предлагавшего изменить курс, спасла судно от аварии.

Судно обошло Алеутские острова с севера и стало на якорь у острова Уналашка, ожидая прихода Р. Р.

Галла. Не дождавшись прихода нового судна, И. Биллингс вышел в море и пошел на север, прошел мимо островов Прибылова и Святого Лаврентия к Берингову проливу. После плавания в проливе (причем судно побывало у берегов Аляски) «Слава России» 4 августа вошла в губу Святого Лаврентия (залив Лаврентия). Там И. Биллингс сошел на берег, чтобы отправиться в сухопутный поход в Нижне-Колымск через Чукотский полуостров, а Г. А. Сарычев привел «Славу России» к Уналашке.

2 сентября туда пришел капитан Р. Р. Галл на вновь построенном катере «Черный орел». До этого Галл совершил плавание на этом катере в Беринговом море из Нижне-Камчатска к Уналашке, а оттуда с исследовательскими целями прошел к Берингову проливу и обратно к Уналашке. Соединившись наконец со «Славой России», он, как старший в чине, вступил в командование ею, а Г. А. Сарычев перешел командиром на «Черный орел».

Время зимовки судов на Уналашке Г. А. Сарычев посвятил исследовательским описным работам. В феврале 1792 г. он начал сорокадневный обход острова на трехместной байдаре в сопровождении нескольких алеутов. Сарычев посетил ряд алеутских поселений и собрал обширные сведения о рельефе, флоре и фауне, об обычаях местных жителей. Он дал названия многим географическим объектам побережья острова, которые сохранились до наших дней. Только 24 марта Сарычев вернулся к месту зимовки судов. В середине апреля возвратился геодезист сержант *Худяков*, который по поручению Сарычева провел опись островов Унимак, Санак и юго-западной оконечности полуострова Аляска. Худяков открыл у северного берега полуострова группу небольших островов, названных в его честь.

16 мая 1792 г. оба судна вышли в обратный путь и благополучно прибыли в Петропавловск-Камчатский. Оставив там «Славу России», Р. Р. Галл и Г. А. Сарычев на «Черном орле» добрались до Охотска, а затем за девять месяцев проделали путь до Санкт-Петербурга.

Уже в начале XIX в. адмирал Г. А. Сарычев, руководя гидрографической службой России, много внимания уделял обобщению результатов исследований российских моряков в Беринговом море. В 1826 г. был опубликован «Атлас северной части Восточного океана, составлен в чертежной Государственного Адмиралтейства Департамента с новейших описей и карт под руководством вице-адмирала и гидрографа Сарычева». Карты Г. А. Сарычева, помещенные в этом атласе, были долгое время единственными для северной части Тихого океана не только в России, но и в Англии и США. А зарисовки приметных мест на побережье Алеутских островов, сделанные Сарычевым, использовались не только в отечественных лоциях: много рисунков английской лоции 1940 г. взято из описных работ Г. А. Сарычева.

Моряки Российско-Американской компании в Беринговом море

В первые десятилетия XIX в. важную роль в изучении Берингова моря и обрамляющих его с востока побережья Аляски и с юга – Алеутских островов сыграла созданная в 1799 г. по указу императора *Павла I* Российско-Американская компания (РАК), которой была передана в управление вся Русская Америка, все принадлежащие Российской империи земли в Западном полушарии.

В 1821 г. мичман В. С. Хромченко, за год до этого поступивший на службу в РАК, был назначен командиром брига «Головнин» и начальником экспедиции, которая должна была описать побережье Аляски от мыса *Ньюэнхем* (замыкающего с севера побережье Бристольского залива) до залива Нортон. Кроме того, ему было поручено выполнить описание залива *Добрых Вестей*, незадолго до этого открытого сотрудниками РАК на побережье Бристольского залива.

Экспедиции на бриге «Головнин» был передан мореходный шестипушечный катер «Баранов», которым командовал штурман А. К. Этолин. 4 мая В. С. Хромченко и А. К. Этолину выдали путевые листы, согласно которым в случае открытия новых земель они официально представляли РАК при сношениях с местными племенами.

27 мая 1821 г. В. С. Хромченко вышел из столицы Русской Америки города *Ново-Архангельска* на остров *Ситка* (теперь остров *Баранова* в честь первого главного правителя Русской Америки А. А. Баранова). После проведения описи залива Добрых Вестей бриг направился к северу. В заливе Нортон было описано побережье и открыт к западу от мыса *Дерби* неизвестный до того времени залив, который назван в честь известного моряка-исследователя В. М. Головнина.

10 августа В. С. Хромченко вышел из залива *Головнина* и по пути к югу обнаружил неизвестный

остров Нунивак. С. А. К. Этолиным он разлучился вскоре после выхода из залива Добрых Вестей. Этолин описал устье реки *Кускоквим* и там от местных жителей узнал, что виднеющийся вблизи берег – это остров Нунивак. Он нанес на карту часть побережья Аляски в этом районе и часть побережья острова Нунивак. Так что остров Нунивак был обнаружен и частично описан В. С. Хромченко и А. К. Этолиным независимо от первооткрывателя – капитан-лейтенанта М. Н. Васильева, командира шлюпа «Открытие», и через два дня после него. Хромченко и Этолин благополучно возвратились в Ново-Архангельск.

22 апреля 1822 г. В. С. Хромченко вновь вышел в экспедицию на бриге «Головнин». Его помощником был А. К. Этолин. Экспедицию снабдили запасами на пять месяцев. Для описи на мелководье у побережья на судно взяли пять байдарок с гребцами. Вначале Хромченко обследовал район Берингова моря у островов Прибылова, чтобы выяснить, существуют ли недалеко неизвестные острова, о которых говорили русские промышленники. Убедившись в их отсутствии, Хромченко направился в Бристольский залив, где открыл и подробно описал неизвестный остров, названный им по имени главного правителя Русской Америки в 1817–1818 гг. капитан-лейтенанта *Пеонтия Андриановича Гагемейстера*. Затем был описан расположенный недалеко устьевой участок реки *Нушагак*.

После чего он отправился еще раз на поиски неизвестных островов, якобы увиденных промышленниками. И на этот раз поиск не дал результатов. Затем бриг повернул к острову Нунивак и прошел на север проливом между островом и материком, получившим имя А. К. Этолина. В проливе были промерены глубины и определен безопасный фарватер. В заливе Нортон Хромченко описал остров Стюарт и пролив между островом и южным побережьем залива. Во время плаванья командир брига, кроме описи берегов и промера глубин, изучал возможности промысла в описываемых районах побережья Аляски, а также быт и нравы местных жителей.

Главный правитель Русской Америки, капитан-лейтенант *Матвей Иванович Муравьев* обратился к Главному правлению РАК в Петербурге с просьбой ознакомить с журналами плаванья и картами В. С. Хромченко и А. К. Этолина Морское министерство, а также главного гидрографа Российского флота вице-адмирала Г. А. Сарычева, организатора научных экспедиций Н. П. Румянцева и других видных государственных деятелей («Мне бы сие хотелось сделать, – писал он, – чтобы сия власть заинтересовалась в выгодах господ Хромченко и Этолина») и ходатайствовал о поощрении этих моряков. В феврале 1824 г. Адмиралтейский департамент рассмотрел все полученные материалы по экспедиции В. С. Хромченко и А. К. Этолина и представил моряков к награждению.

В том же году государственный канцлер граф Н.П.Румянцев предложил главному правителю Русской Америки организовать еще одну экспедицию для изучения побережья Аляски к северу от Берингова пролива. Граф пожертвовал на проведение экспедиции 20 000 р. и писал, что желательно поручить проведение предполагаемой экспедиции «...г. Хромченко, с тем чтобы г. Этолин был у него помощником». К сожалению, из-за смерти Н. П. Румянцева и других обстоятельств намеченная экспедиция не состоялась.

Почему пролив между островом Карагинским и побережьем Камчатки назван в честь Ф.П. Литке?

Важную роль в изучении побережий островов Берингова моря сыграли описные работы, проведенные моряками шлюпов «Моллер» и «Сенявин» в ходе кругосветных плаваний 1826–1829 гг. Эти два однотипных шлюпа были построены в Петербурге в 1826 г. на Охтинской верфи для проведения кругосветных плаваний, охраны промыслов в Русской Америке и доставки туда грузов. Они имели длину 90 футов, ширину 29 футов, глубину трюма 13 футов (соответственно 27,5; 8,9 и 4 м). Каждый шлюп имел по 16 пушек. Первым шлюпом командовал капитан-лейтенант М. Н. Станюкович, он же был старшим в этой группе кораблей. Вторым – капитан-лейтенант Ф. П. Литке. Шлюпы были снабжены запасами на три года плаванья. Экипаж каждого шлюпа состоял из 58 моряков. Кроме того, на обоих шлюпах было по 15 человек, посылаемых для службы в охотский и петропавловский порты.



Полярный исследователь адмирал Ф. П. Литке

По прибытии в Русскую Америку М. Н. Станюковичу предписывалось в летние месяцы плавание выполнить опись Алеутских островов и полуострова Аляска, а Ф. П. Литке – заняться описью азиатских берегов Берингова моря.

20 августа 1826 г. оба шлюпа вышли из Кронштадта. Сильная засуха стала причиной многочисленных пожаров в окрестностях Петербурга, и над Финским заливом держалась густая мгла. На другой день в этих условиях шлюпы потеряли друг друга и далее следовали до Копенгагена самостоятельно. И в ходе дальнейшего кругосветного плавания они часто разлучались и длительное время плавали самостоятельно.

18 июня 1827 г шлюп «Моллер» пришел в Петропавловск-Камчатский, где часть привезенных грузов была сдана в порт. Затем шлюп направился к острову Уналашка. Там на борт была взята байдара, необходимая для выполнения прибрежных описей. Начать опись М. Н. Станюкович хотел с острова Унимак, однако из-за свежих ветров выполнить это не удалось, и шлюп проследовал в Ново-Архангельск для сдачи остального груза.

Простояв там месяц и устранив выявленные неисправности, Станюкович направился на зиму к *Гавайским* островам, откуда возвратился в Петропавловск-Камчатский только 11 апреля 1828 г. Затем он вышел к Уналашке, описывая по пути некоторые Алеутские острова. В Уналашке были проверены хронометры и взяты на борт байдары.

Далее М. Н. Станюкович, обойдя с севера остров Унимак, 3 июня начал опись северных берегов Аляски, начиная от Исонацкого пролива и кончая устьем Накнека в самой восточной точке Бристольского залива. Опись производилась таким образом: по маршруту движения шлюп становился на якорь и высылались для описи гребные суда шлюпа и взятые на борт байдары. Именно так были описаны залив *Порт-Моллер*, названный в честь шлюпа, и острова *Худобина*, названные так в честь штурманского помощника на шлюпе *Андрея Худобина*.

13 июля М. Н. Станюкович возвратился к острову Амак (одному из островов *Худякова*, открытого еще экспедицией Биллингса – Сарычева) для уточнения сделанной описи. Затем шлюп подошел к южной части острова Унимак, где в ожидании благоприятной погоды пришлось оставаться до 22 июля. Станюкович решил прекратить опись северного берега Аляски из-за недостатка продуктов и усталости команды. 26 июля, описав по пути часть северного берега Унимака, он возвратился на Уналашку. Через восемь суток шлюп покинул Уналашку и направился вдоль Алеутской гряды на запад в Петропавловск-Камчатский. Из-за плохой видимости все попытки Станюковича по пути уточнить положение отдельных островов гряды были безуспешны. Добравшись до Петропавловска-Камчатска, команда в течение двух месяцев готовила шлюп к обратному плаванию через Индийский и Атлантический океаны в Кронштадт.

После исследовательского плавания в тропической части Тихого океана Ф. П. Литке 12 июня 1827 г. привел шлюп «Сенявин» в Ново-Архангельск. Сдав грузы и устранив в течение пяти недель неисправности в корпусе и такелаже, он повел шлюп к Уналашке, чтобы принять там на борт двух алеутов и байдарки. Одновременно главный правитель РАК отправил со шлюпом на Уналашку некоторое количество пшеницы.

Чтобы сэкономить время, Литке избрал для следования на Уналашку узкий и усеянный опасностями, но лежащий вплотную к берегу острова Уналгинский пролив. Несмотря на неблагоприятные погодные условия, он благополучно провел шлюп в Бобровую губу, где корабль был взят на буксир двумя 16-весельными байдарками, высланными из селения Иллюлюк правителем острова, и приведен на место якорной стоянки.

Погодные условия задержали Литке на Уналашке вместо одного дня на целых десять. Затем Литке направился к острову Святого Матвея, чтобы описать его и точно определить географическое положение. По пути к острову Ф. П. Литке проложил путь так, чтобы пройти мимо островов Прибылова, в правильности определения долготы которых было сомнение. На острове Святого Георгия управляющий

прислал на шлюп трех живых котиков для зоологической коллекции. От этого острова Литке хотел пройти к острову Святого Павла, но сильный северо-восточный ветер помешал этому.

Только 25 августа Литке сумел подойти к оконечности острова Святого Матвея и начать его опись, которая продолжилась в течение недели. За это время моряки впервые осмотрели остров подробно со всех сторон и весьма надежно определили его положение астрономическим способом. К сожалению, из-за сильного прибоя натуралисты экспедиции не смогли побывать на самом острове.

Резкое ухудшение погоды, свидетельствовавшее о приближении осени, заставило Литке отказаться от дальнейшего плавания на север. Он повернул к Командорским островам, а затем направился в Петропавловск-Камчатский.

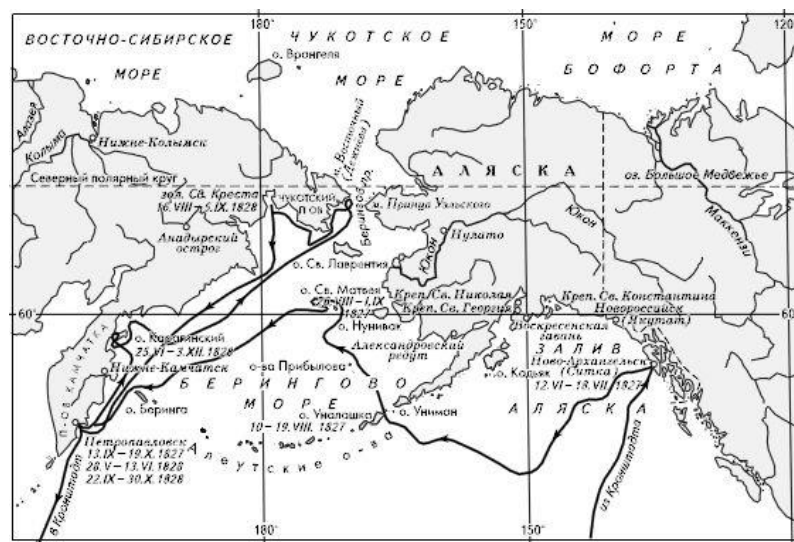
Зимой Ф. П. Литке проводил исследования в тропической части Тихого океана. В следующем году «Сенявин» возвратился в Петропавловск-Камчатский 29 мая, и уже 15 июня корабль вышел на север для проведения описных работ по азиатскому побережью Берингова моря. Литке отметил, что «не имел возможности заняться подробной описью всего Камчатского берега, которая взяла бы столько времени, что мы (т. е. его экспедиция. – *Прим. авт.*) до дальнейших и еще менее известных мест совсем бы не дошли; намерение мое было только определить географическое положение главнейших пунктов, между которыми подробная опись может быть включена после по частям с гораздо меньшими затруднениями».

Ф. П. Литке определил географическое положение мысов Шипунского и Кроноцкого, высоту *Кроноцкой Сопки*, которая оказалась равна 11 066 футам (3375 м, современные измерения – 3521 м). За *Кроноцким* мысом, который шлюп миновал 17 июня, далеко к северу показались горы, между которыми располагалась *Ключевская Сопка*. Измерение ее высоты по величине расстояния до нее и углу дало высоту сопки 16542 фута (5045 м, современные измерения – 4688 м). Затем корабль прошел мимо мыса *Камчатский*, причем, как отметил Ф. П. Литке, «пасмурная погода не помешала нам открыть большие несообразности в картах этой части берега».

К вечеру 22 июня к северу моряки шлюпа увидели остров Карагинский. Шлюп вошел в пролив между островом и Камчатским берегом. Опись острова проводилась мичманом *Иваном Алексеевичем Ратмановым* и поручиком корпуса флотских штурманов *Василием Егоровичем Семеновым* с помощью гребных шлюпок корабля. В это время Ф. П. Литке с натуралистами экспедиции высадились на берег острова для изучения его флоры и фауны, а также геологического строения. Литке впоследствии вспоминал: «Этот и следующий день занимался я разными наблюдениями и описью ближайшего берега. Тучи комаров необыкновенно затрудняли эти работы. При астрономических наблюдениях два человека должны были беспрестанно хлестать ветками по лицу и рукам, а магнитные наблюдения невозможно было производить иначе, как разводя в палатке огонь из хвороста и торфа, едкий дым которого выгонял не только комаров, но часто и самого наблюдателя: я припомнил страдания Гумбольдта на берегах Ориноко».

Проведенные описи показали, что остров Карагинский имел гораздо большее протяжение, нежели то, что указывалось на картах. 1 июля, после завершения описи острова, шлюп проследовал далее. Южный мыс острова Литке назвал в честь первого натуралиста, который исследовал Камчатку, – студента, а впоследствии академика *Степана Петровича Крашенинникова*, а пролив между островом Карагинским и Камчатским полуостровом позже был назван в честь Ф. П. Литке.

Затем экспедиция описала остров *Верхотурова*, который вместо 5, как предполагал Литке, лежит в 40 км к северу от острова Карагинского. Далее шлюп направился на северо-восток мимо острова Святого Лаврентия к Берингову проливу. «На другой день [15 июля], – вспоминал Ф. П. Литке, – стихло и очистилось, и мы увидели себя среди многочисленного архипелага островов. Верхи гор обоих материков, между которыми лежащие низменности скрывались в отдалении, казались островами. Некоторое время потребовалось на то, чтобы осмотреться и, так сказать, разобрать все видимое. Покуда не определили места своего наблюдения, считали мы Восточный мыс (мыс Дежнева. – *Прим. авт.*) одним из островов Св. Диомида, оттого что пустой промежуток от него до ближайших гор к S (югу. – *Прим. авт.*) составлял не менее трех румбов. Я склонен думать, что подобная обманчивость служила поводом к мнимому открытию острова Ратманова».



Маршруты экспедиций Ф. П. Литке на шлюпе «Сенявин» в Беринговом море в 1827 и 1828 гг.

Здесь речь идет о том, что в 1816 г. О. Е. Коцебу принял мыс Дежнева за четвертый, несуществующий остров в группе островов Диомиды и назвал его в честь М. И. Ратманова. Это название впоследствии было оставлено западному острову группы островов Святого Диомиды.

Затем Ф. П. Литке направился к губе Святого Лаврентия (теперь залив Святого Лаврентия) на Чукотском побережье. Там шлюп стал на якорь. Заход в губу потребовался по ряду причин: требовалось отремонтировать грот-марс, поврежденный при крепком ветре у мыса Олюторского, а в море это сделать было невозможно. Необходимо было проверить хронометры, сделать магнитные наблюдения. Здесь состоялись встречи с местными чукчами, в ходе которых Литке собирал сведения об их нравах и обычаях. Причем Литке во всех отчетах постоянно ратовал за гуманное отношение к ним. «Они никогда, – утверждал Ф. П. Литке, – не были столь беспокойным народом, как их описывали. Они были не мирны, покуда с ними обращались дурно, с переменой же обращения и они переменились. Однажды укоренившееся мнение не скоро может исчезнуть: на Колыме их до сих пор боятся, как нелюдей, между тем как небольшая артель русских без всякого опасения живет на Анадыре совершенно в руках у чукчей. Все это я говорю об оленных, которых и здесь около нас было довольно; оседлые же всегда слыли тихими».

Затем шлюп проследовал на юг. Удалось привязать вход в губу Мечигменскую к описи и открыть пролив, отделяющий от Чукотки большой остров Аракамчечен. Шлюп зашел в пролив и стал на якорь. Высадившись на остров, Литке взобрал на его самую высокую гору, с которой открылся прекрасный вид на все окрестные места от губы Святого Лаврентия к северу до острова Святого Лаврентия к югу. По мнению Литке, эта гора стала одним из важнейших пунктов проводимой описи Чукотского берега, поскольку посредством нее связался по долготы весь берег, начиная от мыса Дежнёва до Чукотского мыса. Литке назвал ее горой *Афос*, а пролив по имени шлюпа «Сенявин». Так Литке увековечил память о победе русской эскадры, которой командовал адмирал *Дмитрий Николаевич Сенявин*, в битве с турецкими кораблями 19 июня 1807 г. у горы Афос.

И. А. Ратманов, описывая западный берег острова, открыл почти в самом устье пролива небольшой залив, названный в его честь. Затем описные работы Литке проводил с баркаса и байдарки в южной половине пролива. Далее был описан лежащий к югу от Аракамчечен остров *Итыгран*, юго-восточная оконечность которого была названа в честь натуралиста экспедиции мысом *Постельса*. Близ мыса располагалась гора, взобравшись на которую Литке мог, как и прежде с вершины горы Афос, наблюдать черту, простиравшуюся почти параллельно изгибам берега на расстоянии от него около 4 миль и разделявшую воду пролива по цвету. Между чертой и берегом цвет воды был синий, а по другую сторону желтоватый. Черта эта простиралась вдоль берега в обе стороны до самого горизонта и, видимо, служила границей между большими и малыми глубинами. При возвращении баркаса и байдарки на шлюп погода резко ухудшилась, ветер усилился, баркас стало заливать, а байдарку пришлось взять на буксир. Литке вынужден был прервать плавание и ночевать на острове. Только на следующий день он и его спутники добрались до шлюпа.

6 августа шлюп вышел из пролива на юг Ф. П. Литке продолжил опись Чукотского побережья: от мыса, образующего южный предел пролива *Сенявина* и названного в честь врача и натуралиста экспедиции

Мартенса, до мыса, названного в честь мичмана Ф. А. Чаплина – штурмана бота «Святой Гавриил» при плавании экспедиции В. Беринга в 1728 г. в пролив, отделяющий Азию от Америки. А затем Литке определил положение мыса Чукотского – самого южного мыса Чукотского побережья. В полдень 10 августа шлюп находился почти на том самом месте, где за 100 лет до этого, 10 августа 1728 г. находилась экспедиция В. Беринга. Поэтому мысу, лежащему в 13 милях к северо-западу от Чукотского мыса и несколько на него похожему, было дано название мыса *Столетия*.

Утром 13 августа шлюп прошел губу Преображения, названную так В. Берингом, так как останавливался там в день этого церковного праздника. Высокий и утесистый мыс в 12 милях к северо-западу от губы Преображения, лежащий на параллели 65° с. ш., Ф. П. Литке назвал мысом *Беринга*. Именно им заканчивается гористый берег, продолжающийся от самого Чукотского мыса. А мыс, расположенный в 17 милях к северу от мыса Беринга, был назван Литке мысом *Чирикова* в честь помощника В. Беринга.

Следуя далее на запад, Ф. П. Литке повел «Сенявина» в залив Святого Креста и стал там на якорь. Сойдя на берег, Литке из расспросов чукчей выяснил, что шлюп находился в полутора дневных переходах от устья Анадыря, хотя он считал, основываясь на имеющихся у него картах, что находится в 100 милях от него по прямой линии. И оленные чукчи, прибывшие в поселок оседлых чукчей на следующее утро, подробно описали морякам путь до Анадыря и подтвердили сообщение оседлых соплеменников. Подтверждением этого послужил и приход в залив чукотской байдары с Анадыря, которая была в пути три дня, простояв день на месте из-за сильного ветра.

Поднявшаяся буря сорвала отправку исследовательской партии на баркасе к устью Анадыря, и Литке решил ускорить опись самого залива Святого Креста, что и было выполнено описными партиями мичмана И. А. Ратманова и поручика В. Е. Семенова.

5 сентября шлюп снялся с якоря и направился к выходу из залива Святого Креста. Литке очень хотел осмотреть устье Анадыря, в положении которого на имеющихся картах выяснилась такая большая погрешность. Но так как ветер дул с моря, он опасался, что не сможет отойти от незнакомого подветренного берега в случае необходимости, и поэтому решил отказаться от своего намерения. Крепкие ветры с весьма дурной погодой продолжались несколько дней. Только 11 сентября ветер стих, и погода исправилась. В ночь на 12 сентября шлюп подошел к мысу Святого Фаддея. К юго-западу от него лежал высокий мыс, приметный потому, что за ним берег круто загибался к северо-западу. Литке назвал его мысом *Наварин*, а высокую коническую гору на этом мысе – горой *Гейдена* в честь победы русских моряков в 1827 г. и по фамилии адмирала, командовавшего русскими кораблями в сражении при Наварине. Мыс Наварин является южным мысом, замыкающим Анадырский залив. В 10 милях к северу от мыса Наварин вдается к западу глубокая губа, названная в честь судна капитан-командора В. Беринга губой *Архангела Гавриила*, а ее северный окаймляющий мыс – мысом *Кинга* в честь *Джеймса Кинга* – одного из помощников Дж. Кука, плававшего в Беринговом и Чукотском морях в 1778–1779 гг.

Крепкий восточный ветер с мрачной и сырой погодой принес шлюп за двое суток на широту мыса Олюторский. В ночь на 16 сентября поднялась жестокая буря с сильным волнением и ненастьем. Шлюп быстро плыл к югу.

Вечером 17 сентября корабль миновал Кроноцкий мыс и утром 23 достиг устья Авачинской губы. В тот же день корабль положил якорь в Петропавловской гавани, где уже более месяца М. Н. Станюкович дожидался прихода «Сенявина». 30 октября оба шлюпа вышли из Петропавловска-Камчатского в Кронштадт, куда благополучно прибыли в конце августа 1829 г.

Подводя итоги своих гидрографических работ в Беринговом море, Ф. П. Литке отмечал: «В Беринговом море определены астрономически важнейшие пункты берега Камчатки от Авачинской губы к северу; измерены высоты многих сопков; описаны подробно острова Карагинские, дотоле вовсе неизвестные, остров Св. Матвея и берег Чукотской земли от мыса Восточного до устья реки Анадыря; определены острова Прибылова и многие другие». Таким образом, описные работы Ф. П. Литке сыграли важнейшую роль в изучении Берингова моря и его побережий.

СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН

О если бы оные труды, попечения, иждивения и неисчетное многолюдство, которые война похищает и истребляет, в пользу мирного ученого мореплавания употреблены были; то бы не токмо неизвестные еще в обитаемом свете земли, не токмо под неприступными пол сами со льдом соединенные бреги открыты, но и дна бы морского тайны, рачительным человеческим снисканием, кажется, исследованы были!

М.В. Ломоносов

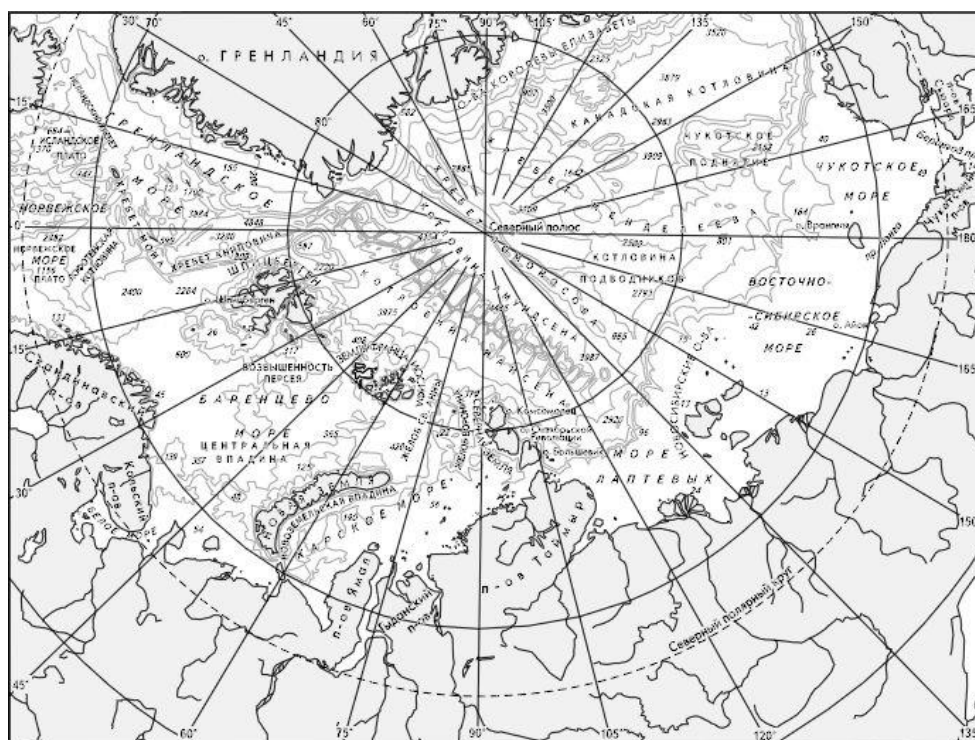
Создание дрейфующей полярной станции «СП-1»

Значительную часть Российского сектора Арктики занимает *Северный Ледовитый* океан. Ученые еще в XIX в. поняли, что просторы Центральной Арктики и характер циркуляции там атмосферы и водных масс играют важную роль в формировании погоды во всем Северном полушарии. Изучение Северного Ледовитого океана имело исключительно важное значение для выяснения многих проблем геофизики, океанологии и биологии. А в XX в. изучение Центральной Арктики стало необходимым для обслуживания прогнозами трассы Северного морского пути, для обеспечения трансарктических воздушных сообщений. Во второй половине XX в. исследования Центральной Арктики стали крайне необходимыми для обеспечения безопасности страны, так как Арктика стала районом противостояния США и СССР, районом активного плавания атомных ракетных подводных лодок.

Развитие в СССР полярной авиации позволило уже в начале 30-х гг. XX в. разработать проект устройства дрейфующей полярной станции в Центральной Арктике с помощью тяжелых самолетов. Весной 1936 г. состоялся пробный полет двух тяжелых самолетов («Н-127» и «Н-128») к Земле Франца-Иосифа. Головной самолет пилотировал Герой Советского Союза М. В. Водопьянов. Впервые в истории арктических исследований Земля Франца-Иосифа была достигнута на самолетах.

26 апреля М.В.Водопьянов совершил разведывательный полет из Москвы к Земле Франца-Иосифа и далее на север, в ходе которого достиг параллели 83°45 с.ш. Он осмотрел ледяной купол острова Рудольфа – самого северного острова Земли Франца-Иосифа – и нашел его вполне пригодным для устройства аэродрома.

Летом 1936 г. ледокольный пароход «Русанов» завез на остров Рудольфа оборудование, припасы и горючее, и там была создана авиационная база. Под руководством известного полярника *Ивана Дмитриевича Папанина* на острове были построены два жилых дома, радиостанция, радиомаяк, баня, гараж, продовольственный и два технических склада. На базу завезли горючее для самолетов, запасные части для них, два трактора и два вездехода, а также значительную часть продовольственных грузов и предметов снабжения для дрейфующей станции, развертывание которой в районе Северного полюса было намечено на весну следующего года.



Физическая карта Северного Ледовитого океана

Начальником дрейфующей станции «Северный полюс-1» (сокращенно «СП-1») назначили *И. Д. Папанина*, астрономом и геофизиком – *Е. К. Федорова*, гидрологом и биологом – *П. П. Шишова*, радистом – *Э. Т. Кренкеля*.

Для переброски полярников и грузов в район полюса было выделено четыре четырехмоторных самолета-бомбардировщика типа «АНТ-6» и разведывательный самолет типа «Р-6». Экспедицию возглавил Начальник Главного управления Северного морского пути *О. Ю. Шмидт*.



Папанинская четверка: а – И. Д. Папанин; б – Э. Т. Кренкель; в – П. П. Шишов; г – Е. К. Федоров

22 марта 1937 г. опять самолетов экспедиции вылетели из Москвы на север. Флагманский самолет пилотировал *М. В. Водопьянов*, остальные тяжелые машины вели *В. С. Молоков*, *А. Д. Алексеев*, *И. П. Мазурук*. Разведывательным самолетом управлял *П. Г. Головин*. 19 апреля самолеты сели на ледяном куполе аэродрома острова Рудольфа, расположенного на высоте 200 м над уровнем моря.

Из-за неблагоприятных метеоусловий только 5 мая П. Г. Головину удалось вылететь на север с целью разведки состояния льдов в районе полюса и выяснения возможности посадки самолетов на дрейфующие льды. Через 5 часов после взлета впервые в истории арктических исследований отечественный самолет

пролетел над районом полюса. «Я видел снизу, – вспоминал П. Г. Головин, – громадные поля, частично гладкие, частично восторошенные, с большими трещинами. Я увидел, что подходящую площадку выбрать можно». И что очень важно, Головин выяснил, что, пеленгуя по радио радиостанцию острова Рудольфа, пилот может ориентироваться вплоть до района Северного полюса.

11 мая летчик *Л. Г. Крузе* на самолете «Н-128» совершил еще один разведывательный полет к полюсу. Самолет в полете начал обледеневать, и Крузе был вынужден посадить его на лед. 15 мая Головин сумел обнаружить на льду самолет Крузе и сбросил на парашютах горючее, кирки для расчистки взлетной полосы и продовольствие. Подготовив взлетную полосу, Крузе 17 мая взлетел со льдины и благополучно прибыл на аэродром острова Рудольфа.

21 мая флагманский самолет экспедиции поднялся с аэродрома на острове Рудольфа, в 11 часов 10 минут пролетел над полюсом и вскоре сел на ровное ледяное поле толщиной, как потом выяснили, около 3 м, расположенное в 20 км от полюса. Место посадки имело координаты 89°26 с. ш. и 78° з. д. Первыми на лед высадились О. Ю. Шмидт, папанинская четверка полярников и кинооператор *М. А. Трояновский*.

Сразу же на льду был создан целый полярный городок: расставлены пять палаток, установлены две мачты радиостанции и метеорологическая будка, построен ледяной домик для радиоаппаратуры. 22 мая с полюса была отправлена первая метеорологическая радиограмма. Дрейфующая полярная станция «СП-1» начала свою работу.

25 мая с острова Рудольфа к полюсу вылетели остальные три самолета. Самолет В. С. Молокова сразу нашел льдину со станцией и сел на ней. Самолеты А. Д. Алексеева и И. П. Мазурука сели в районе полюса, а затем первый прилетел к станции 27 мая, а второй – 5 июня.

Самолеты доставили на Северный полюс 9 т грузов: 3,5 т продовольствия; 2,5 т горючего для примусов, ламп и мотора привода электрогенератора; 0,7 т различных научных приборов; радиостанцию и зарядное устройство общим весом 1 т; 1,3 т снаряжения (палатки, полярную одежду, лодки, нарты и др.).

Не дожидаясь доставки глубоководной гидрологической лебедки с ручным приводом, которая была на самолете И. П. Мазурука, П. П. Ширшов с помощью О. Ю. Шмидта и М. А. Трояновского стали долбить лунку и на руках опустили трос с батометрами на глубину 1000 м для взятия проб воды с различных горизонтов. Данные по замерам температуры воды на различных глубинах позволили сделать первые неожиданные выводы: на глубине от 250 до 750 м был обнаружен слой относительно теплой воды. Это подтверждало данные Ф. Нансена, полученные во время дрейфа его судна «Фрам» в Северном Ледовитом океане в 1893–1896 гг., о том, что воды Атлантики проникают в Центральный полярный бассейн. Более того, стало ясно, что эти воды достигают Северного полюса.

6 июня в торжественной обстановке был поднят государственный флаг, и О. Ю. Шмидт официально объявил об открытии новой полярной станции «Северный полюс». В тот же день самолеты улетели на остров Рудольфа, и отважная четверка приступила к плановым исследовательским работам.

На краю проруби полярники установили глубоководную лебедку и провели полную гидрологическую станцию. Трос с грузом опустили в глубину океана, которая оказалась равной 4290 м, и взяли со дна пробу грунта – розовато-серого глинистого ила. Лебедку крутили по очереди две пары полярников. Спуск приборов в этот раз занял 2 часа 40 минут, а подъем со дна – 6 часов. П. П. Ширшов еще в Москве предлагал взять небольшой бензиновый двигатель для вращения лебедки, но жесткий лимит веса снаряжения в пределах 9 т не позволил это сделать.

И потекли дни дрейфа, заполненные напряженными исследовательскими работами, хозяйственными заботами по сохранению запасов продовольствия и горючего при подвижках и торошении льдов, строительству домиков из снежных кирпичей для научных измерений и под склады продовольствия и горючего, по подготовке ледового аэродрома. Причем условия обитания полярников в основной жилой палатке, где находились 4 койки – по две одна над другой – в вечной сырости, были отнюдь не комфортными.

С какими трудностями было связано проведение научных работ на дрейфующей льдине, свидетельствуют записи в дневнике, который вел И. Д. Папанин в течение всех 274 дней дрейфа станции «СП-1». Вот некоторые из них: «17 июля. Промер показал глубину 4395 м. Таким образом, дно океана по пути нашего дрейфа пока продолжает понижаться. Начали выбирать лебедку. Работали все в течение 4-х часов без перерыва. Дул ветер, было холодно, сыро, но временами нам приходилось раздеваться: до того

становилось жарко от работы.



Станция «СП-1» открыта!

После обеда Петр Петрович стал опускать вертушку, чтобы проследить за дрейфом, а в свободные минуты раскладывал грунт морского дна в аккуратные пакетики из целлофана, чтобы в сохранности доставить его в Москву».

«29 июля. На улицу неохота выглядывать: большими хлопьями валит снег, мокрый, противный. Без плаща нельзя работать... Петр Петрович работал на лебедке. Через каждый час он опускал вертушку на разные глубины, определял течения на всех горизонтах. Этим делом он был занят 14 часов подряд. Я помогал ему, выкручивал лебедкой трос. У Петровича все время горит примус, он греет воду: перед каждым спуском приходится обливаться кипятком. Это необходимо по следующим причинам: пресная вода, скопившаяся в гидрологической лунке, проникает во время спуска вертушки внутрь механизма и замерзает там, как только вертушка опустится в морскую воду с отрицательной температурой.

Сегодня у нас случилась беда: хорошо еще, что все кончилось относительно благополучно. Вытащив очередную вертушку, Петрович начал делать записи в книжке, потом быстро нагнулся, чтобы немного отвернуть пробку примуса, который был сильно накачан и заправлен смесью горючего – керосином пополам с бензином. Как только Петр Петрович открыл пробку, появилось сильное пламя. Ширшов закричал и закрыл лицо рукавом. Я бросился к нему на помощь, сильно испуганный, подумав, что он повредил себе глаза. Оказалось, что пробка примуса вырвалась и ударила ему в бровь. Он быстро промыл лицо спиртом. Не так был силен ожог от горячей пробки, как удар ею. На брови показалась кровь. Он вытер ее тряпкой, но работы не прекращал».

«14 августа. У Петровича руки опухли от работы на лебедке. Мы, откровенно говоря, не ожидали, что лебедка будет настолько изнурять нас.

– Гидрологи, очевидно, и не представляют себе, – говорит Петя, – с каким трудом добываем мы каждую пробу воды или делаем промер глубины.

– Конечно, здесь все приходится делать вручную, – сказал я, – но самое неприятное заключается в том, что пробу воды приходится иногда брать дважды, чтобы быть уверенным в результате исследований».

«2 сентября. Петр Петрович к обеду закончил серию вертушечных наблюдений и приступил к промеру дна. Груз опускался на дно океана до позднего вечера. Теперь нам предстояло его выбрать. Обычно мы делаем это «авралом», крутим лебедку по двое. Поочередно выбираем по триста метров троса... Подняли груз примерно к часу ночи. Глубина океана под нами – 4293 м. Петр Петрович решил не спать и, немного отдохнув, отправился брать очередную глубоководную станцию. Он вернулся только в семь часов утра – усталый и продрогший. Забравшись в спальный мешок, Петрович сказал:

– На дворе температура минус 12... – и сразу заснул».

«3 сентября. Петр Петрович проспал только три часа и снова ушел к лунке делать серию вертушечных наблюдений. Он пробыл у лунки до вечера, вернулся в палатку и снова лег спать. Мы его не будили, а в полночь он сам проснулся, быстро и молча оделся и опять ушел к лебедке. Петру Петровичу предстоит еще опустить серию батометров на глубину до 4000 м; стало быть, ему снова придется работать сутки без сна».

«13 сентября. Петр Петрович снова ушел к лебедке.

– У меня там кое-какие дела, – сказал он.

«Кое-какие» – это уже до утра. Он работает с жадностью и страстью подлинного исследователя. Я часто думаю, как внимательно и добросовестно относятся к своим научным наблюдениям Женя (Е. К. Федоров. – *Прим. авт.*) и Петрович! Они стараются ничего не упустить, не считаются со временем, много и неутомимо трудятся, часто по двое суток не спят, работают и в пургу, и в дождь, и в туман. Это люди

большого трудолюбия и упорства. Мы, несомненно, привезем на материк ценный научный материал».

«23 сентября. Петр Петрович после чая наладил вертушку и опустил ее в океан: нас несет теперь на юго-запад. После вертушечных наблюдений Ширшов титровал станцию. Этим он занимался в течение всего дня, так как хочет поскорее освободить склянки. Завтра он предполагает брать новую гидрологическую станцию, а затем будет измерять глубину».

У нас выработался постоянный порядок гидрологических работ. Через каждые 30 миль мы измеряем глубину океана. Затем берем гидрологическую станцию, то есть берем пробы воды и измеряем ее температуру с разных глубин: 5, 10, 25, 75, 100, 150, 200, 250, 300, 400, 500, 750, 1000, 1500, 2000 м и далее до дна через каждые 500 м. В промежутках между станциями Ширшов обрабатывает (титрует) собранные пробы воды в своей химической лаборатории. Кроме того, в промежутках между промерами и взятием проб воды с разных глубин мы опускаем вертушку для определения скорости и направления дрейфа. А если учесть, что постоянно нужно очищать лунку от быстро намерзающего льда, что с наступлением морозов возник целый ряд дополнительных работ, связанных с гидрологическими наблюдениями, то получается, что не успеем еще взять одну станцию и обработать ее, как нужно начинать уже новую».

Особенно тяжело стало проводить научные исследования после наступления 5 октября полярной ночи. Мороз обжигал голые руки, пальцы примерзали к металлическим деталям приборов и тросу. Лунку, у которой в летние дни стояла гидрологическая лебедка, затягивало крепким льдом. Пришлось устанавливать лебедку на краю образовавшихся трещин в километре от лагеря. Зимовщики ставили на одну нарту лебедку и ящики с приборами, на другую – брезентовую палатку, палки и доски, и тащили их к трещине.



Лагерь дрейфующей станции «СП-1»

Е. К. Федоров записал в дневнике: «9 ноября. Вечером делали очередной промер. Для этого Пете надо было освободить вмерзший в лед тросик. Мы с ним занимались этим днем. Трудная у него работа. Вымащена машинным маслом лебедка, коптит «летучая мышь», тросик врезался где-то внизу в стенку длинного колодца проруби. Четырехметровой обледеневшей алюминиевой трубкой Петя шарит в лунке, тыкает в лед, схвативший тросик, со стен палатки сыпется за шиворот иней».

- Нет, ничего не выходит. Придется снаружи пробивать. Часть лунки находится снаружи палатки.
- Так давай. – Я вылезаю из палатки и обхожу ее. Высокий сугроб надуло сзади. Начинаю копать.
- Жень, ты, кажется, не там роешь, не надо так широко. погоди. Я покажу. – Петя вылезает.

Поочередно разбиваем пешней плотно смерзшийся снег со льдом и отшвыриваем его лопатой. Из палатки сквозь дыру освещает нашу работу фонарь. Добрались до воды и высвободили трос. Оставляю Петю и ухожу делать метеонаблюдения».

О том, с какими трудностями были сопряжены научные наблюдения в зимний период, отметил в дневнике и И. Д. Папанин: «14 ноября. Крепко досталось Петру Петровичу (и, естественно, всем остальным полярникам. – *Прим. авт.*)! Чего только он ни делал, чтобы выбрать трос, когда сrostки цеплялись за лед: Петрович голыми руками в ледяной воде освобождал трос, расправлял его, а потом с мокрыми руками продолжал работать на морозе в 25 градусов и пронизывающем ветре».

«19 декабря. Чем быстрее протекает наш дрейф, тем больше работы прибавляется у Петровича (и, естественно, у остальных полярников. – *Прим. авт.*); прежде он брал гидрологическую станцию через каждые 14–15 дней, а теперь эти промежутки сократились вдвое. По 36 часов подряд проводит Петрович у лунки, извлекая пробы воды с разных глубин».

Уже в ходе дрейфа удалось обработать материалы первых гидрологических станций, взятых в июне–июле. Стало ясно, что океанские воды подо льдами неоднородны по температуре и солености, а значит, и по плотности. Слой воды от поверхности до 250 м имел пониженную соленость и температуру до $-1,7^{\circ}\text{C}$, а на глубинах от 250 до 600 м соленость была максимальной и температура положительной (до

+0,78 °С). Ниже температура воды вновь была отрицательной, достигая на глубине 2000–2500 м -0,87 °С.

Значит, теперь можно было уверенно сказать, что вода из Атлантики, обнаруженная Ф. Нансеном в конце XIX в. в более южных широтах Центрального полярного бассейна, мощным потоком поступала в околоравнинный район, внося в центральную часть Северного Ледовитого океана значительное количество тепла. Значит, сравнительно теплая атлантическая вода не только обтекает Шпицберген и далее следует на восток, но заполняет всю центральную часть Полярного бассейна, что, безусловно, влияет на ледовый режим и этого района, и окраинных российских полярных морей.

За время дрейфа полярниками станции «СП-1» было сделано 38 полных гидрологических станций по маршруту движения льдины с лагерем между Северным полюсом и параллелью 76° с. ш. Каждая станция сопровождалась измерением глубины океана. В районе полюса глубина была 4290 м (позже, в 1948 г., отечественные исследователи установили, что в точке Северного полюса глубина оказалась равной 4039 м). По ходу дрейфа глубина увеличилась до 4395 м (в точке с широтой 88°41'). Затем началось повышение морского дна и в точке с широтой 84° с. ш. глубина была всего 2380 м. Когда станция проходила мимо Гренландии, полярники зафиксировали глубины всего 1300–1400 м, т. е. было подтверждено существование подводного хребта между Гренландией и Шпицбергенем – так называемого «порога Нансена».

Дело в том, что Ф. Нансен, сопоставляя температуру и соленость воды в глубинах Центрального полярного бассейна и Гренландского моря, сделал вывод, что между Шпицбергенем и Гренландией должен находиться подводный хребет высотой 1100–1500 м. Более того, он обнаружил его к северо-западу от Шпицбергена. А П. П. Ширшов доказал, что этот подводный хребет тянется до Гренландии.

Составленные Е. К. Федоровым и П. П. Ширшовым карты дрейфа льдины, на которой располагалась станция «СП-1», позволили им установить, что ее движение определялось двумя факторами. Ветер увлекал льдину со скоростью около 0,01 своей скорости и по направлению, отклоняющемуся от направления ветра вправо примерно на 40° (результат действия вращения Земли). Это движение складывалось с некоторым постоянным для данной области океана движением всего ледового покрова, имеющим скорость от 1 мили в сутки у полюса до 10 миль в сутки в Гренландском море и направленном к югу примерно вдоль меридиана 15° з. д. Суммарная же скорость дрейфа оказалась значительно более высокой, чем ожидалось.

Значительное внимание исследователи уделяли наблюдениям за течениями. Для их изучения П. П. Ширшов опускал в воду на разные глубины специальные вертушки. С их помощью он установил, что под влиянием дрейфа льдов в верхнем 50-метровом слое воды возникает дрейфовое течение. А из-за влияния вращения Земли это течение отклоняется вправо на 20–40° от направления дрейфа льдов.

Под слоем воды, в котором возникает дрейфовое течение, находится слой (на глубинах 50–125 м), в котором вода движется в противоположную направлению дрейфа сторону.

Особую ценность представляли собранные данные по количественным характеристикам до того времени совершенно неизученной северной части Восточно-Гренландского течения. Собранные П. П. Ширшовым материалы по течениям и дрейфу льдов позволили количественно оценить вынос этим течением арктических льдов из Центрального полярного бассейна в Атлантику. Эти данные впоследствии были использованы для разработки генеральной схемы циркуляции льдов Арктики.

Подлинной научной сенсацией явились наблюдения полярников станции за флорой и фауной океана в районе Северного полюса. Ведь до этого ученые считали, что воды в районе полюса характеризуются отсутствием или крайней бедностью жизни. Действительно, сбор планктона в поверхностном слое океана был крайне незначителен. Но на глубине 1000 м П. П. Ширшов обнаружил большое количество планктона, особенно рачков, окрашенных в ярко-красный цвет, характерный для обитателей больших глубин.

А после 20 июля начался биологический весенний сезон, характеризующийся бурным развитием фитопланктона – микроскопических водорослей, основы, первой ступени пищевой пирамиды. Подтвердилась гипотеза о том, что таяние снега и наличие больших озер на поверхности льдин делает их достаточно прозрачными для прохождения в воду солнечных лучей. Отсюда и желтовато-красная окраска снега на границе льдин, вызванная развитием микроскопических водорослей. Таким образом, в районе полюса наблюдалось явление цветения снега, так же как и в более южных районах Северного Ледовитого океана.

В свою очередь бурное развитие фитопланктона приводит к увеличению количества зоопланктона,

различные виды которого П. П. Ширшов поднял с глубин до 3000 м. Нередко полярники видели подплывавших к свету в проруби небольших рыбок.

Наблюдались в приполюсном районе и птицы: пуночки, чистики, два вида чаек. В разгар полярного лета в разводьях около льдины зимовщики видели крупного тюленя – морского зайца, на вид весом до 300 кг, а позже – двух нерп. На широте около 88° с. ш. к лагерю подходила медведица с двумя медвежатами.

Важными в научном и практическом отношении явились результаты наблюдений за элементами земного магнетизма – склонением, наклонением и горизонтальной составляющей. Магнитное склонение, определенное в 55 пунктах, указывало на отсутствие заметных аномалий. Вблизи полюса оно оказалось равным 41°, а отсюда по направлению к Гренландскому морю его значение убывало.

Кроме абсолютных определений элементов земного магнетизма, при помощи самопишущих приборов удалось исследовать вариации этих элементов. Магнитные вариометры действовали только к северу от параллели 84° с. ш., так как южнее, в связи с ускорением дрейфа, льдина, на которой находилась станция, стала довольно быстро вращаться. Тогда Е. К. Федоров участил абсолютные наблюдения с помощью магнитного теодолита. Все эти наблюдения позволили уточнить магнитные карты Арктики.

Удалось провести весьма важные наблюдения за силой тяжести. Всего за время дрейфа гравитационные измерения с помощью маятникового прибора были выполнены в 22 пунктах. Обработка этих наблюдений показала, что в районе полюса и почти по всей линии дрейфа сила тяжести несколько больше, чем следует на основании теоретических расчетов.

Новый 1938 год полярники встретили к югу от параллели 80° с. ш. Начались обильные снегопады, сопровождаемые сильным ветром. Основная жилая палатка была полностью занесена сугробами. Под снегом оказались и созданные зимовщиками в разных местах льдины базы с запасами продовольствия и топлива. Начались сильные подвижки льдов. В ночь на 1 февраля льдину, на которой размещалась станция, разломало. Под жилой палаткой прошла трещина. Пришлось срочно ее покинуть и разместиться в шелковых палатках. На льдине появлялись все новые трещины. Полярники перетащили часть имущества на новые места. Теперь они находились на обломке льдины длиной 300 и шириной 200 м. Тем не менее ученые ни на день не прерывали проведение научных наблюдений.

Так продолжалось до 19 февраля, когда к льдине, где находились папанинцы, сквозь льды пробились ледокольные пароходы – «Таймыр» и «Мурман». В точке с координатами 70°54 с. ш. и 19°48 з. д. полярная станция «СП-1», пройдя за 274 суток дрейфа свыше 2500 км, закончила свою работу. Отважные полярники, погрузив с помощью моряков на суда основное имущество станции, а главное – ящики с собранными пробами, научные приборы и все отчетные документы по проведенным исследованиям, перешли на борт пароходов.

Родина высоко оценила подвиг отважной четверки. За проявленный героизм и самоотверженность П. П. Ширшов, Э. Т. Кренкель и Е. К. Федоров стали Героями Советского Союза. Каждому из них был вручен второй орден Ленина, который в то время являлся высшей наградой в стране. И. Д. Папанину это высокое звание было присвоено при открытии станции «СП-1» с вручением ордена Ленина. Поэтому в этот раз он был награжден вторым орденом Ленина.

Дрейф ледокольного парохода «Седов» в Северном Ледовитом океане

Исследования в Северном Ледовитом океане были успешно продолжены во время дрейфа ледокольного парохода «Седов» через Северный полярный бассейн в 1937–1940 гг.

В 1937 г. «Седов», наряду с другими судами Главсевморпути, проводил плановые работы в северных морях по обеспечению строительства новых полярных станций, перевозке грузов и пассажиров и проведению научных исследований. В конце октября судно вместе с ледокольными пароходами «Садко» и «Малыгин» было затерто льдами в море Лаптевых недалеко от острова *Бельковского*. Всего на пароходах находились 217 человек. Помимо экипажей судов, это были научные работники высокоширотной экспедиции на «Садко», строительные рабочие и большая группа студентов Гидрографического института, проходивших летнюю практику на «Седове», пассажиры, которых не удалось доставить по месту назначения.

Путь судам к проливу Вилькицкого и далее на запад преграждали тяжелые торосистые льды. Соединившись, суда безуспешно пытались вместе пробиться на восток. 23 октября стало ясно, что пароходы оказались зажатыми тяжелыми льдами. Для моряков, ученых, строителей, студентов и пассажиров началась тяжелая вынужденная зимовка. Коллектив зимовщиков возглавил начальник экспедиции на «Садко», директор Арктического института Р. Л. Самойлович.

Почти все время дул сильный северный ветер и шел снег. Осенью и в начале зимы суда не раз испытывали сильные сжатия льдов. В день Нового года сжатие едва не привело к гибели «Седова». Второй помощник капитана «Садко» *Константин Сергеевич Бадигин* вспоминал впоследствии этот день: «Когда я добежал до «Седова», сжатие льдов достигло критической точки. Гигантский вал ломал метровые плиты льда, словно куски стекла. В течение нескольких минут он измял огромное поле, сплющивая и растирая в пыль многолетние торосы... Над морем стоял адский шум. Поля льда с грохотом трескались, их обломки переворачивались и со свистом и шипением лезли друг на друга... У «Седова» было очень мало шансов на спасенье. Если бы этот грозный вал продвинулся еще на два метра вперед, от кормы судна осталась бы груда измятого железа. Но по счастливой случайности четырехметровая груда торосов, завалив рулевое управление, остановилась, словно в раздумье, – губить или не губить корабль. На этом сжатие окончилось. Всю ночь мы не спали, ожидая каких-нибудь новых неприятностей. И действительно, наутро все началось снова. Новый год начинался самым сильным сжатием льдов, какое мы когда-либо испытывали». В результате этого сжатия на «Седове» было сильно повреждено рулевое управление.

Зимовщики приготовили несколько ледовых аэродромов, но сжатия льдов разрушали их. Все же удалось подготовить еще один, на который 3 апреля сели три тяжелых четырехмоторных самолета, пилотируемые прославленными полярными асами, Героями Советского Союза А. Д. Алексеевым и П. Г. Головиным, а также известным арктическим пилотом *Г. К. Орловым*. На самолетах были доставлены продукты, почта, теплая одежда, приборы для научных исследований. Тремя рейсами самолеты вывезли из ледового плена 184 человека, в первую очередь больных и женщин.

На каждом судне осталось по 11 человек команды. Вместо заболевшего капитана «Седова» *Д. И. Шевицова*, который был отправлен на материк, капитаном судна назначили К. С. Бадигина.

Летом 1938 г. к дрейфующим судам пробился ледокол «Ермак», установив тем самым мировой рекорд свободного плавания в высоких широтах. Он пробился сквозь льды к точке с координатами 83°05 с. ш. и 138°02 в. д. До Северного полюса отсюда оставалось 415 миль.

«Малыгин» и «Садко» пошли на юг за «Ермаком», а «Седов» сам идти уже не мог, так как у него был сильно погнут руль. Было решено вести его на буксире.

Почти сутки пытался «Ермак» буксировать «Седова». Поврежденный руль забрасывал судно вправо и не позволял идти в кильватере «Ермака» по проложенному им каналу. Буксирные тросы не выдерживали напряжения и лопались. Даже когда форштевень «Седова» вплотную притянули к корме ледокола и подали оттуда «крест накрест» два новых стальных буксирных троса, то и это не помогло. «Седов» в канале все время рыскал, что приводило к очередному разрыву буксирных тросов.

В это время на «Ермаке» отломился и утонул вместе с винтом конец правого гребного вала. Стало ясно, что продолжать буксировку парохода невозможно. Начальник спасательной экспедиции на «Ермаке», известный полярник *М. И. Швелев* собрал совещание капитанов судов, которое приняло единодушное решение оставить «Седова» во льдах и превратить его в дрейфующую научно-исследовательскую станцию.

Был укомплектован новый экипаж «Седова». В его состав вошли 9 человек из экипажей «Седова» и «Садко», а 6 человек перешли из команды «Ермака». На борт судна перегрузили научное оборудование, запасные радиостанции и продовольствие. 30 августа караван ушел на юг, а «Седов» продолжил свой дрейф во льдах.

Экипаж «Седова» составляли капитан К. С. Бадигин, руководитель научной части, в то время студент 5-го курса Гидрографического института *В. Х. Буйницкий*, старший помощник капитана *А. Г. Ефремов*, старший механик *Д. Г. Трофимов*, второй механик *С. Д. Токарев*, третий механик *В. С. Алферов*, врач *А. П. Соболевский*, старший радист *А. А. Полянский*, радист *Н. М. Бекасов*, боцман *Д. П. Буторин*, матрос *Е. И. Гаманков*, машинист *И. М. Недзвецкий*, машинист *Н. С. Шарыпов*, кочегар *И. И. Гетман*, кок *П. В. Мегер*. Причем девятéro из них (Бадигин, Буйницкий, Ефремов, Токарев, Алферов, Соболевский, Полянский, Буторин и Шарыпов) уже провели одну зимовку и добровольно остались на вторую.

В сентябре руководство Главсевморпути попыталось еще раз вывести «Седова» из льдов и направило к нему только что построенный мощный ледокол «Сталин» и ледорез «Литке». Всего около 50 миль отделяли ледоколы от «Седова», но преодолеть это расстояние так и не удалось. 24 сентября ледоколы вынуждены были повернуть на юг, а «Седов», находясь уже на параллели 84° с. ш., продолжил дрейф.

Через два дня после ухода ледоколов произошло сильнейшее сжатие, во время которого «Седов» едва не погиб. Пароход сильно накренило на правый борт. Через отливное отверстие системы прокачки холодильника, из-за крена оказавшееся под водой, а также через неисправный невозвратный клапан вода стала поступать в машинное отделение.

На время зимовки паровые котлы на судне были выведены из действия, и, следовательно, паровой осушительный насос невозможно было использовать. Моряки откачивали воду из машинного отделения ручным насосом, но уровень воды в трюме продолжал повышаться. Начали экстренно поднимать пар в одном из котлов, но вода в машинном отделении все прибывала. Скапливаясь на правом борту, она усиливала крен, что, в свою очередь, увеличивало поступление воды внутрь судна.

Оставалось одно – попытаться закрыть отливное отверстие снаружи корпуса. К тому времени оно успело погрузиться на 1,5 м под воду. Расстояние между бортом и ледовым полем не превышало 2 м. Лед мог в любой момент неожиданно подступить к борту и раздавить тех, кто пытался заделать отверстие.

Тем не менее С. Д. Токарев и Н. С. Шарыпов, поочередно ныряя в ледяную воду, сумели воткнуть в отливное отверстие промасленную паклю. Приток воды уменьшился, и моряки смогли удержать уровень воды в машинном отделении до того момента, как был пущен в действие паровой осушительный насос, с помощью которого и откачали воду.



Ледокольный пароход «Седов» во льдах Северного Ледовитого океана

Осенью 1938 г. седовцы пережили десятки сжатий льдов, и каждое из них могло привести к катастрофе. Капитан К. С. Бадигин вспоминал впоследствии об этих осенних днях: «Вскоре после полуночи 30 октября послышался сильный треск. Это сходились разводья, находившиеся справа от корабля. Под напором сдвигающихся кромок молодой двадцатисантиметровый лед, покрывавший разводье, ломался, образуя торосы. Под утро льды начали настоящий шторм корабля. Отовсюду доносились грозные звуки торошения. Было ясно, что на этот раз ломался не молодой лед, а толстые многолетние ледяные поля. Вскоре мы увидели в темноте надвигающийся на судно огромный ледяной вал. Казалось, ничто не сможет остановить движение этой громады раздробленного многолетнего пака. В 30 метрах от «Седова» ледяной вал остановился, но передышка была недолгой. Через несколько часов вал опять двинулся на судно. «Седов» выдерживал огромное давление. Корпус дрожал. Толчки становились сильнее и чаще. Команде было приказано приготовить личные мешки с аварийным запасом, одеться и быть готовыми к выходу на лед. Только к полудню 31 октября напор льда несколько ослаб, и мы смогли немного передохнуть. Впрочем, в любую минуту сжатие могло начаться снова».

За время многомесячного дрейфа седовцы выработали особую тактику для борьбы с напором льдов при помощи взрывчатки. Зимой, когда сжатия были особенно сильны, у седовцев всегда были наготове заряды взрывчатых веществ, а вокруг корабля заранее приготовлены лунки. Взорванные заряды разрушали острые кромки ледяных полей и образовывали вокруг корпуса своеобразную подушку из обломков льда. Благодаря этому давление ледяных полей более равномерно распределялось по поверхности обшивки корпуса.

В продолжении всего дрейфа на «Седове» проводились научные исследования. Гидрограф В. Х. Буйницкий проводил астрономические, магнитные и гравитационные наблюдения. Капитан и штурман вели метеорологические наблюдения по полной программе полярной метеостанции: метеоданные замерялись и круглосуточно передавались по радиации на материк через каждые 2 часа.

Седовцы провели исключительно ценные измерения глубины Северного Ледовитого океана. 29 августа 1939 г. «Седов», дрейфуя вместе с ледяными полями, достиг самой северной точки своего многомесячного дрейфа – $86^{\circ}39,5$ с. ш. и $47^{\circ}55$ в. д. Это был знаменательный рекорд – до Северного полюса оставалось

всего 200 миль. Ни одно судно до того времени не приближалось к заветной точке полюса на более близкое расстояние. В этот день был произведен замер максимальной глубины Северного Ледовитого океана – 5182 м, причем дно так и не было достигнуто из-за нехватки троса. Эта глубина считалась максимальной до 1955 г., когда советские океанологи замерили в Центральной Арктике еще большую глубину – 5449 м.

А сколько терпения и выдержки, какая преданность делу стоит за этими цифрами! Ведь на «Седове» не было специального троса для измерения океанских глубин. Больше месяца Д. П. Буторин и Е. И. Гаманков потратили на распускание толстых стальных тросов. А потом из отдельных проволок они сплели тонкий трос. Работать приходилось в трюме при морозе -30°C и свете керосиновых фонарей. Первый трос оборвался и затонул. Еще за месяц сплели второй трос, но и он оборвался. Такая же судьба постигла и третий самодельный трос для глубоководных измерений.

Дело в том, что у судовой механической лебедки, которая использовалась для измерения глубины, не было устройства, фиксирующего момент касания грунта. Поэтому моряки продолжали вытравливать трос и после того, как он фактически достигал дна. На свободном тросе образовывались петли – шлагги, которые при выборе превращались в тугие узлы. Вот в этих узлах и происходил обрыв троса.

По предложению Н. С. Шарыпова, блок-счетчик с вытравливаемым за борт тросом подвесили к весам – угольному безмену. Показания безмена возрастали по мере вытравливания троса в воду. Момент касания груза на тросе дна фиксировался по уменьшению показания безмена именно на величину веса подвешенного на тросе груза. Как только фиксировалось уменьшение показания веса по безмену, моряки прекращали вытравливать трос.

Одними из важнейших для науки наблюдений, проведенных на «Седове», оказались данные о движении льдов в Центральной Арктике, а также о влиянии на дрейф преобладающих ветров и течений. Появились новые возможности как для прогнозирования образования ледяного покрова в этом районе, так и для прогнозирования дрейфа льдов по трассе Северного морского пути.

Большой научный интерес представили собранные седовцами данные об особенностях атмосферной циркуляции над Центральной Арктикой. И дрейф «Седова», и дрейф станции «СП-1» позволили собрать сведения, подтверждавшие наличие в высоких широтах, вплоть до Северного полюса, развитой циклонической деятельности, т. е. такой же циркуляции атмосферы, как и в более южных широтах. Более того, для приполюсного района в летний период оказалось характерным именно частое появление циклонов. Это кардинально меняло представления, господствовавшие в среде метеорологов того времени.

Важными оказались и гидробиологические наблюдения седовцев. На параллели $86-87^{\circ}$ с. ш. они обнаружили 60 различных видов зоопланктона, в первую очередь – в самом поверхностном слое океанской воды. Это подтвердило предположение, что количество и видовой состав растительных и зоопланктонных организмов в воде приполюсного района незначительно отличаются от такового в более южных районах Северного Ледовитого океана. Отсюда становилось понятным и присутствие в этом районе достаточного количества высших форм животного мира. Седовцы встречали белых медведей, песцов и даже нарвала (животное из породы китов), а в летнее время видели морских и приморских птиц.

Летом 1939 г. седовцы приступили к ремонту руля. Для этого они вырубили во льду под кормой вокруг руля своеобразный колодец глубиной 1,8 м, что позволило осмотреть руль. Подтвердилось предположение, что погнуто само перо руля. Конечно, выпрямить его без использования пресса или механического молота было невозможно. Поэтому механики решили перерезать перо руля, чтобы отделить погнутую часть и оставить укороченный, но прямой его участок.

Газорезательной аппаратуры на судне не было, и моряки просверлили до 100 отверстий в теле пера, чтобы отделить погнутую часть. Особенно тяжело оказалось перерезать мощный стальной брус толщиной 300 мм, который составлял основу пера руля и был навешан на вертикальную ветвь ахтерштевня. Пришлось просверлить десятки радиальных отверстий так, чтобы они сходились в центре бруса.

В это время началась оттепель. Снег на поверхности льда начал бурно таять, и на седьмой день работ вода хлынула в «колодец» вокруг руля. Пришлось непрерывно откачивать ручным насосом воду из ледяной ямы. Наконец удалось разрубить решетку из просверленных в перо отверстий, а затем при помощи нескольких пятитонных домкратов перерубить стальной брус основы рулевого пера. Наконец пароход был готов к самостоятельному плаванию.

Наступила третья зима во льдах. Снова начались сжатия и подвижки льдов. Пурга намела вокруг судна

высокие сугробы. Тем не менее научные наблюдения не прекращались, каждые 2 часа радисты передавали метеоданные.

В декабре 1939 г. сегодовцы узнали, что из Мурманска для вывода их судна из ледового плена вышел линейный ледокол «Сталин». Руководство операцией по выводу «Сегодова» из льдов было возложено на Героя Советского Союза И. Д. Папанина. Капитаном «Сталина» был назначен опытный полярный мореход *М. П. Белоусов*. В необычайно сложных условиях арктической зимы ледокол продвигался навстречу «Сегодову». А на «Сегодове» в ночь под Новый год машинную установку приготовили к даче хода.

3 января 1940 г. в Гренландском море сегодовцы увидели на горизонте луч прожектора ледокола, а через три дня ледокол был уже в 5 милях от «Сегодова». Но дальше ледокол, зажатый паковыми льдами, продвинуться не смог. Только через шесть дней сильный штормовой ветер и океанские волны начали разрушать ледяные поля. 13 января ледокол наконец пробился к «Сегодову». Полярный дрейф, продолжавшийся 812 суток, завершился.

На юг «Сегодов» вели на буксире, но к пристаням в Баренцбурге на Шпицбергене и в Мурманске судно подходило самостоятельно. Так закончился этот необычайный дрейф судна – полярной станции. Отчизна достойно отметила подвиг сегодовцев: всем 15 членам экипажа присвоено звание Героя Советского Союза.

Открытие горного хребта в глубинах Северного Ледовитого океана

К началу 40-х гг. XX в. советским ученым стало ясно, что дальнейшее изучение самых отдаленных районов Центральной Арктики возможно только при использовании метода временных посадок самолетов на лед для доставки туда ученых и научного оборудования и проведения научных исследований в период нахождения самолетов на дрейфующих льдах.

Весной 1941 г. Арктический институт организовал воздушную экспедицию для исследования района «полюса недоступности» в северо-восточной части отечественного сектора Центральной Арктики. Экспедиция отправилась в Арктику на борту четырехмоторного самолета «Н-169» – того самого, на котором в 1937 г. летчик И. П. Мазурук доставлял к Северному полюсу оборудование и запасы для папанинской четверки. После выполнения весенней ледовой разведки по трассе Северного морского пути самолет должен был с базы на острове Врангеля совершить несколько полетов в глубь Полярного бассейна и на подходящих льдинах совершить посадку для проведения научных наблюдений.

Командиром самолета был назначен летчик *Иван Иванович Черевичный*, штурманом – *В. И. Аккуратов*. Кроме того, в экспедиции участвовали еще шесть человек летного состава. Научную группу возглавил директор Арктического института *П. С. Либин*, он же гидролог экспедиции. В ее состав входили также астроном-магнитолог *Михаил Емельянович Острекин* и метеоролог-актинометрист (специалист по изучению влияния солнечной радиации на поверхность Земли) *Н. Т. Черниговский*.

следует основным методом будущих исследований Центрального Полярного бассейна считать метод, примененный СССР экспедицией на самолете «Н-169». Этот новый способ исследования Центральной Арктики является более активным в отношении выбора пунктов исследования, более простым в смысле подготовки и организации станции на дрейфующих льдах и наконец гораздо более дешевым».

Великая Отечественная война прервала проведение воздушных экспедиций в Центральную Арктику, но после ее победного окончания подобные исследования возобновились и привели к выдающимся географическим открытиям при изучении рельефа дна Северного Ледовитого океана.

Принятый для воздушных экспедиций метод исследований предусматривал посадку двух самолетов с научной группой на борту и облегченным снаряжением и приборами на дрейфующую льдину в намеченной точке и выполнение там комплекса наблюдений в течение нескольких дней. После этого самолеты должны были взлететь, и научная группа «перепрыгивала» в другую точку.



Экспедиция на самолете «Н-169»

При подготовке к проведению подобных экспедиций конструктор палатки для папанинской четверки *Сергей Анатольевич Шапошников* с учетом накопленного опыта разработал совершенно новый тип палатки, имевшей полусферическую форму, наподобие среднеазиатской юрты. Она имела каркас из дюралюминиевых дуг, на который натягивался чехол из плотной черной ткани, снизу пришнуровывался пол из водонепроницаемого перкаля, а внутри подвешивался слой белой бязи так, что между ним и наружным чехлом оставалась теплоизолирующая воздушная прослойка. Благодаря такой форме палатки ветер как бы прижимал ее ко льду. Поэтому палатка способна была выдерживать напор даже ураганного ветра. Такую палатку называли КАПШ – каркасная арктическая палатка Шапошникова.

Для ее отопления изобретатель предложил использовать смесь газов бутан – пропан в металлических баллонах. Газовые плитки предназначались для обогрева палаток и для приготовления пищи. Именно в воздушных высокоширотных экспедициях появились первые раскладушки, складные столы и стулья из дюралевых трубок.

Специально для воздушных экспедиций была сконструирована переносная разборная океанологическая лебедка, имевшая на барабане 5000 м тонкого прочного троса. Лебедка представляла собой металлическую ажурную треногу с кронштейном для блока. На треногу крепили барабан, для вращения которого использовался навесной приводной бензиновый мотор. На барабане был намотан стальной семижильный трос диаметром всего 1,3 мм, который выдерживал груз до 100 кг.

Была четко отработана методика проведения промерных работ на дрейфующей льдине. Все это позволило ученым в ходе экспедиции добиться выдающихся результатов. Вот как описывал «технологию» измерения глубин на дрейфующей льдине А. Ф. Трешников – участник воздушных экспедиций в высокие широты 1948–1949 гг., впоследствии начальник дрейфующей станции «СП-3», академик и Герой Социалистического Труда. Сперва ученые при помощи взрыва заряда до 2 кг аммонита проделывали во льду лунку. «И вот готово окно в подледный океан. Вода в лунке прозрачная, зелено-голубого цвета. Для определения прозрачности опускаю в лунку белый диск на тонком лине. Только на глубине 48 м его не видно.

Над лункой устанавливаю лебедку. Две передние ноги опираются на край лунки таким образом, чтобы направляющий блок на конце кронштейна был над ее серединой. Все это накрывается палаткой, внутри устанавливается газовая плитка, соединенная резиновым шлангом с баллоном. Постепенно в палатке теплеет. На высоте человеческого роста быстро становится жарко, а внизу температура почти не повышается. Замерзшие части лебедки оттаивают. Начинается промер глубины. К концу троса подвешивается пятикилограммовый груз – лот. Определить, когда лот достигнет дна на больших глубинах, по ощущению невозможно, так как вес троса больше веса лота. Происходит это автоматически. Если барабан лебедки будет вращаться свободно, то вытравится весь трос и глубину не определить. На барабан

лебедки надеты ленточные тормоза, натяжение которых регулируется тормозным винтом. Я опускаю лот в воду, он тащит за собой трос. Теперь я, слегка поворачивая винт, затягиваю тормоза с таким расчетом, чтобы вес длины вытравливаемого троса был равен тормозному усилию. Вращение барабана лебедки происходит равномерно только под влиянием веса лота. Практически нужно регулировать тормоза, добиваясь равномерного вытравливания троса. А делать это несложно.

Вот уже на счетчике тысяча метров, две тысячи. Вскоре барабан лебедки остановился – лот упал на дно. Смотрю, на счетчике глубина 2410 м. Вращаю барабан лебедки ручкой и выбираю несколько десятков метров троса. Чтобы быть уверенным, еще раз опускаю лот. Когда барабан остановился, снова читаю на счетчике – 2410 м, глубина определена точно».

В ходе воздушной экспедиции «Север-2» в 1948 г. на льду было создано три базы для работы ученых: первая – к северу от Новосибирских островов в точке с координатами 80°32 с. ш. и 150°10 в. д., вторая – в 380 км от Северного полюса в точке с координатами 86°38 с. ш. и 157°22 в. д., третья – в районе «полюса недоступности», на границе Восточного и Западного полушарий в точке с координатами 80°15 с. ш. и 175°40 в. д. На первой базе научную группу возглавил *Михаил Михайлович Сомов* – будущий начальник дрейфующей станции «СП-2» и Герой Советского Союза, на второй – профессор Я. Я. Гаккелль, а на третьей – А. Ф. Трешников.

Для основания научных баз полярные летчики совершали великолепные по смелости и мастерству посадки на дрейфующие льды и опасные взлеты с очень сложных и небольших взлетных полос. Особо сложные условия сложились в месте разворачивания научной группы М. М. Сомова, которую с первой базы перебросили на самолетах в район Северного полюса.

25 апреля 1948 г. два самолета доставили отряд М. М. Сомова в географическую точку Северного полюса. Ученые немедленно начали вести комплексные наблюдения. Гидрологи Сомов и Гордиенко взрывом проделали лунку в полутораметровом льду, установили на ней лебедку и накрыли ее палаткой. Глубина в точке Северного полюса оказалась равной 4039 м.

На второй день в районе полюса началась интенсивная подвижка льдов. Лыдина, на которой размещались самолеты и лагерь, треснула в нескольких местах. Одна трещина, которая продолжала расширяться, прошла вблизи самолетов. А затем эту лыдину разломало на отдельные куски, которые, наползая друг на друга, составляли гряды торосов. Местами образовались разводья. Вскоре трещины прошли даже под самолетами. Летчики быстро запустили моторы и перевели самолеты на более крупные обломки льдин. При этом пришлось переводить самолеты через трещины по изготовленным наскоро дощатым настилам.

Подвижка льдов в этом районе происходила более суток. Только на вторые сутки подвижки прекратились. Пришлось заново строить взлетную полосу, прорубая в торосах широкие проходы, взрывая их, засыпая трещины обломками льда и затем заливая их водой. С трудом удалось выровнять полосу длиной 340 м, а для взлета самолета «Ли-2» требовалась минимальная полоса длиной 680–700 м. Нужно было спешить и улетать до начала новой подвижки. В самолеты погрузили наиболее ценное оборудование, лебедку пришлось оставить на лыдине. Сняли часть снаряжения и продовольствия, слили почти все горючее. М. М. Сомов позднее вспоминал: «Это был «цирковой» взлет. Первым взлетел самолет Котова. Я был на первом самолете. Моторы взревели в начале небольшой полосы. И лыжи покатались, грохоча о лед. Все быстрее и быстрее приближалась полоса разводья, а за ней синие хребты торосов. Казалось, самолет соскочит в воду и через мгновение врежется в торосы. Но в нужный момент Котов поднял самолет в воздух, и мы уже летим над торосами. Вслед за Котовым благополучно взлетел второй самолет – Масленникова». Самолеты сумели сесть на временной базе в 100 км от полюса, благодаря чему ученые продолжили свою работу.

Сенсационные результаты были получены в ходе гидрологических исследований на второй базе воздушной экспедиции. 18 апреля океанографы Я. Я. Гаккелль и В. Т. Тимофеев произвели первый замер глубины, которая оказалась равной 2733 м. На следующий день они опустили на глубину серию батометров для определения температуры и отбора проб воды. Когда ученые извлекли приборы из глубины, то, к их удивлению, нижний батометр, опускавшийся на глубину 2500 м, был поднят в раскрытом виде и оказался заполненным илом. Концевая часть троса при этом запуталась клубком. Ясно было, что батометр просто упал на дно. Ученые сразу же вновь измерили глубину, и она оказалась равной 2355 м, почти на 400 м

меньше, чем при предыдущем измерении.

Но ведь льдина дрейфовала за период времени между замерами всего лишь 5 км на юго-запад. Промеры стали делать чаще. Когда льдина дрейфовала на восток, глубина увеличивалась, на юго-запад – резко уменьшалась. 27 апреля в крайней юго-западной точке дрейфа глубина оказалась равной всего 1290 м. В последующие дни до окончания работы группы, длившейся всего 20 суток, льдина под влиянием западных ветров двигалась на северо-восток, и глубина дна стала увеличиваться. Значит, к западу от генерального направления дрейфа льдины со второй базой экспедиции на дне находился крутой склон.

Именно этот факт изменения глубины почти на 1450 м на очень небольшом расстоянии послужил толчком к исследованиям, в корне изменившим представление о рельефе дна Арктического бассейна и приведшим к выдающемуся географическому открытию середины XX в.

Сразу после возвращения из экспедиции «Север-2» Я. Я. Гаккель занялся обработкой собранных данных по глубинам и нанесением их на карту. Еще во время дрейфа «Седова» в 1938 г. были обнаружены сравнительно небольшие глубины к северу от Новосибирских островов, а теперь этот выступ в виде подводного полуострова ученые продлили в виде хребта далее, по крайней мере до параллели 87° с. ш.

Существенным фактором, определившим изменение представлений о рельефе дна в районе к северу от Новосибирских островов до Северного полюса, явились данные о температуре придонных вод в Центральной Арктике. Еще со времен полета к «полюсу недоступности» в 1941 г. было известно, что в восточной части Арктического бассейна температура придонных вод выше на 0,4 °С. А при анализе собранных в 1948 г. данных выяснилось, что придонные воды в районе Северного полюса имеют температуру -0,8 °С, а в точке, лежащей всего в 300 км к юго-востоку, – 0,4 °С, при одинаковой солености.

Ученые посчитали, что на сравнительно небольшом расстоянии между станциями такой разницы в температурах не должно быть, так как более холодные и, значит, более тяжелые воды вытеснили бы вверх более теплые.

Отсюда напрашивался только один вывод: между этими станциями существует преграда в виде подводного хребта. Ясно было и то, что в этом хребте ниже 1600 м нет проходов, так как к западу от него ниже этой отметки глубинные воды имеют температуру от -0,7 до -0,85 °С, а на тех же глубинах к востоку – от -0,3 до -0,4 °С.

Если бы подводный хребет не был сплошным, то более холодные воды перетекли бы на восток. Теперь уже ученые могли схематически наметить расположение гипотетического хребта – от Новосибирских островов, восточнее Северного полюса и далее в Западном полушарии до Земли Элсмира.

Учитывая все это, уже в 1948 г. Я. Я. Гаккель, ответственный в экспедиции за обработку данных по глубинам, составил карту рельефа дна Арктического бассейна, на которой в самом схематичном виде нанес предполагаемый подводный хребет.

Конечно, для того чтобы предположения ученых о наличии подводного хребта были целиком признаны в ученом мире, необходим был сбор дополнительных данных о глубинах океана. Весной 1949 г. в Центральную Арктику была отправлена очередная высокоширотная воздушная экспедиция «Север-4» (название «Север-3» было присвоено океанографической экспедиции на ледорезе «Литке», которая работала летом 1948 г. в сравнительно высоких широтах).

Экспедиция «Север-4» состояла из трех подвижных отрядов, которыми руководили М. М. Сомов, А. Ф. Трешников и П. А. Гордиенко. 30 апреля второй отряд был высажен на льдину в точке с координатами 87°07 с. ш. и 147°55 в. д., всего в 280 км к югу от Северного полюса. После того как были собраны палатка и лебедка, А. Ф. Трешников и второй океанолог отряда Л. Л. Балакшин приступили к измерению глубин. Барабан лебедки резко остановился, когда на счетчике было всего лишь 1005 м. Для верности груз подняли на 20 м и вновь опустили. И опять барабан остановился, когда на счетчике было 1005 м.

Так ученые обнаружили одну из вершин хребта. Эта точка была севернее линии дрейфа второй базы экспедиции 1948 г. В ходе работ 1949 г. станции были выполнены за Северным полюсом – ближе к Гренландии и Канадскому Арктическому архипелагу. Промеры попадали как на западный, так и на восточный склоны хребта.

Анализ собранных в 1949 г. данных безоговорочно подтвердил предположение ученых о наличии подводного хребта. «Если в прошлом году мы своими лотами только зацепили за хребет, то теперь оседлали его», – шутил Я. Я. Гаккель, вычерчивая на отчетной карте новые линии изобат. Было доказано,

что этот хребт протяженностью почти 1800 км поднимается над ложем океана на 2500–3000 м и простирается от Новосибирских островов к Северному полюсу и далее к Земле Элсмира.

Президиум Академии наук одобрил предложение Арктического института назвать хребт именем М. В. Ломоносова. В 1951 г. Арктический институт выпустил первым изданием новую батиметрическую карту Северного Ледовитого океана, составленную профессором Я. Я. Гаккеллем, на которой были отображены новейшие открытия ученых в части изучения рельефа океанского дна.

Родина высоко оценила итоги высокоширотных воздушных экспедиций 1948–1949 гг. В декабре 1949 г. летчикам, совершившим многочисленные посадки и взлеты с дрейфующих льдов, – *Ивану Ивановичу Черевичному, Илье Спиридоновичу Котову, Василию Никифоровичу Задкову*, руководителю экспедиций *Александру Алексеевичу Кузнецову* и его заместителю *Михаилу Емельяновичу Острекину* были присвоены звания Героев Советского Союза. Героями Социалистического Труда стали наиболее отличившиеся авиаторы и ученые, в частности А.Ф.Трешников. Большая группа исследователей высоких широт была награждена орденами.

В последующие годы исследования в Арктическом бассейне позволили более точно определить очертания хребта *Ломоносова* и более подробно его исследовать. Геологи определили возраст хребта в 100–110 млн лет. Вероятнее всего, он возник одновременно с *Верхоянским* хребтом, когда на месте Северного Ледовитого океана располагалась суша.

В Северном Ледовитом океане ученые обнаружили и другие поднятия дна, параллельные хребту Ломоносова: к западу от него за котловиной *Амундсена* возвышается хребт *Гаккелля*, затем дальше на запад – котловина *Нансена*, а восточнее его за котловинами *Макáрова* и *Подводников* – хребт *Менделёева*. Так что водные массы Северного Ледовитого океана скрывают под собой целую горную страну.



Профессор Я. Я. Гаккелль

История секретной полярной станции «СП-2»

Весной 1950 г. в Центральную Арктику вылетела высокоширотная экспедиция «Север-5». В этот раз наряду с работой «прыгающих» отрядов предусматривалась организация двух дрейфующих станций, на которых исследования должны были проводиться не менее чем полгода. Начальниками станций «Северный полюс-2» и «Северный полюс-3» (сокращенно «СП-2» и «СП-3») назначили М. М. Сомова и А. Ф. Трешникова. Но обстоятельства сложились так, что в тот год была создана только станция «СП-2».

В отличие от деятельности папанинской четверки на станции «СП-1» в 1937–1938 гг., на этот раз работа полярников на дрейфующей станции «СП-2» проводилась в обстановке строжайшей секретности.

В это время началась «холодная война». В США открыто писали, что Центральный Полярный бассейн в грядущей войне между США и СССР станет одним из главных театров военных действий. Поэтому работа полярников во льдах Северного Ледовитого океана по изучению гидрологических, климатических, гидробиологических, геомагнитных параметров полярных вод, атмосферы над ними и толщи дна под ними воспринималась руководством СССР фактически как деятельность разведывательной группы и все документы по работе «СП-2» проходили под грифом «Секретно», а дрейфующая станция обозначалась «Точка-36».



Полярный исследователь Герой Советского Союза М. М. Сомов

Само это таинственное название появилось после того, как известный полярный летчик Виктор Михайлович Перов (впоследствии прославившийся на весь мир спасением в Антарктиде бельгийской экспедиции, в составе которой был принц – член бельгийской королевской семьи) отыскал подходящую для развертывания станции паковую льдину, которую обозначили на карте номером 36.

1 апреля 1950 г. в районе «полюса недоступности» к северо-востоку от острова Врангеля на льдину сел четырехмоторный самолет – бывший бомбардировщик, доставивший первую группу зимовщиков во главе с начальником «СП-2» М. М. Сомовым и 3 т грузов для станции. В 500 м от ледового аэродрома Сомов выбрал для размещения станции многолетнюю льдину толщиной не менее 3 м. На ней установили двойную палатку и флагшток с государственным флагом.

На следующий день радиостанция была введена в строй, и радисты передали первую метеорологическую радиограмму. Секретная станция «СП-2» начала свою работу. Самолеты продолжали завоз на льдину грузов для станции. Одним из рейсов доставили на льдину 10 ездовых собак и нарты. Появление на льдине собачьей упряжки, которую полярники называли «ПСИ-10», ускорило и облегчило доставку грузов с аэродрома в лагерь станции. Ведь до этого полярники перевозили грузы, впрягшись в нарты. В первых числах мая доставка грузов на «СП-2» была закончена. Улетел последний самолет, на котором отправили на материк упряжку собак.

Уже в первые дни дрейфа из-за появления трещин пришлось переместить лагерь на 200 м по направлению к центру ледяного поля. Несмотря на эти дополнительные работы, 16 полярников энергично проводили комплексные научные наблюдения: метеорологические, аэрологические с запуском радиозондов и шаров-пилотов, по измерению магнитного поля Земли, ледоисследовательские и океанографические с выполнением станций от поверхности океана до дна. На разной глубине измерялась температура воды, брались пробы для последующего анализа на содержание хлора, кислорода и ряда других элементов, измерялись скорость и направление течения на разных глубинах, доставались пробы грунта, проводилось траление небольшим тралом для поднятия на поверхность образцов грунта, флоры и фауны, а также сбор планктона с помощью планктонных сеток. Характерно, что качество анализа, выполненного полярниками-гидрологами в гидрохимической лаборатории на дрейфующей льдине, специалистами впоследствии было признано отличным.

Так как ледовый лагерь постоянно был под угрозой внезапного разлома льда, то в полной готовности находились два накаченных воздухом клипер-бота, на специальных нартах уложен и закреплен аварийный запас продовольствия и баллонов с газом. В личных рюкзаках каждого полярника, хранившихся снаружи у палаток на льду, находилось теплое белье, нож, по две банки сгущенного какао и мясных консервов, галеты, спички, табак и бутылка коньяку.

12 июля в палатке радистов вспыхнул пожар. Из горящей палатки чудом удалось вытащить чемоданы с материалами наблюдений и документами. К счастью, никто из полярников не пострадал. Станция осталась без радиопередатчиков, т. е. без связи с материком. «Двое суток, – вспоминал один из участников дрейфа «СП-2» аэролог *Вениамин Гаврилович Канаки*, – используя детали и лампы от радиозондовых микропередатчиков, Константин Курко и я не выпускали из рук паяльников, монтировали доморощенный передатчик. Еду нам приносили в палатку, а спали мы по очереди, урывками. Мне не забыть Сомова в эти дни. Он находился буквально в стрессовом состоянии, почти не отходил он нашей палатки и только изредка, приподняв входную дверку, вопрошающе смотрел на нас (сейчас нам даже трудно представить себе переживания начальника «СП-2» по поводу исчезновения из эфира секретной полярной станции, ведь недаром его инструктировали при подготовке экспедиции и ответственные сотрудники КГБ. – *Прим. авт.*).

Наконец передатчик готов, антенна получает приличную отдачу, и, несмотря на каляющиеся аноды ламп, мы начали звать радиостанцию мыса Шмидта. На это ушло еще около суток. Не знаю, спал ли все эти дни

Сомов, думаю, что нет. Ночью, когда затих эфир, нам ответила полярная станция Уэлен. Через несколько дней летчик В.Н.Задков сбросил нам на парашюте новый комплект рации и гостинцы».

Первоначально работа «СП-2» планировалась на полгода – до осени 1950 г. Затем было решено продлить дрейф еще на полгода – до весны 1951 г. Полярные летчики сумели забросить в лагерь около 20 т продовольствия и оборудования, причем впервые производились посадки на дрейфующие льды в зимнее время. Зимовать на станции остались 11 полярников.

Во время завоза дополнительных грузов А. Ф. Трешников – заместитель директора Арктического института и друг М. М. Сомова – прилетел на «СП-2» и оставался там до отправки последнего самолета. Он понимал, что у остающихся на зимний период полярников впереди большие трудности. А. Ф. Трешникову предстояло сообщить М.М.Сомову, который оставался на зимовку в качестве начальника станции, о смерти его отца. Жена Сомова дала ему два письма – в одном сообщалось о кончине отца, в другом – нет – и просила Трешникова решить на месте, какое из них передать Сомову. «Я вручил ему, – вспоминал А. Ф. Трешников, – «благополучное» письмо, а второе письмо, в нераспечатанном виде увез с собой и вернул жене. Михаил Михайлович как-то спросил меня:

– А как там мой старик?

Я соврал:

– Старик держится молодцом, прибаливает иногда, но что же сделаешь – возраст.

– Боюсь, что я уже не застаю его в живых, – с грустью сказал Сомов.

Думаю, что я поступил правильно. Сомов впоследствии никогда не упрекнул меня в том, что я скрыл от него правду».

Вообще, нужно помнить, что родственники полярников «СП-2» даже не знали, где находились их мужья и сыновья. А сами полярники не имели права сообщать родным о своем местонахождении. Со станции и на нее поступали только служебные зашифрованные радиogramмы. Недаром полярники сравнивали свое положение с деятельностью разведгруппы в тылу врага.

Особенно тяжело прошел завершающий период зимовки. Позади осталась суровая полярная зима, но Арктика продолжала проверять полярников на прочность.

4 февраля толстое многолетнее ледовое поле, на котором располагался лагерь полярной станции, раскололось на несколько частей. Две трещины прошли через лагерь. Одна – прямо под баней, рядом с рабочей и жилой палатками магнитолога, под астрономическим павильоном, сложенным из снежных кирпичей, разорвав его и ледоисследовательскую палатку. Вторая трещина разорвала «ледовый аэродром» и прошла вплотную около радиопалатки и жилой палатки начальника станции. При этом были нарушены крепления радиомачт и они упали, а также поврежден ветряной двигатель привода электрогенератора. Станция осталась без радиосвязи и электроэнергии.

Начальник станции сразу же, согласно составленному заранее расписанию, распределил всех на бригады, и начались авральные работы. Удалось оттащить от трещин все оборудование и снаряжение, и полярники приступили к установке на новом месте радиомачты.

М. М. Сомов распорядился быстро проверить аварийное снаряжение. Были упакованы в чемоданы и вынесены на лед материалы научных наблюдений. Трое полярников отправились на разведку окружающей местности. Они выяснили, что центр лагеря находится в вершине узкого клина, образованного двумя трещинами и зажатого между массивами льда. Если эти массивы начнут двигаться, то обломок льдины, на котором располагался лагерь, будет полностью смят.

Так как подвижки льдов прекратились, то полярникам удалось ликвидировать самые тяжкие последствия подвижек и торошения льдов. Но через несколько дней, в ночь с 13 на 14 февраля, в восточном направлении был слышен нарастающий грохот торошения. Около 8 часов утра полярники ощутили сильный толчок льда, затем последовал шум и грохот. Внезапно вблизи лагеря возникла гряда торосов, которая быстро росла и достигла высоты 8 м. Ледяной вал начал движение к лагерю, перемалывал он, как в гигантской мясорубке, лед толщиной 3–4 м. Затем впереди него стал расти второй вал, а затем и третий, который располагался в 40 м от ближайшей палатки.

В результате на лагерной льдине возникла целая сетка трещин, затем сама льдина сократилась до размеров 30 X 40 м. Лагерь оказался в ледяных клещах. Нельзя было терять ни минуты. Начальник станции принял решение немедленно переместить станцию, и прежде всего – отойти от ледяных валов. Полярники

перебросили через трещины единственный трап и доски и начали спешно перевозить имущество.

Один из полярников, *Гурий Николаевич Яковлев* (впоследствии доктор географических наук), вспоминал: «В самый опасный момент, когда валы подходили вплотную к лагерю и в любую минуту могли раздавить его, Михаил Михайлович проявил изумительную выдержку. Он, казалось, спокойно добрался до радиопалатки и, составив сообщение о случившемся, поручил нашим радистам Курко и Щетинину немедленно передать его на землю. Последние быстро отстучали тревожное известие и только тогда стали сворачивать радиостанцию; усилиями специальной бригады ее перетащили на другой обломок льдины. Откопали из-под снега и перенесли туда же одну из рабочих палаток гидрологов, в которой стали оборудовать радиостанцию. Возле нее установили и временную радиомачту.

Остальные полярники спасали материалы наблюдений, научное оборудование, аварийное продовольствие, газовые баллоны и все самое необходимое, чтобы просуществовать на льду. Эвакуация станции закончилась под утро следующего дня. Перебазировано было только самое необходимое, в том числе еще одна палатка. Надо сказать, что в эти грозные часы весь коллектив проявил себя дисциплинированно и мужественно, этому немало способствовали выдержка и спокойствие самого Сомова. Вскоре лагерь разместился на крепкой льдине. Научная программа выполнялась без перерыва».

Пережив много трудных и тревожных дней, 11 апреля 1951 г., после 376-суточного дрейфа последним покинул льдину М. М. Сомов. За мужество и героизм, проявленные в ходе дрейфа «СП-2», в 1952 г. М. М. Сомову было присвоено звание Героя Советского Союза, остальные зимовщики были награждены орденами.

Первая работа вертолета на дрейфующей полярной станции

Мечта А. Ф. Трешникова об участии в работах дрейфующей полярной станции осуществилась в 1954 г., когда в ходе воздушной экспедиции «Север-6» была создана станция «СП-3» и он стал ее руководителем.

После долгих часов полета над льдами Центральной Арктики Трешников обнаружил подходящую для устройства дрейфующей станции льдину в районе 86° с. ш. и 180° в. д., примерно в 400 км от Северного полюса. За несколько дней на этой льдине была создана полярная станция и поднят на мачте государственный флаг СССР. 14 апреля радиостанция «СП-3» передала первую метеорологическую сводку. Впервые в истории полярных исследований на дрейфующую станцию прилетел вертолет и остался там на все время ее существования. Использование вертолета значительно расширило район проведения научных исследований, проводимых полярниками станции.

1 мая на станцию прилетели руководители высокоширотной воздушной экспедиции. Полярники организовали праздничный обед и приняли гостей в сооруженной из снежных кирпичей столовой. У входа стояли два ледяных белых медведя, сделанных из снега и держащих в зубах красную ленточку. «Войдя в дом, – вспоминал А. Ф. Трешников, – гости были приятно удивлены: окон нет, но сквозь стенки и снизу, через лед, струится нежно-голубой свет».

Впервые на дрейфующей льдине вместо палаток полярники жили и трудились в разборных жилых домиках. Два домика были составлены вместе и в них разместились кают-компания и камбуз, в отдельном домике находились радисты со своей аппаратурой, в четвертом была оборудована гидрохимическая лаборатория для анализа проб морской воды. Летчики даже доставили на льдину подарок полярников мыса Челюскин – пианино.

На станции в полном объеме проводились научные исследования по ранее составленной в Арктическом институте программе. Вертолет активно использовался для ледовой разведки района расположения станции и для проведения океанологических исследований в радиусе до 200 км от лагеря.



Полярный исследователь академик А. Ф. Трешников

Наступило полярное лето, и вокруг станции на льду образовались целые озера. Вода окружала палатки и домики, между ними пришлось настелить деревянные мостики. Полярникам пришлось бурить лунки для стока воды под лед. Но Арктика дает о себе знать и летом. Однажды в начале июля ветер резко усилился, начался обильный снегопад и кругом намело сугробы. Ученые до этого даже не предполагали, что в Центральной Арктике возможен проход такого глубокого циклона. А ежедневные аэрологические наблюдения с помощью радиозондов позволили установить, что в районе Северного полюса циклоны бывают не менее часто, чем в умеренных широтах.

В летний период полярники наблюдали чаек, нерп, произошла встреча и с белыми медведями. Это случилось во время одного из рейсов вертолета, проведенного для выполнения научных наблюдений в стороне от станции. Для того чтобы при прогреве мотора вихри от вращающихся лопастей не мешали работе гидрологов, вертолет поставили в 200 м от лунки. Гидролог и летчик измерили глубину океана, затем нацепили на трос серию батометров и начали опускать их в лунку. «Невзначай посмотрев в сторону, – вспоминал А. Ф. Трешников, – летчик увидел, что к ним приближаются три медведя. «Где карабин?» – встревоженно спросил Шамонтьев (гидролог. – *Прим. авт.*). Но оружие оказалось в вертолете. Как потом шутили товарищи, гидролог и летчик в этот день поставили мировой рекорд в беге на дистанции 200 м. Не прошло и минуты, как они уже были в кабине вертолета. Однако выстрелы в воздух из ракетницы и карабина не произвели никакого впечатления на медведей. А тут еще Шамонтьев вспомнил, что батометры продолжают погружаться в океан и, если своевременно не затормозить лебедку, на тросе могут образоваться витки, он оборвется и приборы упадут на дно. Медведи между тем не собирались покидать льдину и были настроены агрессивно. Выбора не было. Пришлось стрелять». Затем туши медведей были доставлены на станцию.

Не раз льды вокруг лагеря подвергались сжатию, после чего совсем рядом со станцией появлялась гряда торосов. Особенно торошение усилилось с приближением арктической осени. 25 августа льдина, на которой располагалась полярная станция, находилась всего в 30 км от Северного полюса. Вблизи полюса станция прошла над подводным хребтом Ломоносова, при этом на расстоянии лишь 8 км глубина колебалась на 1500–2000 м.

Еще в 1950 г. участники высокоширотной воздушной экспедиции установили, что в восточной части Арктического бассейна на глубине 75–170 м существует прослойка относительно теплых вод, поступающих из Тихого океана. А гидрологи «СП-3» обнаружили, что тихоокеанские воды проникают до района Северного полюса.

Ученые «СП-3» опровергли мнение о существовании в Центральной Арктике района так называемого «полюса безжизненности». Уже упоминалось о виденных полярниками птицах, медведях. Полярникам удавалось вылавливать в полыньях рыбу – сайку. Они убедились, что органическая жизнь на подводном хребте Ломоносова оказалась богаче, чем во впадинах океана. Со склонов хребта поднимали моллюсков, червей, морских звезд и ежей. В верхних слоях воды и в развоях в период арктического лета (июля – августа) ученые наблюдали бурное развитие микроскопических диатомовых водорослей, образующих большие колонии на кромке льдин.

В конце сентября начались сильные морозы – до -32°C . Вскоре наступила полярная ночь. При этом часто была пурга, при которой ветер достигал скорости до 20 м/с и нес огромные массы снега. Но и в полярную ночь отважные летчики совершали рейсы на «СП-3».

Сильные морозы и пронизывающий ветер осложнили проведение научных наблюдений, но не смогли повлиять на их регулярность и полноту. В связи с прохождением над станцией один за другим глубоких циклонов участились подвижки и сжатие льдов.

«24 ноября раздался удар, – вспоминал А. Ф. Трешников, – и каждый из нас почувствовал сильный толчок.

– Трещина через весь лагерь!

Все тут же выскочили из домиков. Да, льдина действительно раскололась. Прожектор осветил черную воду, над ней поднималось облако пара. За несколько минут трещину развело метров на 30. На краю льдины почти повисли над водой аэрологическая площадка и палатка магнитолога. Только 10 м отделяло трещину от стоянки вертолета. Но лампы подогрева для него оказались по ту сторону развоя.

Каждый знал, что он должен делать. Как только трещина стала сужаться, а посреди оказалась небольшая льдина, мы притащили трап и, пользуясь им как перекидным мостиком, начали переносить лампы подогрева на свою сторону. Трап изгибался над водой, порой сползал со льдины. Нелегко было устоять на совершенно обледеневших досках. Но в ту минуту, казалось, никто не вспомнил о том, что под ним на тысячеметровую глубину уходит пучина». Полярники спасли вертолет, научное оборудование и имущество станции.

1 декабря из-за подвижки льдов вновь через весь лагерь протянулась новая трещина. Вскоре через центр лагеря прошло несколько трещин. С помощью трактора удалось передвинуть в более безопасное место кают-компанию, радиорубку, домики гидрологов и аэрологов. Такой же аврал повторился 8 декабря. Причем морозы усилились до -44°C .

Так как ледяное поле, на котором размещалась станция, продолжало уменьшаться из-за разлома льдов, то А. Ф. Трешников принял решение перенести лагерь на льдину больших размеров. «К северу от станции, – вспоминал он, – примерно в 200 м, в ледяной стене торосов обнаружился небольшой проход, словно созданный специально для нас. Мы его расширили и начали трактором буксировать домики, перевозить гидрологические лебедки, продукты, оборудование, баллоны с газом... Работали все трое суток почти без отдыха по 15–16 часов и очень устали, но испытывали чувство большого удовлетворения: безопасность людей, лагеря и оборудования была обеспечена. Надолго ли? Хотя новая льдина – «номер третий», как мы ее шутливо прозвали, в шесть с лишним раз меньше той, на которую мы высадились весной, она кажется пока достаточно надежной.

Устраиваемся здесь надолго. Подняли мачты радиостанции. Продолбили в толще льда новые лунки для гидрологических наблюдений и установили над ними лебедки, приборы и палатки, а то до сегодняшнего дня гидрологам, чтобы вести научную работу, приходилось ежедневно пробираться в старый лагерь. Бульдозером трактора и вручную лопатами расчистили взлетно-посадочную полосу. Механик Комаров сконструировал помпу-насос, и мы залили полосу водой, которая быстро замерзла. Мы дали согласие на прием самолета. В канун Нового года прилетел Мазурук с подарками, почтой и елкой». Так как о работе «СП-3» было заявлено ТАСС, то такой секретной завесы, какая была опущена на деятельность «СП-2», уже не было, и полярники могли более свободно общаться со своими близкими, используя радиосвязь и доставку почты самолетами, что, естественно, благотворно действовало на их моральное состояние.

В марте полярная ночь закончилась. С каждым днем солнце поднималось все выше. Возобновились полеты вертолета для проведения ледовой разведки. 20 апреля, через 376 дней после высадки на лед А. Ф. Трешникова и его товарищей, работа «СП-3» успешно завершилась.

Так начались регулярные дрейфы советских станций «СП». В 1991 г. финансирование деятельности последней советской дрейфующей станции «СП-31» было прекращено, и 25 июля зимовщиков вывезли на материк на ледоколе, подошедшем к льдине со станцией. Как ни печально, но получилось, что Россия ушла из Центральной Арктики.

Спасение полярников станции «СП-1/32». Россия возвращается в Арктику

К счастью, этот печальный уход в прошлое. В 2003 г. начала свою деятельность новая дрейфующая станция – первая российская, которой по традиции присвоили название «СП-1/32».

Ее начальник – врач, опытный полярник, и вообще человек необычайной судьбы, *Владимир Семенович Кошелев*, рассказывал, как непросто проходили организация и снаряжение этой экспедиции: «Через пару лет (после 1991 г. – *Прим. авт.*) прекратила работу высокоширотная воздушная экспедиция «Север», начали одна за другой сворачиваться береговые станции. Уцелели немногие, сейчас они не соответствуют даже своему названию. Метеонаблюдения сегодня и автоматика может вести, уровень техники позволяет. Однако существуют еще аэрологические, актинометрические, гидрологические, геофизические исследования – все заглохло. Работая на острове Врангеля (с 1988 г., после своей последней зимовки, до 1999 г. В. С. Кошелев был там главой местной администрации. – *Прим. авт.*), я постоянно наезжал в питерский Институт Арктики и Антарктики. Смотреть было больно. Выполняли разовые заказы, распродавали старую экипировку, какие-то дизеля-насосы – с того и жили.

Но, понимаете, есть еще и люди! Старые зимовщики, костяк бывших полярных экспедиций. Мы

постоянно встречались, и разговор шел об одном, не может быть, чтобы государство не вернулось к идее освоения Севера. Невозможно такое!

И тогда пришла идея: мы сами должны сделать что-то броское, неординарное, способное привлечь внимание к проблеме. Начали готовить полярную экспедицию «Арктика-2002». Она стала генеральной репетицией нынешнего дрейфа (работы «СП-1/32». – *Прим. авт.*).

Как искали деньги – отдельный разговор. Выручало все то же полярное братство. Шли к тем бизнесменам, которые сами когда-то работали на Севере, – им по крайней мере ничего объяснять не нужно. Задачи «Арктики-2002» я бы определил как научно-демонстрационные. Важно было показать: в стране есть люди, которые, не взяв ни рубля у государства, способны организовать двухмесячный дрейф на уровне всех современных требований... Сейчас полярники живут и работают в теплых, уютных домиках, мобильных – на случай срочного перемещения. Добыли такие домики. Работала уникальная научная аппаратура (это одна из вещей, которые меня поражают: вроде были 10 лет бесконечного кризиса, и вдруг выясняется, что на каких-то заводах производят удивительные приборы, материалы, средства связи). Практически продемонстрировали возможность арктического туризма: питание, комфорт, безопасность, страховка.

Во время «Арктики-2002» мы пригласили к себе на льдину группу депутатов Государственной Думы и Совета федерации. Пусть люди, причастные к принятию решений, собственными глазами увидят, без чего невозможна полноценная организация будущих экспедиций. Пусть увидят, в каком состоянии авиация, обеспечение аэродромов, гостиницы, система снабжения – в общем все этапы, все ступеньки.

«СП-1/32» финансируется не государством. В основе, конечно, спонсорские деньги. Хотя точнее говорить не о спонсорах, а об инвесторах. Мы в уникальных условиях испытываем новые модели оборудования, техники, это, между прочим, реклама российских марок. Кроме того – научная часть экспедиции. Мы берем на себя вопросы жизнеобеспечения, снабжения, но ученые-то на льдине будут работать по своим программам, в которых заинтересовано государство. Понимаете, полярные исследования полностью за государственный счет – это модель идеальная, и не берусь судить, в какой степени сегодня достижимая. А вот долевое участие государства – об этом стоит подумать».

В начале марта 2004 г. в районе нахождения дрейфующей полярной станции «СП-32» (теперь российская дрейфующая полярная станция уверенно носит такое название, приняв эстафету советских станций «СП») начались интенсивные подвижки льдов и торошение, которые продолжались в течение почти трех суток. Сперва валы торосов двигались вокруг и около станции. Но затем возникший вал торосов в среднем высотой около 7 м (некоторые пики в нем доходили до 12–17 м) прошел прямо по линии, на которой находились основные строения станции.

Вал неожиданно остановился перед последними двумя домиками. Но и их подтопило, и они в любой момент могли рухнуть. Из девяти домиков и шести палаток остались неповрежденными лишь две палатки. Никто из полярников, к счастью, не пострадал, им удалось спасти все результаты научных исследований. О состоянии станции немедленно было проинформировано руководство Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

В кратчайшее время, фактически в течение суток, под руководством известного полярника, Героя Советского Союза, депутата Государственной Думы *Артура Чилингарова* была разработана операция по спасению полярников «СП-32». Первым сел на льдину прилетевший со Шпицбергена вертолет «Ми-8» и заправился сохранившимся в лагере топливом. К станции прилетел тяжелый вертолет «Ми-6». Он завис на полчаса, не заглушив двигателя (т. е. всей массой не садился на лед), в течение которого полярники провели аварийную погрузку в условиях, когда мощные воздушные потоки вокруг вертолета просто с ног сбивали людей.

План спасательной операции был разработан до деталей. На острове Среднем стоял самолет пограничников с запасом топлива, во Владивостоке находились в полной готовности к вылету принадлежащие МЧС вертолет «Ми-26» и самолет «Ил-76», подготовленные к десантированию.

Прогноз погоды был явно неблагоприятным. Необходимо было всю спасательную операцию провести 6 марта. Уже с 7 марта погода резко начала ухудшаться: ветер, снег, отсутствие видимости. Все было сделано на пределе возможного. Все полярники и две собаки – Черныш и Рыжик – были доставлены на Шпицберген. Известно, что через несколько дней в район нахождения станции летали норвежские пограничники, которые сообщили, что от нее не осталось буквально никаких следов – все размолотили

движущиеся валы торосов и поглотил океан.

Даже предварительный анализ выполненных на «СП-32» исследований подтвердил их ценность и уникальность. В ходе дрейфа ученые проводили замеры на глубинах 3000 м и более. Много неожиданного было обнаружено в глубинных потоках водных масс. Уникальные материалы получены по проблеме взаимодействия атмосферы и полярного океана, что особо важно, в частности, для прогнозирования различных стихийных катаклизмов.

Рассказ об отечественных дрейфующих полярных станциях закончим словами В. С. Кошелева из его интервью, данного 10 марта 2004 г. по возвращении с льдины в Москву: «Все только начинается. Теперь уже видно, что наше возвращение в Арктику – это всерьез и навсегда. Государство наконец включилось. Затевалось все как частная инициатива. Но за последнее время у нас в стране ко многому меняется отношение. А присутствие России в Арктике – принципиальная вещь. Сейчас уже готовим станцию «СП-33» к осеннему старту. А будущей весной, если все получится, как задумано, снова отправлюсь на зимовку. Домой». И действительно, 9 сентября 2004 г над новой дрейфующей станцией «СП-33» был поднят российский флаг.

Есть все основания надеяться и верить, что теперь работа на российских дрейфующих станциях «СП» не будет прерываться. Возобновилась в Арктике и работа научных экспедиций, использующих научно-исследовательские суда. Согласно конвенции ООН, подписанной Россией в 1997 г., государства, имеющие выход к морю, вправе претендовать на минеральные ресурсы континентального шельфа за пределами 200-мильной экономической зоны. Возникла необходимость доказать, что наш континентальный шельф простирается далеко на север по хребтам Менделеева и Ломоносова вплоть до Северного полюса, ведь дно Северного Ледовитого океана в этих районах – это хранилища колоссальных запасов нефти и газа.

В июне 2005 г. отряд геологов и геофизиков из Москвы и Санкт-Петербурга отправился в Арктику на борту научно-экспедиционного судна (НЭС) ледового класса «Академик Федоров».

Сначала исследования были проведены в районе хребта Менделеева, а затем для исследования хребта Ломоносова в районе Северного полюса НЭС «Академик Федоров» 29 августа 2005 г. самостоятельно без ледокольного сопровождения достигло Северного полюса. До сих пор это не удавалось ни одному судну ледового класса. Полученные данные аргументированно доказали, что хребет Ломоносова является естественным продолжением Сибирской континентальной платформы, а хребет Менделеева – это древняя континентальная кора материковой окраины России.

Для того, чтобы более точно обследовать внешние границы континентального шельфа России, в мае – июне 2007 г. было проведено завершающее комплексное исследование геологического сопряжения хребтов Ломоносова и Менделеева с прилегающей материковой окраиной России в морях Лаптевых и Восточно-Сибирском. Затем на Северном полюсе 2 августа 2007 г. атомный ледокол «Россия», сопровождавший НЭС «Академик Федоров» взломал полутораметровый лед и подготовил на Северном полюсе искусственную полынью размером 25 x 10 м для спуска батискафов.

После обследования дна и взятия образцов грунта на дне был установлен Государственный флаг Российской Федерации, изготовленный из титана.

Как видим, Россия вновь в центральной Арктике и будем надеяться, что она там останется навсегда.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алексеев А. И. Гавриил Андреевич Сарычев. – М., 1966.
2. Алексеев Д. А., Новокшионов П. А. По следам «таинственных путешествий». – М., 1988.
3. Бадигин К. С. Дрейф «Г. Седова»// Русские мореплаватели. – М., 1953.
4. Бадигин К. С. По студеным морям. – М., 1956.
5. Бахрушин С. В. Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII вв. // Бахрушин С. В. Научные труды. – М., 1955. – Т. III.
6. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. – М., 1956.
7. Белов М. И. Раскопки «златокипящей» Мангазеи. – 1970.

8. Белов М. И., Овсянников В. Ф., Старков В. Ф. Мангазья: мангазейский морской ход. – Л., 1980. – Ч. 1.
9. Ваксель С. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. – Л., 1940.
10. Васнецов В. А. Под звездным флагом «Персея». – Л., 1974.
11. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. – М.; Л., 1948.
12. Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря. – М.; Л., 1946.
13. Владимиров О. П., Николин Е. Ю. Познакомьтесь: океан. – Л., 1976.
14. Врангель Ф. П. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю. 1820–1824. – М.; Л., 1948.
15. Глазман А. Б. Деревянный компас поморов // Судостроение. – 1970. – № 1.
16. Деев М. Г., Шумилов А. В. Н. Н. Зубов. – М., 1989.
17. Демин Л. А. Экспедиция на о. Врангеля // Русские мореплаватели. – М., 1953.
18. Демин Л. М. Семен Дежнев. – М., 1990.
19. Добровольский А. Д. Вокруг Земли Франца-Иосифа // Русские мореплаватели. – М., 1953.
20. Доклад комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря, составленный П. А. Кропоткиным при содействии А. И. Воейкова, М. А. Рыкачева, барона И. А. Шиллинга, Ф. Б. Шмидта и Ф. Ф. Яржанского // Известия ВГО. – 1871. – Т. VII.
21. Дуэль И. И. Каждой гранью. – М., 1981.
22. Ефимов А. В. Из истории великих русских географических открытий. – М., 1950.
23. Жилинский А. А. Россия на Севере (к описанию жизни и деятельности М. К. Сидорова). – Архангельск, 1918.
24. Забелин И. М. Встречи, которых не было. – М., 1966.
25. Загоскин Н. П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. – Казань, 1910.
26. Зубов Н. Н. 20 дней на Ледовом море. – М., 1932.
27. Зубов Н. Н. Гавриил Андреевич Сарычев // Русские мореплаватели. – М., 1953.
28. Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. – М., 1954.
29. Каманин Л. Г. Сибирь и Дальний Восток // История открытия и исследования Советской Азии. – М., 1969.
30. Каневский З. М. Зачем человеку льды? – М., 1989.
31. Карелин Д. Б. Первая высокоширотная экспедиция // Русские мореплаватели. – М., 1953.
32. Карелин Д. Е. Моря нашей родины. – Л., 1954.
33. Кленова М. В. Геология Баренцева моря. – М., 1960.
34. Корякин В. С. Семь экспедиций на Шпицберген. – М., 1986.
35. Коцебу О. Е. Путешествие вокруг света. – М., 1948.
36. Кошелев В. С. Интервью // Известия. – 2003. – 7 апреля.
37. Кошелев В. С. Интервью // Известия. – 2004. – 10 марта.
38. Кук Дж. Третье плавание капитана Джеймса Кука: плавание в Тихом океане в 1776–1780 гг. – М., 1971.
39. Лазарев А. П. Плавание вокруг света военного шлюпа «Благонамеренный». – М., 1950.
40. Литке Ф. П. Путешествие вокруг света на военном шлюпе «Сенявин» 1826–1829. – М., 1948.
41. Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий. – М., 1982–1984. – Т. I–III.
42. Магидович И. П. Петр Кузьмич Креницын и Михаил Дмитриевич Левашев // Русские мореплаватели. – М., 1953.
43. Майков А. Н. Рассказы Нартова о Петре Великом // Записки Академии наук. Приложение 6. – СПб., 1891. – Т. I.
44. Макаров и завоевание Арктики. – М.; Л., 1943.
45. Макарове. О. «Ермак» во льдах. – СПб., 1901.
46. Миллер Г. И. Известия о Северном морском ходе из устья Лены реки ради обретения восточных стран // Приложение к книге Ефимова А. В. «Из истории великих русских географических открытий». – М., 1950.

47. Михаил Михайлович Сомов. – Л., 1979.
48. Морозове. Т. Крылатый следопыт Заполярья. – М., 1975.
49. Никитенко Н. И. «О. Ю. Шмидт». – М., 1992.
50. Никитин Н. И. Сибирская эпопея XVII века. – М., 1987.
51. Обручев С. В. В неизведанные края. – М., 1975.
52. Обручев С. В. Русские поморы на Шпицбергене в XV в. и что написал о них в 1493 г. нюрнбергский врач. – М., 1964.
53. Окладников А. П. Открытие Сибири. – М., 1979.
54. Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII в. – М., 1951.
55. Паллас П. С. О российских открытиях в морях между Азией и Америкой// Месяцеслов исторический и географический на 1781 г. – СПб., 1780.
56. Папанин И. Д. Жизнь на льдине. – М., 1977.
57. Пасецкий В. М. Витус Беринг. – М., 1882.
58. Пасецкий В. М. Звездные мгновения Арктики. – СПб., 1995.
59. Пасецкий В. М. Отогревшие землю. – М., 1971.
60. Перевалов В. А. Ломоносов и Арктика. – М.; Л., 1949.
61. Петров А. Ю. Морские офицеры начинают управлять русскими колониями в Северной Америке// История Русской Америки. – М., 1999. – Т. Н.
62. Полевой Б. П. Предыстория Русской Америки (зарождение интереса в России к северо-западному берегу Америки)// История Русской Америки. – М., 1997. – Т. 1.
63. Русанов В. А. Статьи, лекции, письма. – М.; Л., 1945.
64. Русская историческая библиотека. – СПб., 1875. – Т. II.
65. Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах. – М.; Л., 1952.
66. Рыбаков Б. А. Киевская Русь и русские княжества XII–XIII вв. – М., 1982.
67. Сарычев Г. А. Путешествие по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану. – М., 1952.
68. Сгибнев А. С. Материалы для истории Камчатки (об экспедиции А. Ф. Шестакова)// Морской сборник. – 1869. – № 2.
69. Сопотко А. А. История плавания В. Беринга на боте «Св. Гавриил» в Северный Ледовитый океан. – М., 1983.
70. Старков В. Ф. Древний Грумант: открытия, гипотезы // Правда. – 1984. – 10 января.
71. Старокадамский Л. М. Пять плаваний в Северном Ледовитом океане. – М., 1959.
72. Танфильев Г. И. Моря Каспийское, Черное, Балтийское, Ледовитое Сибирское и Восточный океан. – М.; Л., 1931.
73. Трешников А. Ф. Их именами названы корабли науки. – Л., 1984.
74. Трешников А. Ф. Мои полярные путешествия. – М., 1985.
75. Толль Э. В. Очерк геологии Новосибирских островов и важнейшие задачи исследования полярных стран // Записки Академии наук. – Версия 8. – СПб., 1899. – № 1., Т. IX.
76. Толль Э. В. Плавание на яхте «Заря». – М., 1959.
77. Толль Э. В. Путешествие на Новосибирские острова // Материалы к познанию Русского государства и сопредельных стран Азии. – Серия 3. – СПб., 1887. – Т. III.
78. Толль Э. В. Экспедиция Академии наук в 1893 г. на Новосибирские острова и побережье Ледовитого океана // Известия РГО. – СПб., 1894. – № 4. – Т. XXX.
79. Федоров Е. К. Полярные дневники. – Л., 1982.
80. Хенниг Р. Неведомые земли. – М., 1961. – Т. II–III.
81. Иванов М. А. Загадка штурмана Альбанова. – М., 1981.
82. Шпаро Д. И., Шумилов А. В. Три загадки Арктики. – М., 1982.
83. Экспедиция Беринга. – М., 1941.
84. Яников Г. В. Василий Прончищев, Харитон Лаптев, Семен Челюскин// Русские мореплаватели. – М., 1953.