

26.89(2P) - 45
962

Т. В. Яников

ВЕЛИКАЯ СЕВЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Г. В. ЯНИКОВ

ВЕЛИКАЯ СЕВЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

26.89(20)
9162

Под редакцией доктора географических наук
проф. Н. Н. ЗУБОВА

Редактор Я. А. Марголин
Редактор карт А. В. Голицын
Худож. редактор В. В. Щукина
Технич. редактор С. М. Кошелева
Обложка художника Н. И. Крылова

Сдано в производство 1/VI—49 г. Подписано к печати
12/VIII—49 г. Формат $84 \times 109/32$. Тираж 25 000. А 08285.
Печатных листов 10,25. Учетно-издательских л. 8,9.
Цена 3 руб. Заказ 1629.

ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ
Система государственных
массовых библиотек

93972-1

92

ПРЕДИСЛОВИЕ

В 1581 г. Ермак Тимофеевич перевалил через Урал и, покорив Сибирское царство, положил тем самым начало изумительно быстрому освоению русскими просторов Сибири. В 1633 г. казаки Перфильев и Робров выходят по Лене к Северному Ледовитому океану. В 1639 г. казак Москвитин достигает Охотского моря. Всего лишь за 15 лет казаками и промышленниками были открыты устья всех сибирских рек, впадающих в Северный Ледовитый океан. Последний год этого периода ознаменовался событием исключительной значимости. В 1648 г. казак Семен Иванович Дежнев, выйдя на кочах из Колымы, обогнул Чукотский полуостров и через Берингов пролив подошел к устью Анадыря. Плаваниями русских мореходов от устья одной сибирской реки до устья другой, и в особенности замечательным плаванием Дежнева, было доказано, что Азия нигде не соединяется с Америкой.

Но если этими плаваниями было установлено существование Северного Морского пути, то они одновременно показали, что этот путь при технике того времени крайне труден и опасен и для торговли совершенно невыгоден. В конечном итоге это обстоятельство на долгое время охладило интерес к исследованию севера Сибири. Многое из того, что было описано и снято на карту, потерялось или было забыто. Достаточно сказать, что донесения Семена Дежнева были обнаружены в Якутском архиве только спустя 90 лет.

Интерес к исследованию северных окраин России и, в частности, к Северному Морскому пути, вновь возро-

дился при Петре Первом. Напрасно некоторые историки пытаются доказать, что этот интерес был пробужден письмами Лейбница или просьбами французской Академии, членом которой Петр Первый состоял. В этой книге автор приводит убедительные исторические документы, свидетельствующие о том, что русским людям принадлежит и самая идея Северного Морского пути и первые проекты его практического изучения.

По мысли Петра Первого в 1725 г. организуется так называемая Первая Камчатская экспедиция Беринга. Одной из главных задач этой экспедиции, согласно инструкции, написанной самим Петром, было решение вопроса, соединяется ли Америка с Азией и, таким образом, выяснение возможности достижения Китая и Индии через Северный Ледовитый океан.

Беринг и Чириков в 1728 г. прошли из Берингова моря в Чукотское, частично повторив (в самой легкой части) плавание Семена Дежнева, но в обратном направлении. Особых результатов это плавание не дало, и Беринг уже в 1730 г. подает проект Второй Камчатской экспедиции, которая и была осуществлена в 1733—1743 гг. Эта грандиозная по числу участников и по результатам экспедиция впоследствии получила название Великой Северной экспедиции.

Как совершенно справедливо указывает Г. В. Яников, Великая Северная экспедиция состояла, по существу, из трех почти не связанных между собой экспедиций:

1. Камчатской экспедиции (базирувавшейся на Камчатку), на двух судах под командой Беринга и Чирикова плававшей в северной части Тихого океана и открывшей пути к Северной Америке, и на трех судах под общей командой Шпанберга, плававшей вдоль Курильских островов к берегам Японии.

2. Северной экспедиции, состоявшей из пяти отрядов и работавшей над составлением карт и описанием Северного Морского пути.

3. Сухопутных отрядов, посланных Академией наук для исследования окраин Сибири.

Автор предлагает первую из этих экспедиций называть Второй Камчатской, а Великой Северной экспедицией — только вторую, описанию работ которой и посвящает свою книгу.

Заслуживает ли эта экспедиция названия Великой? Конечно, да! И не только по «великости» трудов и испытаний, выпавших на ее долю, но и по «великости» полученных ею результатов.

Эта экспедиция замечательна еще и тем, что она работала по строго продуманному и доводимому до конца плану. В сущности именно этой экспедицией было введено в исследование и освоение Арктики плановое начало. Россия, начав Великой Северной экспедицией широкие географические исследования в Арктике, наглядно показала всему миру, как это следует делать.

Мы теперь достаточно хорошо знаем Арктику и можем оценить, сколь много истинного мужества, терпения и выносливости надо было иметь, чтобы сделать то, что сделали офицеры и матросы молодого русского военного флота. Их подвиги остаются непревзойденными, их достижения — изумительны!

Когда читаешь книгу Г. В. Яникова, невольно жалеешь, что мы так мало знаем об этих мужественных людях.

Надо отметить еще одну важную подробность, подчеркнутую автором — исключительно умелое и заботливое руководство Великой Северной экспедицией со стороны Адмиралтейств-коллегии и особенно со стороны ее президента — адмирала Николая Федоровича Головина.

Мы, русские, советские люди, гордимся Великой Северной экспедицией, впервые в истории внесшей в исследование полярных стран плановое начало, гордимся ее участниками — русскими военными моряками и геодезистами.

Н. Зубов.



ВВЕДЕНИЕ

Созданный Петром Первым русский военно-морской флот своими победами над шведским флотом сразу поставил Россию в ряд сильнейших морских держав. В сражениях и боевых походах воспитались искусные моряки, мужественные и преданные долгу.

Молодой русский флот с первых дней своего существования одновременно с боевыми операциями вел работы по съемке берегов морей, прилегающих к территории России. Уже в 1696 году при непосредственном участии Петра Первого начинается съемка реки Дона и прилегающих участков берега Азовского моря, а затем и Черного. В 1710 году началась съемка на Балтийском море, и в 1714 году в тогдашнем Санкт-Петербурге выходит первый атлас морских карт. В 1715—1720 годах снимаются берега Каспийского моря и составляется карта, на которой его очертания впервые даны правильно.

В 1719 году посылкой геодезистов Евреинова и Лужина начинается ряд экспедиций, снимавших тихоокеанские берега Азии и Америки. Наконец, в 1733—1743 годах производится съемка побережья Северного Ледовитого океана. Это первое планомерное исследование морей Русской Арктики в истории русской географии получило в дальнейшем название Великой Северной экспедиции. Ею были сняты и положены на карту морские берега от Канина полуострова на западе до устья реки Колымы на востоке.

Руководителями и исполнителями работ Великой Северной экспедиции были офицеры, штурманы и матросы русского военно-морского флота. Взятые с боевых кораб-

лей, эти простые люди показали, что и в необычайно суровых арктических условиях русский моряк всегда остается преданным долгу, умелым и мужественным.

* *
*

По северным морям русские плавали с давних пор. В XVI веке уже был хорошо известен путь из Белого моря к устью Енисея. К середине XVII века казаки плавали вдоль всех северных берегов Сибири; в 1648 году Семен Дежнев, отплыв от устья Колымы, обогнул крайний восточный мыс Азии, названный потом его именем¹.

В архивах сибирских городов уцелели от этих плаваний лишь отдельные документы: отчеты — «скаска» и прошения — «челобитные». Старинным образным языком повествуют они о «тягостях» походов, о «великих стужах и льдах». К «скаскам» прилагались примитивные рукописные карты — «чертежи», не дошедшие до нашего времени.

В новооткрытых землях казаки строили укрепления — «остроги» и «острожки». От них протягивались новые пути к старым южным городам — острогам. В качестве таких путей часто использовались реки с «волоками» между ними.

В конце XVII века плавание у северных берегов Сибири почти прекратилось.

Северные моря вновь привлекли к себе внимание при Петре Первом, стремившемся завязать прочные торговые отношения с Китаем, Японией и Индией.

До сих пор в книгах по истории географии можно встретить мнение, что мысль об исследовании северных и восточных берегов Сибири подсказана Петру Первому немецким математиком и философом Лейбницем. На самом деле это не так.

Во-первых, Лейбниц предлагал исследовать лишь небольшой участок северо-восточного побережья Сибири

¹ Даже мыс Челюскина был обойден неизвестными русскими мореходами в двадцатых годах XVII века. В 1940 году на восточном побережье Таймырского полуострова были найдены следы зимовки, бесспорно подтверждающие этот факт. См. А. П. Окладников. Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра. М.—Л., 1948.

и только с одной целью — установить, соединяется ли Америка с Азией или нет.

Во-вторых, еще за двести лет до Лейбница просвещенные люди в России уже знали, что можно достичь Китая, плывя от устья Северной Двины на восток и придерживаясь берега материка. Эта идея оказалась открытием для Западной Европы, когда в 1525 году ее высказал в Риме Дмитрий Герасимов, посол великого московского князя Василия III Ивановича.

Петр Первый не раз говорил о своем решении послать из устьев сибирских рек корабли для исследования этого пути, причем говорил об этом раньше, чем Лейбниц впервые указал способы осуществления своего предложения.

Известно также и то, что к Петру поступало довольно много проектов различных преобразований. Среди этих проектов особого внимания заслуживают два, содержащие интересные мысли об освоении Северного морского пути.

24 апреля 1713 года¹ один из «птенцов гнезда Петрова», корабельный мастер Федор Салтыков, представил Петру свои «Пропозиции» — свод проектов по разным вопросам государственного устройства России². В «Пропозициях» имеется глава «О Сибири», состоящая из трех пунктов — «предложений».

Предложение первое: «Велеть построить корабли на Енисейском устье и на иных реках...». Предложение второе: «И теми кораблями, где возможно, кругом Сибирского берега велеть проведать, не возможно ли найти каких островов которыми б можно овладеть под Ваше владение». Предложение третье: «А ежели таких островов и не сыщется, можно на таких кораблях там купечествовать в Китай и в другие острова, такожде и в Европу можно отпускать оттуда леса, и машты, и смолу, и тар³...».

Спустя почти полтора года, 1 августа 1714 года, Ф. Салтыков послал Петру свои «Изъявления прибы-

¹ Все даты в дальнейшем даны по старому стилю, который в XVIII веке отставал от нового, принятого сейчас, на 11 дней.

² Опубликованы в статье П. Н. Тиханова. Пропозиции Федора Салтыкова. Приложение V к «Памятникам древней письменности», т. 83, СПб., 1891.

³ Деготь.

точные государству» — второй свод проектов, более обширный и детальный, чем «Пропозиции»¹.

В «Изъявлениях» Салтыков значительно детализирует и уточняет свой проект, посвящая ему главу XXV «О взыскании свободного пути морского от Двины реки даже до Омурского устья и до Китая». В этой главе девять пунктов-«предложений».

Предложение первое — в Архангельске, Березове (на Оби), Якутске, «в Сибири ж, за Якутским острогом, около Святого Носа» и на какой-либо реке около устья Амура построить «не очень большие морские суды», по два, по три в каждом месте.

Предложение второе — на этих судах отправить «несколько морских людей из иноземцев и русских» для исследования морского побережья «от Двины до Оби, от Оби до Енисея, от Енисея до Лены» и до речного устья, «которое соищется удобное близ Амура реки и по устью Амурское и вдоль между Епоном и Китаем».

Предложение третье — во время плаваний этих судов надо описать устья рек, глубину их, скорости течения, грунты; надо искать места, пригодные для пристаней, описать климат, зверей, леса, людей. Для целей навигации надо описать берега, мысы, отмели, якорные места, острова, «каменья, которые сыщутся под водою и поверх воды».

Предложение четвертое — «и ежели оный проход до китайских и до японских берегов соищется свободный, в том будет вашему государству великое богатство и прибыль, потому изо всех государств, как из Англии, Голландии и из иных, посылают в Ост-Индию корабли, которые переходят линею² дважды, как они ходят вперед и назад обращаются, в которых местах от жаров множество у них людей помирает и от скудости провиантов, ежели они долго продолжают в пути. И по обретении оного³ станут желать ходить тем проходом».

Предложение пятое — для сбора пошлин с этих кораблей надо построить «крепости» в проливах, ведущих из

¹ Опубликован в приложении к книге Н. Павлова-Сильванского. Проекты реформ в записках современников Петра Великого. СПб., 1898. Там же, стр. 11—19, биография Ф. Салтыкова.

² Экватор.

³ Прохода.

Баренцова моря в Карское. Эти пошлины дадут «великую прибыль».

Предложение шестое — «мочно тогда из вашего государства посылать для купечества Ост-Индийского корабли, в чем будет прибыль и богатство государству великое», так как «из вашего государства ближе будет купечествовать туды, нежели из прочих государств».

Салтыков прекрасно представлял себе, что предлагает трудное дело, что его проект будет встречен серьезными возражениями, и в следующих предложениях пишет: «Что же многие содержат, что невозможно проходить за льдами сквозь некоторые места там, но из вашего государства можно по вышеописанным опробовать через весь год», а «в самых холодных местах, можно, чаю, что в вешние и в летние месяцы то чинить плавание», причем «пробу никому иному так удобно чинить, как вашему величеству из вашего государства». Наконец, «хотя в том искании какая и трудность соищется, без чего никакое дело не происходит, англичане и галанцы ищут новых земель для своих прибытков и повсягодно того пробуют».

Перед нами довольно полный проект организации, четко поставленная цель и развернутая программа работ крупнейшей экспедиции. В нем дана точная и верная оценка условий плаваний в северных морях. Необходимо отметить, что в проекте Салтыкова предлагается вести исследования несколькими отрядами одновременно, поручив каждому из них определенный участок морского пути от Архангельска до Японии.

Ничего, даже отдаленно похожего на проект Салтыкова, мы не находим ни в одном из многочисленных писем и предложений Лейбница, посылавшихся им в Россию Петру Первому и другим лицам. Итак, сама мысль об использовании морского пути вдоль северных берегов Сибири для плаваний в Китай, Японию и Индию безусловно русского происхождения, а инициатива практического исследования этого пути несомненно принадлежит самому Петру Первому и его сподвижникам.

Рассмотрение проекта Салтыкова Петр поручил генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину, президенту Адмиралтейств-коллегии — высшего органа управления военноморским флотом в то время.

Задуманное Петром исследование северных морей не осуществилось при его жизни. Слишком грандиозен был

размах этой работы, и потребовалось много времени, прежде чем создались условия, обеспечившие ее выполнение.

В то же время не упускались возможности исследований и других путей в Китай, Японию и Индию. В частности, казалось, что той же цели можно достичь от крайних восточных новых владений России — Камчатки. Многие данные убеждали, что именно она является тем пунктом, откуда легко можно достичь морем и Америки, и Японии, и Китая, и Индии.

В 1701 году казачий пятидесятник Владимир Атласов в Сибирском приказе в Москве продиктовал «скаску» о завоевании им Камчатки. Среди многих очень интересных сведений он сообщал о Курильских островах, о японце, отбитом им у камчадалов. Вскоре, в январе 1702 года, этот японец был представлен Петру Первому в селе Преображенском; в Сибирском приказе в Москве со слов пленника записали «скаску» о плавании японского судна, о его крушении у берегов Камчатки, о пленении японцев камчадалами. В «скаске» описаны японские города.

В последующие годы с Камчатки приходят вести о первых плаваниях казаков на Курильские острова. Составлены описание и «чертеж» всей цепи островов от Камчатки до острова Хоккайдо. Становится ясно, что Япония лежит недалеко от Камчатки, за Курильскими островами.

В «скаске» Атласова упоминается и «Большая земля» — Аляска.

Но и до этого в России уже знали, что берег Америки лежит недалеко от северо-восточных окраин Сибири. Правда, не все было известно точно. Например, острова, виденные казаками в Северном Ледовитом океане — Новосибирские, Медвежьи, остров Врангеля — считали или одним большим островом, лежащим у берегов Америки, или же берегом самой Америки. Существовало и такое мнение, что где-то между рекой Колымой и мысом Дежнева Америка и Азия соединены сушей и пролива между ними не существует.

Итак, с Камчатки можно начать «проведывание» морских путей в Японию, Китай, Индию и Америку. Но путь до самой Камчатки долог и труден: из Якутска добирались по рекам и сухим путем до Нижне-Колымского

острога¹, отсюда по суше ехали в Анадырский острог², а уж из него — в камчатские острожки. Путешествие от Якутска до Анадырского острога длилось не менее полугода. Поэтому необходимо было сначала проведать морской путь на Камчатку от Охотска, являвшегося тогда центром русских владений на побережье Охотского моря. Путь от Якутска до Охотска короче и легче пути до Нижне-Колымского острога.

В 1714 году по указу Петра Первого в Охотск прибыло несколько мореходов из Архангельска. Построив здесь небольшое судно, они в 1716 году дошли на нем до западного берега Камчатки, перезимовали там и в следующее лето вернулись в Охотск. С этого времени Охотск надолго становится важным портом России на Тихом океане.

Следующим этапом явилась упомянутая ранее экспедиция геодезистов Евреинова и Лужина. В сентябре 1720 года они отплыли из Охотска на Камчатку, перезимовали там, в следующем году описали северные из Курильских островов и после захода на Камчатку вернулись в Охотск. В мае 1722 года Евреинов в Казани представил Петру отчет и карту Курильских островов.

В инструкции, данной Петром Евреинову и Лужину, предписывалось также исследовать, «сошлася ли Америка с Азиею, что надлежит зело тщательно сделать». Эта часть задания не была выполнена.

В одно время с экспедицией Евреинова и Лужина производилась съемка Обской губы³. Подробности этой работы пока неизвестны.

¹ Нижне-Колымский острог был основан Михаилом Стадухиным в 1644 г. на Стадухинской протоке реки Колымы, приблизительно в 20 километрах от современного Нижне-Колымска, основанного в 1773 году на левом берегу Колымы против устья реки Большой Ануй.

² Анадырский острог был основан в 1649 году Семеном Дежневым на реке Анадырь несколько ниже современного села Маркова, районного центра в Чукотском национальном округе. Упразднен в 1770 году.

³ А. И. Андреев. Экспедиция на восток до Беринга. Труды Историко-архивного института, т. II. М., 1946, стр. 190—195. Он же. Первая русская экспедиция XVIII века в Северном Ледовитом океане. Известия Всесоюзного Географического общества, 1943, т. 75, вып. 2, стр. 57. Он же. Русские открытия в Тихом океане в первой половине XVIII века. Известия Всесоюзного Географического общества, 1943, т. 75, вып. 3, стр. 37.

В 1723 г. Петром была сделана попытка завязать торговлю с Индией, используя обычный для европейцев морской путь вокруг Африки. Для этих целей были снаряжены два фрегата; вскоре после выхода в плавание они вернулись из-за неисправности.

23 декабря 1724 года Петр Первый подписал указ об организации экспедиции и отправлении ее с Камчатки на поиски берегов Северной Америки. Адмиралтейств-коллегия, получив этот указ, по всем его пунктам представила свои соображения. В частности, она сообщала о намеченных в экспедицию офицерах (из вызвавшихся добровольно) и в начальники предлагала капитана Беринга, «понеже Беринг в Ост-Индии был и обхождение знает». Со всеми предложениями Адмиралтейств-коллегии Петр согласился и 6 января 1725 года сам составил инструкцию Берингу следующего содержания:

- «1. Надлежит на Камчатке или в другом тамо ж месте сделать один или два бота с палубами.
2. На оных ботах¹ возле земли, которая идет на норд и по чаянию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки.
3. И для того искать, где она сошлась с Америкой; и чтоб доехать до какого города Европейских владений, или ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него, как оной кюст² называют, и взять на письме, и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюды».

Этой инструкцией Петр предопределял порядок работ экспедиции: 1) дойти до виденных на севере берегов и 2) пройти вдоль них до таких пунктов, которые несомненно находятся на берегу Америки.

Инструкция была вручена президенту Адмиралтейств-коллегии генерал-адмиралу Ф. М. Апраксину. При этом Петр совершенно ясно заявил, что основная цель организуемой экспедиции — открытие морского пути «через Ледовитое море в Китай и Индию»³.

Личный состав экспедиции выехал из Петербурга 24 января 1725 года, а Беринг — 5 февраля. К январю

¹ Видимо, пропущено слово «плыть».

² .Берег.

³ Л. Н. Майков. Рассказы Нартова о Петре Великом. Записки Академии наук, 1891, XVII, прилож. № 6, стр. 98—99.

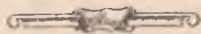
1727 года все собрались в Охотске, совершив трудный и утомительный переезд через Сибирь; груз полностью был доставлен туда же только к маю.

В том же году в сентябре экспедиция была в Большерецке, на западном берегу Камчатки, и в течение зимы переехала в Нижне-Камчатск, на ее восточный берег. Здесь был построен и 8 июня 1728 года спущен на воду бот «Св. Гавриил». 14 июля Беринг вышел на нем в плавание на север вдоль берега Камчатки и Чукотского полуострова, прошел пролив, названный впоследствии его именем, и 15 августа достиг широты $67^{\circ}18'$ с. Отсюда он отправился назад, на Камчатку.

Во время этого плавания берег Америки нигде не был виден. Встречавшиеся чукчи сообщили, что они не знают никакой земли на востоке, кроме одного острова; Беринг его видел и назвал островом Св. Лаврентия. Эти же чукчи рассказывали, что на берегу Азии на запад до Колымы живут их «родники» и «всюду прилегло море и великие отмели: на море, в которое впадала река Колыма, всегда носит льды».

В следующем, 1729 году, перезимовав в Нижне-Камчатске, Беринг на том же боте 5 июня вышел в море и направился на восток. Проплыв в этом направлении около 200 верст и не встретив никакой земли, он повернул обратно, обошел южную оконечность Камчатки и прибыл в Большерецк, а затем отправился в Охотск. Беринг считал работу экспедиции законченной и со всей командой выехал в Петербург, куда прибыл 1 марта 1730 года.

Эту экспедицию принято называть Первой Камчатской экспедицией Беринга.



Организация экспедиции

Первая Камчатская экспедиция не достигла берегов Америки. В связи с этим были очень важны полученные от чукчей сведения о том, что от устья реки Колымы до Берингова пролива имеется сквозной морской путь. Они подтверждали то, что Беринг узнал еще в 1725 году в Енисейске по пути к Охотску. Там ему жители рассказывали, что «прежь сего сим путем хаживали», и Беринг даже сообщает об этом в Адмиралтейств-коллегию, предлагая начать плавание не с Камчатки, а от устья Колымы, так как при этом «могло б быть исполнено желаемое с меньшим коштом», т. е. с меньшими расходами.

Однако полной уверенности в том, что Америка не соединяется с Азией, все еще не было. Беринг, не видя берега Америки, не подозревал, что уже прошел пролив, разделяющий эти материки; «о несоединении заподлинно утвердитца сумнительно и ненадежно», — писала Адмиралтейств-коллегия в Сенат — высшее в то время правительственное учреждение России.

Беринг и сам сознавал, что его экспедиция не выполнила возложенного на нее задания. В апреле 1730 года он представил в Адмиралтейств-коллегию два «предложения».

Одно из них представляло собой проект мероприятий по административному и хозяйственному устройству Камчатки и Охотского края. Во втором Беринг предлагал продолжить исследования, начатые Первой Камчатской экспедицией. Интересно отметить, что здесь он впервые высказал мысль об организации одновременно нескольких отрядов, один из которых, по его мнению, следует

послать с Камчатки на поиски берегов Америки, другой — на изыскание пути в Японию.

Что же касается исследования северных берегов Сибири, то Беринг во втором предложении писал: «Ежели за благо разсуждено будет, северные земли, или берега от Сибири, а именно от реки Оби до Енисея, а оттуда до реки Лены, к устьям оных рек можно свободно и на ботах или сухим путем выведывать, понеже оные земли под высокою державою Российской Империи суть».

В декабре 1730 года эти предложения поступили в Сенат. Одно из них — об улучшении управления Камчаткой и Охотским краем — было рассмотрено довольно быстро, и 10 мая 1731 года были утверждены соответствующие указ и инструкция новому начальнику Охотского порта.

Другое предложение — о продолжении исследований — лежало в Сенате без движения до марта 1732 года. Только 17 апреля 1732 года императрицей Анной Иоанновной был подписан указ об отправлении Беринга на Камчатку. С этого момента начинаются подготовка экспедиции и разработка вопросов о ее работе, составе и т. п.

2 мая 1732 года Сенат издает указ и инструкцию, в которых излагаются задачи экспедиции и способы их исполнения. Берингу предписывалось «на морских судах... идтить для проводывания новых земель, лежащих между Америкой и Камчаткою, также от Камчатского носа¹ островов, продолжающихся к Японии... и о установлении торгов, или где неподвластныя о взятъе ясаку чинить, усматривая и прибыли и к пользе Государственной, токмо того накрепко остерегаться, чтоб в Американския и Азиатския такие места не зайтить, где уже владение Европейских Государей или Китайского Богдыхана и Японского хана есть, чтоб не войтить в подозрение и не открыть бы к Камчатским берегам... пути, о котором они поныне неизвестны».

Многие пункты инструкции были посвящены организации почтового сообщения от Охотска до Тобольска, улучшению управления Камчаткой и заселению Охотска.

Что же касается исследования северных берегов Сибири, то Сенат сформулировал эту задачу слишком рас-

¹ Мыс Лопатка, южная оконечность Камчатки.

плывчато и общё; в инструкции было написано лишь следующее:

«21. По второму проекту, северные земли и берега морские, от реки Оби до Енисея и оттуда до реки Лены и до Камчатки, и ежели есть в Северном же море¹ какие жилые или пустые острова для проведывания и описания народов, какие живут, послать ему Берингу добрых² и знающих людей водою или сухим путем, по своему рассмотрению, придав из Сибиряков тех мест знающих людей».

По этому пункту сенатской инструкции Беринг не смог бы почти ничего сделать потому, что ею было установлено слишком малое число участников экспедиции. Прежде всего не имелось возможности выделить руководящих лиц — офицеров или унтер-офицеров. Сенат явно не был склонен придавать большой размах исследованиям на севере.

93972 - 1
Адмиралтейств-коллегия продолжала настаивать на необходимости сплошного исследования северного побережья Сибири. Ее членам, детальнее всех ознакомившимся с отчетами Первой Камчатской экспедиции, было лучше известно о трудностях, которые последней пришлось преодолеть на бездорожных пространствах Сибири. Достаточно вспомнить, что на путь от Петербурга до Охотска было затрачено два года, а до Нижне-Камчатска — более трех лет. Перевозка грузов совершалась крайне медленно, особенно между Якутском и Охотском; на этом отрезке экспедиция шла почти безлюдной местностью, грузы везли частью выюками на лошадях, частью на лодках. От бескормицы из 633 лошадей в дороге пали 267, а остальные по той же причине погибли в Охотске. Лодки застряли из-за ледостава в пятистах километрах от Охотска, и грузы с них перевозили всю зиму.

В своем отчете Беринг писал об этом пути: «в зимнее время на лошадях от Якуцка к Охотску... не ездят, всегда ходят пеши, недель по 8 и по 10, и, что надобно, возят на себе... на нартах..., понеже выпадают великие снега на сажень, а местами и больше и которые... каждой вечер для ночи выгребают... до земли для теплоты». При

¹ В Северном Ледовитом океане.

² То-есть надежных.

таком состоянии сибирских дорог нельзя было ожидать большого грузооборота в Охотском порту; торговля с заморскими странами не могла развиваться.

По мнению Адмиралтейств-коллегии надо было, ведя исследования в Тихом океане, одновременно исследовать возможности судоходства по морям Северного Ледовитого океана. Если бы такая возможность оказалась, то у России был бы сквозной морской путь из Архангельска до Камчатки и Охотска. Очевидно, не один Федор Салтыков рассуждал подобным образом; эти же идеи в то время были у многих русских моряков.

12 сентября 1732 года члены Адмиралтейств-коллегии были вызваны в Сенат «для совета» по некоторым еще не решенным вопросам организуемой экспедиции. В конце сентября Адмиралтейств-коллегия представила туда свое «рассуждение и мнение, утверждая за полезное в той экспедиции разныя водою обсервации и изыскания учинить не токмо от Камчатки до Японии и Америки, но и в Северном крае от устей речных морем от Оби, Лены, Колымы, также и от города Архангельского к Обскому устью».

Мнение Адмиралтейств-коллегии сводилось к следующему: «для подлинного известия есть ли соединение Камчатской земли с Америкой, також имеется ль проход Северным морем, построить дубель-шлюпки¹ о 24 веслах, каждую с палубою, и именно при Тобольске на Иртыше одну, да в Якутске на Лене реке 2... и следовать на построенной в Тобольске Обою рекою до устья... и от устья к Востоку морем подле берега, даже до Енисейского устья, а из Якутска на одной Леною рекою до устья ж, а от устья к западу, подле берега морем до Енисейского устья, напротив той, коя пойдет от Обского устья, а другой шлюпке из Якутского устья² к Востоку морем, подле берега до устья Колымы реки, и оттуда подле берегов к Востоку и обойдя угол...³ подле берега ж до Ана-

¹ Дубель-шлюпка — военное парусно-гребное килевое судно, имевшее несколько малокалиберных пушек. Весел бывало от 18 до 30, причем с каждым управлялся один человек. Парусное вооружение было различное, большей частью гафельное, мачт одна-две, постоянные. В средней части судна палуба часто не делалась. Дубель-шлюпки предназначались для боевых действий в прибрежных водах и для десантных операций.

² То-есть устья реки Лены.

³ Мыс Дежнева.

дырского и Камчатского устей, равным же образом тот же Северного моря берег, зачав от города Архангельского до Оби реки, исследовать, и для того отправить от города потребное судно».

Одновременно с подачей в Сенат своего «мнения» Адмиралтейств-коллегия получила от Беринга его новые «предложения». Сравнение этих двух документов показывает, что Беринг и тогда еще не представлял себе всего объема и условий работы на севере. Он предлагал построить всего один бот в Тобольске и на нем послать отряд для исследования и съемки морского побережья от устья Оби «до Камчатской пристани»¹.

Адмиралтейств-коллегия подробно разработала и в своем «мнении» предложила ряд мероприятий, могущих обеспечить успешную работу экспедиции, в том числе и ее северных отрядов. В частности предлагалось послать на каждом судне, отправляемом в плавание вдоль Сибирских берегов, по три-четыре «бывалых на тех и других речных устьях и на звериных или рыбных промыслах людей».

В устьях рек сибирским властям надлежало построить продовольственные склады — «магазины», где можно было бы пополнять судовые запасы, если из-за задержки в пути или зимовки в этом будет необходимость.

Предлагалось отправить по берегам «таких людей, которые посылались и посылаются для сборов ясачных, и с ними геодезистов»; они должны объявить «подле моря кочующим ясачникам и промышленникам», что те обязаны наблюдать за судами и оказывать им помощь «во время какой нужды».

Посланным вменялось в обязанность у устьев рек, «где разсудят», поставить приметные знаки — «маяки» с тем, чтобы в темное время местные жители зажигали на них огни.

Во время поездок геодезисты должны были по мере возможности вести съемки морских берегов и составлять карты, показывая на них места постановки маяков и места, «где будет надежда в помощи от ясачников и промышленников». Карты с краткими описаниями предполагалось передавать командирам судов, а копии отсылать в Сенат.

¹ То-есть Нижне-Камчатска.

О замеченных в море судах надо было сообщать «от одних к другим даже до городов, а из городов в Тобольск» — тогдашний административный центр Сибири.

Предлагалось назначить всем участникам экспедиции двойные оклады, так как «оная экспедиция самая дальняя и трудная и никогда прежде не бывалая».

Особое место занимает предложение держать все инструкции и предписания «в секрете», а на случай встречи с иностранными кораблями выдать командирам «особые» инструкции, в которых написать, что экспедиция послана по предписанию Петра Первого, который-де желал «для куриозите», т. е. из любознательности, узнать, «сходятся ли берега американские с берегами Азии».

Все эти предложения вошли в сенатскую инструкцию Берингу.

Адмиралтейств-коллегия одновременно представила проекты инструкций для начальников отрядов. Сенат, рассмотрев все эти материалы, составил доклад и направил его на утверждение императрице Анне Иоанновне.

28 декабря 1732 года доклад Сената, включавший инструкцию, был утвержден, т. е. стал законом. Последний получил название «Высочайше утвержденные правила, данные капитану-командору Берингу».

По этим «Правилам» для съемки северного побережья Сибири создавались четыре морских отряда. Первый из них должен был начать работу от Архангельска и вести съемку до устья Оби; второй — от устья Оби до Енисея на судне, которое предполагалось построить на Иртыше в Тобольске; третий — от устья Лены на запад до Енисея; четвертый — на восток от устья Лены в обход мыса Дежнева до Камчатки. Для третьего и четвертого отрядов суда должны были быть построены на реке Лене, в Якутске. Западный отряд подчинялся непосредственно Адмиралтейств-коллегии; руководство остальными отрядами поручалось Берингу.

Сам Беринг со своим ближайшим помощником Чириковым, участником еще Первой Камчатской экспедиции, на двух заново построенных ботах должен был отправиться на восток от Камчатки к берегам Америки. Вторым помощником Беринга — Шпанберг — на трех судах отправлялся к берегам Японии.

Академия наук для проведения научных работ в экспедиции выделила трех своих членов — астронома

Делиль-де-ла-Кройера, историка Миллера и натуралиста Гмелина; в помощь им откомандировывались адъютанты, студенты, живописец и рисовальщик. Астроном должен был участвовать в плавании отряда Беринга — Чирикова, обязанностью остальных являлось изучение Сибири.

Чириков, ознакомившись с «Высочайше утвержденными правилами», написал свои «Предложения» и 12 февраля 1733 года подал их в Адмиралтейств-коллегию. Его замечания уточняли, а во многих случаях и существенно изменяли пункты «Правил». В частности, Чириков предложил для отряда, назначенного в поход на восток от Лены, построить вместо дубель-шлюпки бот. Такое предложение обосновывалось тем, что этому отряду надо было брать с собой большой запас провианта — на год, так как за одно короткое лето «той климаты» невозможно было пройти от Якутска до Камчатки или до устья реки Анадыря. Отряд неизбежно должен был зимовать в пути. Чириков предполагал, что в первое лето он в лучшем случае сможет дойти до Колымы, а в колымских острожках запасов продовольствия нет. Кроме того, на восток от Колымы живут только чукчи, не покорившиеся русским, и отряд будет лишен возможности высаживаться на берег. Судну придется в любую непогоду держаться в море; дубель-шлюпка для этого не годится. Точно так же не годится она для плавания по бурному морю от Чукотского Угла (ныне мыса Дежнева) до Камчатки.

В январе 1733 года Беринг представил еще ряд замечаний, главным образом по хозяйственным вопросам. Адмиралтейств-коллегия переслала замечания Беринга и Чирикова в Сенат.

Эти замечания, а также некоторые предложения самой Адмиралтейств-коллегии заставили Сенат в дополнение к «Высочайше утвержденным правилам» издать в марте 1733 года еще одну инструкцию. В ней только один пункт — седьмой — в какой-то мере касается северных отрядов. В этом пункте геодезистам, которые должны были объезжать морские берега между Обью и Енисеем, предписывалась особая осторожность при встречах с необъясченными ненцами, кочующими между этими реками. То же самое предписывалось и отряду, который должен был плыть от устья Лены до Енисея.

Получив «Высочайше утвержденные правила», Адмиралтейств-коллегия приступила к практическому осуще-

ствлению вопросов, связанных с организацией экспедиции. На своем заседании 5 января 1733 года Коллегия определила численность и состав каждого из отрядов, способ их комплектования, установила порядок снабжения экспедиции материалами, артиллерией и продовольствием. Было решено окончательно разработать инструкции всем начальникам отрядов «как, будучи в тех вояжах¹, на море поступать». На этом же заседании было постановлено немедленно начинать постройку судов.

В отряды, которые должны были идти на судах из устьев Оби и Лены, назначалось по 42 человека. В это число входили: командир-лейтенант, подштурман, штурманский ученик, «знающий геодезистское дело», три унтер-офицера, лекарь, поп, два канонира, писарь, конопатчик, парусник, плотник, два матроса и двадцать шесть солдат.

Берингу указывалось «обер- и унтер-офицеров и рядовых и мастеровых людей... выбрать всех из русских, а не из иноземцев».

Помощник Беринга Шпанберг посылался вперед, чтобы в Сибири заранее начать заготовку провианта и материалов и постройку судов. Вместе с ним должны были выехать в Тобольск «шлюпочного дела подмастерье», а в Якутск — мастер.

Тогда же было принято важное решение относительно судна для отряда, отправляемого из Архангельска к устью Оби. Так как этому отряду предстояло плыть через «места неизвестные, а особливо опасные», то, по мнению Адмиралтейств-коллегии, для него необходимо было «определить судно легкое, дубель-шлюпку или иное какое, дабы от льду пропасть не могло». Но поскольку выбрать наиболее подходящий тип судна было затруднительно без «разсуждения с тамошними обывателями, кои о тех местах гораздо или отчасти ведают», то Коллегия приказала командиру Архангельского порта решить этот вопрос на месте, посоветовавшись с промышленниками. При этом Адмиралтейств-коллегия распорядилась построить для отряда в Архангельске не одно, а два судна, объясняя свое решение тем, что «ежели учинится, о чем боже сохрани, одному какое несчастье, то бы от другого известие к тому ж и вспоможение было».

¹ Плаванях.

Командиров судов и лекарей Коллегия решила послать из Кронштадта, а остальных «служителей» назначить из штата Архангельского порта, причем только «то число, сколько на одном судне в комплекте быть надлежит», распределив их по судам поровну, «а по другой половине для управления определить на те суда из тамошних обывателей, кои бывали на морских промыслах».

Эти изменения, особенно решение о привлечении «обывателей» к участию в работе отряда, требовалось утвердить в Сенате, и Адмиралтейств-коллегия постановила просить соответствующих решений и указов последнего.

Во второй половине января Адмиралтейств-коллегия назначила в состав экспедиции ряд лиц, в том числе тех, кто в дальнейшем работал в северных отрядах, — Михаила Павлова, Дмитрия Овцына, Василия Прончищева, Петра Ласиниуса, Дмитрия Лаптева, Семена Челюскина.

Перед этим Беринг представил Адмиралтейств-коллегии довольно обширный список строевых офицеров и штурманов, намеченных им в качестве участников организуемой экспедиции. В этот список были внесены добровольно вызвавшиеся офицеры, в большинстве участники Первой Камчатской экспедиции; их было немного. Кроме них, в список были включены все офицеры, которые по своему опыту и подготовке удовлетворяли строгим требованиям Беринга; они составляли подавляющее большинство списка.

Всем занесенным в список было дано право отказаться от назначения в экспедицию; очень многие воспользовались этим правом из-за Шпанберга, известного своей грубостью и жестокостью; затем были исключены больные и слабые здоровьем.

Из оставшихся в списке Адмиралтейств-коллегия и выбрала тех, кто в дальнейшем на своих плечах вынес всю тяжесть плаваний по неизвестным суровым арктическим морям.

Таким образом, в состав экспедиции были зачислены знающие свое дело опытные моряки, в большинстве побывавшие в морских сражениях. Условия плавания в северных морях были известны многим из них как участникам походов военных кораблей между Кронштадтом и Архангельском.

Начальники северных отрядов не были назначены Адмиралтейств-коллегией. Право распределить офицеров внутри экспедиции было предоставлено Берингу.

В течение января 1733 года в Адмиралтейств-коллегии разрабатывались инструкции Берингу, его помощникам и начальникам отрядов. Сенат утвердил их 23 февраля, а Берингу они были вручены 28 февраля.

Интересно отметить, что во всех правительственных указах и инструкциях ни слова не говорится о продолжительности экспедиции. Только в инструкциях Адмиралтейств-коллегии на этот счет есть конкретное указание. В каждой из них имеется пункт, где предписывается продолжать работу «в другое лето», т. е. в течение второго года, если что-либо помешает закончить ее в первый год. Если же и во второй год не удалось бы выполнить задание, то начальники отрядов должны были возвращаться в исходный пункт, послать об этом рапорты Берингу и в Адмиралтейств-коллегию и ждать дальнейших указаний. Таким образом, работа каждого отряда планировалась на два года.

Все важные вопросы начальники должны были решать «учиня консилиум», то-есть, созвав на совет своих старших подчиненных и спросив их мнение. В данном вопросе инструкции повторяли требование действовавших в то время военного и морского уставов Петра Первого¹.

К концу февраля экспедиция была укомплектована людьми.

6 и 7 марта 1733 года ее участники выступили с обозами из Петербурга. Несколько раньше выехали Овцын и Шпанберг. Беринг задержался с выездом до 18 апреля.

Люди уезжали на несколько лет; им было разрешено получить жалованье на год вперед, чтобы, как было сказано в «Правилах», «в такую дальность, где потребное к своему содержанию доставать и покупать не могут, могли заблаговременно заготовиться и в довольстве

¹ Петр Первый, приглашая на службу иностранцев, не желал в то же время давать им полную свободу действий, особенно в делах обороны России. Он совершенно реально учитывал, что большинство иностранных офицеров — наемники, лишённые чувства патриотизма. Отсюда его стремление поставить их под постоянный контроль; таким контролем и являлись «консилиумы» — военные советы, на которых должны были решаться все важные вопросы. Соответствующие пункты были внесены в уставы, и поэтому «консилиумы» являлись обязательными в русской армии и флоте.

идти». Со многими офицерами и унтер-офицерами ехали жены, некоторые из них с детьми...

Экспедиция получила название Второй Камчатской экспедиции Беринга; в некоторых документах того времени она называется Сибирской.

Принято всю Вторую Камчатскую экспедицию называть также Великой Северной. Однако вряд ли это верно. Эти два названия имеют совершенно различный смысл.

Ход событий в первые годы существования Второй Камчатской экспедиции обусловил обособление ее северных отрядов и переход их в прямое подчинение Адмиралтейств-коллегии. В результате довольно скоро образовалась группа отрядов, связанных общими целями работы, единством руководства и единообразием методов исследования.

Название «Великая Северная экспедиция» появилось исторически, обусловленное стремлением выделить и осмыслить, как целое, героическую работу русских исследователей Арктики, открывших новую страницу в истории русской географии.

Великую Северную экспедицию поэтому нельзя считать частью Второй Камчатской; у последней были совсем иные, не менее грандиозные, задачи по исследованию берегов Тихого океана.

Поэтому будет правильно отряды Беринга, Чирикова и Шпанберга, работавшие в Тихом океане, считать Второй Камчатской экспедицией, а отряды, работавшие в морях Северного Ледовитого океана — Великой Северной экспедицией.

Таким образом Великую Северную экспедицию составили пять отрядов.

Первый отряд вел съемку от устья Печоры до устья Оби. Исходными пунктами для него являлись Архангельск и Пустозерск (на Печоре). Этот отряд с самого возникновения был подчинен непосредственно Адмиралтейств-коллегии и не входил в состав Второй Камчатской экспедиции.

Второй отряд снимал берег Карского моря от устья Оби до устья Енисея. Для него исходным пунктом служил Тобольск. Первые два года отряд подчинялся Берингу, а затем Адмиралтейств-коллегии.

Третий отряд сформировался позже других, в процессе работы Великой Северной экспедиции, по инициа-

тиве одного из ее участников. В плане работ Второй Камчатской экспедиции он не был предусмотрен. Этому отряду была поручена съемка побережья Карского моря на восток от устья Енисея. Исходным пунктом для него служил Туруханск на Енисее. С момента своего возникновения отряд подчинялся Адмиралтейств-коллегии.

Для четвертого и пятого отрядов начальным пунктом являлся Якутск. Четвертому отряду была поручена съемка морского побережья от устья Лены на запад до устья Енисея. Пятый отряд должен был снять побережье Северного Ледовитого океана к востоку от устья Лены и, продолжая съемку, достичь Камчатки. Оба последних отряда работали по два года каждый, подчиняясь Берингу. Затем, после трехлетнего перерыва, они продолжали свою работу под непосредственным руководством Адмиралтейств-коллегии. Начальники обоих отрядов по-прежнему извещали Беринга о ходе работ, но уже не получали от него распоряжений.

В деятельности всех этих отрядов было много истинно драматических моментов, в которых особенно ярко проявлялись мужество, инициатива и морское искусство русских военных моряков — участников Великой Северной экспедиции.



Архангельск — Обь

МУРАВЬЕВ И ПАВЛОВ

Как уже говорилось выше, первый отряд должен был плыть на одном судне, но Адмиралтейств-коллегия решила для безопасности послать два, предоставив выбор их типа командиру Архангельского порта.

23 апреля 1733 года Коллегия повторно решает то же самое и отдает в Архангельск распоряжение о комплектовании команд и о подборе для этого «знающих о тех местах людей». Одновременно командиру Архангельского порта приказывается начать заготовку провианта, а постройку судов производить «с поспешением».

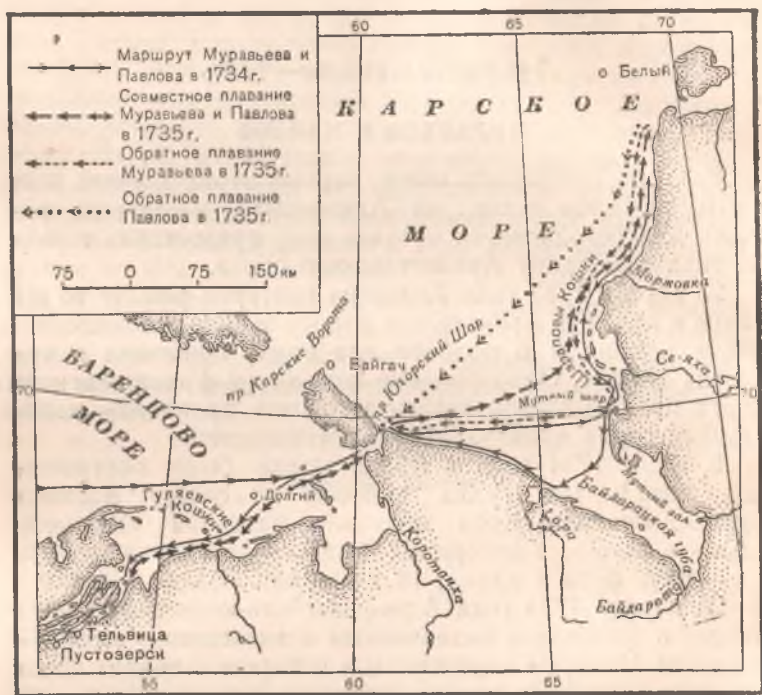
К весне 1734 года в Архангельске были построены два коча¹; тип судна выбрали по совету местных промышленников. Кочи получили названия «Экспедицион» и «Обь». Размеры их были сравнительно невелики — 52½ фута в длину, 14 в ширину, осадка 8 футов².

23 апреля 1734 года Адмиралтейств-коллегия решила вопрос о жалованье назначенным в экспедицию местным жителям. Четырем кормщикам и четырем толмачам были назначены двойные оклады матросов первой статьи — по 36 рублей в год; двенадцати «бывалым людям» — двойные оклады матросов второй статьи — по 24 рубля в год.

¹ Коч, или кочмара — северное промысловое парусное судно, имевшее обычно две мачты. Характерной особенностью коча являлась его плоскодонность, позволявшая легко разворачиваться на месте, что было особенно важно при плавании во льдах. Но та же плоскодонность ухудшала мореходные качества кочей, которые из-за нее не могли лавировать под парусами против ветра. Наименование «кочмара» — женского рода; слово «коч» почти всегда употребляется как существительное мужского рода.

² Соответственно 16; 4,3 и 2,4 метра.

Начальником отряда Адмиралтейств-коллегия 29 апреля 1734 года назначила лейтенанта Степана Муравьева, который в это время находился в Архангельске, числясь в штате Архангельского порта. Он же являлся непосредственным командиром одного из кочей. Командиром второго судна был назначен лейтенант Михаил Павлов, еще в январе 1733 года включенный в состав Второй



Камчатской экспедиции, но почему-то не выехавший вместе со всеми остальными ее участниками.

4 июля 1734 года оба коча отплыли из Архангельска. На них, кроме 40 человек команды, были еще «рудознаты»¹ Одинцов и Вейдель, иеромонах, два подлекаря, лоцманы. Всего в плавание отправился 51 человек.

10 июля суда вышли из устья Северной Двины, 21-го прошли горло Белого моря, миновали остров Кол-

¹ Специалисты по поискам полезных ископаемых.

гуев, прошли между островами Матвеевым и Долгим¹ и 25-го вошли в пролив Югорский Шар.

Интересно кстати упомянуть единственный случай выполнения пункта «Высочайше утвержденных правил», которым местные жители обязывались сообщать «до городов» о замеченных в море судах. Холмогорец Василий Ломоносов, бывший на острове Долгом, по возвращении в Архангельск сообщил, что видел два коча, прошедшие на восток. После этого трое суток стоял «способный» ветер. Ломоносов провел на месте еще три недели, но судов не видел. «Архангелогородская контора над портом» о сообщении Ломоносова послала в Адмиралтейств-коллегию рапорт, который последняя слушала 18 октября 1734 года. Этот рапорт оказался первым известием об отряде после его выхода из Архангельска.

У западного входа в Югорский Шар кочи простояли трое суток; в эти дни был отправлен на шлюпке один из штурманов для описи острова Вайгача; на материковом берегу посланные для этого с кочей промышленники поставили знак.

В плавании промышленники много рассказывали о Карском море. Оно сурово и неприветливо; часты на нем туманы, всегда плавают льды. Суда промышленников нередко гибнут, сжатые льдинами. Хорошо, если это случится у берега, до которого люди смогут добраться, тогда еще есть надежда на спасение. Но берега на сотни верст безлюдны и, если нехватит сил дойти до людского жилья на Оби или Печоре или не удастся встретить кочевые ненцев, то смерть неизбежна.

Попутный ветер подгонял кочи, и они быстро плыли по проливу. Моряки с волнением вглядывались в даль. Наконец, впереди у горизонта показалась серо-голубая полоса, берега пролива разошлись, и суда вышли на простор Карского моря. Вопреки ожиданиям, оно оказалось свободным ото льдов, «чему кормщики и бывалые люди весьма удивлялись»². Кочи направились вдоль берега материка.

Справа от судов тянулся берег, большей частью низменный, а на отдельных участках высокий и обрывистый. Не было видно ни одного дерева, местами лежал снег;

¹ Находятся к юго-западу от пролива Югорский Шар.

² Рапорт Муравьева.

видимо, это несколько удивило Муравьева, и он записывает в журнал, что видит снег, «который никогда не тает».

Пройдя вдоль берега в течение одних суток, кочи, пользуясь попутным ветром, повернули на северо-восток, в открытое море. На следующий день впереди показался низменный берег; кормщики узнали окрестности Мутного Шара¹: вскоре открылся и сам залив. Кочи вошли в него и стали на якорь.

При входе в залив глубина равнялась двум сажням², а далее увеличивалась до девяти. Здесь отряд запасся пресной водой, набрал плавник³ для топлива. На берегу заметили двух белых медведей; одного из них удалось убить.

2 августа отряд пошел дальше на север; глубины были большей частью 8—10 сажен. На другой день кочи стали на якорь у Шараповых Кошек⁴. Тут из-за встречного ветра пришлось простоять пять дней. 8 августа Муравьев и Павлов попытались продвинуться дальше на север, но сильный встречный ветер вновь заставил их укрыться в Мутном Шаре.

Только 15 августа после шестидневной стоянки отряд смог опять направиться к северу.

Тяжело переваливаясь с борта на борт, кочи довольно ходко продвигались вперед. Справа вдалеке темной полосой тянулся невысокий берег Ямала. Вода была мутная; это свидетельствовало о мелях, моряки часто бросали лот. Глубины оказывались небольшими, в 8—10 сажен, но иногда уменьшались до 5—6 сажен. Кочи медленно обходили мелководье. Иной раз приходилось настолько удаляться от берега, что он становился видимым только с мачты. Как только глубины увеличивались, суда опять поворачивали к берегу, но Муравьев избегал подводить их к нему на близкое расстояние.

¹ Залив на западном берегу полуострова Ямал; старинное название его — Мутный залив. Теперь Мутным заливом называется залив на западном берегу Ямала, лежащий южнее Мутного Шара, у входа в Байдарацкую губу; в него впадает Юрибей — крупнейшая река Ямала. В Мутный Шар впадают реки Се-яха (западная) и Морды, по которым в XVI и XVII веках шло сообщение с Обью (поперек Ямала с волоком в реку Се-яху восточную).

² Морская сажень содержит 6 футов, или 1,83 метра.

³ Лес, вынесенный реками в море и выкинутый на берега.

⁴ Цепь узких низменных островов, тянущаяся вдоль западного берега Ямала между широтами 70°25' и 71°5' (к северу от Мутного Шара).

Офицеры в подзорные трубы тщательно осматривали безжизненный берег. Под невысокими земляными обрывами лежал снег. Ни разу не показывался дым, верный признак присутствия людей. Не видно было бухт, в которые могли бы войти суда.

Часто налетали шквалы с дождем. В последние дни несколько раз шел снег. Одежда на людях не просыхала, резкий холодный ветер пронизывал насквозь; многие были простужены и, с трудом держась на ногах, едва справлялись с работой. Тяжело приходилось и больным, лежавшим в неотапливаемом кубрике¹.

Полярный день кончился, ночи становились все темнее и заметно удлинялись. 18 августа отряд достиг широты 72°35'. Подойдя возможно ближе к берегу, суда стали на якорь. Отряду еще предстояло проделать долгий путь: достичь северной оконечности Ямала, обогнуть ее и по Обской губе доплыть до устья Оби — конечной цели плавания. Сколько потребуется на это времени? Ведь по ночам приходилось становиться на якорь — плавание в темноте у совершенно неизвестных берегов было слишком рискованным. Кроме того, встречные ветры подолгу не давали возможности продвигаться вперед. Между тем приближалась зима; Муравьев и Павлов решили плыть назад и искать по пути подходящее для зимовки место. На берегу Ямала по распоряжению Муравьева был поставлен столб; этот знак отмечал пункт, до которого отряд довел опись берега.

Требовалось найти удобную и безопасную стоянку для судов, вблизи которой имелся бы в достаточном количестве плавник — единственный материал для постройки жилищ и единственный вид топлива на безлесных берегах.

Главное же затруднение состояло в том, что при выходе из Архангельска отряд был снабжен лишь шестимесячным запасом продовольствия, которого едва могло хватить до середины зимы. Поэтому для зимовки могли быть удобными только такие пункты, откуда можно было быстро дать знать о нуждах отряда и куда быстро и легко удалось бы подвезти запас продовольствия на зиму и на плавание в следующее лето. Так как своего сухопутного транспорта у Муравьева не было, то прихо-

¹ Общее помещение для команды судна.

дилось рассчитывать только на местных жителей — ненцев, кочующих по берегам Карского моря. Таким образом, наличие стоянки ненцев у места будущей зимовки было необходимым условием.

21 августа кочи стали на якорь у устья губы, в которую впадает река Кара. Глубины в устье оказались малыми, суда не удалось ввести в губу. Пришлось идти еще дальше на запад — в Югорский Шар; в него вошли 26 августа. Но и здесь нельзя было зимовать: на берегах пролива отсутствовал плавник. От местного населения помощи ждать не приходилось, — у устья Кары видели всего одну семью ненцев, а на Вайгаче две. Муравьев и Павлов решили направиться к реке Печоре. К ее устью подошли 4 сентября, а 16 сентября кочи были поставлены на зимовку в протоке Печоры у небольшой деревни Тельвицы¹, люди же отправились зимовать в Пустозерский острог².

Отсюда Муравьев послал рапорт в Адмиралтейств-коллегию, которая слушала его на своем заседании 11 декабря 1734 года. В этом рапорте Муравьев сообщает, что плавание судов прошло благополучно, «хотя и многие имели нужды, а особливо от неизвестных берегов». Плавание осложнялось еще и тем, что почти все «кормщики и бывалые люди немного далее Вайгача знают». К тому же никаких маяков местные власти не построили.

В этом же рапорте в связи с зимовкой и предстоящим плаванием Муравьев просит снабдить отряд необходимым провиантом. Коллегия постановляет потребовать от Архангельской «губернской канцелярии» заготовки провианта в нужном количестве.

Взамен умершего в пути «работника» Муравьев просит одного человека и, кроме того, «для внезапных нужд», т.е. командировок, — еще трех матросов и двух «работ-

¹ В годы советской власти здесь вырос город Нарьян-Мар, центр Ненецкого национального округа Архангельской области.

² Пустозерский острог, основанный в 1499 году, расположен на берегу озера Пустого, или Городецкого, в 20 километрах к востоку от главного рукава реки Печоры. Долгое время являлся административным и торговым центром всего низовья Печоры и Большеземельской тундры. В 1780 году острог был упразднен, и Пустозерск превратился в село. Теперь в Пустозерске находится сельсовет. В 20 километрах от него на главном рукаве Печоры расположен районный центр Оксино (на запад) и на таком же расстоянии Нарьян-Мар (на север).

пиков». Продление еще на год работы отряда требовало такого же продления выплаты двойного жалования. Адмиралтейств-коллегия решила обратиться по этим вопросам в губернскую канцелярию.

В связи с тем, что маяки на берегах не были построены, Адмиралтейств-коллегия постановила потребовать еще раз от Сибирской губернской канцелярии, чтобы та распорядилась выставить их у устья Оби и далее к северу для обозначения входа в эту реку. Постановку маяков требовалось закончить к 15 июля 1735 года. К тому же сроку Сибирская губернская канцелярия должна была выслать на устье Оби людей «для показания» Муравьеву «как в оную реку, так и по ней, фарватера».

Муравьев не смог составить карты всего побережья Карского моря, так как оно было далеко еще не полностью описано. Некоторые его участки, где суда не могли подходить близко к берегу, можно было снять только с суши. Для этого Адмиралтейств-коллегия постановила командировать в отряд геодезиста и с ним «геодезии ученика».

23 декабря 1734 года Адмиралтейств-коллегия слушала рапорт лейтенанта Овцына о его плавании в 1734 году¹. Чтобы облегчить работу отряда Муравьева, которому предстояло закончить плавание там, где начал свое Овцын, Коллегия предписала последнему «учинить основательное известие и исправную карту и, учиня, послать лейтенанту Муравьеву». Собственно говоря, Овцын предвосхитил это решение Коллегии: приблизительно в середине декабря он по собственной инициативе послал Муравьеву сведения о поставленных маяках и т. п.

По решению Адмиралтейств-коллегии Овцын должен был также сообщить Муравьеву о положении устья Тазовской губы, почему-то особенно привлекавшей внимание Коллегии. Этим же решением Коллегии, в том случае если бы Овцын не определил положения Тазовской губы, Муравьев обязывался послать туда людей из своего отряда. Посланные должны были «оное устье подлинно обсервовать и, поставя на карту, возвратиться немедленно в Печору».

¹ Овцын был начальником отряда, которому была поручена опись берега от Оби до Енисея. Его работе посвящена глава Обь—Енисей.

Зимовка проходила благополучно. Люди, расселившиеся по теплым домам пустозерских обывателей, поправились и отдохнули. В начале 1735 года в отряд прибыл геодезист Василий Селифонтов.

Весной команды занялись исправлениями на своих судах и быстро подготовили их к плаванию. 1 июня Муравьев и Павлов вывели кочи к устью Печоры, но в море смогли выйти только через четыре недели, 29-го, — задерживал неблагоприятный ветер.

Суда и после выхода в море подвигались вперед очень медленно; только 15 июля они достигли Югорского Шара и стали здесь на якорь. На остров Вайгач был послан штурман заканчивать прошлогоднюю опись. 21 июля кочи вошли в Карское море. В этом году оно оказалось забито льдом; пришлось вернуться в Югорский Шар.

В течение двух недель суда отстаивались в проливе. По нему в Баренцево море несло лед, его напор много раз заставлял менять место стоянки, подходить то к одному берегу, то к другому, становиться на якорь даже на очень мелких местах.

В начале августа лед стал редеть. 6 августа кочи вторично вышли в Карское море. Вскоре лед окружил их. Еще можно было вернуться и ожидать более благоприятной обстановки. Видимо, подобные мысли возникли у Муравьева и Павлова, но, посоветовавшись, они решили все же продолжать плавание и взяли курс на северо-восток. Морякам приходилось вести свои суда по узким полосам свободной воды, обходить льдины, а временами расталкивать их шестами. Стояли туманы, часто дули сильные встречные ветры. 11 августа один из кочей у берега Ямала сел на мель; на лодках завезли якоря и, подтягиваясь на них, стянули судно на более глубокое место.

Во льдах и в тумане Муравьев и Павлов 18 августа потеряли друг друга из вида и дальше двигались порознь, пробираясь к северу вдоль берега Ямала.

23 августа Муравьев был на широте $73^{\circ}4'$, а Павлов достиг широты $73^{\circ}11'$. Видя, что лед становится все сплоченнее и опасаясь здесь вмерзнуть, каждый из них самостоятельно решил повернуть назад.

Муравьев прошел на юг вдоль берега Ямала и зашел в Мутный Шар. Павлов же пробился прямо к Югорскому Шару и вошел в него 25 августа. Простояв здесь не-

сколько дней, он отправился на запад к устью Печоры. Муравьев прибыл в Югорский Шар 6 сентября и тоже отправился к устью Печоры. Около него Муравьев и Павлов, считавшие уже друг друга погибшими, встретились через три дня и решили зимовать на старом месте. 22 сентября суда стали на зимовку.

Таким образом, два летних сезона прошло, но отряд не выполнил своего задания — не достиг устья Оби.

В результате двухлетней работы были сняты побережье острова Вайгача, прилегающее к Югорскому Шару, часть берега Карского моря на восток от него и довольно значительный отрезок западного берега Ямала.

В 1735 году кочи почти достигли северной оконечности Ямала¹, но командиры не решились зимовать тут, не имея «ко озимению удобной пристани, жительства и дров». Мелководье не позволило кочам подходить к берегу на близкое расстояние, а высадка людей на шлюпках была опасна из-за льда и туманов.

Основной причиной неуспеха в работе своего отряда Муравьев считал непригодность кочей для плавания по морю. Эти плоскодонные суда хорошо ходили только при попутном ветре, лавировать они не могли. Поэтому терялось много времени на ожидание благоприятных ветров; при безветрии же кочи были совершенно беспомощны. Их большая осадка не позволяла подходить близко к берегу или входить в устья рек, в большинстве которых имеются бары².

Муравьев заявил, что необходимо предварительно послать по берегу геодезистов для постановки маяков и отыскания мест, пригодных для безопасной стоянки судов. Он считал, что в одно лето не удастся пройти от Печоры до Оби.

Разбирая рапорт Муравьева, Адмиралтейств-коллегия 8 декабря 1735 года постановляет построить в Архангельске две дубель-шлюпки, которые «во время ветров к лавированию способнее», а в безветрие могут «греблею

¹ Судя по широтам, показанным Муравьевым и Павловым, можно думать, что они даже миновали северную оконечность Ямала и поравнялись с островом Белым. На самом деле в их счисления, которые велись при туманной погоде и без наблюдения береговых ориентиров, видимо, вкрались ошибки, величину которых установить невозможно.

² Мели, перегораживающие устье реки.

идти». Длина их: одной — 60 футов, другой — 50¹; обе должны были иметь паруса большой площади.

На новопостроенные дубель-шлюпки командирами назначались лейтенанты Алексей Скуратов и Иван Сухотин из состава команд зимующих в Архангельске кораблей. На каждую дубель-шлюпку был определен экипаж в 39 человек — подштурман, подлекарь, четыре унтер-офицера, шесть матросов, два канонира, плотник, конопатчик, парусник и двадцать два солдата. Предполагалось командировать людей из Кронштадта, так как в Архангельске их не было.

Дубель-шлюпки должны были быть готовы ко времени вскрытия Северной Двины и возможно скорее идти к устью Печоры на соединение с Муравьевым. Ему поручалось на месте решить вопрос — отправляться ли в поход на одних дубель-шлюпках или брать с собой и кочи. На тот случай, если будет решено вернуть кочи в Архангельск, то на них назначались Скуратов и Сухотин.

Несмотря на то, что с начала работ отряда уже прошло два года, предусмотренные инструкцией, Адмиралтейств-коллегия все же решила продолжать исследования и предупредила Муравьева, что «без окончания по инструкции в совершенстве оной экспедиции возвращения оттуда с командою не будет». Тем самым срок работы отряда увеличивался, причем, как мы видим, на неопределенное время.

Адмиралтейств-коллегия опять обращала внимание на необходимость обследования Тазовской губы и предписывала Муравьеву послать в феврале-марте геодезистов «для подлинной обсервации» ее. Геодезисты, начав от ее устья, должны были поставить по берегу Обской губы хорошо видимые маяки и измерить расстояния между ними. Кроме того, им вменялось в обязанность «смотреть к защищению от погод и к зимованию удобных мест». Требовалось все сведения переслать Муравьеву в Пустозерск заблаговременно, чтобы он мог использовать их в плавании.

За геодезистами должно было следовать стадо оленей в 200 голов или сколько найдет нужным Муравьев. Олени предназначались для транспорта и в пищу, на тот случай, если бы с судами случилось какое-либо несчастье и их экипажи очутились на берегу в безлюдных «пустых»

¹ 18,3 и 15,2 метра.

местах. Оленей должна была закупить Архангельская губернская канцелярия и пригнать их в Пустозерск.

Тобольскую канцелярию Адмиралтейств-коллегия также обязала оказывать геодезистам «всякое вспоможение». Как и в предыдущем году, канцелярия должна была выслать людей, но на этот раз к устью Обской губы, чтобы они показали Муравьеву фарватер по Обской губе и по реке Оби. Это решение было продиктовано теми сведениями об Обской губе, которые имелись в распоряжении Адмиралтейств-коллегии в результате двух плаваний Овцына.

Коллегия обязала Муравьева и Павлова составить и переслать ей «исправную карту» побережья, снятого за время двухлетней работы отряда.

Вскоре Адмиралтейств-коллегии пришлось заняться делами отряда по другому поводу: в нее поступили жалобы жителей Пустозерского острога на поведение Муравьева, Павлова и некоторых из их подчиненных.

В отряде не было порядка: Муравьев и Павлов перессорились между собой. Муравьев сообщил в Коллегию, что Павлов ему не подчиняется, карту не «сочиняет», «а для чего, не знаю: разве ставит себе за не малой авантаж¹ передо мной в том, что его в нынешнюю кампанию² случай допустил быть, по разлучении со мною, выше... к полю³ 7 минутами».

Адмиралтейств-коллегия командировала в Пустозерский острог капитана Черевина из Архангельского порта и бывшего в командировке в Вятской губернии лейтенанта Малыгина. Им предписывалось произвести на месте следствие.

МАЛЫГИН И СКУРАТОВ

Командование отрядом было поручено лейтенанту Степану Гавриловичу Малыгину. По приезде в Пустозерский острог он занялся и следствием и подготовкой к дальнейшей работе.

Еще до вступления Малыгина в командование отрядом в январе и феврале 1736 года между Адмиралтейств-коллегией и командиром Архангельского порта шла переписка о новых судах. Сначала командир порта предложил

¹ Преимущество.

² Плавание.

³ Ближе к полюсу.

изменить проект дубель-шлюпок, а именно — увеличить высоту бортов, чтобы трюм стал глубже на два фута. Коллегия согласилась на это при условии, что осадка судов не увеличится. Затем из Архангельска было получено предложение построить вместо дубель-шлюпок палубные боты. Коллегия приняла его, «полагаясь на рассмотрение» местного начальства, и потребовала окончания постройки в ранее установленный срок.

8 марта 1736 года Адмиралтейств-коллегия решает послать новые боты на соединение с Малыгиным не к устью Печоры, как было задумано раньше, а прямо к Югорскому Шару. Малыгину же предписывается выбрать более крепкий коч из бывших в экспедиции и на нем выйти из Печоры по первой весенней воде; команду коча он должен был составить из всех незамешанных в следствие членов отряда Муравьева.

После встречи с ботами Малыгин должен был вступить в общее командование и на месте решить вопрос о коче. Если бы последний не смог идти в плавание с ботами или же оказался не нужен, то его следовало отправить в Архангельск под командованием Сухотина.

Через несколько дней, 12 марта, Адмиралтейств-коллегия постановляет дать Малыгину указание о том, что если он не сможет закончить работу в одно лето, то должен зимовать в пути, выбрав удобное для этого место где-либо поблизости от конечной достигнутой точки. Это указание Коллегии очень важно. Если отряд будет каждый год возвращаться на зимовку в одно и то же место, то он сможет доходить приблизительно лишь до одной и той же точки, непроизводительно затрачивая драгоценное время на плавание вперед и назад вдоль берегов уже известных. Справедливости ради надо отметить, что подобные мысли еще в 1735 году высказывал Муравьев...

Ранней весной 1736 года из Пустозерского острога был послан на оленях геодезист Василий Селифонтов. Он проехал Большеземельскую тундру, перевалил через Урал и вышел к устью Оби. В течение июля и августа Селифонтов прошел с описью по восточному берегу Ямала, в его северной части поставил несколько маяков, переправился на остров Белый и осмотрел часть его южного берега.

После этого, поставив маяки по северному и западному берегам Ямала, вплоть до того места, куда доходили

суда Муравьева в 1734 году, Селифонтов отправился на юг.

Тем временем Малыгин в мае начал подготовку коча «Экспедицион» к походу. Потрепанное во льдах судно имело такую течь, что вода прибывала в нем на 4 дюйма¹ в час. К концу мая коч был готов к выходу в плавание. Лоцманы промерили фарватер на Печоре и расставили вехи.

27 мая «Экспедицион» отошел от места зимовки и, двигаясь вниз по Печоре, на следующий день дошел до ее устья. Видя впереди в море лед, Малыгин поставил судно на якорь. 29 мая утром коч начало затирать надвинувшимся льдом. Поднять якорь не удалось, вытравили весь канат и поставили паруса. Стесненный льдом коч вскоре стал на мель, его понесло через банки² и прижало к стоявшим у берега льдинам. У судна выломало форштевень и сорвало руль; оно было в безнадежном состоянии.

Малыгин, воспользовавшись лодками, присланными капитаном Черевиным, занялся спасением людей. Удалось спасти всех и снять большую часть груза. Коч, ставший совершенно негодным, пришлось оставить на месте...

Малыгин немедленно приступил к исправлению другого коча — «Оби» и, приведя его в удовлетворительное состояние, 17 июня вновь отправился в плавание.

В устье Печоры Малыгин был задержан противным ветром и только 21 июня смог итти дальше. В тот же день встретился лед. Войдя в него, Малыгин в течение недели пытался продвинуться на восток, приближаясь то к берегу материка, то к Гуляевским Кошкам³. 29 июня удалось подойти к острову Варандэй⁴, но тут вновь пришлось остановиться из-за льда.

В течение двадцати дней Малыгин пытался двигаться дальше, но этому препятствовал густой лед. Из-за него приходилось часто менять стоянки; несколько раз при этом отрубали якорный канат и оставляли якорь, с трудом находя его потом. В эти дни стояла большей частью холодная и сырая погода, снасти и паруса обледеневали,

¹ 10 сантиметров.

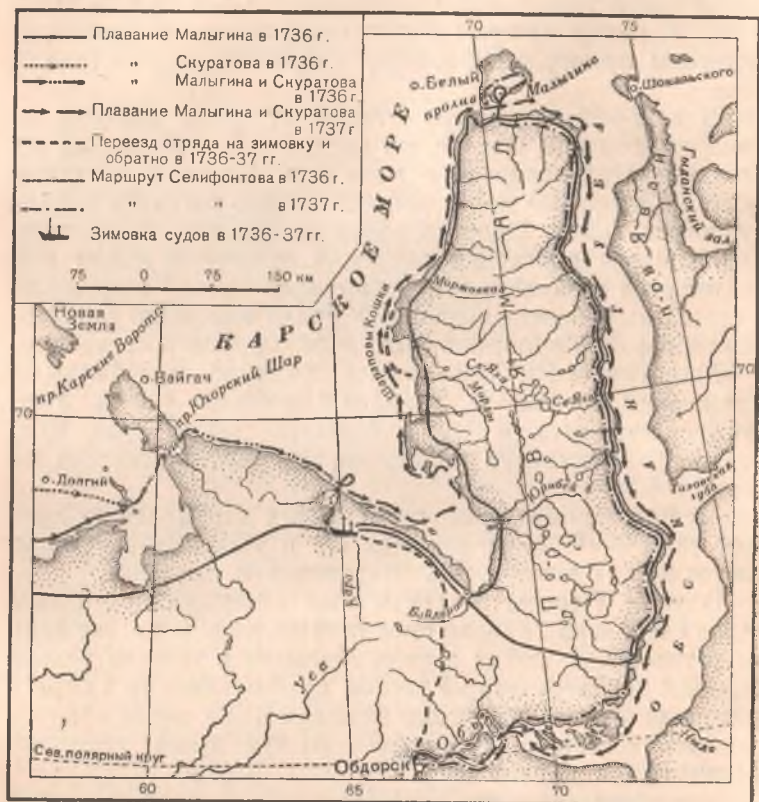
² Подводные мели.

³ Цень низменных островов и мелей, отгораживающая Печорскую губу от моря.

⁴ Расположен у материкового берега к востоку от Гуляевских Кошек.

управление ими порой становилось невозможным; из-за течи вода в судне прибывала на три дюйма ¹ в час.

При первой же возможности Малыгин отправился дальше и 22 июля подошел к острову Долгому. Здесь ему встретилось судно местных промышленников, которые



сообщили, что далее на восток море почти сплошь покрыто льдом. Пришлось стать на якорь и ждать возможности продолжать путь.

Тем временем новопостроенные боты, получившие названия «Первый» и «Второй», вышли из Северной Двины. Через пять дней, 30 июня, они вошли в реку Шойну ² для

¹ 7,5 сантиметра.

² На западном берегу Канина полуострова.

исправления «Второго», так как у него открылась течь. 4 июля боты стали на якорь у мыса Святой Нос¹.

Следующие четыре дня боты почти не продвигались вперед, лавируя между материком и островом Колгуевым, и, наконец, 9 июля стали на якорь у западного берега последнего, против устья речки Губистой. Здесь экипажи запаслись дровами и пресной водой. Дальнейший путь ботов пролегал на юг вдоль западного берега острова Колгуева.

Дул попрежнему неблагоприятный ветер, и боты только 14 июля обошли отмель, прилегающую к юго-западной оконечности Колгуева. Плывя вдоль его южного берега, они выдержали сильный двухдневный шторм, во время которого бот «Первый» потерял якорь. 7 августа Скуратов и Сухотин прибыли к острову Долгому и встретились там с Малыгиным.

На другой день все три судна вошли в Югорский Шар и стали на якорь у берега Вайгача. На этой стоянке Малыгин перешел на бот «Первый», Скуратова назначил на «Второй», а Сухотина — на коч «Обь». На «Первом» было 26 человек, в том числе подштурман Петр Позняков, на «Втором» — 24 человека, среди которых подштурманы Марк Головин и Андрей Великопольский.

За время стоянки в Югорском Шаре Малыгин не раз посылал людей на восточный берег Вайгача. Посланные сообщали, что море сплошь покрыто льдом. В проливе тоже носило много льда. Было настолько холодно, что море около судов, стоявших в тихом месте, несколько раз покрывалось молодым ледком.

19 августа Малыгин отправил коч «Обь» под командой Сухотина в Архангельск. Пробившись за сутки через лед в Югорском шаре, коч вышел на чистую воду. 26 августа Сухотин достиг Канина Носа; быстрому плаванию способствовал попутный ветер.

1 сентября коч вошел в Северную Двину. Плавание закончилось благополучно, несмотря на то, что по существу «Обь» была аварийным судном, и прибыль воды из-за течи достигала пяти дюймов в час².

4 сентября Малыгин устроил общий совет с офицерами, унтер-офицерами и кормщиками. Было решено идти

¹ На восточном берегу Чешской губы.

² До 12,5 сантиметров.

зимовать в устье реки Моржовки¹; по всей видимости это место было выбрано по совету кормщиков.

Задувал юго-западный ветер; появилась надежда, что он отгонит лед от берегов. Действительно, на следующий день у берега открылась полоса чистой воды; боты снялись с якоря и двинулись в путь. Им пришлось идти вдоль берега к юго-востоку, так как «в море, по надлежащему нам курсу, не малые льды видимы были, и пройти было весьма безнадежно», — писал потом в своем рапорте Малыгин.

В узком проходе между берегом и льдом лавировать местами было просто невозможно; отойдя от острова Местного² всего на 36 миль³ из-за встречного ветра, боты стали на якорь. В устье ближайшей реки Великопольский и кормщик Юшков промерили фарватер; оказалось, что в прилив глубина тут едва достигает 4½ футов⁴. Для ботов река была недоступна.

Малыгин повел суда дальше вдоль берега. 11 сентября они стали на якорь против устья губы, в которую впадает река Кара. Два года назад Муравьев не нашел здесь достаточной для кочей глубины. Теперь промеры показали, что фарватер находится у южного берега устья и обходит косу, протянувшуюся от северного берега. Боты вошли в эту губу; глубина ее оказалась равной в устье 6—8 футам⁵, далее она достигла до 4 сажен.

Наметив для зимовки устье реки Моржовки, Малыгин все же решил попытаться достигнуть его; 13 сентября он вывел боты в море и стал пробиваться на северо-восток. Лед стоял сплошной массой. Боты раздвигали льдины своими корпусами, но почти не продвигались вперед. Вскоре они совсем стали, не будучи в состоянии преодолеть ледяную преграду. С мачты до самого горизонта впереди виднелись только нагромождения льдин; нигде не видно было хотя бы узкой полоски свободной воды. Порой льдины сжимали суда, их обшивка трескала.

¹ В 30 милях к северу от Шараповых Кошек на западном берегу Ямала. На современных картах река называется Таутей.

² Остров Местный, или Мясной, находится у южного берега Карского моря в 20 километрах к востоку от входа в Югорский Шар.

³ Одна морская миля равна 1,85 километра.

⁴ 1,4 метра.

⁵ 1,85—2,50 метра.

Малыгину пришлось отказаться от своего намерения достичь реки Моржовки и избрать для зимовки реку Кару. К ее устью боты вторично подошли 17 сентября. Медленно поднимаясь по реке, суда на девятый день остановились для зимовки верстах в шестидесяти¹ от ее устья.

Отряд из привезенных с собой досок сколотил балаганы и сложил из земли склад; позже с морского берега привезли пустовавшую избу; на топливо использовали низкорослые деревья, росшие местами в окрестной тундре. До ледостава ловили в реке рыбу.

Наступила зима. 6 ноября к отряду присоединился Селифонтов. Приведенное им стадо оленей находилось неподалеку от зимовки. 1 декабря Малыгин отправился со всем отрядом на оленьих санках в Обдорск², решив зимовать там, чтобы сэкономить провиант. У судов для караула на всю долгую зиму остался подштурман Великопольский с подлекарем и десятью матросами. В Обдорске Малыгин встретился с зимовавшим там же Овцыным. Начальники обоих отрядов имели возможность согласовать все интересовавшие их вопросы.

В конце зимы, 16 марта 1737 года, геодезист Селифонтов снова отправился на оленях для описи острова Белого.

В начале мая Малыгин и Скуратов со всеми людьми вернулись к ботам и стали готовить их к дальнейшему плаванию. Кара вскрылась в начале июня. Было известно, что на море лед стоит до середины июля, поэтому на совете решили оставаться на месте до 1 июля. В июне у некоторых членов отряда появились признаки цынги, но болезнь быстро удалось ликвидировать, применив травы, которые собирали в тундре.

1 июля боты тронулись в путь и 3-го стали на якорь в устье Кары. На море было еще очень много льда; пришлось ожидать, когда он разредится. Стоянка длилась три дня; за это время был описан морской берег к востоку и западу от устья Кары.

Выйдя в море, боты направились вдоль берега на восток. 9 июля суда достигли входа в южную узкую часть Байдарацкой губы. Наблюдения показали, что приливное течение идет в губу в продолжение четырех часов, а от-

¹ 64 километра.

² Современный Салехард, центр Ямало-Ненецкого национального округа Тюменской области.

ливное из губы — восемь часов; из этого был сделан вывод, что в губу должны впадать большие реки¹. Лед постепенно редел, разводья увеличивались. Льдины медленно плыли на север, в открытое море.

12 июля Малыгин направился, ведя по пути опись, сначала к восточному берегу Байдарацкой губы, а затем вдоль него к северу. Часто встречались скопления льда, из-за которых приходилось становиться на якорь. Малыгин, будучи одним из лучших русских штурманов того времени, прекрасно сознавал, что не следует ограничиваться только описью берега. На обоих ботах его отряда систематически исследовали грунт морского дна, следили за течениями, измеряли магнитное склонение.

На подходе к Шараповым Кошкам задул юго-восточный ветер. От берега отнесло последний лед, плавание заметно ускорилося. 21 июля боты миновали Шараповы Кошки; на этих островах виднелось несколько песчаных холмов. Кормщики рассказывали, что между некоторыми островами есть проливы такой глубины, что в них могут входить кочи.

Утром 22 июля отряд миновал устье реки Моржовки. В тот же день на берегу увидели чум² и людей около него, а еще позже миновали маяк, поставленный Муравьевым в том пункте, от которого он повернул назад в 1734 году.

Миновав еще несколько маяков, поставленных Селифонтовым, на следующее утро боты достигли острова Белого и вскоре вошли в пролив, отделяющий его от полуострова Ямала.

На следующий день к Малыгину явился Селифонов, ожидавший здесь прихода ботов. Он благополучно достиг острова Белого, но не смог продолжать прошлогоднюю опись, так как в северной части острова не было корма для оленей.

Встречные восточные и северо-восточные ветры заставляли лавировать в проливе, изобилующем опасными

¹ На самом деле крупной рекой является лишь Байдарата, впадающая в вершину губы. Большая продолжительность отлива характерна также для длинных заливов, постепенно сужающихся к вершине.

² Ненецкое жилище, приспособленное для кочевков. На составленные в пирамиду жерди натягивается покрывка — нюк; зимний нюк сшивается из оленьих шкур, летний — из вываренной бересты. В наше время в связи с коллективизацией и переходом на оседлость чумы постепенно выходят из употребления.

мелями. Было замечено, что здесь прилив идет с запада в продолжение четырех часов, а отлив — с востока восемь часов; приливное течение было слабое и приносило соленую воду, а отливное, значительное более сильное, направляло в пролив пресную воду.

Смена приливо-отливных течений вызывала между мелями сильные движения воды, резко изменявшие свои направления и скорости. Частые туманы еще более затрудняли плавание; суда то и дело становились на якорь. К счастью, льда в проливе не было.

До 16 августа боты медленно продвигались по проливу на восток; в этот день задул северо-западный ветер. Через сутки суда вышли из пролива и повернули в Обскую губу, в которой тоже совершенно не было льда. Плавание приближалось к концу.

Боты плыли вдоль западного берега Обской губы. Один за другим показывались на нем невысокие земляные конусы и столбы. Это были маяки, поставленные Селифонтовым; они значительно облегчали ориентировку. По вечерам с берега по долинам стекал холодный воздух. Над водой образовывались полосы клубящегося тумана; они постепенно расширялись и, наконец, сливались в одну общую массу. Боты становились на якорь до утра.

Беспрепятственно идя по Обской губе на юг, отряд 11 сентября подошел к устью Оби. Здесь боты были встречены казаками, высланными для проводки их вверх по реке. 2 октября суда достигли Березова; дальнейшему плаванию помешал ледостав на Оби. Малыгин разместил людей в Березове и поставил боты в удобном месте в реке Сосьве. Передав командование Скуратову, он в начале февраля 1738 года прибыл в Петербург.

9 марта 1738 года Адмиралтейств-коллегия слушала рапорт Малыгина об окончании плавания и постановила принять от него привезенные им материалы исследований.

Малыгин сдал журналы и карты, отчитался в расходовании денег, провианта и материалов. На этом закончилось его участие в работах Великой Северной экспедиции.

СКУРАТОВ И ГОЛОВИН

Распорядившись относительно приема дел от Малыгина, Адмиралтейств-коллегия назначила Скуратова начальником отряда и приказала ему вести оба бота обратно

в Архангельск, повторяя опись и, в особенности, дополняя и доделывая ее в тех местах, где он сочтет это необходимым. Таким образом, работа по описи должна была повториться, но в обратном направлении, с востока на запад...

Скуратов заблаговременно стал готовить суда к плаванию. Он перешел на бот «Первый», а на «Второй» назначил командиром подштурмана Головина.

Место зимовки отряд покинул 30 июня 1738 года, 3 июля он миновал Обдорск и через три дня вышел из устья Оби.

В Обской губе было еще много льда. Пробираясь между льдинами, боты медленно продвигались на север. Во время плавания по Обской губе в борьбе со льдом на одной из стоянок был потерян якорь.

Плавание по Обской губе продолжалось 24 дня; только 30 июля боты вступили в пролив между островом Белым и полуостровом Ямалом. Этот пролив был уже известен нашим морякам, а расставленные по его берегам знаки облегчали ориентировку. Поэтому плавание по проливу не заняло так много времени, как в прошлом году; уже на пятый день суда вышли из него и повернули на юг вдоль западного берега Ямала.

Теперь ветер стал попутным. Но плавание не ускори-лось, так как этот ветер сгонял лед к южной части водного пространства между Ямалом и Новой Землей. Боты шли в густом льду; иногда приходилось пробивать в нем путь пешнями.

Все же довольно быстро, за одни сутки, удалось дойти до Мутного Шара. Отсюда Скуратов взял направление прямо к Югорскому Шару, но уже на другой день, 6 августа, боты встретили сплоченный непроходимый лед. Попытки пробиться сквозь него оказались тщетными, пришлось возвращаться, и 8 августа суда снова бросили якорь в Мутном Шаре.

Через четыре дня Скуратов повел боты по единственно возможному пути — неширокой полосой свободной ото льда воды, тянувшейся вдоль берега. Суда шли по узким «завитухам» — извилистым каналам; местами люди выходили на лед и пешнями пробивали в нем путь для ботов.

К устью Кары боты подошли 23 августа. Пробиться дальше на запад не удалось. Морозы усиливались, лед сплавивался и все сильнее сжимал боты. 4 сентября на

совете было решено ждать перемены ледовой обстановки до 16-го, а если она не изменится, то, оставив суда во льду до весны, идти в Обдорск на зимовку.

12 сентября поднялся крепкий ветер с запада, лед пришел в движение и повлек с собой боты. При этом у одного из них порвало якорный канат. Ветер развел волну; льдины стали бить суда. В конце концов напор льда выжал боты на береговую отмель; к счастью, больших повреждений они не получили.

Тогда же у устья Кары раздавило льдом судно промысловиков.

Видя, что продолжать плавание уже не придется, Скуратов распорядился разгрузить боты и вытащить их на берег в безопасное место. Неподалеку нашли стоянку ненцев в несколько чумов и в ноябре по санному пути на оленях отправились зимовать в Обдорск. Для караула у ботов остался Великопольский с кормщиками и еще несколькими людьми.

В мае 1739 года Скуратов со всей командой вернулся к ботам. На них были произведены необходимые исправления. Когда лед отошел от берега, суда были спущены на воду.

4 июля боты направились на запад, держась между берегом и стоявшим на море льдом; полоса свободной воды была не шире полутора миль. У устья Кары лед совершенно загородил путь. В продолжение двух недель Скуратов продвигался на одну-две мили в сутки, нередко ведя боты у самого берега, иной раз всего в нескольких саженях от него.

С 19 июля плавание несколько облегчилось; 25-го боты миновали остров Местный, а на четвертый день после этого стали на якорь в Югорском Шаре. Запасшись тут пресной водой и дровами, боты на следующий день отправились дальше. В Баренцовом море, у острова Долгого и Матвеева, в последний раз нашим мореплавателям встретился лед. Проходя через него, боты 2 августа разлучились и затем до самого Архангельска шли раздельно.

4 августа Скуратов подошел к острову Колгуеву и остановился, ожидая Головина. Не дождавшись, он на вторые сутки отправился дальше, 9 августа миновал Канин Нос и 11-го достиг устья Северной Двины.

В Архангельск Скуратов прибыл 15 августа; через 10 дней туда же на боте «Втором» прибыл Головин.

Адмиралтейств-коллегия 17 сентября 1740 года, заслушав рапорт прибывшего в Петербург Скуратова, приказала ему «учинить... общую карту» исследованного района, используя для этого все материалы — как свои, так и Малыгина и Муравьева с Павловым. Составленная Скуратовым карта была первой, на которой побережье западной части Карского моря изображено в очертаниях, близких к истинным. Вместе с этим карта Скуратова — первая, основанная на инструментальных определениях. Она подытожила и завершила собой результаты упорного шестилетнего труда русских военных моряков.



Обь — Енисей

ОВЦЫН

Отряд, начинавший свою работу от устья Оби, должен был описать морской берег до устья Енисея. Судно для него — дубель-шлюпку, как уже говорилось выше, предполагалось построить в Тобольске.

Шпанберг, помощник Беринга, которому было поручено организовать постройку судов в Тобольске и Якутске, прибыл в Тобольск 2 апреля 1733 года.

По его требованию Сибирская губернская канцелярия выделила «мастеровых и работных людей и с их инструментами» для постройки судна и назначила 90 человек для заготовки леса. Все остальные материалы — железо, смолу и краски — можно было достать на месте. Для руководства постройкой Шпанберг оставил в Тобольске привезенного с собой подмастерья Коротаева. 26 января 1734 года новое судно, получившее название «Тобол», было закончено постройкой.

«Тобол» имел 70 футов в длину, 15 в ширину и 7 футов осадки¹. У него были две мачты и довольно большие паруса.

Кроме дубель-шлюпки в Тобольске построили несколько дощаников². Предполагалось, что они, нагруженные запасами, будут сопровождать отряд на некоторое расстояние.

Начальником отряда был назначен лейтенант Дмитрий Леонтьевич Овцын. Как уже говорилось, он выехал из Петербурга раньше основной группы участников

¹ Соответственно 21,35; 4,6, и 2,16 метра.

² Плоскодонные речные суда грузоподъемностью в 5—10 тонн,

экспедиции. Ему поручили получить в Казани некоторые материалы, необходимые для судов отрядов, в частности парусину и такелаж.

Задание Овцын выполнил и, когда экспедиция, спускаясь по Волге, прибыла в Казань, присоединился к ней. Вместе со всеми Овцын плыл по Волге, затем вверх по Каме, зимним путем ехал через Кунгур и Екатеринбург¹. В Тобольск все прибыли 2 декабря 1733 года.

По инструкции Адмиралтейств-коллегии отряд должен был плыть из Оби в Енисей вдоль морского берега и, «будучи в том пути, иметь подлинную обсервацию, какое положение оной берег имеет..., а где случай допустит, и заливы, ежели по тому берегу явятся, описать».

Инструкция требовала осматривать и «класть на карту» замеченные острова, а если на них будут встречены люди, то с ними «поступать ласково и ничем не озлоблять». В случае же, если бы эти люди «самовольно» пожелали вступить в подданство России, то надо было «принимать и в подданство,... а ничем не отягощать, разве какой сами меж себя расположат и станут давать ясак».

Последний, седьмой пункт инструкции гласил: «Ежели... за каким-либо случаем осмотреть и описать все в одно лето не допустит время, о том пути со обстоятельством² репортовать и во окончание то приводить в другое лето». Иными словами, предполагалось, что работа может быть исполнена за два года.

В январе 1734 года Сибирская губернская канцелярия сообщила Берингу, что посылка по берегу геодезистов и «ясашников» невозможна, так как «на взморье имеются реки и болота, да и от самойди им берегом не без опасности», и посоветовала отправить геодезистов на судах. По мнению канцелярии, удобнее «карту сочинить» на дубель-шлюпке, или «в знатных и удобных местах» отправлять геодезиста на берег «с надлежащим конвоем». Беринг поэтому решил назначить по одному геодезисту на дубель-шлюпки, идущие к Енисею из Оби и Лены. Так как находившиеся в Сибири немногочисленные геодезисты были заняты на съемках, и их в Тобольске «не обреталось», то пришлось взять двух человек «из свиты профессоров», т.-е. тех, которые находились в распоряжении академиков.

¹ Ныне Свердловск.

² Объяснением причин.

Весна 1734 года прошла в приготовлениях к походу. После вскрытия Иртыша 14 мая дубель-шлюпка отошла от Тобольска вместе с дощаниками, груженными запасами продовольствия. На некоторое расстояние отряд провожали академики, тобольский губернатор, заместитель Беринга капитан Чириков с группой офицеров экспедиции, ехавших под его начальством.

На дубель-шлюпке было 56 человек, в том числе подштурман Федор Стерлегов, штурманский ученик Федор Канищев, геодезист Моисей Ушаков, геодезии ученик Федор Прянишников, рудознатец Захар Медведев, иеромонах, подлекарь и несколько речных лоцманов.

«Тобол» спустился по Иртышу за девять дней. При выходе в Обь лоцманы были сменены. К Березову отряд подошел 1 июня. Здесь Овцын взял новых лоцманов и принял нескольких казаков, назначенных в пополнение его отряда. Простояв у Березова три дня, все суда двинулись в дальнейший путь и в полдень 11 июня прибыли в Обдорск — самое северное в то время постоянное поселение на Обском севере.

По выходе из Обдорска отряд плыл значительно медленнее из-за обилия мелей и незнания фарватера. 15 июня «Тобол» достиг начала восточного рукава Оби¹, а 19-го вошел в него. Здесь на широком водном просторе ветер развел большие волны. Дубель-шлюпка легко взбегала на них, но дощаники оказались непригодными для плавания в таких условиях — их повредило волнами, а один из них вообще пришел в негодность. Поэтому уже на следующий день по выходе в Надымскую Обь пришлось подойти к ее южному берегу, разгрузить дощаники, а ставший непригодным разобрать. Из полученного таким образом материала был построен «магазин» — склад, в который сложили весь груз. Поблизости в тундре находилось семь небольших озер, и склад получил название Семиозерного². Ставшие ненужными дощаники Овцын отправил обратно в Тобольск.

Оставив у Семиозерного магазина караул, Овцын 21 июня отправился дальше. Устьевой участок Надымской Оби и прилегающая к ней часть Обской губы изо-

¹ Так называемая Надымская Обь.

² Он находился, повидимому, на южном берегу Надымской Оби, в районе современных населенных пунктов Вануйта и Вантанги.

билуют мелями; «Тобол» несколько раз касался килем грунта. Приходилось постоянно посылать вперед ялик для промера глубин.

Ощупью находя фарватер, борясь с встречными ветрами, Овцын осторожно вел дубель-шлюпку по Обской губе. Судно приближалось то к одному, то к другому ее берегу.

Только 31 июля удалось миновать устье Тазовской губы. Вход в нее промерили и описали с ялика Стерлегов и Ушаков. На мысе Трехбугорном, находящемся в устье Тазовской губы, на северном ее берегу, был поставлен знак.

Дальше к северу мели встречались редко, но попрежнему неожиданно; приходилось каждый раз с ялика промерять глубины и искать обход. Встречные ветры все также затрудняли плавание.

«Тобол» часто останавливался у берегов. Повсюду перед глазами моряков расстилалась однообразная безлесная тундра с оттаявшей всего на поларшина почвой. Рудознатец находил повсюду лишь песок да глину.

Сведения, сообщенные ненцами, которых моряки встретили на берегу, были неутешительны. Конец земли, говорили ненцы, лежит далеко на севере, и до него нужно идти много дней; они сами уже собирались кочевать на юг к лесу, где находятся зимние олени пастбища.

Во время одной из высадок на западном берегу Обской губы Овцыным был послан к ее устью «казацкий атаман с конвоем» для встречи отряда Муравьева.

Борясь со встречным ветром, «Тобол» медленно плыл к северу по Обской губе. Выхода в море все еще не было видно; оба берега губы неизменно тянулись на север до горизонта. В августе выпал снег, покрытые им берега стали совершенно безжизненными, а отряду еще нигде не встретилось удобное для зимовки место. Кроме того, взятые с собой запасы провианта не могли обеспечить отряд на всю зиму. Тяжелое положение отряда усугублялось еще и тем, что судно имело серьезные повреждения от посадок на мели.

5 августа «Тобол» стал на якорь у западного берега Обской губы на широте $70^{\circ} 4' 1''$. Овцын созвал совет

¹ Эта широта показана в рапорте Овцына. См. «Материалы для истории русского флота», т. VII, стр. 757. По всей видимости, Овцын остановился несколько южнее устья реки Се-Яхи восточной.

своих офицеров и унтер-офицеров; было решено возвращаться для зимовки в Обдорск.

Обратное плавание по Обской губе было не менее трудным из-за мелей. Только 31 августа «Тобол» достиг устья Оби. 4 сентября отряд был в Обдорске. Люди расселились по домам; судно расснастили и разгрузили. Обь стала 13 октября.

В ноябре в Обдорск с запада приехали на оленях ненцы для уплаты ясака. Они сообщили, что летом на берегу моря близ реки Кары видели русских людей, посланных из Пустозерска на оленях для постановки знаков. С этими ненцами Овцын отправил к Муравьеву двух казаков с сообщением о своем плавании по Обской губе и поставленных на ее берегах знаках.

Адмиралтейств-коллегия, слушая 23 декабря 1734 года рапорт Овцына о плавании, приказала ему «учинить основательное известие и исправную карту» своего плавания и послать все это Муравьеву, зимующему в Пустозерске, «дабы он во время похода помянутыми местами излишних трудностей не понес».

Узнав из рапорта Овцына о трудных условиях плавания по Обской губе, Коллегия приказала ему также сообщить Муравьеву данные о положении устья Тазовской губы. Она рассудила, что «хотя от устья реки Оби по берегу... велено поставить маяки, однакож не весьма на оные надежду полагать можно», так как Муравьев может не видеть их, если, обходя мели, удалится от берегов.

В заключение Овцыну приказывалось «в будущее лето по вскрытии льдов... по данной инструкции в определенный вояж следовать, не мешкав напрасно ни малого времени...».

Зимой из Обдорска были отправлены по обоим берегам Обской губы партии казаков для постановки знаков. Геодезии ученик Федор Прянишников отправился вдоль восточного берега Обской губы, достиг устья Тазовской и описал часть ее берегов...

В 1735 году плавание было неудачно. Хотя на зимовке, повидимому, не было заболеваний цынгой, но здоровье некоторых членов отряда к весне оказалось ослабленным.

29 мая, сразу по вскрытии Оби, Овцын отправился из Обдорска. «Тобол» плыл во льду; временами его

затирало, но не опасно. Через неделю дубель-шлюпка подошла к Семиозерному магазину.

Из него забрали оставленный в прошлом году провиант и погрузили на судно.

10 июня «Тобол» отправился дальше. Однако уже на третий день дубель-шлюпка встретила сплошной неподвижный лед. После шестидневного ожидания ветер взломал его и стал относить к северу. «Тобол» шел вслед за льдом; продвижение замедлялось встречными ветрами и мелями.

Через три недели, 10 июля, отряд был на широте $68^{\circ}40'$ ¹ у края остановившегося льда. По словам встреченных ненцев лед мог простоять не двигаясь еще месяц. Приходилось терпеливо ожидать возможности дальнейшего плавания.

Вскоре после выхода из Обдорска в отряде начались заболевания цынгой. Видимо, сказывалось долгое отсутствие свежих продуктов.

Овцын и сам был болен; с трудом держась на опухших ногах, он медленно ходил по тесной палубе «Тобола». Все, могущие ходить, продолжали работать, но почти каждый день еще кто-нибудь не находил в себе сил податься. В середине июля на ногах оставалось только 17 человек — треть отряда; управлять судном им было не под силу. Четверо уже умерли; среди них — рудознавец Медведев.

При таких условиях дальнейшее плавание стало невозможным. 17 июля Овцын созвал «консилиум», постановивший итти назад. «Тобол» повернул обратно, и 10 августа достиг устья Оби.

Овцын решил вести судно в Тобольск, рассудив, что Обская губа вскрывается поздно, и отряд успеет притти к ней из Тобольска раньше этого момента. В Тобольске, конечно, легче было вылечить людей, исправить судно и пополнить запасы. Кроме того, два года, на которые рассчитывалась работа отряда, закончились; дальнейшее плавание могло состояться только по специальному решению Адмиралтейств-коллегии. Если бы отряд на этом закончил работу, то все равно следовало вести судно

¹ Эта широта указана в рапорте Овцына. См. «Материалы для истории русского флота», т. VIII, стр. 180. По всей видимости, Овцын достиг мыса Каменного на западном берегу Обской губы.

в Тобольск; и в этом случае зимовка в Обдорске была бы совершенно излишней и изнурительной для больных.

Отряд торопился подняться по Оби. Овцыну пришлось взять людей в Обдорске и Березове для помощи в управлении судном. К Тобольску дубель-шлюпка подошла 6 октября; по Иртышу уже шел осенний лед.

Оправившись от болезни, Овцын выехал в Петербург для личного доклада Адмиралтейств-коллегии. 12 января 1736 года Коллегия рассматривала его предложения о дальнейшей работе.

Овцын сообщил, что Обская губа тянется на север от Семиозерного магазина «может быть... более тысячи верет»¹; если отряд будет задержан в ней «от противных ветров или за иным каким-либо препятствием» или если «на море какое препятствие постигнет», то может создаться очень тяжелое положение, так как «в тамошних местах... не точию² какие бы леса были, но и камня и травы не находится, а земля талая сверху только на аршин, а ниже зело мерзлая и песчаная». Иными словами, вынужденная зимовка в этих местах окажется гибельной.

Кроме того, и запас провианта, помещающийся на дубель-шлюпке, невелик сам по себе и недостаточен для зимовки. Поэтому, чтобы «служители не могли впасть в крайнее отчаяние» и «чтоб вспоможение было» в случае необходимости, Овцын предложил построить в Тобольске еще одно морское судно типа бота, а для его постройки и укомплектования команды послать туда необходимое число людей из Петербурга.

Для разъездов отряд использовал местный транспорт — оленей и собак; Овцын предложил в случае гибели животных возмещать их стоимость владельцам — остякам и ненцам «подарочными» вещами — материей, медной посудой, бисером.

Адмиралтейств-коллегия утвердила предложения Овцына и предписала ему немедленно отправляться в Тобольск через Казань и Екатеринбург; в Казани «учинить пристойное старание», чтобы успеть отправить оттуда еще по зимнему пути необходимые материалы: канаты, парусину и т. п.

¹ На самом деле около 700 километров.

² Только.

Овцыну вменялось в обязанность закончить в Тобольске постройку бота к весне, отремонтировать к этому же времени дубель-шлюпку, заготовить провиант и все необходимое и «без потерянния времени следовать в путь».

Отряду была поставлена прежняя задача — «в Енисей реку пройти». Намечалось отправить по берегу вспомогательные партии на оленях; они должны были находиться вблизи судов и быть готовыми притти им на помощь в случае какого-либо несчастья, чтобы «суда, а наипаче, чтобы служители от опасности могли сбережены быть, дабы оным служителям в погибель не впасть».

Решая продолжить работу отряда, Адмиралтейств-коллегия постановила: «ему¹ подтвердить, что без окончания по инструкции в совершенстве оной экспедиции, возвращения оттуда ему с командою не будет». Как мы уже знаем, такое же постановление Коллегия незадолго перед этим приняла в отношении отряда Муравьева.

Командиром на бот был назначен «флота мастер»² Иван Кошелев.

Захватив по пути в Казани требовавшиеся материалы, Овцын и Кошелев прибыли в Тобольск 24 февраля 1736 года и сразу же приступили к заготовке леса для бота.

Однако, несмотря на все старания, бот не был готов ко времени вскрытия реки, и Овцын решил еще раз попытать счастья на одной дубель-шлюпке. 23 мая она вышла из Тобольска в сопровождении нескольких дощаников, груженных запасным провиантом.

В плавание на этот раз отправились штурман Федор Минин, подштурман Дмитрий Стерлегов, геодезии ученик Михаил Выходцев, рудознатец Агапий Лескин, гардемарин Василий Паренаго³, иеромонах, подлекарь —

¹ Овцыну.

² Звание это соответствовало званию старшего штурмана, а не кораблестроителя, как может показаться с первого взгляда.

³ В. Паренаго — воронежский дворянин, самостоятельно обучившийся штурманскому делу. Экзаменовавшие его учителя Морской академии Салманов и Фарварсон дали о нем отзыв, что он весьма сведущ в навигации — «хотя бы в подмастерье (учители) при Академии». Принятый на службу гардемарином, Паренаго по «своей воле» был зачислен в экспедицию и исполнял в ней обязанности штурмана.

всего 50 человек. Прянишников еще весной отправился продолжать опись Тазовской губы.

К Березову отряд подошел 14 июня и простоял здесь девять дней из-за перегрузок и исправлений на дубель-шлюпке. В Обдорск прибыл 29 июня, а через неделю были уже у Семиозерного магазина.

Здесь дощаники разгрузили и провиант сложили в магазин. Овцын отправился дальше, и 14 июля достиг той точки, от которой в прошлом году повернул назад. Через неделю к северу от устья Тазовской губы «Тобол» встретил медленно отходивший на север лед.

Отправленная по восточному берегу Обской губы партия обдорских казаков с оленями дошла до устья Тазовской губы и остановилась, не будучи в состоянии переправиться через нее. Никакого содействия отряду она оказать не смогла.

Медленно двигаясь вслед за льдом, «Тобол» 5 августа достиг широты $72^{\circ}40'$, т. е. был у устья Обской губы. Еще немного, и отряд вышел бы в море, к которому стремился уже три года. Но поперек губы сплошной стеной стоял лед. Овцын осмотрел всю кромку льда от берега до берега и убедился, что нет никакой возможности плыть дальше. Оставалось ждать перемен обстановки.

В течение десяти дней «Тобол» непрерывно курсировал вдоль края льда. Овцын не терял надежды, что ему удастся продолжить плавание. На обоих берегах Обской губы он соорудил знаки — земляные курганы.

Наконец, 15 августа Овцын созвал «консилиум». Моряки уже не надеялись на то, что лед разредится. Для зимовки поблизости не было подходящего места, отсутствовал нужный запас провианта. Партия казаков не смогла бы подойти к судну раньше, чем Тазовская губа покроется льдом.

«Консилиум» решил возвращаться на зимовку в Обдорск. 30 августа «Тобол» миновал пункт, от которого вернулись в прошлом году. 9 сентября судно было у Семиозерного магазина, а 25-го пришло в Обдорск.

Овцын немедленно отправился в Березов «для приготовления к будущей кампании всего, что подлежит». Оттуда 13 ноября он послал в Адмиралтейств-коллегию рапорт, в котором сообщал, что отряд вернулся «за ве-

ликими на курши¹ к норду льдами и за опасением краткости в лете времени к возвращению для спасения судна и людей к пристойным местам, и за неимением знающей самоеди положения берега подле Северного моря и устья реки Енисея, тако ж и уведомления до того устья в расстоянии, и за противными ветрами и за снегом». 20 ноября он выехал из Березова обратно в Обдорск.

Будучи в Березове, Овцын свел знакомство с находившимися там в ссылке князем И. А. Долгоруковым и его сестрой Е. А. Долгоруковой, невестой Петра Второго. В дальнейшем это обстоятельство крайне неблагоприятно отразилось на судьбе Овцына.

В эту зиму в Обдорске было необычно многолюдно: сюда прибыл также и отряд Малыгина, поставивший свои боты на зимовку в реке Каре. В каждом обдорском доме жил по меньшей мере один моряк. Штурманы и геодезисты обоих отрядов занимались составлением и вычерчиванием карт. При свете лучин и сальных плашек на бумагу наносились тонкие линии берегов, россыпью точек обозначались мели.

К плаванию будущего года Овцын постарался подготовиться как можно солиднее. Зимой геодезии ученик Выходцев отправился из Обдорска с партией ненцев по восточному берегу Обской губы. Он должен был дойти до ее устья, поставить там знак и затем двигаться на восток по берегу, описывая его и ставя знаки. Ему навстречу от устья Енисея отправился геодезии ученик Прянишников с партией казаков.

Выл нанят большой табун оленей и заранее отправлен по берегу вслед за Выходцевым. Олени предназначались для транспорта, если бы отряду пришлось покинуть суда и высадиться на берег.

Специально посланные люди промерили устье Оби и расставили по нему вехи.

ОВЦЫН И КОШЕЛЕВ

Видимо, из-за обилия льда, условия для плавания в восточной части Варенцова моря и в западной части Карского в 1734—1736 годах оказались неблагоприятными. Чтобы в этом убедиться достаточно вспомнить за-

¹ Курсе.

труднения Муравьева и Малыгина к западу от Ямала и сопоставить их с теми, которые одновременно пытался преодолеть Овцын к востоку от этого полуострова.

В подтверждение этого мнения можно привести и такой факт: в 1736 году большая лодья¹, на которой возвращались на Обь 70 человек с богомолья из Соловецкого монастыря, была застигнута льдом на подходе к Югорскому Шару. Богомольцы были вынуждены зимовать на северном конце острова Долгого и за зиму все погибли от голода и цынги².

1737 год очевидно резко отличался в этом отношении от предшествующих лет: Малыгин, например, обигая Ямал с запада на восток, нигде не встретил сплоченного непроходимого льда, а к северу от Шарapedовых Кошек вообще не видел его.

Кошелев 5 мая 1737 года вывел из Тобольска новый бот, получивший название «Обь-Почтальон»³, и 5 июня привел его в Обдорск. Здесь Овцын перешел на бот, назначил Кошелева на дубель-шлюпку и поровну, по 35 человек, распределил людей на оба судна.

Как только Обь в устье очистилась ото льда, суда отправились в поход. Идя по заранее расставленным вехам, они на другой же день, 30 июня, достигли Семиозерного магазина. Забрав хранившийся в магазине провиант, отряд поплыл дальше, но вскоре сбился с фарватера. Из-за блуждания среди мелей суда только 9 июля миновали устье реки Ныды и несколько севернее стали на якорь, пережидая противный ветер.

На пятый день отряд поплыл дальше. Льда не было видно; плавание задерживали туманы и переменные, часто дувшие навстречу, ветры. Более тихходная дубель-шлюпка постоянно отставала. Овцыну часто приходилось ожидать, пока она догонит бот. Вперед отряд подвигался медленно.

С 20 июля установился северо-восточный ветер; погода стала «студеною». Подходя то к одному, то к

¹ Северная лодья во всем подобна кочу, только имеет большие размеры. В литературе укрепилось название такого судна — «лодья» или «лодия».

² Башмаков П. Новая Земля и остров Вайгач. Журн. «Советская Арктика», № 6, 1939, стр. 82. Место гибели богомольцев называется Сибирским становищем.

³ Размеры его: 60 футов (18,3 м) длины, 17 футов (5,2 м) ширины, осадка 7½ футов (2,1 м).

другому берегу Обской губы, суда продолжали продвигаться на север. 3 августа под 72° северной широты на восточном берегу увидели группу Выходцева.

6 августа суда подошли к мысу Туры-Сале — северной оконечности полуострова Явай со стороны Обской губы.



Пролив между островом Шокальского¹ и полуостровом Явай Овцын принял за устье Гыданского залива, а остров Шокальского — за его противоположный берег. Глубины в проливе оказались малыми, и Овцын повел суда далее на север. Посоветовавшись с Кошелевым, он решил не осматривать западный берег Обской губы, рассудив, что этот берег будет снимать Малыгин.

¹ Современное название.

На следующий день в полдень суда находились на широте $73^{\circ} 42'$, уже в открытом море. На севере виднелся лед; вода была горько-соленой, темноглубого цвета. Лот достал дно лишь на семи саженях. Ветер дул с востока.

В тот же день к шести часам вечера на широте $74^{\circ} 2'$ суда подошли к кромке торосистого льда. Он тянулся сплошной массой на север и запад; на льдинах во множестве сидели чайки. Тут же моряки видели кита, пускавшего высокие фонтаны воды. Глубина была 12 сажен. Измерили толщину льда — она равнялась 8—9 футам¹.

Отсюда Овцын взял направление на юго-восток. Очевидно, суда снесло на запад ветром и течением, так как на следующий день на востоке-северо-востоке показалась земля, это был тот же остров Шокальского. В полуmile от его северо-западного берега 10 августа суда стали на якорь.

На берег был послан на шлюпке штурман Минин; вечером он возвратился. По его словам, невысокий и ровный берег имеет направление с юго-запада на северо-восток; вдоль него у самой воды много плавника. На некотором расстоянии от берега находятся озера, соединенные протоками; на них много гусей, уток и чаек.

Берег, у которого стояли суда, Овцын считал северной оконечностью полуострова, расположенного между Енисейским и Гыданским заливами.

В течение следующих шести суток суда днем лавировали при встречном ветре, стремясь обойти остров Шокальского с севера, а по ночам становились на якорь. Наконец они обошли остров. На его северном мысу, который Овцын отождествил с известным ему со слов ненцев мысом Матте-Сале², был поставлен знак из плавника с надписью, что 16 августа 1737 года Овцын прошел здесь из Обской губы к востоку.

Широту знака определили в $73^{\circ} 15'$ ³. На юг от мыса уходил широкий залив.

¹ 2,4—2,7 м.

² Тупой мыс — название, которое в этом районе применяется ненцами к нескольким мысам, представляющим собой перекосный изгиб береговой линии. В частности, так называется теперь северная оконечность полуострова Явай со стороны Гыданского залива.

³ На современных картах северный берег острова Шокальского показан под широтой $73^{\circ} 7'$.

Отсюда Овцын взял направление на восток. На другой день увидели в море множество леса, уносимого к северу. В следующие дни суда, борясь с противным ветром, плыли по морю, изобилующему мелями.

Наконец, 31 августа отряд подошел к устью Енисея. Общую радость вызвало появление Прянишникова, подъехавшего к судам на лодке. Он ждал здесь отряд, чтобы показать вход в реку.

На следующий день бот и дубель-шлюпка благополучно вошли в Енисей и остановились у магазина, который был построен местными властями для хранения припасов отряда¹. Этот магазин, кажется, единственный, построенный местными сибирскими властями специально для экспедиции.

Пополнив запасы провианта и взяв лоцмана, Овцын 2 сентября повел суда вверх по Енисею. Он стремился до ледостава поспеть в Туруханск².

Плавание по Енисею продолжалось целый месяц. 2 октября ледостав захватил бот несколько ниже Туруханска, и Овцын ввел его в устье реки Ангутихи³. Кошелев, шедший на дубель-шлюпке несколько позади, укрыл свое судно в устье речки Денежкиной⁴. Здесь моряки построили жилой дом, амбар и баню. Развалины их были видны еще через девяносто лет.

Переехав на зиму в Туруханск, Овцын с нарочным солдатом послал обстоятельный рапорт в Адмиралтейств-коллегию. Одновременно был послан рапорт Берингу, находившемуся в то время уже в Охотске.

Овцын мог считать свою работу законченной: по инструкции ему надлежало снять берег между устьями Оби и Енисея.

Теперь оставалось только довести суда до Енисейска, а оттуда ехать сухим путем в Петербург.

Адмиралтейств-коллегия так и рассудила; 9 марта

¹ На правом берегу Енисея, на месте современного населенного пункта Гольчихи, в устье одноименной реки.

² В то время Туруханск или Новая Мангазея (теперь Старый Туруханск) стоял на левом берегу Енисея, в 15 км от него, на реке Турухан. Современный Туруханск стоит на правом берегу Енисея, в одном-двух километрах ниже устья реки Нижней Тунгуски.

³ Впадает в Енисей слева, приблизительно в 60 километрах ниже Нижней Тунгуски.

⁴ Впадает в Енисей справа, в 35 километрах ниже реки Курейки.

1738 года, заслушав рапорт Овцына, она предписала ему весной плыть, не задерживаясь, на обоих судах вверх по Енисею и «в том следствии описание и обсервацию тамошним местам чинить, а прибыв в Енисейск и поставя суда в удобном безопасном месте и оставя тамо до указа команду, а самому с обстоятельным о его вояже известием и журналами и картами, ехать немедленно в Санкт-Петербург и явиться в Коллегии».

К весне 1738 года Овцын, очевидно, уже знал о задержке в работе отряда, которому было поручено снять берег от устья Лены до устья Енисея. Он на свой страх и риск принял решение продолжать съемку дальше на восток.

Интересно отметить, что Овцын посылал свой отряд до Хатанги, то-есть в обход всего Таймырского полуострова. Адмиралтейств-коллегия в дальнейшем дважды утверждала распоряжения Овцына¹.

Для нового плавания после осмотра судов был назначен бот «Обь-Почталъон», более крепкий и исправный. Так как Кошелев в это время болел, командиром на бот Овцын назначил штурмана Федора Минина.

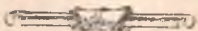
Весной Овцын на дубель-шлюпке поднялся по Енисею и 21 июля 1738 года прибыл в Енисейск. Отсюда, оставив людей и судно под командой Кошелева, он с отчетами выехал в Петербург.

К этому времени над его головой нависла гроза. На князей Долгоруковых, с которыми Овцын свел знакомство в Березове, был написан донос в так называемую «Тайную розыскных дел канцелярию». В деле Долгоруковых оказались замешаны многие лица, в том числе и Овцын; он обвинялся в дружбе с государственным преступником.

По прибытии в Tobольск, Овцын был арестован; 20 января 1739 года он «за некоторую вину» был разжалован в матросы и назначен «в команду» Беринга. Ему теперь предстояло под конвоем ехать в Охотск. Ожидая решения суда Тайной канцелярии, Овцын из Tobольска в феврале 1739 года послал в Адмиралтейств-коллегию отчет, журналы и карты. На этом его участие в съемке северных берегов Сибири оборвалось...

¹ 13 ноября 1738 года и 17 апреля 1740 года. «Материалы для истории русского флота», т. VIII, стр. 477 и 677.

26 марта 1740 года Адмиралтейств-коллегия по ра-
порту Кошелева постановила: «дубель шлюпку за ветхо-
стию там (в Енисейске) разломать, а по разломке же-
лезо також и припасы по росписи отдать в ведение ени-
сейской канцелярии и велеть хранить впредь до указа, а
морских служителей всех возвратить в Петербург..., а
имеющихся тобольского гарнизона солдат отдать в преж-
ние команды».



От Енисея на восток

МИНИН И СТЕРЛЕГОВ

Район работы отряда Минина не совпадал с районом, который было поручено снять Овцыну, а находился к востоку от него, охватывая западную часть побережья между Леной и Енисеем. По плану Адмиралтейств-коллегии, съемку здесь должен был вести отряд, идущий от Лены к Енисею, с востока на запад. Минин начал съемку от пункта, намеченного как конечный для этого отряда, и вел ее во встречном направлении, с запада на восток. На сравнительно большом протяжении — от устья Енисея до устья Пясины — съемка Минина не была перекрыта съемками других отрядов Великой Северной экспедиции и осталась единственной.

В течение всего времени работы отряда Минин оставался фактически самостоятельным его начальником, сносаясь непосредственно с Адмиралтейств-коллегией. Кошелев, старший в отряде после Овцына, не касался работы Минина; да он при всем желании и не смог бы ничего сделать, так как находился в Енисейске, за две тысячи верст от места работы нового отряда.

Обычно деятельность Минина в Великой Северной экспедиции рассматривается как прямое продолжение работы Овцына. В действительности же Овцын выделил из своего отряда новый отряд и поставил перед ним определенную задачу, ничего общего не имевшую с поставленной перед самим Овцыным и обусловленную его личной оценкой положения, в котором находился соседний отряд Прончищева. Вполне естественно, что отряд с подобной задачей не предусматривался ни в планах

Адмиралтейств-коллегии, ни в плана Беринга. Но Адмиралтейств-коллегия признала действия Овцына правильными и утвердила их.

Новому отряду Овцын поручил съемку участка берега, который в инструкции Адмиралтейств-коллегии, данной ему, даже не упоминался. Таким образом, преемственность в данном случае только кажущаяся, основанная на том, что все члены отряда Минина ранее работали в отряде Овцына.

По нашему мнению, отряд Минина следует считать самостоятельным отрядом, имевшим свой участок работы, отрядом, который не был предусмотрен первоначальным планом организации экспедиции и который возник в силу особенностей хода работы по инициативе одного из ее главных участников.

Возможно возражение, что не будь Овцын осужден, он бы сам возглавлял отряд, и, таким образом, самостоятельность Минина только кажущаяся. На самом деле суть вопроса не в личности начальника отряда, а в том, что вместо четырех участков работы стало пять, и на каждом действовал отряд, начальник которого отвечал за съемку своего участка.

Заслуга Овцына в том, что он первый пришел к выводу о необходимости уменьшения участка работы отряда Прончищева, создания нового участка и отряда для его съемки. Особенно велика заслуга Овцына потому, что он, придя к такому выводу, самостоятельно организовал этот новый отряд.

Подготовив к плаванию бот «Обь-Почталъон», Минин отплыл на нем из Туруханска 4 июля 1738 года. На боте находились 27 человек, в том числе подштурман Стерлегов, гардемарин Паренаго и рудознатец Лескин.

3 августа бот подошел к Гольчихе. Здесь его нагнал отряд «мангазейского служивого»¹, Филипп Харитонов «с товарищами 8 человек», посланный сопровождать Минина по берегу.

Находившийся тут же «самояцкой князь Сару Саволов»² согласился везти казаков дальше по восточному берегу Енисейского залива. Для этого он выделил

¹ Туруханского казака.

² Саволов, фамилия, носимая одним из родов енисейских ненцев, так называемых энцев.

Опасаясь его подвижек, Минин отвел судно несколько назад, к зимовью Волгину¹. Дул очень свежий ветер, брызги на палубе замерзали; временами шел снег, и тогда снасти обледеневали.

13 августа, как только погода несколько улучшилась, «Обь-Почтальон» снова пошел на север. На другой день, опять у Ефремова камня, встретился лед. На этот раз он был разреженный, и бот пробился сквозь него. Затем, пройдя проливом между островом Диксон и материком, «Обь-Почтальон» 16 августа обогнул мыс Северо-восточный² и стал на якорь в группе окружающих его мелких островов³.

Минин несколько раз пытался пройти во льду дальше на восток, но неизменно возвращался на прежнее место, лед был крепкий и густой. 22 августа Минин послал Стерлегова на шлюпке вперед для поисков прохода.

Пробираясь между льдинами, местами перетаскивая через них шлюпку, Стерлегов продвинулся вдоль берега к востоку километров на сорок и достиг высокого мыса⁴. За этим мысом берег тянулся все в том же направлении — на восток-северо-восток; вдали виднелся еще один высокий мыс⁵. Море повсюду было сплошь покрыто льдом, никакое судно здесь не прошло бы. Стерлегов попытался продвинуться далее по берегу, но из-за недостатка провианта вынужден был вернуться на бот, затратив на поездку в общей сложности трое суток.

На материковом берегу, у места своей стоянки, Минин поставил доску с вырезанной на ней надписью: «1738 году августа 23 дня мимо сего мыса, именуемого Енисея Северовосточного, на боту Оби Почтолионе от флота штурман Федор Минин прошел к осту оной в ширине⁶ 73°14'N»⁷.

¹ На широте 72°35', на берегу бухты Омудевой. В конце XVIII века зимовье было заброшено. Еще в начале нашего века следы его были заметны. Теперь в двух километрах от этого места расположена промыслово-охотничья станция.

² Находится к северу от острова Диксон. От него берег материка круто поворачивает на восток.

³ Так называемые Северо-восточные острова.

⁴ Очевидно, мыса Далекого.

⁵ Очевидно, мыс Двух Медведей.

⁶ Широте.

⁷ Доска в 1922 году была найдена полярником Н. Бегичевым и теперь хранится во Всесоюзном географическом обществе в Ленинграде.

Морозы постепенно усиливались, лед стал смерзаться, снег покрыл берега и не таял. Попрежнему дул встречный ветер с северо-востока. 30 августа Минин повернул назад. На обратном пути он подвел бот к устью реки Глубокой, желая запастись пресной водой. Он решил было и зимовать тут, около имевшегося здесь казенного магазина. Однако бот не удалось ввести в реку из-за мелководья в ее устье и из-за льда, стоявшего у берега залива и на самой реке. Пришлось идти далее на юг.

7 сентября прошли устье Енисея и описали его западный берег. В поисках удобного места для зимовки отряд стал подыматься по Енисею и 19 сентября подошел к зимовью Исакова, «Терехино тож»¹. Плыть дальше не пришлось: «стало весьма препятствие от идущего по реке Енисею льда и стоящего от берегу и от частых ветров».

Бот завели за косу, выдающуюся от берега в Енисей. Люди разместились в зимовье. Уже с октября пришлось возить дрова на собаках за десять верст, так как поблизости оказалось мало плавника.

3 июня 1739 года на Енисее начался ледоход. Еще до его начала Минин распорядился ввести бот в ближайшую речку²; там он простоял опасное время, а потом его опять вывели в Енисей.

За зиму имевшиеся на боте запасы провианта были израсходованы. Требовалось их восстановить, прежде чем отправляться на север. Для этого приходилось плыть в Туруханск. 18 июня «Обь-Почтадьон» направился вверх по Енисею.

Невдалеке от Туруханска боту встретились два дощаника, переживавшие встречный ветер. Захватив с собой один из них³, Минин 25 июля прибыл в Туруханск, погрузил здесь на свой бот все необходимое и через шесть

¹ В наше время в низовьях Енисея зимовья с таким названием нет. Судя по картам XVIII века, оно находилось на правом берегу Енисея, приблизительно в 30—40 км ниже впадения в него реки Муксунихи, на широте 70°30'. Современные населенные пункты отстоят от этого места на 20—30 км вверх (Мунгуй) и вниз (Байкаловская) по берегу Енисея.

² По заберегу — полосе чистой от льда воды, которая образуется у берегов весной в период подъема воды перед ледоходом.

³ На другом, повидимому, был провиант для отряда Харитона Лаптева, который по его требованию надо было завезти к устью реки Пясины. Дощаник дошел только до Гольчихи. См. «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского; 1941, стр. 322—323.

дней отправился на нем вниз по Енисею. Через три недели, 21 августа, «Обь-Почтальон» подошел к Гольчихе и, не задерживаясь здесь, отправился дальше на север. Встречный ветер и волнение, постепенно усиливаясь, все больше препятствовали плаванию; на четвертый день из-за этого пришлось стать на якорь у островов Корсаковских¹.

27 августа «за осенним временем и что места пустые и каменные и за неимением конвою и оленней самояди» по решению совета бот повернул назад. 30 августа миновали устье реки Глубокой, а на следующий день подошли к Гольчихе и, не задерживаясь здесь, направились вверх по Енисею.

Плавание по реке продолжалось целый месяц; только 1 октября «Обь-Почтальон» достиг устья реки Ангутихи и был здесь поставлен на зимовку, как и два года назад. Оставив у судна «караул с переменою», Минин с остальными членами команды прибыл 8 октября в Туруханск и устроился здесь на зиму.

В своем рапорте, отправленном из Туруханска 16 ноября 1739 года, Минин просит Адмиралтейств-коллегию разрешить ему послать «достойного» человека по берегу на восток от того места, в котором судну может быть придется повернуть обратно. Посланный должен будет дойти до маяков, которые обязан ставить отряд, идущий ему навстречу от Лены к Енисею. Возможно, что этот отряд и сам встретится посланному. В обоих случаях Минин знал бы точно расстояние между Енисеем и Хатангой и мог бы согласовать свою работу с работой соседа.

Едва был отправлен этот рапорт, как 30 ноября в Туруханск прибыл солдат Константин Хороших, посланный лейтенантом Харитоном Лаптевым с его зимовки на реке Хатанге. Хороших привез в «Мангазейскую воеводскую канцелярию»² требование Лаптева о доставке ему провианта и о предоставлении собак с нартами.

С этим же нарочным Минин получил от Х. Лаптева «ордер», т. е. отношение. Лаптев сообщал о работе своего отряда и запрашивал у Минина ряд сведений. Лаптева интересовало, до какого пункта дошел отряд Минина за эти годы и имеется ли у него предписание продолжать работу в 1740 году.

¹ В южной части Енисейского залива.

² Канцелярию чиновника, управлявшего Туруханским краем,

В «ордере» содержалось несколько просьб. Лаптев просил Минина захватить в плавание некоторое количество провианта и для него. Если бы Минину удалось пройти восточнее устья реки Пясины, то он должен был в той точке, откуда будет возвращаться, поставить маяк и возле него сложить привезенный провиант. Лаптев просил также доставить и сложить у маяка запас сушеной рыбы — корма для собак, который мог потребоваться ему при продвижении на запад по берегу или морем.

Минин решил послать Стерлегова сухим путем для описи берега на восток от Северо-восточного мыса. По его замыслу Стерлегову надлежало по зимнему пути проехать в Гольчиху, взять там двух «служилых»¹ для помощи в измерении расстояний и постройке маяков и двух проводников, знающих морской берег. От Гольчихи Стерлегов должен был сначала проехать к Северо-восточному мысу, затем, описывая берег до устья Нижней Таймыры, соорудить там маяк и оставить письменное извещение для Х. Лаптева, а после этого возможно быстрее возвращаться к Енисею, стараясь попасть туда до вскрытия рек.

От туруханской «воеводской канцелярии» Минин потребовал, чтобы она предписала кочующим между Енисеем и Таймырой ненцам и живущим по морскому берегу промышленникам оказывать Стерлегову помощь «во всем» и «безоговорочно». О предполагаемой поездке Стерлегова Минин известил Х. Лаптева через того же солдата Хороших.

Стерлегов выехал из Туруханска 27 января 1740 года на двух нартах, запряженных собаками. По дороге присоединились еще две такие же упряжки. После небольшой задержки в Гольчихе, Стерлегов 22 марта достиг Северо-восточных островов. Определив их широту, он на другой день отправился вдоль берега на восток.

Путь был не из легких; приходилось преодолевать множество препятствий: на берегу — обрывистые склоны лощин, по которым летом в море сбегают многочисленные ручьи, а на море — торосистый лед. И люди, и собаки выбивались из сил. Только в немногих местах удавалось пройти по ровному низменному берегу или по гладкому

¹ Казаков.

прибрежному льду. По берегу до устья Пясины стояло несколько зимовий — одиноких домиков промышленников; ночевки в них были отдыхом, но чаще приходилось ночевать под открытым небом. Ночи заметно укорачивались, солнце стояло над горизонтом уже большую часть суток, но оно, заливая землю потоком света, еще не согревало ее, — попрежнему держались большие морозы. Восточнее устья Пясины не было ни одного жилья; Стерлегов шел по совершенно безлюдному берегу. Зато здесь на больших протяжениях береговой припай был ровным, и дорога не так изматывала путников.

Часто определяя широту, Стерлегов довольно быстро продвигался вперед и 12 апреля был на широте $75^{\circ}13'$, значительно восточнее устья реки Пясины. Через день он достиг высокого каменного мыса.

Стерлегов определил его широту в $75^{\circ}26'$ и на этом мысе поставил знак¹.

Продвигаться дальше ни сам Стерлегов, ни его спутники не могли, — у всех жестоко разболелись глаза. Это заболевание обычно в весенние месяцы в Арктике, если не принять мер предосторожности; гладкая, словно полированная, поверхность снега почти полностью отражает солнечные лучи и блестит исключительно ярко. Впечатление такое, как будто бы непрерывно в глаза светит «зайчик» — отражение солнца в зеркале. После двух-трех дней глаза воспаляются, веки опухают, малейший свет вызывает боль в глазах, и их невозможно открыть². На обратном пути Стерлегов остановился на несколько дней в зимовье промышленников, у устья Пясины, чтобы дать отдых собакам, больше половины которых от истощения не могли тянуть нарты. 29 мая он со своими спутниками был уже в устье Енисея.

Еще до отъезда Стерлегова из Туруханска Минин начал готовиться к летнему плаванию. На боте были произведены необходимые исправления и пополнен запас провианта.

¹ Теперь он называется мысом Стерлегова; по современным данным его широта $75^{\circ}20'$.

² Теперь полярники, чтобы уберечься от «снежной слепоты», носят очки с темными стеклами; во времена Великой Северной экспедиции таких очков еще не знали. Обитатели тундры, ненцы, чукчи и другие северные народности, издавна применяли род маски — деревянную или костяную пластинку с узкими щелками против глаз; она до некоторой степени предохраняла глаза от раздражения.

От туруханской «канцелярии» Минин потребовал, чтобы она распорядилась заготовить к июлю полсотни пудов сушеного оленьего мяса или рыбы на корм собакам для отряда Х. Лаптева. Заготовленный корм надо было собрать в зимовье Зверев¹, куда Минин предполагал зайти по пути во время плавания на север. Сорок пудов сушеной рыбы требовалось заготовить для той же цели на устье реки Пясины.

«Канцелярия» должна была обязать ненцев, кочующих летом у озера Таймыр, оставаться там возможно дольше, во всяком случае до конца августа. Их помощь могла потребоваться и Минину, и Х. Лаптеву.

«Обь-Почтальон» вышел из Туруханска 6 июля и 3 августа прибыл к Гольчихе; тут его встретил Стерлегов. В Гольчихе Минин оставил для Х. Лаптева в «магазине» 50 нудов сухарей.

Запасшись дровами и взяв двух проводников, отряд на другой день отплыл дальше на север.

5 августа у реки Глубокой Минин встретился с небольшим отрядом на оленях, посланным сопровождать его по суше. С ним он отправил для Х. Лаптева еще 80 пудов сухарей в зимовья, расположенные по морскому берегу между Северо-восточным мысом и устьем Пясины.

На шестой день бот был уже у Северо-восточных островов и на следующее утро поплыл на восток. Льда, в отличие от предыдущего года, не было. Погода стояла пасмурная, с туманами, временами шел снег. Ветер дул попутный, очень свежий; постепенно усиливаясь, он через сутки перешел в шторм. Волнами сорвало ялик; пришлось укрыться за маленьким островом и простоять два дня.

«Обь-Почтальон» смог продолжать плавание только 15 августа и в тот же день подошел к устью Пясины. Войти в нее не удалось из-за мелей, и отряд, не задерживаясь, отправился дальше. К северу от Пясины был осмотрен залив, который мог служить убежищем для судов при северо-западных ветрах. В дальнейшем отряд продвигался между берегом материка и прилегающими к нему островами. Часто останавливались и промеряли глубины, которые повсюду оказывались равными 8—10 саженьям.

¹ Находится на левом берегу Енисея, несколько выше Гольчихи.

20 августа, на широте около 75°, начали попадаться льдины, а после полудня бот вошел в сплошной лед. Не зная, сколько еще придется проплыть на северо-восток и где берег начнет склоняться на юг, к Хатанге, Минин не решился пробиваться дальше. Бот могло затереть во льду. Время было позднее. Зимовка на пустынном берегу неизбежно вызвала бы потерю людей: взятого с собой провианта нехватило бы на долгую зиму, а доставлять его с Гольчихи было невозможно из-за дальнего расстояния. Минин решил возвращаться. 21 августа на широте 75°15' бот повернул назад.

На обратном пути пришлось в течение суток пробиваться сквозь лед. В дальнейшем плавание проходило довольно спокойно. 26 августа бот подошел к Северо-восточным островам, а через сутки после этого — к устью Енисея. Было уже очень холодно, часто шел снег, брызги от волн замерзали на снастях и бортах судна.

Идя вверх по Енисею, бот несколько раз садился на мель; ночи стали уже длинными и темными, приходилось с вечера становиться на якорь. Только через месяц, 27 сентября, отряд дошел до устья реки Дудинки¹, уже покрывавшейся льдом, и ввел в нее судно. Люди на долгую зимовку разместились в домах местных жителей. К концу зимы в Дудинку на оленях прибыла часть отряда Харитона Лаптева, отправленная им из лагеря на Хатанге в феврале 1741 года.

Еще 26 марта 1740 года Адмиралтейств-коллегия предписала Минину отвести бот в Енисейск, осмотреть его и, «ежели он впредь к действию быть удобен», поставить «в удобном месте» и сдать со всеми припасами и материалами местной канцелярии; а после этого «с командой и с описью» ехать в Петербург. 17 апреля Коллегия подтвердила свое решение.

Эти распоряжения, конечно, не могли попасть к Минину в Туруханск до его выхода в плавание, и он продолжал работу, руководствуясь предписанием Овцына.

4 ноября 1740 года, заслушав рапорт Минина, отправленный из Туруханска перед выходом в плавание, Адми-

¹ Правый приток Енисея; в ее устье, на правом берегу, теперь расположен большой благоустроенный полярный поселок — село Дудинка, центр Таймырского (Долгано-Ненецкого) национального округа. Во время Великой Северной экспедиции в поселке было два-три дома и хлебный склад.

ралтейств-коллегия еще раз предписала ему идти в Енисейск и поступать «по прежним указам» в отношении судна и людей.

Минин получил эти распоряжения Адмиралтейств-коллегии только зимой 1740/41 года. Поэтому в 1741 году 9 июня он отплыл из Дудинки вверх по Енисею. Во время этого плавания была произведена опись реки.

Прибыв 4 августа в Енисейск, Минин послал в Петербург с отчетом Стерлегова, а сам остался с командой и ботом. Он писал в Адмиралтейств-коллегию, что бот годится еще на «две кампании», то-есть на два плавания, и предлагал продолжить работу отряда по описи берега на восток от Енисея.

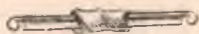
Раньше, чем Стерлегов мог прибыть в Петербург, 24 сентября 1741 года Адмиралтейств-коллегия приказала Х. Лаптеву рассмотреть результаты работы Минина, сравнить их со своими материалами и на месте решить вопрос об окончании описи обоими отрядами.

После приезда Стерлегова Адмиралтейств-коллегия 17 марта 1742 года еще раз рассматривала этот вопрос и снова предписала Харитону Лаптеву решить на месте, смотря по обстоятельствам, есть ли необходимость в продолжении работы Минина. Лаптеву при этом приказывалось «Минина, со всею командою взять в свою команду».

К тому времени, когда распоряжение Адмиралтейств-коллегии дошло до Х. Лаптева, оставшийся еще не снятым участок берега между Хатангой и Енисеем был уже описан им самим и его штурманом Челюскиным. Необходимость в продолжении работы отряда Минина отпала.

Прибыв в Енисейск, Х. Лаптев принял отряд Минина под свою команду. В начале 1743 года они вместе прибыли в Петербург.

Бот «Обь-Почталъон» стоял на берегу в Енисейске; в 1778 году, во время большого пожара в городе, он сгорел.



Лена — Енисей

ПРОНЧИЩЕВ

Помощник Беринга, капитан Шпанберг, «с мастерскими людьми» прибыл в Якутск 26 мая 1734 года. Еще зимой по его требованию началась заготовка леса для постройки судов. К середине марта материал был готов и по вскрытии Лены сплавлен с ее верховьев к Якутску. Здесь и были заложены дубель-шлюпка и бот.

К весне 1735 года суда были построены. Для описи берега между Леной и Енисеем предназначалась дубель-шлюпка, получившая название «Якутск»; размеры ее были те же, что и «Тобола» — дубель-шлюпки Овцына¹.

Командиром отряда Беринг назначил лейтенанта Василия Прончищева.

К вскрытию Лены отряд уже был полностью готов выйти в плавание. 29 июня 1735 года дубель-шлюпка отошла от Якутска вместе с ботом «Иркутск», на котором отправлялся отряд, назначенный для описи берега на восток от Лены. С морскими судами отплыли дощаники, груженные запасами провианта.

В плавание с Прончищевым отправилась его жена Мария, единственная женщина, участвовавшая в плавании Великой Северной экспедиции, и первая в мире полярная исследовательница. В отряде Прончищева было до 50 человек, в том числе подштурман Семен Челюскин, геодезист Никифор Чекин, подлекарь, иеромонах.

Дубель-шлюпка и бот «Иркутск» благополучно спустились по Лене и 2 августа достигли острова Столб, от которого начинается дельта этой реки. Здесь отряды рас-

¹ Длина 70 футов (21,3 м), ширина 15 футов (4,6 м), осадка 7 футов (2,1 м).

стались. Все были уверены в счастливом окончании плавания и не предполагали, что очень многие видят друг друга в последний раз.

Для Прончищева наиболее выгодное направление имела Крестьяцкая протока¹, ведущая прямо на запад. Однако поиски фарватера в ней не увенчались успехом. 7 августа дубель-шлюпка вышла в море Быковской



протокой, ведущей на юго-восток, и стала на якорь в ожидании благоприятного ветра.

У устья протоки провиант и прочие припасы были перегружены с дощаников на «Якутск». Местный представитель власти — «приказчик» не заготовил рыбы для отряда, и морякам пришлось самим взяться за лов; в течение трех дней они заготовили по одной бочке рыбы на шесть человек.

¹ Она тянулась параллельно современной Оленекской протоке, несколько севернее ее. Сейчас этой протоки фактически нет — она обмелела, разбилась на ряд мелководных рукавов и проливов.

Пользуясь благоприятным ветром, 13 августа Прончищев повел свое судно в обход Ленской дельты. У ее островов на море местами держался мелкобитый лед, не затруднявший плавания.

Обойдя дельту Лены, дубель-шлюпка направилась на запад вдоль берега и 25 августа подошла к устью реки Оленек. Прончищев решил зимовать здесь, опасаясь плыть дальше из-за открывшейся в дубель-шлюпке течи. Кроме того, и время было позднее, стояли «великие стужи и морозы».

Прончищев поставил «Якутск» на якорь и послал ялик промерить глубины в протоках Оленекской дельты. Отыскав фарватер, отряд ввел судно в реку. В том месте, где она разветвляется на протоки, на правом берегу стояло небольшое селение в несколько домов¹. Завидев подходящее судно, жители скрылись. Высадившимся на берег морякам удалось найти одного человека и привезти его на дубель-шлюпку. Он объяснил, что жители скрылись из-за боязни оспы, но Прончищев в своем рапорте Берингу высказывает мнение, что они «и другой либо какой от нападения или раззорения страх имели»².

Отношения с жителями наладились быстро. Видя, что население живет крайне тесно, отряд для себя построил из плавника две избы.

Погода, сначала тихая и ясная, стала затем пасмурной и ветереной; часто шел снег, морозы крепчали. 20 сентября сильным северным ветром с моря в реку нагнало лед, который при сильном морозе быстро смерзся; река стала.

Прослышав о приезжих и желая их посмотреть, в течение всей зимы к устью Оленека с его верховьев и островов Ленской дельты приезжали эвенки и якуты. Они, помимо прочего, рассказали Прончищеву и о руде на реке Анабаре.

Зимовка прошла благополучно, но весной несколько человек, в том числе Прончищев, заболели цынгой.

В 1736 году Оленек вскрылся 21 июня, но до начала августа нельзя было вывести из него судно из-за льда.

¹ Современное Усть-Оленекское.

² Впрочем, страх перед оспой, от которой до Октябрьской революции вымирал целые селения и стойбища, был исключительно велик у всех жителей севера, из-за отсутствия лечебной помощи и предохранительных прививок.

стоявшего в море вплотную к берегам. Только 3 августа «Якутск» смог выйти из реки. Взяв курс на запад, отряд в тот же день дошел до устья реки Анабары.

Геодезист Чекин направился вверх по реке для съемки и поисков горы, в которой, по рассказам местных жителей, встречается руда. После его возвращения 10 августа Прончищев повел судно дальше на запад.

За Анабарой дубель-шлюпка вошла в лед. Пробираясь в нем «с великою опасностью», «Якутск» 13 августа достиг входа в Хатангский залив¹. Прончищев, идя во льду на некотором расстоянии от берега, не заметил пролива, отделяющего остров Бегичева от материка, принял этот остров за полуостров и обошел его с востока и севера, войдя в Хатангский залив северным входом.

Надо сказать, что ошибку Прончищева повторяли все последующие исследователи, вплоть до нашего века, и только в советское время появились карты, на которых остров Бегичева показан отделенным от материка.

На западном берегу Хатангского залива с дубель-шлюпки заметили строение. Прончищев послал на берег в ялике людей. Вернувшись, они доложили, что в зимовье никого не встретили; около него были только собаки, в доме лежал хлеб — промышленники, хозяева зимовья, очевидно отлучились куда-то в тундру.

Далее отряд направился на север вдоль восточного берега Таймырского полуострова. Дул попутный, но слабый ветер, льда было мало. 16 августа вдали на юго-западе за низменным берегом показались высокие, покрытые снегом, горы.

На следующий день «Якутск» проходил мимо островов Петра². Между ними и берегом материка стоял невзломанный лед. Туман не позволил определить число и размеры островов.

Миновав острова Петра, судно повернуло на запад. Вдоль берега здесь тянулась полоса неподвижного льда — припая. Дальше в море в большом количестве находился «носячий» лед, в котором «Якутск» шел «через

¹ Здесь идет речь о северном входе, образованном островом Бегичева и восточным берегом Таймырского полуострова. Восточным входом в Хатангскую губу является пролив между тем же островом и полуостровом Пахса, ведущим также в бухту Нордвик; он лежит южнее острова Бегичева.

² Название, данное Прончищевым.

великую нужду», иногда по узким каналам всего в несколько сажен ширины.

Идя вдоль кромки припая, дубель-шлюпка 18 августа оказалась против залива Фаддея, покрытого неподвижным гладким льдом. За входом в залив на западе виден был берег, тянувшийся на север. В этом же направлении поворачивал край припая, заполнявший все пространство до островов Самуила¹; «Якутск» повернул на север.

Находясь вдалеке от залива Фаддея, у края припая, моряки решили, что здесь находится устье реки Таймыры. На основании рапорта Челюскина Беринг в своем отчете писал: «и августа 18 числа прибыли к реке Таймуре и от оной реки подошли великие острова, меж которыми островами и берегом великой стоит лед и к тем островам и подле берегу проходу никакого не нашли».

В течение нескольких последующих лет ошибка Прончищева не могла быть раскрыта и считалось, что Таймыра впадает в залив Фаддея. Но можно ли подобную ошибку ставить в вину морякам, плывшим без карты вдоль совершенно безлюдного и неизвестного берега? Единственным руководством для них служили рассказы местных жителей, которые сами в тех местах не бывали и не знали точно этой части берега Таймырского полуострова.

Обходя полосу припая, судно постепенно продвигалось к северу. В своем рапорте Челюскин писал: «и шли около льдов, который лед подошел от самого берега в море, и очень гладок, уподобился якобы на озере, и приплесков на нем никаких нет, и признаваемо, что оный лед ни в какое лето не ломает». Действительно, теперь установлено, что в районе заливов Фаддея, Симса и Терезы Клавенес лед взламывается не каждый год. По льду во множестве бродили белые медведи; в море были замечены белухи² и моржи. 19 августа утром «Якутск» поравнялся с островами Самуила. Глубины постепенно увеличивались; наконец, лот на 120 саженях не достал дна.

¹ Название, данное Прончищевым. В 1935 году они переименованы в острова «Комсомольской Правды».

² Белуха (*Delphinapterus leucas* Pallas) — полярный дельфин, имеющий кожу желтовато-белого цвета. Достигает 5—6 м длины и до 1 000 кг веса.

К полудню 19 августа опустился туман; когда он рассеялся, то «увидели впереди по обе стороны великие льды, по левую сторону¹ стоячие, а в море какие не видно, токмо ближние видели носячие частые».

Вид льда не предвещал ничего хорошего — это были большие крепкие льдины. Некоторые из них возвышались над водой значительно больше, чем палуба «Якутска»; сдвинуть их с места не удавалось ни шестами, ни корпусом судна. Впереди, насколько можно было видеть, лед был такой же. И все же «Якутск» продвигался вперед, выискивая полоски чистой воды или мелкобитого льда. Мороз усиливался, и лед начал смерзаться. Около полуночи дубель-шлюпку сжало льдом, она остановилась. В каюте у больного Прончищева собрался совет, на котором решили возвращаться назад. Определили по счислению широту² — 77°25'.

«Якутск» повернул обратно и едва смог пробиться сквозь лед. На другой день при полном штиле и усилившемся морозе море стало покрываться молодым льдом; из-за безветрия судно шло на веслах. Вскоре задул северный ветер, расшевеливший море и взломавший молодой лед. Дубель-шлюпка быстро пошла на юг под парусами.

23 августа судно подошло ко входу в Хатангский залив. Посланные на берег сообщили, что там нет никакого жилья, а плавника мало.

Челюскин, командовавший отрядом вместо тяжело больного Прончищева, решил направиться на старое место зимовки, в устье Оленека.

К нему «Якутск» подошел 29 августа; в этот день скончался Прончищев. Противный ветер не позволял войти в реку. Временами шел густой снег, снасти и паруса обмерзли. Изнуренная холодом и непосильным трудом команда выбилась из сил. Наконец, 2 сентября удалось ввести судно в реку, по которой уже шел осенний лед, и через некоторое время добраться до места зимовки.

¹ На западе.

² Эта широта показана в рапорте Беринга в Адмиралтейств-коллегию («Материалы для истории русского флота», т. VIII, стр. 387) и в его отчете 1741 года («Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, стр. 158). Обычно в литературе приводится широта 70°29', указанная в рапорте Челюскина Адмиралтейств-коллегии. По вопросу о достигнутой Прончищевым широте см. ниже.

6 сентября команда похоронила своего начальника. Мария Прончищева, бесстрашно делившая с мужем все тяготы и опасности полярного путешествия, пережила его всего лишь на две недели. Она скончалась 11 сентября и была похоронена рядом с мужем¹.

После смерти Прончищева в командование отрядом вступил Семен Челюскин. Он 24 сентября послал в Якутск Берингу подробный рапорт о плавании отряда и о печальной участи своего начальника. В свою очередь Беринг немедленно известил Адмиралтейств-коллегию о случившемся и к своему рапорту приложил копию рапорта Челюскина. Рапорт Беринга был исключительно быстро доставлен в Петербург: Адмиралтейств-коллегия рассматривала его 28 марта 1737 года.

В середине декабря 1736 года Челюскин и Чекин, захватив журналы и отчеты, выехали в Якутск; они везли также образцы горной породы с реки Анабар. Поссорившись в дороге с одним из сборщиков податей, они не получали подвод и до июня 1737 года прожили в поселке Сектях на Лене, прибыв в Якутск уже после того как река вскрылась.

По всей видимости Челюскин и Чекин в Сектях присоединились к Дмитрию Лаптеву, под командой которого бот «Иркутск» в июне — июле поднимался вверх по Лене, направляясь в Якутск.

Журналы и карту Челюскин передал лейтенанту Д. Лаптеву, который 16 августа отправился из Якутска в Петербург. С ним Челюскин отправил в Адмиралтейств-коллегию также и рапорт. Сообщая о нехватке такелажа, о том, что «компасы от северных мест очень перетерлись и магнит стал быть бездействителен», он требовал присылки нового такелажа и компасов.

Привезенную Челюскиным «руду» исследовал академик Гмелин и установил, что никакого металла в образце нет, «а токмо явилась сера горячая».

Летом 1737 года боцманмат Медведев привел в Якутск дубель-шлюпку.

Что касается отмеченного ранее разногласия в отношении широты, которой достиг Прончищев 20 августа

¹ Могила Прончищевых сохранилась до сих пор. В 1875 году ее нашел геолог А. Л. Чекановский. В 1893 году геолог Э. Толль восстановил крест на могиле. В 1921 году экспедиция гидрографа Н. И. Евгенова восстановила разрушившуюся могилу Прончищевых.

1736 года, то, быть может, небезынтересны будут следующие соображения.

Для того чтобы обойти морем дельту Лены, надо достичь самое меньшее широты $73^{\circ}55'$. Беринг, по рапорту Прончищева, приводит в своем отчете 1741 года ¹ широту $73^{\circ}40'$; широта занижена на 15 минут.

Усть-Оленекское находится на широте $72^{\circ}58'$. В отчетах Адмиралтейств-коллегии 1738 года ² и Беринга 1741 года ³ указывается, согласно рапорту Прончищева, $72^{\circ}30'$; широта занижена на 28 минут.

Устье реки Анабара находится на широте $72^{\circ}27'$. В отчете Беринга 1741 года, согласно рапорту Челюскина, указана широта $72^{\circ}1'$; занижение на 26 минут.

«Устье реки Хатанги», то-есть середина пролива между островом Бегичева и Таймырским полуостровом ⁴, находится на широте $74^{\circ}33'$. В отчетах Адмиралтейств-коллегии 1738 года и Беринга 1741 года, согласно рапорту Челюскина, указывается $74^{\circ}9'$; широта занижена на 24 минуты.

Для того чтобы, миновав острова Петра, судно могло повернуть вдоль берега Таймырского полуострова на запад, к заливу Фаддея, оно должно достигнуть широты не менее $76^{\circ}53'$. В описаниях работ экспедиции, которые составлены по подлинным документам, указаны широты $76^{\circ}30'$ ⁵ и $76^{\circ}20'$ ⁶; занижение на 23—33 минуты.

Можно предполагать, что отряд Прончищева в силу каких-то причин, вероятнее всего из-за неточности навигационных инструментов, систематически определял широты с занижением порядка 20—25 минут. Последние из приведенных здесь широт определены за три дня до поворота судна в обратный путь, причем после этого определения судно шло в тумане и при пасмурной погоде, и возможности производить астрономические определения

¹ «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941 г., стр. 158.

² Там же, стр. 115.

³ Там же, стр. 158.

⁴ Мыс Опасный на острове Бегичева.

⁵ А. Соколов. Северная экспедиция 1733—1743 гг. Записки Гидрографического департамента, ч. IX, 1851 г., стр. 293.

⁶ Ф. Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири, ч. I, 1841 г., стр. 56 (Врангель, пользовавшийся журналом Прончищева, говорит, что эта широта получена счислением).

не было. Счисление в условиях полной неизвестности течений и при туманах, из-за которых нельзя воспользоваться береговыми ориентирами, может дать очень крупные ошибки. От них и в наши дни ничто, кроме радиопеленгации, полностью не гарантирует.

Все это дает основание считать, что Прончищев достиг широты $77^{\circ}45'$ — $77^{\circ}55'$, а не $77^{\circ}25'$ — $77^{\circ}29'$, как было определено в плавании. В подтверждение такого мнения говорит также факт измерения глубины свыше 120 сажен¹. Если даже предположить, что измерение производилось с движущегося судна и лотлинь поэтому имел отклонение, то и тогда глубина должна быть не меньше 200 метров. Подобные глубины к востоку от мыса Челюскина имеются только севернее широты $77^{\circ}35'$. После же измерения этой глубины дубель-шлюпка еще около суток продвигалась на север.

ХАРИТОН ЛАПТЕВ И ЧЕЛЮСКИН

1737 год был переломным в деятельности отрядов, описывавших побережье к западу и к востоку от Лены. Отряды эти за два года не закончили своей работы, сопровождавшейся гибелью людей. О смерти Прончищева уже говорилось, про обстоятельства трагической первой зимовки другого отряда речь будет в следующей главе.

По инструкциям работу каждого отряда предполагалось закончить в течение двух лет. Беринг уже имел перед собой пример отряда Овцына, которому было предписано продолжать исследования «до окончания». Будучи человеком осторожным и осмотрительным, получая к тому же не совсем, правда, заслуженные упреки за медленную работу всей экспедиции, он не решился взять на себя ответственность за продолжение работы обоих отрядов.

Посоветовавшись с бывшими в Якутске академиками и со своими офицерами, просмотрев рапорты и журналы начальников отрядов, Беринг 27 апреля 1737 года рапортом сообщил Адмиралтейств-коллегии о возникших в экспедиции затруднениях и запросил от нее указа о продолжении или о прекращении деятельности обоих отрядов.

¹ 219 метров.

20 декабря 1737 года Адмиралтейств-коллегия рассматривала рапорт Беринга и приложенные к нему материалы. На этом заседании Коллегия приняла ряд решений, которые были очень важны для дальнейшей работы обоих отрядов.

На место умершего Прончищева начальником отряда был назначен лейтенант Харитон Прокофьевич Лаптев, двоюродный брат Дмитрия Яковлевича Лаптева, участника Великой Северной экспедиции, которому посвящена следующая глава.

Адмиралтейств-коллегия на заседании утвердила «указ» Х. Лаптеву, во многом отличный от первоначальной инструкции, утвержденной в 1733 году.

Х. Лаптеву предписывалось начинать походы сразу же, как «только ото льдов крайнее препятствие миновало», не теряя драгоценного «летнего благополучного времени». Если в походе ото льда «крайняя невозможность... постигнет», то Х. Лаптев должен «обжидать перемены и к походу возможности»; как только такая возможность появится, — итти дальше. Если в пути «конечное препятствие постигнет», т. е. наступит время, когда «по тамошнему климату зима становится и вода мерзнет», то надо возвращаться «не в прежние дальние места, а устраиваться на зимовку «где б ближе». Такой порядок вводился, «дабы дальним возвращением... медления не иметь и времени не потерять».

Адмиралтейств-коллегия внесла изменения и в сроки работы. Она предписала работу «приводить... во окончание в другое [второе] или в третье лето таким же образом без малейшего потерянния удобного времени; а буде какая невозможность и в третье лето во окончание привести не допустит, то и в четвертое лето по крайней ревности и прилежности стараться, чтобы всемерно работа была закончена».

Таким образом, на исполнение работ представлялось четыре года вместо двух, предусмотренных инструкцией 1733 года.

В феврале 1738 года в Петербург прибыл Д. Лаптев с журналами, отчетами и картами. В своем рапорте он сообщил совершенно новые сведения об условиях работы близ устья Лены, в частности о скоплениях льда, которые наблюдаются в разные годы в одних и тех же местах и делают невозможным плавание морских судов. Д. Лаптев

предлагал производить на таких участках опись берега посуху.

Ознакомившись с рапортом Д. Лаптева, Адмиралтейств-коллегия 3 марта 1738 года подтвердила свое решение, принятое 20 декабря 1737 года, о четырехлетнем сроке работы. В отношении способов ее исполнения Коллегия приняла совершенно новое решение. Если в первое лето лед не позволит закончить плавание, а в следующем году на том же месте он будет «таков же, какой в первое лето видели, без всякой перемены, стоячий или носячий, да весьма густой и не относимый и к судовому проходу ни по каким способам надежды уже не будет», то в этом случае разрешалось судно с частью команды отослать в Якутск или поставить «где способнее по наилучшему в том разсуждению». С остальной частью команды, двигаясь по берегу, «как правила навигации и географии» требуют, обстоятельно «осмотр и опись чинить, не упуская достойного к примечанию».

Предписывалось обращать внимание на места, где будет встречен «стоячий» лед, определить, насколько он простирается от берега в море, отмечать положение «носячего» льда, его сплоченность, время нахождения у берега. Требовалось отмечать также места, «где сильного препятствия ото льдов нет», и определять возможность «судами тамо проходить». Отряд обязывался устанавливать «где каких рек устья, с какою глубиною и другие удобные места к стоянию и охранению судов к зимовью и под какими градусами имеются».

Решение об отказе от использования судна и о переходе на сухопутную работу начальник отряда должен был принять «по консилиуму» со своими «обер- и унтер-офицерами».

Все указания Адмиралтейств-коллегии одинаково относились как к отряду Дмитрия, так и к отряду Харитона Лаптева.

Харитон Лаптев, позже остальных назначенный начальником отряда в состав Великой Северной экспедиции, был лучше всех осведомлен об условиях предстоящей ему работы. В решениях Адмиралтейств-коллегии он получил точные указания на все случаи, какие могли возникнуть в процессе работы.

Надо сказать, что и в его лице Адмиралтейств-коллегия нашла энергичного и инициативного исполнителя, обладавшего большой силой воли и мужеством.

К месту работы оба Лаптева ехали вместе. В Казани получили такелаж, в Иркутске — провиант, «подарочные» вещи и деньги на два года.

От Иркутской канцелярии Х. Лаптев потребовал, чтобы на побережье были подготовлены олени и собаки для разъездов, если его отряду придется вести опись с суши. Кроме того, от нее же он потребовал перевода с устья Оленека на устья рек Анабара, Хатанги и Таймыры по две семьи промышленников. Переселенцы должны были заняться заготовкой рыбы и постройкой жилищ для отряда, который мог зазимовать в этих пунктах. В Туруханскую канцелярию он послал требование отправить летом 1739 года провиант для его отряда на устье реки Пясины.

В феврале 1739 года оба Лаптева со всем имуществом прибыли в Усть-Кут, в верхнем течении Лены. Здесь уже строились небольшие речные суда, на которых, после вскрытия реки, материалы и провиант были доставлены в Якутск.

25 мая 1739 года Харитон Лаптев прибыл в Якутск. Дубель-шлюпка была уже готова к походу. Окончательно приведя все в порядок, Х. Лаптев 5 июня повел свое судно вниз по Лене; дощаники с провиантом отплыли вместе с ним.

На дубель-шлюпке было 45 человек, почти все — участники плавания Прончищева, в том числе Челюскин и Чекин.

Лаптеву удалось найти вход в Крестьяцкую протоку Ленской дельты, ведущую на запад. На взморье он вышел 19 июля.

Через день «Якутск» снялся с якоря и направился на запад. Дощаникам Лаптев приказал плыть к устью Оленека и там сложить провиант в старом зимовье Прончищева.

Едва поравнявшись с устьем Оленека, судно вошло в «льды великие». Пробираясь в них, отряд вел дубель-шлюпку и под парусами и на веслах, расталкивая льдины шестью, а иногда пробивая путь в них пешнями. Только через неделю Лаптев достиг восточного входа в пролив, отделяющий остров Бегичева от материка. На берег для описи был послан геодезист Чекин. Пролив был забит

неподвижным льдом, по которому во множестве бегали песцы. Глядя на них, Чекин посчитал, что недалеко находится берег, замыкающий залив с запада, и лед прижат к нему. Таким образом, на карте появился открытый на восток залив, или бухта Нордвик¹.

Отойдя от «залива» Нордвик, «Якутск» направился к северу в обход острова Бегичева, стремясь войти в Хатангский залив. Здесь он подвергся угрозе сжатия льдом, который ветром прижимало к берегу.

Найдя сносное убежище в какой-то бухточке, Лаптев пять дней ждал улучшения обстановки. Наконец, напор льда уменьшился, между льдинами появились промежутки чистой воды.

Пробившись через лед, Лаптев 6 августа ввел дубель-шлюпку в Хатангский залив. На его западном берегу виднелось зимовье; «Якутск» стал на якорь около него. Лаптев решил на всякий случай оставить здесь часть провианта, предполагая, что ледовая обстановка может заставить его зимовать тут. Прежде чем удалось исполнить это намерение, опять подул северный ветер, нагоняя лед, угрожавший судну.

Снова пришлось искать укрытия от льда, сжимавшего судно. Лаптев повел дубель-шлюпку на юг вдоль берега. Вскоре показалось еще одно зимовье; около него «Якутск» вошел в устье маленькой речки, здесь пришлось простоять целую неделю. За это время некоторая часть провианта была выгружена.

14 августа, когда переменившийся ветер отогнал лед, Лаптев повел судно вдоль берега к северу. При выходе из Хатангского залива был замечен остров, которому дано название острова Преображения².

На третьи сутки «Якутск» миновал острова Петра и повернул вдоль берега на запад. Следующий день пришлось отстаиваться из-за льда у островов Фаддея.

Дальше судно продвигалось во льду и только 21 авгу-

¹ Выше уже говорилось, что ошибка с островом Бегичева была разъяснена только в начале XX века. Теперь бухтой Нордвик называется обширный залив, расположенный с материковой, южной, стороны пролива между островом Бегичева и материком.

² Этот остров до сих пор носит название, данное ему Лаптевым; на некоторых картах он называется Встречным. Лаптев видел также остров Малый Бегичева и дал ему название Св. Николая, но в дальнейшем его показывали на картах в виде полуострова, соединенным с островом Бегичева и с материком.

ста подошло к высокому мысу Фаддея¹. Дальше на север путь был прегражден стоявшим неподвижно льдом.

От мыса берег тянулся в одну сторону на юго-запад, а в другую — на запад. Лаптев послал геодезиста Чекина вдоль берега на запад, чтобы выяснить, как далеко в этом направлении простирается «стоячий» лед. Чекин на нартах, запряженных собаками², поехал вдоль берега по льду. Движение замедлялось полыньями, отойти же дальше от берега Чекин не решался, боясь сбиться с пути в тумане. Через двенадцать часов он вернулся. В этом направлении лед был непроходим для судна.

Одновременно с Чекиным была послана на мыс группа в шесть человек для постановки знака³. С ней отправился Челюскин, прошедший несколько по берегу на юг. Вернувшись на судно, он сообщил, что с мыса в моменты, когда туман рассеивался, вдали на северо-западе виднелись высокие горы, тянущиеся на север. Между этой горной цепью и мысом Фаддея все пространство было сплошь покрыто неподвижным льдом. На север от мыса на горизонте виднелся остров.

Лаптев предположил, что устье Таймыры лежит на юг от мыса Фаддея, то есть повторил ошибку Прончищева, также принявшего в 1736 году залив Фаддея за устье Таймыры.

Дальнейший путь на север преграждал лед. Надежды на то, что он разредится, не было, так как уже наступили морозы, и в тихих местах поверхность моря покрывалась молодым льдом. Надо было думать о зимовке. Осмотр берега дал неутешительные результаты: здесь не имелось плавника — единственного в тех местах вида топлива и материала для постройки жилья.

22 августа Лаптев устроил «консилиум» со своими подчиненными; было решено возвращаться к Хатангскому заливу. На следующий день дубель-шлюпка отошла от мыса Фаддея и направилась в обратный путь. Он был не легче: опять пришлось пробиваться через лед.

¹ Название, данное Лаптевым: у него — мыс Св. Фаддея, а у Беринга (отчет 1741 г.) — Санкт-Фаддея.

² На судне находилась одна упряжка, предусмотрительно заваченная Лаптевым.

³ Знак — сложенная из камней пирамида — был найден 22 мая 1919 года Хансеном и Вистингом, участниками экспедиции Р. Амундсена на «Мод». По их словам, знак наполовину развалился. Руал Амундсен. Собрание сочинений, т. III, 1936 г., стр. 253.

27 августа «Якутск» с трудом дошел до того зимовья, к которому подходил 6-го числа. Лаптеву пришлось вести судно дальше на юг в реку Хатангу; поднимаясь по ней, он достиг устья реки Блудной, правого притока Хатанги. Здесь жило несколько семей безоленных эвенков¹.

Отряд построил для себя на берегу дом из плавника и поселился в нем. Хатанга начала покрываться льдом 13 сентября, а через двенадцать дней окончательно стала. Зимой Лаптев предпринял переброску провианта, оставленного дощаниками в устье Оленека и выгруженного с дубель-шлюпки на берегу Хатангского залива. Перевозку груза с Оленека из-за дальнего расстояния пришлось осуществить в два этапа: сначала его довозили до устья Анабара и складывали здесь в специально для этого построенный склад, а отсюда везли на зимовку отряда. Перевозки производились и на собачьих упряжках и на оленьих: без преувеличения можно сказать, что в ту зиму местные жители в значительной мере были заняты обслуживанием отряда, оторвавшись от охоты, своего основного зимнего занятия.

Около зимовья плавника едва хватило на постройку, и за топливом всю зиму ходили по очереди за несколько верст. По примеру местных жителей, Лаптев ввел в отряде питание мороженой сырой рыбой². Она являлась, при отсутствии свежих овощей, единственным противоцинготным средством. Благодаря этому Лаптеву удалось в своем отряде избежать заболеваний цынгой; за всю зиму умер один солдат, да и то от другой болезни.

Многие из состава отряда были спутниками Прончищева еще в 1735 году. Суровый климат, длительные зимовки, полярные ночи, естественно, действовали удручающе. Конца работы не было видно, она могла тянуться еще три года. Впереди были опять плаванья во льдах, стужа, временами скудное питание, тяжелая изнуряющая

¹ Бассейн реки Хатанги в нижнем ее течении в наше время населен долганами, которые считаются обьякученными эвенками. Многие из долган еще в двадцатых годах нынешнего столетия помнили свое происхождение и называли себя эвенками; в некоторых семьях, особенно в западной части Таймыра, говорили по-эвенки. См. Б. О. Долгих. Население полуострова Таймыра и прилегающего к нему района. Журн. «Советская Азия», № 2, 1929 г., стр. 62—64.

² Рыбу, содрав кожу, настрагивают ножом и едят мерзлую стружку. Кушанье так и называется — «строганина».

работа, цынга. Иногда возникал ропот на лишения, которым нет конца, слышались «неистовые и нерегулярные» слова. В таких случаях Лаптев поддерживал дисциплину строгими мерами.

Еще осенью Лаптев послал в Туруханск солдата Константина Хороших. Выше уже говорилось, что с ним было послано письмо Минину с сообщением о работе отряда Лаптева и с вопросами о результатах работ Минина. Константин Хороших вез в Туруханск требование Лаптева к воеводской канцелярии о поставке провианта ему на зимовку и о предоставлении оленьего и собачьего транспорта.

Расспросы местных жителей — русских, тавгийцев, долган и эвенков — показали, что севернее реки Большая Балахна никто постоянно не живет¹. Далее к северу на морском берегу есть еще зимовья, но постоянного населения в них нет; там бывают промышленники только во время охоты. На озеро Таймыр ходят, «хотя с нуждою», для промысла дикого оленя и ловли рыбы. Дальше к северу нет оленьего корма, и туда никто ходить не решается. Точно так же на оленях не заходят по побережью севернее Большой Балахны из-за отсутствия корма для них; там используют только собак.

Берег от устья Пясины до мыса Фаддея оставался неизвестным. Лаптев решил обследовать его зимой санными партиями. Для этого в конце октября 1739 года на устье Пясины был послан боцманмат Медведев в сопровождении солдата. Он проехал от зимовки отряда на Хатанге до верховья реки Пясины, а затем до ее устья. В начале марта 1740 года Медведев отправился на северо-восток вдоль морского берега; проехав всего около сорока верст, он был вынужден вернуться из-за больших морозов и сильных ветров. Во время своей поездки Медведев отметил, что лед «стоит местами глаткой, а во иных местах торосами». В конце апреля Медведев возвратился в отряд.

С той же целью, что и Медведев, был послан геодезист Чекин; ему поручалось описать берег от устья Таймыры до Пясины. В то время еще предполагали, что Таймыра впадает в залив Фаддея.

¹ Большая Балахна впадает в Хатангский залив на широте 73°35'.

Чекин выехал с зимовки 23 марта 1740 года. С ним поехал солдат и якут, поселенный на устье Таймыры. В их распоряжении были две упряжки собак.

Для подвоза продовольствия и собачьего корма было отправлено еще семь упряжек собак, а для подвоза дров — два эвенка с 18-ю оленями. Эвенки 9 апреля возвратились и заявили, что они потеряли всех своих оленей из-за недостатка корма.

Чекин доехал до истока реки Таймыры из озера Таймыр и по ней до ее устья. Отсюда он отправился вдоль берега на запад. Он прошел всего около ста верст, достигнув пункта, в котором берег поворачивает на юг. Поставив здесь знак — пирамиду из камней — Чекин был вынужден повернуть, так как «себе провианта и собакам корму стало мало очень, с которыми далее, в неизвестное место ехать был опасен».

17 мая Чекин со своими спутниками пришел на зимовку пешком «с крайнею нуждою», на обратном пути потеряв от бескормицы почти всех собак и бросив по дороге нарты. Он сообщил, что «так море стоит, как на озере лед глаткой».

Как уже говорилось в предыдущей главе, в апреле того же 1740 года вдоль берега между устьями Пясины и Таймыры вел съемку Стерлегов, посланный Мининым. Видимо, он прибыл на устье Пясины немногим позже отъезда Медведева обратно на Хатангу. Чекин и Стерлегов двигались друг другу навстречу, и оба почти в одно и то же время повернули обратно. Между крайними, достигнутыми ими точками оставалось всего около 200 километров. Они, очевидно, не знали друг о друге.

В конце мая Лаптев послал на устье Таймыры двух человек — якута и русского; они должны были наловить и заготовить для отряда рыбу. На озеро Таймыр их с лодкой и припасами отвезли на оленях тавгийцы. В июле, дождавшись вскрытия озера, промышленники на лодке спустились по Таймыре. Тавгийцы должны были заготавливать рыбу на озере Таймыр.

Хатанга вскрылась 15 июня, но дубель-шлюпка смогла выйти из реки только 13 июля: мешал скопившийся в Хатангском заливе лед.

Но и затем почти месяц «Якутск» боролся в заливе с ним, и только 12 августа, встретив разреженный лед, он миновал остров Бегичева.

За сутки судно довольно далеко продвинулось на север. Утром 13 августа «Якутск» на широте ¹ 75°26' подошел к кромке невзломанного льда, тянувшейся от берега на северо-восток. Лаптев направил судно вдоль нее. Переменившийся вскоре ветер стал нагонять лед, и дубель-шлюпку затерло.

Ветер крепчал, лед все больше сжимал судно, в нем появилась течь. Команда непрерывно отливала воду и ограждала борта дубель-шлюпки бревнами. Все же в корпусе появились пробоины, форштевень выломало. К утру 14 августа судно находилось в совершенно безнадежном состоянии. Лаптев приказал выгружать на лед тяжести, надеясь этим облегчить дубель-шлюпку; были сняты пушки, затем экипаж стал выгружать провиант. Созвав «консилиум», Лаптев решил покинуть «Якутск»; все сошли с судна.

На следующий день сильный мороз покрыл полыньи тонким льдом. Несколько человек было послано на берег. Им пришлось на льдинах переправляться через открывавшиеся полыньи. В этом году Лаптев не взял с собой ялика; его вытащили на берег у зимовки. Летом во время нагона воды с моря ялик унесло вверх по Хатанге. Зимой он был найден на месте, вытасчен повыше на берег и поставлен в специально построенном сарае ². Через сутки, когда повсюду образовался достаточно прочный лед, Лаптев повел всю команду на берег. Захватили возможно больше провианта; люди несли его на себе и до предела нагрузили имевшуюся на судне собачью упряжку.

Только по прошествии полутора суток люди благополучно достигли берега. У отряда имелась только одна возможность спастись — как можно скорее, пока не наступила настоящая полярная зима, идти на юг, к жилым местам. Но путь преграждали еще не ставшие реки; приходилось ждать пока они замерзнут. Отряд построил землянки и занялся переброской провианта от судна на берег; очень помогала собачья упряжка.

¹ Эта широта показана в рапорте Х. Лаптева 5 сентября 1741 года. См. «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941 г., стр. 269.

² Через сто два года, в 1843 году, А. Миддендорф видел ялик Лаптева там, где он был первоначально поставлен. «Не только обшивка, но даже смола и гвозди отлично сохранились». А. Миддендорф. Путешествие на север и восток Сибири, ч. I, СПб., 1860 г., стр. 19.

Стояли холода, часто шел снег. Люди согревались у костров, топливо для которых — плавник — становилось все труднее добывать из-под снега. В примитивных землянках было почти так же холодно, как и на открытом воздухе. 31 августа лед пришел в движение, дубель-шлюпку и сложенное около нее имущество отнесло от берега.

Еще три недели отряд прожил на одном месте, и 21 сентября, когда, наконец, реки стали, отправился на юг. Продовольствие несли на себе и везли на собаках. Среди людей были больные.

На пятый день дошли до зимовья промышленников «Конечное»¹. Оставив здесь двенадцать больных, отряд воспользовался транспортом промышленников и 15 октября прибыл на свою зимовку у реки Блудной. Больные, оправившись в «Конечном», прибыли на зимовку лишь в ноябре; четверо из них все же умерли.

Вскоре после прибытия отряда на место зимовки, Лаптев организовал перевозку туда провианта и имущества, спасенного с погибшей дубель-шлюпки и сложенного на берегу в том месте, где отряд вышел на берег. Перевозкой были заняты 11 собачьих упряжек и свыше 50 оленьих санок.

Вскоре на зимовку прибыли два промышленника, направленные весной в устье Таймыры. Там в течение короткого лета они наловили и заготовили впрок достаточно рыбы, и в сентябре, когда реки стали, поехали на собаках к Хатанге. Или они взяли с собой мало корма, или ехали дольше, чем рассчитывали, только у них почти все собаки пали в дороге от бескормицы; в живых остались лишь три. Промышленники «еле живы» пришли па зимовку Лаптева; по их словам, они «на устье той реки Таймуры с великою нуждою находили малое число гнилых дров для малого обогрения».

Условия плавания Прончищева в 1736 году и собственный опыт плаваний в 1739 и 1740 годах убедили Лаптева в том, что берег между Пясиной и Таймырой нельзя обойти морем. Оставалось только описать его с суши, тем более, что из-за потери судна даже нельзя было еще раз попытаться пройти вдоль него по морю.

¹ В наше время зимовья с таким названием нет. Судя по тому, что оно было первым, в которое пришел Лаптев с отрядом, постоянного населения в нем, очевидно, не было. Следы старых зимовий встречаются вплоть до бухты Марии Прончищевой.

8 ноября 1740 года Лаптев устроил «консилиум» — совет со своими подчиненными; в нем участвовали Челюскин, Чекин и Медведев.

Учтя то обстоятельство, что во всех трех плаваниях непроходимый лед препятствовал проходу судна в районе предполагаемого устья Таймыры, консилиум решил, что неснятый еще берег «должно описать сухим путем, а Государственной Адмиралтейств-коллегии рапортовать». Это решение было принято в точном соответствии с указаниями Адмиралтейств-коллегии Лаптеву, утвержденными ею 3 марта 1738 года. После гибели единственного морского судна оставалось либо дожидаться постройки нового в Якутске, теряя самое меньшее год, либо продолжать опись посуху. Консилиум тщательно рассмотрел условия предстоящей работы и пришел к выводу, что опись надо производить по зимнему пути, используя для передвижения собачьи упряжки. По мнению участников консилиума, использовать оленей было невозможно потому, что севернее озера Таймыр для них нет корма.

Участники консилиума высказали мнение, что «состояние льдов и глубины заливов и рек описать иного времени, по здешнему климату», нет, «как начать с июня и провождать июль и август месяцы, усматривая их состояние, ибо во оное время... льды ломает как на море, так и в губах и в реках, а [в] протчая времена стоят».

Однако консилиум не видел никакой возможности производить работу в летние месяцы. Прежде всего летом на собаках не ездят, «обычая такова в здешних местах нет и прежде некогда не бывало». Летняя езда на оленях крайне затруднительна, «потому что по самой крайней нужде возят на санках по два с половиной пуда, а запрягают в санки по два оленя и больше той тягости поднять не могут». Действительно, летней езды на собаках на Таймыре не существует и доныне, так как колесных экипажей нет, а даже легкие нарты по обнаженной тундре идут с таким трудом, что на них нельзя положить никакого груза. Почти в таком же положении и олений транспорт; его грузоподъемность летом резко снижается — до 20 кг на каждого оленя.

При съемке в летнее время пришлось бы брать с собой лодки или другие «суда немалые», необходимые для переправ через реки и морские заливы и для промеров

глубин. Перевозить же такие тяжелые предметы летом не было никакой возможности.

Транспортные условия и заставили консилиум решить производить опись зимой, заранее зная, что она может оказаться менее точной и менее полной, чем летняя.

25 ноября Лаптев написал в Адмиралтейств-коллегию рапорт, в котором, со своей стороны, привел ряд доводов в подтверждение решения консилиума. Он писал, что начнет опись в апреле 1741 года «чтоб время не прошло», что тех людей из своего отряда, которые не будут нужны при сухопутной работе, отошлет на Енисей «в жилое место, где имеется довольно провианта, к тому ж и места здоровыя».

Сам Лаптев предполагал также выехать на Енисей и здесь дожждаться ответа Адмиралтейств-коллегии — «как повелит о команде и обо мне, что впредь ко исполнению».

Рапорт, решения консилиума и журналы повез в Петербург нарочный — матрос Козьма Сутормин, исключительно быстро доставивший почту по назначению. Уже 7 апреля 1741 года Адмиралтейств-коллегия рассматривала привезенные Суторминым материалы; она постановила разрешить Лаптеву производить опись морского берега от Хатанги до Енисея сухим путем. Тот же Козьма Сутормин повез к Лаптеву решение Адмиралтейств-коллегии.

Задолго до получения этого решения, даже значительно раньше, чем оно было вынесено в Петербурге, Лаптев начал осуществлять свой план. Он решил производить опись морского берега сразу тремя партиями. Одна партия должна была начать опись от устья Хатанги и довести ее до устья Таймыры. Вторая, начав опись от устья Пясины, должна была двигаться на восток до встречи с Лаптевым. Сам он предполагал вести опись от устья Таймыры на запад, навстречу той партии, которая пойдет от устья Пясины. Такое направление партий объясняется все еще существовавшим в то время предположением, что устье Таймыры находится в районе мыса Фаддея, то-есть намного восточнее своего истинного положения. Поэтому участок побережья от Хатанги до Таймыры представлялся значительно более коротким, чем он есть на самом деле, а участок между Таймырой и Пясиной, наоборот, очень удлиненным.



Для исполнения сухопутной описи требовалось сравнительно немного людей. Лаптев оставил при себе Челюскина, Чекина, одного унтер-офицера, четырех солдат и плотника. Часть остальных людей он еще 15 февраля отправил под командой унтер-офицера на оленях в Дудинку на Енисее. Остальные люди, тоже под командой унтер-офицера, выехали вслед за ними 10 апреля. Со второй группой отправили часть имущества, спасенного с дубель-шлюпки. Наиболее тяжелые предметы были оставлены в складе на месте зимовки.

Еще осенью Лаптев потребовал от Туруханской воеводской канцелярии заготовки собачьего корма на устье Пясины и в других «удобных местах» на побережье. Канцелярия должна была также предоставить оленьи и собачьи упряжки для перевозок описных партий. Лаптев получил от этой канцелярии извещение, что все его требования выполнены. Потом, в процессе работы, выяснилось, что никаких запасов не было сделано; из-за этого и сам Лаптев и его сотоварищи испытывали совершенно излишние трудности.

В начале марта 1741 года было отправлено 12 нарт с собачьим кормом к устью Таймыры и 7 нарт на озеро Таймыр. Транспортом руководил квартирмейстер Токмачев. Две нарты, также груженные собачьим кормом, были посланы на север по восточному берегу Таймырского полуострова.

17 марта¹ из зимовья отряда выехал Челюскин с двумя солдатами на трех собачьих упряжках. Он должен был сначала проехать до верховьев Пясины «жилым местом», то-есть по линии крохотных, далеко друг от друга стоящих, населенных пунктов на южной границе тундры, у отрогов Средне-Сибирского плоскогорья. Затем Челюскину надо было, достигнув Пясины, проехать вдоль нее до устья. Только после такого громадного кружного пути, длиной не менее 1 500 км, Челюскин оказывался в том пункте, от которого ему предстояло начинать опись.

15 апреля, также на трех собачьих упряжках, выехал из зимовья отряда Чекин с солдатом и якутом. Он с описью должен был двигаться вдоль восточного берега Таймырского полуострова от устья Хатанги до устья Таймыры.

Сам Лаптев с солдатом и якутом 24 апреля на че-

тырех собачьих упряжках выехал к устью Таймыры. Прибыв к озеру Таймыр 30 апреля, отряд по льду пересек его, достиг истока реки Таймыры и по ее долине направился далее на север.

6 мая Лаптев прибыл на устье Таймыры. Только теперь, произведя маршрутную опись от Хатанги до берега моря, он увидел, что устье Таймыры находится значительно западнее, чем то место, которое до этого времени принималось за него. Лаптеву из-за этого пришлось изменить план своей работы. Увидев, что Чекину предстоит описать берег на значительно большем протяжении, чем думалось раньше, он отправился навстречу ему.

Описывая морской берег в этом направлении, Лаптев доехал до «такого льда, который много лет не ломает». Такое заключение он сделал потому, что находил «лес наносной» поверх льда, закинутый на него волнами, как на берег. Другое доказательство своей точки зрения Лаптев видит (и это очень характерно для него как исследователя) в различиях ледовых образований. Он говорит, что в тех местах, где «летом льды ломает... в зимнее время видно, что местами есть торосы свежие»; хотя между последними и есть «большие льдины и с летними проталинами», но они «от берега состоят в дальнем разстоянии, а подле берега и на берегу все тороса». На «не ломанном» же льду «только проталины ямами и тут набило снегом», а там, где «не стояло», снег «лежит весь почернел».

Иными словами, Лаптев считает присутствие торосов признаком того, что ледяной покров взламывается летом, причем особенно характерно скопление торосов там, где движущийся лед встречает препятствие — неподвижный лед, берег. Его точка зрения вполне совпадает с современными воззрениями на эти образования.

Что касается «почернелого» снега, то, очевидно, при стаивании верхних слоев снежного покрова на его поверхности скопляется пыль, приносимая ветрами с обнаженных, непокрытых снегом участков берегов; иногда это бывает мелкий песок. Может случиться и так, что поземкой принесет с берега песок или мелкие частички грунта уже весной, и они ложатся сразу на поверхность снега, не покрываясь новыми слоями его. Подобные явления часто встречались автору в низовьях Енисея и в Енисейском заливе. Признаком многолетней неподвижности

льда скопление грунтового материала на его поверхности служить не может; во всяком случае, это не безусловный признак.

13 мая, доехав до широты $76^{\circ}42'$, Лаптев был вынужден остановиться из-за вьюги и тумана. У него и сопровождавшего солдата начиналась снежная слепота. При дальнейшем продвижении заболевание могло усилиться, и тогда положение отряда стало бы опасным. Переждав непогоду, Лаптев решил вернуться к устью Таймыры. К построенной там избушке он прибыл 17 мая.

Положение Лаптева ухудшалось тем, что заготовленную летом 1740 года рыбу съели песцы и белые медведи. Тот запас корма, который весной на устье Таймыры завез Токмачев, был нужен Чекину для его собак. Для своих упряжек Лаптев почти ничего не мог взять. Единственной возможностью для него оставался путь на запад, навстречу Челюскину, у которого он рассчитывал получить «вспоможение кормом».

19 мая, едва стало легче глазам, Лаптев выехал на запад. Двигаясь по льду вдоль берега, он на пятый день дошел до мыса, от которого берег принимал направление на юг. Определив широту мыса ¹ в $76^{\circ}39'$ и поставив на нем знак, Лаптев отправился дальше и на другой день миновал знак, поставленный Чекиным в пункте, от которого тот повернул в 1740 году.

1 июня Лаптев встретился с Челюскиным близ знака, поставленного в 1740 году Стерлеговым в конечной точке его маршрута. У Челюскина собаки были истощены и шли плохо, а корма также оказалось в обрез, так как он не был заготовлен в достаточном количестве в устье Пясины. Путешественников выручила удачная охота на белых медведей.

Лаптев старался как можно скорее добраться до зимовки в устье реки Пясины, так как уже начиналась весна и из-за разлива рек можно было застрять на пустынном берегу на неопределенный срок. Когда 9 июня Лаптев и Челюскин прибыли к устью Пясины, весна была уже в полном разгаре; пришлось здесь переждать половодье.

¹ Эта широта показана в рапорте Лаптева от 5 сентября 1741 года. Мыс под названием Северо-западного долго существовал на картах. Об изменении карт в последние годы см. главу Итоги Великой Северной экспедиции.

Только через месяц, 8 июля, Лаптев выехал со всеми людьми на лодках вверх по Пясине. Путь был не из легких, и на него могло потребоваться все лето, если бы пришлось таким способом добираться до истока этой реки — озера Пясино.

К счастью для путешественников, вскоре им повстречались ненцы с оленями, откочевавшие на лето к низовьям Пясины. Воспользовавшись этим, Лаптев со своими спутниками отправился на оленях через тундру к Гольчихе, куда прибыл 28 июля. Тут оказалось судно, отправлявшееся вверх по Енисею; Лаптев пересел на него и 9 августа был уже в Дудинке.

Здесь Лаптева встретила та часть его отряда, которая в феврале выехала из своего зимовья на Хатанге. В Дудинке же оказался и Чекин; он доехал только до широты ¹ 76°35', то-есть до островов Петра. Дальше ему продвигнуться не удалось — он сам и его спутники заболели снежной слепотой.

Та часть отряда, которая выехала с Хатанги в апреле, застряла в пути. Везшие ее на своих оленях тавгийцы весной бросили людей и грузы на реке Дудыпте ² и ушли на север в тундру на летнюю кочевку. Моряки раздобыли лодки, на них спустились по Дудыпте, затем поднялись по реке Пясине до озера Пясино и на его берегу стали дожидаться помощи, дав знать в Дудинку о своем положении. Лаптев собрал ненцев и тавгийцев с оленями и отправил их к озеру Пясино для перевозки отставшей части своего отряда.

Работу по описи приходилось продолжать, так как остался неописанным участок берега между мысом Фаддея на востоке и тем пунктом, до которого дошел Лаптев 13 мая, на западе.

Чтобы обеспечить посылаемые партии провiantом, транспортом и кормом, Лаптев решил отправиться в Туруханск и лично потребовать от тамошних властей все необходимое. Заодно надо было перевезти туда людей и устроить их на зимовку. В Туруханск Лаптев прибыл 29 августа. Вскоре, 15 сентября, туда же прибыла часть отряда, вывезенная с озера Пясино. Весь отряд оказался опять в сборе и в течение первых зимних месяцев подготовил все необходимое для продолжения работы.

¹ Такая широта указана в том же рапорте Лаптева.

² Правый приток реки Пясины.

4 декабря 1741 года из Туруханска на пяти собачьих упряжках выехал Челюскин с тремя солдатами. В конце февраля 1742 года он уже достиг устья Хатанги. Отсюда, начав опись, он отправился к северу вдоль берега и 1 мая достиг мыса Фаддея. Двигаясь дальше, Челюскин установил, что берег материка продолжается в общем направлении на север. Плавника везде было очень мало, его едва хватало на приготовление пищи. Берег большей частью высокий, «каменный, приярый»¹.

5 мая напали на медвежий след, ведущий от берега в море; Челюскин с одним солдатом поехал по следу. Вскоре они нагнали четырех медведей; одного из них удалось убить. Его мясо пошло на пополнение запасов провианта и собачьего корма.

На следующий день астрономически определили широту — 77°27'.

Наконец, 7 мая Челюскин достиг мыса, от которого берег явно поворачивал на юг. «Сей мыс каменный, приярый, высоты средней; около него льды гладкие и торосов нет. Здесь именован мною оный мыс Восточно-Северный», — записано в журнале Челюскина. Самая северная точка Азиатского материка была достигнута. На мысе Челюскин поставил знак — привезенное с собой бревно.

Дальнейший путь к юго-западу был не легче; все также мало было плавника, попадались только отдельные бревна, большей частью гнилые. 15 мая Челюскин встретился с посланными Лаптевым ему навстречу солдатом и якутом. К этому моменту Челюскин уже закончил опись; он миновал пункт, до которого в прошлом году дошел Лаптев. После встречи Челюскин пересек полуостров Оскара и выехал прямо к зимовью в устье Пясны, встретившись здесь с самим Лаптевым.

Харитон Лаптев выехал из Туруханска на пяти нартах 8 февраля 1742 года. Доехав по Енисею до Дудинки, он повернул на восток в тундру и достиг реки Пясины. Затем Лаптев проехал вдоль Пясины и ее притока Дудыпты. От верховьев последней он направился на север, пересек верховья Большой Балахны и достиг южного берега озера Таймыр. Далее путь уже был знаком ему по прежней поездке.

Прибыв на устье Таймыры в начале мая, Лаптев послал навстречу Челюскину солдата Хороших и якута с

¹ Обрывистый.

запасом провианта и собачего корма, причем сам не поехал, чтобы дать возможность захватить побольше груза.

После прибытия Челюскина на устье Таймыры, все, не медля ни одного дня, отправились на юг тем же путем, каким поехал Лаптев. По Дудыпте и Пясине плыли в лодках.

Добравшись до Туруханска, Лаптев со всем личным составом поднялся вверх по Енисею, попутно ведя его опись, и 27 августа прибыл в Енисейск. Отсюда Лаптев и Челюскин выехали в Петербург. Работа отряда была закончена...

Успех деятельности отряда Харитона Лаптева объясняется выдающимися способностями начальника отряда и его ближайшего помощника Семена Челюскина. На долю Челюскина пришлось очень трудная часть работы—опись самого северного участка побережья Таймырского полуострова. Челюскину приходилось идти по совершенно ненаселенному берегу, постепенно удаляясь от последних зимовий. Чем дальше на север уходил отряд Челюскина, тем большему риску он подвергался. Против него могли обратиться и снежная слепота, и недостаток провианта и собачьего корма. Надо было обладать незаурядным мужеством, чтобы без колебаний идти все время вперед, не считаясь с опасностями и риском.

В середине прошлого столетия высказывались сомнения в том, действительно ли Челюскин достиг Северо-восточного мыса¹. Историк русского флота А. Соколов опубликовал журнал Челюскина² и доказал, что работа была им выполнена безукоризненно. А. Соколов по журналу Челюскина заново вычислил широту Северо-восточного мыса; она оказалась равной $77^{\circ}34'$ ³.

¹ Ф. Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, ч. I, 1841, стр. 69. К. Вагг. Beiträge zur Kenntniss des Russisches Reiches, 1841, ч. IV, стр. 6.

² Записки Гидрографического департамента, ч. IX, 1851 г., стр. 61—64.

³ По современным данным, $77^{\circ}43'$.



От Лены на восток

ЛАСИНПУС

Как уже говорилось в предыдущей главе, в Якутске был построен бот для отряда, которому поручалось произвести опись морского берега от устья Лены на восток до Камчатки. Тут будет уместно вспомнить, что Чириков первый заявил о необходимости постройки для этого отряда именно бота, а не дубель-шлюпки, как было записано в «Высочайше утвержденных правилах».

Бот, получивший название «Иркутск», имел 60 футов в длину, 18 футов в ширину и 6½ футов осадки¹.

Перед отрядом, которому поручалась опись берега на восток от Лены, кроме общих задач, поставленных перед всеми отрядами, стояли и свои особые задачи. Против порученного ему участка побережья на старых картах был показан какой-то остров, «якобы земля великая», на котором «бывали из сибиряков и людей видели». Начальнику отряда инструкция предписывала «к берегам приставать», если этот остров «или иные острова и землю в море... увидят». В случае встречи с людьми при высадке на берег надо было «с ними поступать ласково и ничем не озлоблять». Далее предписывалось узнать у них о величине островов и о том, кому они принадлежат, а при желании жителей «самоизвольно» принять русское подданство, надлежало их «наипаче приласкивать... охранение чинить, а ничем не отягощать, разве какой сами меж себя расположат и станут давать ясак».

На тот случай, если бы «сибирский берег с американским сошелся и потому нельзя до Камчатки пройти», на-

¹ Соответственно: 18,3 м, 5,5 м и 2,0 м.

чальнику отряда вменялось в обязанность продвинуться насколько возможно на север вдоль этого соединения и постараться узнать, «далеко ль на другой стороне земли Полуденное, или Восточное море»¹, а потом возвратиться в Якутск и, «отрепортовав» Берингу, ехать в Петербург «со обстоятельным известием и с картою».

Если «соединения американских земель» не окажется, то отряд должен был «иттить подле берега ж до Анадырского и Камчатского устей».

Если бы «в том вояже» отряд дошел «до какого владения европейских государей» или встретил «какой корабль европейской», то в качестве руководства инструкция дословно повторяла третий пункт инструкции Петра Первого, данной им Берингу в 1725 г. при отправлении его в Первую Камчатскую экспедицию². Только возвращаться отряду надлежало в Якутск.

Работа отряда, как и всех остальных северных отрядов, рассчитывалась на два года. Если бы не удалось закончить ее в этот срок, то начальник отряда должен был «по консилиуму» со своими подчиненными обстоятельно изложить причины задержки, возвратиться в Якутск, «отрепортовать» Берингу и ехать в Петербург.

Начальником отряда был назначен лейтенант Петр Ласиниус³, швед по национальности, поступивший на русскую службу в 1725 году. По всей видимости, Ласиниус был знающим свое дело и много плававшим штурманом; во всяком случае, именно это обстоятельство и сыграло роль в приеме его на службу в русский флот⁴. В экспедицию он был назначен по собственному желанию. Среди начальников северных отрядов Ласиниус был единственным «из иноземцев».

Отряд Ласиниуса на боте «Иркутск» отплыл из Якутска 29 июня 1735 года вместе с отрядом Прончищева, находившимся на дубель-шлюпке «Якутск». Оба отряда вместе спустились по Лене и прибыли к острову Столб 2 августа. Расставшись здесь с Прончищевым, Ласиниус

¹ Тихий океан.

² См. стр. 13.

³ В документах описываемой эпохи писалось Лассениус, Лисениус, Лассиниус и Ласиниус. В литературе закрепилось написание Ласиниус; автор придерживается его.

⁴ Об условиях поступления Ласиниуса на службу в русский флот см. «Материалы для истории русского флота», т. V, 1875 г., стр. 69.

повел свое судно по Быковской протоке¹ и к ее устью прибыл 4 августа. Здесь ему пришлось двое суток дожидаться благоприятного ветра.

Наконец, 6 августа бот вышел в море и направился вдоль берега. Его продвижение сначала затруднял ветер, становившийся по временам встречным. 11 августа «Иркутск» встретил лед и безуспешно пытался пробиться через него на восток. Через день Ласиниус, убедившись в безрезультатности этих попыток, стал отыскивать удобную для зимовки гавань.

14 августа бот остановился против устья реки Хараулах. Глубины в ней оказались достаточными, и Ласиниус 18 августа ввел «Иркутск» в реку. На ее берегу стояло пять заброшенных юрт. Плавника оказалось много, и команда быстро построила большую казарму, имевшую 11 сажен в длину, 3 в ширину² и разгороженную на четыре отделения. Хорошей глины поблизости не нашлось; три большие печи сложили из глинистого ила, и зимой они несколько раз рассыпались. Весь отряд, 52 человека, разместился в казарме.

18 ноября, когда установился санный путь, Ласиниус отправил четырех человек к Берингу с рапортом о своем плавании.

Содержание его не могло вызвать тревоги в Якутске; казалось, в отряде все обстоит довольно благополучно. Но к тому времени, когда рапорт, наконец, дошел до Беринга, положение на зимовке стало угрожающим. Четыре посланные в Якутск человека, проклиная бесконечный тяжелый путь и лютые морозы, не знали, что эта поездка спасла их от неминуемой смерти — печальной участи их товарищей по отряду.

Рассчитывая еще на два года работы, Ласиниус решил на всякий случай экономить провиант и уменьшил рацион. Ко времени отправления рапорта несколько человек, и в том числе сам Ласиниус, уже были больны цынгой. Число больных все увеличивалось; первой жертвой цынги пал сам Ласиниус, он умер 18 декабря. Командование перешло к штурману Василию Ртищеву. Он улучшил питание, но эта мера уже запоздала, цынга была почти у всех. В декабре умер еще один человек, в январе се-

¹ Самая полноводная протока Ленской дельты, идущая в юго-восточном направлении от острова Столб.

² 23,5 метра и 6,4 метра.

меро, в феврале двенадцать, в марте четырнадцать, в апреле трое.

Ртищеву удалось дать знать в Якутск Берингу о бедственном положении отряда. Получив сообщение Ртищева, Беринг решил сформировать отряд заново, а спутников Ласиниуса вывезти в Якутск на поправку. Новому отряду давалось то же судно — бот «Иркутск», находившийся в исправном состоянии.

ДМИТРИЙ ЛАПТЕВ

На место умершего Ласиниуса начальником отряда Беринг назначил лейтенанта Дмитрия Яковлевича Лаптева. Это был, по отзывам участников экспедиции, опытный, знающий свое дело моряк и отважный офицер. Интересно отметить, что Д. Лаптев намечался Адмиралтейств-коллегией еще в состав Первой Камчатской экспедиции, но затем был заменен добровольцами.

В экспедицию он выехал вместе со всеми ее участниками, а в Якутск прибыл с капитаном Чириковым в июле 1735 года. Тут ему сразу же поручили целый караван небольших речных судов с грузами экспедиции. Лаптев должен был провести его по рекам Алдану, Мае и Юдоме — возможно дальше в сторону Охотска, в конечном достигнутом пункте построить склады, сложить в них груз и с судами вернуться в Якутск. Задание Лаптев выполнил полностью — довел караван до намеченного пункта, Юдомского Креста¹.

Готовясь к отъезду на зимовку Ласиниуса, Лаптев отобрал 14 человек и под командой подштурмана Михаила Щербинина отправил их вперед еще по зимнему пути. Щербинин должен был оказать помощь людям Ртищева и привести бот в готовность. Когда в начале июня Щербинин добрался до зимовки Ласиниуса, там в живых оставалось девять человек: Ртищев, священник и семь матросов — все больные цынгой. После вскрытия Лены Лаптев с остальной частью своего отряда² отбыл из Якутска 30 мая 1736 года на трех

¹ Юдомский Крест — последняя пристань на реке Юдоме, до которой можно было доводить небольшие суда из Якутска. Дальше в Охотск грузы перевозились сухим путем.

² Беринг в своем отчете 1741 года указывает численность отряда Д. Лаптева в 52 человека.

дощаниках, груженных провиантом. Пройдя Быковской протокой, он 25 июня благополучно прибыл на взморье. Плыть дальше не позволил лед, плотно забивший весь залив Буорхая. Поставив дощаники в Севастьяновой губе¹, Лаптев со своей командой отправился к зимовке Ласиниуса пешком по берегу.

К 18 июля бот был готов к плаванию, но выйти в море удалось только 29 июля, когда лед отнесло к северу. Лаптев направился в Севастьянову губу, чтобы забрать привезенный провиант и снаряжение. Однако сильный встречный ветер, а местами и лед, замедляли плавание; бот только 7 августа подошел к дощаникам.

После перегрузки несколько дней пришлось простоять на месте в ожидании благоприятного ветра. 11 августа «Иркутск» снялся с якоря и направился в море на северо-восток. Первые два дня плавание затруднялось мелководьем, приходилось все время промеривать глубины.

На третий день утром бот был на широте² 73°16' на меридиане мыса Буорхая. Здесь стоял сплошной, совершенно непроходимый лед. Лаптев ввел в него судно, надеясь пробиться на восток, но вскоре был вынужден отказаться от своей попытки. «Иркутск» простоял во льду сутки, порою сжимаемый так, что терялось управление. Экипаж шестами отпихивал льдины, особенно угрожавшие судну. Взобравшись на мачту, Лаптев внимательно осматривал горизонт на востоке и севере. Кругом виднелся совершенно непроходимый для бота торосистый лед. Из-за позднего времени нельзя было надеяться, что он разредится и откроется путь на восток. Приходилось отступать.

Лаптев созвал «консилиум», на котором было решено возвращаться. В тот же день, 14 августа, «Иркутск» повернул назад, на восьмой день вошел в Быковскую протоку и стал подниматься вверх по Лене. 6 сентября Лаптев поставил отряд на зимовку, заведя бот в речку Борисову, впадающую в Лену под 70° 40' северной

¹ На современных картах залив Неелова. В него впадает Быковская протока.

² Эта широта показана в отчете Беринга 1741 года («Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941 г., стр. 158) и в его рапорте 27 апреля 1737 года («Материалы для истории русского флота», т. VIII, стр. 387).



широты¹. По Лене уже несло лед, и она 8 сентября стала.

Для того чтобы обойти мыс Буорхая, достаточно подняться до широты всего 72°. Может показаться странным, что Д. Лаптев, встретив на широте 73°16' непроходимый лед, не попытался обойти его с юга, ближе к берегу материка, а стремился пробиться на северо-восток. Весьма вероятно, что море непосредственно вблизи берега в это время было свободно ото льда, и Лаптеву удалось бы значительно продвинуться на восток.

Можно высказать догадку, что подобное поведение Лаптева было вызвано теми сведениями об участке морского берега между устьями Лены и Колымы, которые имелись к началу работ Великой Северной экспедиции. На старинных картах (и в рассказах «бывалых людей») мыс Святой Нос изображался вытянутым далеко на север. По расчетам Лаптева его широта равнялась 76°20'. Вполне естественно поэтому стремление Лаптева на северо-восток: ему надо было достичь пункта, лежащего значительно севернее устья Быковской протоки, иначе Святой Нос, по его мнению, не удалось бы обойти. Уклонение на юг от места встречи со льдом только удлинило бы путь и не могло дать никакого выигрыша во времени. По предположению Лаптева непроходимый лед тянулся до самого Святого Носа.

На месте зимовки отряд построил пять жилищ и разместился в них. Зимовка прошла благополучно; были случаи цынги, но Лаптев распорядился поить больных отваром из коры и шишек кедрового сланика. За всю зиму умер только один человек.

С зимовки Лаптев послал Берингу в Якутск рапорт и решение своего «консилиума». В последнем проход морем от Лены к Колыме признается невозможным из-за «стоячего» льда, который по наблюдениям Ласиниуса и Лаптева, оказывается почти на одном и том же месте. Кроме того, впереди находится еще мыс Святой Нос,

¹ Эта широта показана в рапорте Беринга 27 апреля 1737 года и в отчете Адмиралтейств-коллегии 5 октября 1738 года. На современных картах СССР реки Борисовой нет; на них показана река Берись, впадающая в Лену справа на широте 70°37'. Не есть ли это река Борисова?

простирающийся на север до широты ¹ 76°20'. Из опросов местных жителей — якутов — известно, что «стоячий» лед, остановивший Ласиниуса и Лаптева, простирается до Святого Носа и здесь не взламывается десятилетиями. Вывод напрашивался сам собой — плавание между Леной и Колымой невозможно, дальнейшие попытки безнадёжны.

В предыдущей главе уже говорилось, что в 1737 году наступает заминка в работе обоих отрядов, вышедших из Лены на запад и на восток. Оба отряда (Прончищева и Ласиниуса — Лаптева) к этому моменту совершили по два плавания, то-есть использовали все время, которое отводилось на работу каждого из них. По инструкциям полагалось «репортовать» в Адмиралтейств-коллегию и ждать ее указаний.

Беринг уже знал, что отряд Овцына продолжает работу по решению Адмиралтейств-коллегии, что «безокончания... ему возвращения не будет». Вполне возможно, что Коллегия также продлила бы работу и восточных отрядов, но ее решение могло притти в Якутск только через год, весной 1738 года. В 1737 году плавания могли состояться только по решению Беринга.

В отношении отряда Прончищева вопрос решался просто — отряд проработал два года, его начальник умер. Продолжение работы могла разрешить только Адмиралтейств-коллегия. Она же должна была назначить нового начальника отряда, так как у Беринга не было свободных офицеров. Беринг мог спокойно дожидаться ее решения, не неся никакой ответственности за вынужденное бездействие отряда.

Что касается отряда Д. Лаптева — Беринг был в нерешительности. На восток от Лены состоялось два плавания, но одно было совершено Ласиниусом, другое Лаптевым. Надо ли считать Лаптева продолжающим работу Ласиниуса или же начавшим ее заново? Надо ли посылать Лаптева в плавание еще раз или следует ждать на этот счет распоряжения Адмиралтейств-коллегии? Трагическая гибель отряда Ласиниуса побуждала Беринга быть особенно осмотрительным в своих решениях.

¹ Интересно отметить, что против Святого Носа находятся Новосибирские острова, северные берега которых (в частности острова Котельного) лежат как раз на этой широте. Оригинальное, но случайное совпадение.

Смущало его и то обстоятельство, что как Ласиниус, так и Лаптев были остановлены скоплением льда в одном и том же районе. Впереди же еще находится Святой Нос, который как будто протягивается исключительно далеко на север. Можно было думать, что участок от устья Лены до устья Колымы непроходим. Если бы так оказалось на самом деле, то не было никакого смысла посылать Лаптева еще раз, совершенно бесцельно рискуя и людьми и судном.

К началу 1737 года Беринг уже получил от Адмиралтейств-коллегии несколько упреков в медлительности. Его даже лишили двойного жалованья.

Беринг обратился за советом к академикам, бывшим в то время в Якутске. Астроном Делиль-де-ла-Кройер в марте 1737 года «своим и своих товарищей именем» ответил Берингу¹, что историк Миллер на основании материалов, выбранных им из архива Якутской воеводской канцелярии, «сочинил историю о морском ходе из устья Лены реки на восток в Ледовитое море»².

Делиль-де-ла Кройер пишет, что из сводки Миллера «явно есть, что в прежние годы часто хаживали кочи по Ледовитому морю между Ленского и Колымского устьев; также имеется пример о морском ходе из Колымского

¹ Письмо Делиль-де-ла Кройера см. «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941 г., стр. 380—381. А также: А. В. Ефимов. Из истории русских экспедиций на Тихом океане, М., 1948 г., стр. 213—214.

² Сводка, составленная Г. Миллером, не потеряла своего значения и в наши дни. Впервые она была опубликована с некоторыми сокращениями в 1742 году в «Примечаниях» — приложениях к «Санкт-Петербургским ведомостям», издававшихся Академией наук, под названием: «Известия о северном морском ходе Россиян из устьев некоторых рек впадающих в Ледяное море, для проведывания восточных стран» (части 50—60, стр. 197—240). Вторично Г. Миллер опубликовал ее, дополнив сведениями о Великой Северной экспедиции, в 1758 году в издававшихся им «Сочинениях и переводах к пользе и увеселению служащих» под названием: «Описание морских путешествий по Ледовитому и по Восточному морю с Российской стороны учиненных» (май, стр. 387—397; июль, стр. 9—32; август, стр. 99—129; сентябрь, стр. 195—232; октябрь, стр. 309—336). В последней статье говорится, что отряд Ласиниуса взбунтовался и отстранил его от командования (стр. 21). Это сведение неправдоподобно, так как не находит подтверждения ни в каких документах экспедиции. В остальном сведения, даваемые Миллером, очень ценны. Часть сводки Миллера опубликована в книге — А. В. Ефимов. «Из истории русских экспедиций в Тихом океане», М., 1948 г., стр. 219—228.

устья вокруг Шелагинского или Чукотского Носу¹ даже до устья Анадыря реки и далее»².

Далее Делиль-де-ла-Кройер дает свое заключение, что и раньше плавание были трудными «из разных препятствий», которые «в нынешнее время еще больше умножились», так как, «по сказыванию разных людей, Ледовитого моря перед прежними годами много убыло и подле берегу стало мелко, а лед иногда не ломается и остался только узкой проход между льдом и морским берегом». Поэтому плавание крупных судов опасно и даже невозможно вдаль от берега из-за льда, а у берега из-за «убыли морской воды» и образовавшегося поэтому мелководья.

Делиль-де-ла-Кройер советует Берингу «оставить определенной боту путь до указа», то-есть не отправлять его больше в походы без разрешения и распоряжения Адмиралтейств-коллегии. Таким образом, Беринг получил именно тот совет, который ему больше всего хотелось иметь.

Миллер в своей сводке, в отличие от Делиль-де-ла-Кройера, не высказывается так категорически о невозможности плаваний.

Из его «Истории» следовало, что раньше трудности преодолевались, а непреодолимых «препятствий» не появилось. Правда, Миллер твердо убежден, что море «убыло», обосновывая свое убеждение рассказами «разных людей» и приводя несколько доказательств от себя; в частности, он упоминает о коче, находящемся на суше в пяти верстах от современного берега моря.

Получив письмо Делиль-де-ла-Кройера и «Историю» Миллера, Беринг созвал «консилиум» с бывшими в то время в Якутске офицерами экспедиции. Консилиум решил: «в разсуждении находящихся препятствий, во оный вояж не ходить, токмо от Коллегии требуется указа, отправлять ли их».

Беринг отослал в Адмиралтейств-коллегию при своем рапорте³ и «разсуждение» академиков, и «Историю» Миллера, и решение консилиума, и рапорт Лаптева.

Д. Лаптев, приведя бот в Якутск, 16 августа выехал

¹ Старинное название мыса Дежнева.

² Здесь мы видим упоминание о плавании Семена Дежнева.

³ 27 апреля 1737 года «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941, стр. 158.

в Петербург с журналами и картами, своими и умершего Прончищева.

Получив рапорт Беринга со всеми приложениями, Адмиралтейств-коллегия внимательно ознакомилась с присланными документами и 20 декабря 1737 года вынесла решение, что исследования необходимо продолжать.

По мнению Адмиралтейств-коллегии, на пути от Лены до Камчатки не существует непреодолимых препятствий для плавания. Последние сомнения относительно возможного соединения Америки с Азией рассеяны известиями Миллера о ранее бывших плаваниях вдоль берега на всем его протяжении от устья Лены до Анадыря. Такое соединение могло явиться действительно непроходимой преградой для судна, но его нет, а лед преодолеть можно, если выбрать для плавания время, в которое его наиболее относит на север.

Поэтому Адмиралтейств-коллегия постановила «оную экспедицию действием паки производить», выходить в море, как только «от льдов крайнее препятствие миновало», не теряя «ни мало летнего времени». Если в походе где-либо «крайняя невозможность» от льда «постигнет», то надо на месте «ожидать перемены и к походу возможности». Когда «способный случай придет», то надо следовать далее «без потерянны времени».

В том случае, когда «конечное препятствие постигнет», то-есть наступит зима, надо возвращаться «не в прежния дальныя места», а искать место, «где б ближе зимовать можно было», чтобы не тратить зря времени в следующем году на плавание вдоль уже известных берегов.

Относительно сроков работы Коллегия решила: «приводить ту экспедицию во окончание в другое и в третье лето»; если же «какая невозможность и в третье лето во окончание привести не допустит, то и в четвертое» надо стараться закончить порученную работу.

Адмиралтейств-коллегия предписала Лаптеву обследовать и описать во время зимовок морские берега и устья рек, лежащие дальше по маршруту отряда, чтобы «о тех местах, где ему Лаптеву итти будет надобно, чрез оное описание и обсервацию¹ известнее быть могло».

Решив продолжать исследование, Адмиралтейств-кол-

¹ Осмотр.

легия еще раз обратилась в «Сибирскую губернскую и Иркутскую и в Якуцкую канцелярии» с требованием построить «в пристойных местах... магазины... с потребными на пищу провиантами и с другими надлежащими запасными припасами». Подобные склады могли пригодиться Лаптеву, так как «ему в пути, когда зазимует, можно помощь иметь». Одновременно Коллегия требовала исполнения ранее изданных указов сената о постройке маяков и посылке геодезистов для съемки берегов.

Лаптев находился еще в пути, когда было принято это решение, и получил его после приезда в Москву. Казалось, решение было исчерпывающим; тем не менее он решил доехать до Петербурга и лично доложить Адмиралтейств-коллегии свои соображения о порядке дальнейшей работы.

3 марта 1738 года Коллегия заслушала рапорт прибывшего в Петербург Лаптева, рассмотрела привезенные им журналы и карты и подтвердила свое решение о продолжении работы, принятое 20 декабря 1737 года.

Попрежнему на производство описи давался срок в четыре года, но соображения, высказанные Лаптевым, были приняты во внимание, и Коллегия дала совершенно новые указания о способах и порядке исполнения работы.

Теперь Лаптеву предписывалось продолжать плавание во второй и следующие годы только в том случае, «ежели надежда к тому морскому проходу будет», если «хотя с трудностью, однако ж оной проход морем учинить можно». Если же Лаптев в первое лето дошел бы до такого места, «где невозможность к походу будет за льдом», и там перезимовал, а в следующем году из-за льда же не смог бы продолжать плавание, то в этом случае он должен был не тратить больше времени на бесцельные попытки, а по решению «консилиума» отправить судно с частью команды в Якутск или поставить его «где способнее».

На этот случай Лаптеву предписывалось пройти с «достальными его команды служителями» морским берегом до устья Колымы, а затем до Колымского острога.

Во время движения по берегу должна производиться опись его. Надо установить, где и какой находится лед, где и какие заливы, острова и т. п. Особенно необходимо описать тот самый Святой Нос, который, по словам Лаптева, простирается так далеко на север и создает

препятствие для плавания судов. По прибытии в Колымский острог Лаптев был обязан послать в Адмиралтейств-коллегию «обстоятельную» карту, а затем со своим отрядом ехать на Камчатку сухим путем, через Анадырский острог или прямо, как он найдет «способней и от тамошних немирных народов безопасней и ко окончанию благопоспешней».

На Камчатке Лаптеву полагалось получить судно от Беринга или замещающего его лица, чтобы на нем плыть от Камчатки к Колыме. Если б Лаптев на месте увидел, что для него будет удобнее начать плавание от Анадыря, то он мог потребовать от Беринга присылки судна к устью этой реки.

Берег от Анадыря до Колымы в тот период мог быть описан только с судна, так как на нем обитали «неподданные народы, называемые чукчи, которые с имеющимися в подданстве российской державе всегда войны имеют».

Поэтому Лаптеву строго предписывалось быть особенно осторожным во время этого плавания, «ничем тех народов не озлоблять, но показывать им приласкание» и принимать в подданство, «ежели пожелают».

Из-за воинственности непокоренных чукчей нельзя было зимовать на заселенных ими берегах, и Лаптеву указывалось, в случае необходимости, возвращаться на зимовку в Анадырский острог и продолжать плавание в следующем году.

В плавании от Анадыря к Колыме Лаптев должен был особенное внимание обратить на два объекта — Чукотский Нос и остров против устья Колымы. Предписывалось этот предполагаемый остров исследовать или летом с судна, или зимой по санному пути.

По прибытии Лаптева на Колыму работа его могла считаться законченной; ему оставалось только поставить судно у Колымского острога и «с надежным конвоем через Якуцк или, как способней, ехать в Санкт-Петербург с журналами и картами в коллегию».

Если бы Лаптеву не удалось в течение двух лет пройти морем от Анадыря до Колымы, то он должен был «описав... невозможности, с консилиуму» вернуться на Камчатку, оставить судно и отряд «при главной там команде» и ехать немедленно в Петербург с журналами и картами.

В заключение Адмиралтейств-коллегия разрешила Лаптеву отступать от данных ему предписаний и инструкций, если он на месте «разсудит пристойнее и к лутчей ползе иным образом действовать». В этом отношении «ему дается полная власть и руки ему не связываются».

Таким образом, решение Адмиралтейств-коллегии явилось для Дмитрия Лаптева четкой и ясной программой предстоящей работы; оно предусматривало различные способы исполнения последней, но в то же время не связывало инициативы.

Тем же решением Адмиралтейств-коллегия обязала местные сибирские власти безоговорочно выполнять все требования Д. Лаптева.

Вместе с назначенными в экспедицию лейтенантами Харитоном Лаптевым, Иваном Чихачевым и геодезистом Иваном Киндяковым, — Лаптев в марте 1738 года выехал из Петербурга. По дороге он заехал к своему отцу, жившему «в древней старости» в Великолуцком уезде Псковской губернии.

В Казани Дмитрий Лаптев вместе с Харитоном Лаптевым получил такелаж. В Сибири, в Иркутске, он получил провиант и деньги для своего отряда на два года. Еще с пути Д. Лаптев заблаговременно послал в Якутск требование о заготовлении и доставке провианта на Индигирку на полгода, и на Колыму и Анадырь — на год.

В пути у Д. Лаптева созрел еще один план¹. Он по-прежнему считал, что ему не удастся морем обойти Святой Нос, и поэтому предположил остановиться на первую зимовку где-либо к западу от него, а взятых с собой из Якутска плотников послать на Индигирку, впадающую в море уже к востоку от этого представлявшегося непреодолимой преградой мыса. За зиму на Индигирке должно быть построено судно, на котором Лаптев предполагал доплыть до Колымы. Независимо от этого он решил попытаться в течение второго лета обойти Святой Нос на том судне, которое будет зимовать к западу от него.

Таким образом, он предполагал снять в первые два года берег от Лены до Колымы, разбив его на два

¹ См. его письмо к Н. Ф. Головину, президенту Адмиралтейств-коллегии, 4 марта 1739 года из Усть-Кута на Лене. «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941., стр. 314.

участка — к западу и к востоку от Святого Носа, и имея на каждом участке по одному судну.

То судно, которое предполагалось построить на Индигирке, Лаптев замыслил «на манер шлюпа или бота», чтобы иметь возможность в следующие два года использовать его для плавания от Колымы до Камчатки. Как мы увидим в дальнейшем, строить судно на Индигирке не понадобилось.

Еще до приезда в Якутск, Д. Лаптев распорядился послать матроса Алексея Лошкина для описи берега от устья Лены до Святого Носа. Лошкин по зимнему пути выехал из Якутска на Яну. От устья этой реки ему предстояло с описью пройти берегом до Святого Носа, вернуться на Яну и затем продолжить опись на запад до Лены.

Геодезист Иван Киндяков был послан в Якутск еще по зимнему пути; ему поручалось произвести опись реки Индигирки от верховьев до устья.

Переезд по сибирским дорогам с большим количеством груза совершался медленно; Д. Лаптев только в феврале 1739 года добрался до Усть-Кута на Лене. Здесь строились небольшие речные суда, на которых грузы сплавлялись вниз по Лене в Якутск. Лаптеву пришлось дожидаться вскрытия Лены.

В Якутск Д. Лаптев прибыл 25 мая 1739 года. Закончив погрузку и приведя бот в полную готовность, Лаптев отплыл из Якутска 7 июня. Благополучно спустившись по Лене, «Иркутск» 5 июля Быковской протокой вышел в море и стал в Севастьяновой губе.

Здесь пришлось надолго задержаться — лед стоял на море вплотную к берегу.

Во время стоянки в Севастьяновой губе на бот явился Алексей Лошкин. Очевидно, он сообщил об истинном географическом положении Святого Носа, так как Лаптев перед выходом в море пишет рапорт¹ в Адмиралтейств-коллегию, где прямо говорит, что будет зимовать на Индигирке, то-есть восточнее Святого Носа.

Пока «Иркутск» стоял в Севастьяновой губе, штурман Щербинин описал мыс Буорхая. Вернувшись на бот, он сообщил о длинной косе, тянущейся от этого мыса в море; на ней стоял лед.

¹ 22 июля 1739 года. Материалы для истории русского флота, т. VIII, стр. 684.

На Быковском полуострове Лаптев оставил деньги, 400 пудов муки и сухарей и назначил десять человек для охраны. На борту «Иркутска» оставалось 35 человек; всех остальных Лаптев отправил в Якутск.

22 июля бот вошел в открывшуюся у берега полынья, но вскоре вернулся; в узкой полынье не было возможности обходить мели. Только через неделю «Иркутск» смог выйти в путь, направившись вдоль берега залива Буорхая.

В тот же день к вечеру ветер стал переходить в шторм; лед пришел в движение и сжал судно. Ему пришлось бы плохо, но на следующее утро ветер переменялся. Бот освободился от ледяных объятий, но вперед подвигался медленно, так как спасительный ветер был встречным.

31 июля бот достиг устья реки Омооя¹ и здесь стал на якорь. До 4 августа пришлось здесь оттаиваться, пережидая шторм; в этот день утром судно двинулось дальше и к вечеру достигло мыса Буорхая.

У мыса стоял «неломанной» лед, отделенный от берега узкой полыньей. Лаптев повел бот по ней, но полынья вскоре кончилась; пришлось стать на якорь.

Тем временем поднялся сильный юго-западный ветер, отламывавший глыбы от «стоячего» льда и наносивший их в полынья. Из-за двигавшихся льдин нельзя было стоять на якоре и в то же время боту угрожала опасность быть выжатым на берег. Стремясь предохранить судно от гибели, Лаптев завел его за большую стамуху²; глубина здесь была всего 8 футов.

К следующему утру полынья как будто несколько увеличилась в ширину и в длину. Лаптев опять повел бот по ней, предполагая, что обходит косу, тянущуюся от мыса на северо-восток. Однако он вскоре убедился, что полынья превращается в постепенно сужающийся канал, имеющий направление на восток. Пришлось возвращаться к мысу.

Ветер крепчал, и вскоре лед с южной стороны канала стало нести к северу; канал начал сужаться. Видя, что судно неизбежно затрет, Лаптев подвел бот к месту, где ширина движущегося с юга льда была наименьшей,

¹ В юго-восточном углу залива Буорхая.

² Лыдина, стоящая на мели.

и выслал на него всю команду. Люди быстро пробивали проход, и бот под парусами шел в движущемся льду. Наконец ледяная преграда осталась позади.

Дальше «Иркутск» продвигался сравнительно легко. 7 августа он подошел к устью западной протоки реки Яны, а 10-го — к устью восточной. Северный ветер в это время нагнал лед, который покрыл всю поверхность моря. Пришлось спасаться от него, укрываясь за крупными стаухами. Бот несколько раз менял стоянку. Ввести его в Яну не удалось, так как ее устье оказалось мелким.

Наконец, 13 августа представилась возможность продолжать путь, но не надолго; в тот же день вечером «Иркутск» опять оказался в угрожающем положении у мыса Чуркина¹. Опять пришлось укрываться ото льда и шторма.

На следующий день в полдень «Иркутск» обошел Святой Нос. Вокруг него стоял «неломанной, глаткой и здоровой, как средизимней» лед; между ним и берегом тянулась узкая полоса воды, по которой и прошел бот.

Вскоре после того как «Иркутск» миновал Святой Нос, на северо-востоке был замечен остров, которому Лаптев дал название Меркурьева. Через некоторое время на северо-северо-западе увидели еще один остров; он получил название Св. Диомида.

К 17 августа «Иркутск» прошел уже 105 миль к востоку от Святого Носа. Здесь море было настолько мелко, что, когда бот шел на глубинах 8—10 футов, берег не был виден за дальностью. С 18 августа начались сильные восточные и северные ветры, наносившие лед.

Лаптев несколько раз посылал на берег шлюпку для определения своего местонахождения и для поисков удобной стоянки. Чаше всего шлюпка не могла подойти к берегу из-за отмелости морского дна, а там, где это удавалось, никакого убежища для бота не было.

20 августа с судна был послан «вож» — лоцман с якутами, которому поручалось отыскать устье Индигирки и поставить там знак. На второй день вода вокруг бота

¹ На полуострове Широкостане, в 50 километрах южнее Святого Носа.

оказалась пресной. Лаптев предположил, что перед ним устье Индигирки и послал к берегу на единственной имевшейся шлюпке лоцмана и матроса для поисков входа в него.

В тот же день поднялся крепкий юго-восточный ветер, к ночи перешедший в шторм; опять стало наносить лед. В течение шести дней отряд боролся с ним, то держа бот под парусами, то ставя его на якорь и отпихивая льдины шестами. За эти дни «Иркутск» отошел к юго-востоку и оказался на соленой воде. Лаптев повел его ближе к берегу, и 29 августа бот опять был на пресной воде.

Надо было искать вход в реку, но единственная шлюпка так и не вернулась с берега. Бот медленно, с промерами глубин, продвигался вперед, пока глубина не уменьшилась до 6½ футов.

В этот день с утра морозило. Судно пробивалось через молодой лед, которым покрылось море; при этом у бота форштевень и бортовую обшивку «как пилою протерло». На ночь отряд пришвартовал бот к стоявшей на мели большой льдине.

К утру 30 августа матросы из бочечных обручей и просмоленной парусины соорудили две небольшие лодки. Утро было теплое, ветер развел легкую волну, разломавшую тонкий лед.

На одной из самодельных лодок для поисков входа в реку отправился штурман Щербинин. Через три часа он вернулся и доложил, что доплыл до места, где глубины не превышали полутора футов, но фарватера не нашел и берега не видал. В тот же день Лаптев опять отправил Щербинина на берег, «чтобы, вышед на землю и подле земли, искал устья и жилых мест и чтоб им ко входу учинили помощь».

Мороз усиливался, и к 1 сентября море сплошь покрылось быстро утолщавшимся льдом. Казалось, наступила зима. Но 4 сентября ветром нагнало воду, взломало молодой лед и подняло все сидевшие на мели старые льдины. Разыгравшийся шторм за пятнадцать часов отнес бот в море верст на сорок.

Затем переменявшимся ветром судно вновь приблизилось к берегу.

7 сентября наступило безветрие, и море опять стало покрываться льдом. 10 сентября по нему с бота были посланы на берег люди, которые в тот же день возвратились

и сообщили, что устье восточной протоки Индигирки¹ находится всего в 14 верстах. С ними вернулись и посланные ранее на лодках; все они оказались живы, им пришлось претерпеть холод и голод, у двоих были обморожены ноги.

Геодезист Киндяков, окончив опись Индигирки, в конце августа находился в ее низовьях. 31 августа он выехал на взморье и здесь нашел бедствующих сотоварищей. Оказав им помощь, Киндяков поручил показать боту вход в устье протоки, а сам отправился вверх по реке, чтобы привезти с зимовий нарты; он предполагал, что «Иркутск» во время шторма мог потерпеть крушение.

Лаптев, видя, что «Иркутск» теперь останется на месте до весны, решил отправить людей на берег, так как на боте уже давно не было ни воды, ни дров. На самодельных нартах экипаж начал перевозить на берег провиант и имущество. 22 сентября прибыл Киндяков с собачьими упряжками; на них сначала вывезли на берег еще остававшиеся на судне грузы, а затем переправили людей и необходимое имущество на зимовку в «Русское жило»².

Матрос Алексей Лошкин сразу же отправился на опись. Он описал морское побережье до реки Алазеи и Голыжинскую протоку дельты Индигирки³. Осенью же штурман Щербинин и геодезист Киндяков описали среднюю и восточную ее протоки⁴.

В рапорте Адмиралтейств-коллегии⁵ Лаптев подробно излагал результаты своего плавания и сообщал планы на будущее. Он писал, что постарается сохранить судно и летом 1740 года продолжит плавание дальше на восток «до реки Ковыни, до Чукотского Носа и до Камчатки». Лаптев предполагал весной поднять бот на лед и перетящить в прибрежную полынью, когда она откроется.

¹ Теперь она носит название Колымской протоки. До Лаптева не была известна, вернее, не показывалась на картах, и он справедливо пишет в своем рапорте, что открыл ее.

² Русское Устье, поселок в вершине дельты Индигирки.

³ Теперь так называется самая западная из протоков дельты Индигирки, берущая начало из средней части Русско-Устьинской протоки и впадающая в губу Гусиную. Во времена Великой Северной экспедиции Голыжинской протокой называлась Русско-Устьинская.

⁴ Носящее теперь название Средней и Колымской проток.

⁵ 30 ноября 1739 года. Материалы для истории русского флота, т. VIII, стр. 691.

Построить за зиму судно на Индигирке, как одно время думал Лаптев, оказалось невозможно — здесь не было поблизости леса; теперь Лаптев хотел построить такое судно на Колыме, если не удастся весной выручить бот. В этом случае берег между Индигиркой и Колымой будет описан сухим путем.

К рапорту Лаптев приложил карту берега от устья Лены до реки Алазеи. Все материалы повез Лошкин.

Он добрался до Петербурга только в июне 1740 года. 27 июня Адмиралтейств-коллегия, заслушав рапорт, предписала Лаптеву поступать «усматривая по тамошнему состоянию, по наилучшему его рассуждению».

Ровно за месяц до этого, 27 мая, Коллегия слушала рапорт Беринга, написанный им 30 апреля 1739 года в Охотске. Беринг сообщает, что у него на Камчатке нет ни судна, ни провианта для Лаптева. Таким образом, плавание Лаптева от Камчатки до Колымы не может осуществиться.

Впрочем, Лаптев и не надеялся на Беринга: в своем письме к президенту Адмиралтейств-коллегии, Н. Ф. Головину, он прямо пишет об этом¹, хотя рапорт Беринга в тот момент ему еще не был известен.

Лошкин был отправлен назад к Лаптеву с распоряжениями Адмиралтейств-коллегии; в дороге он психически заболел и более уже не принимал участия в работах Великой Северной экспедиции.

В течение зимы Лаптев описал реку Хрому, которая была пропущена при следовании бота от Святого Носа к устью Индигирки.

22 января 1740 года Киндяков отправился на собаках на Колыму, описал ее нижнее течение до моря и оттуда проехал с описью по морскому берегу до Индигирки, прибыв в Русское Устье 6 апреля.

Еще в начале зимы удалось перевезти на Колыму 300 пудов провианта; перевозки прекратились «за глубиною снегов».

Заготовив с большим трудом лес, Лаптев приступил к постройке на Индигирке четырех судов, грузоподъемностью по 300 пудов каждое. Он предполагал на них

¹ Письмо от 30 ноября 1739 года. «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941, стр. 319—320.

перевезти провиант и «прочие тягости» по морю до Колымы или до Алазеи, если бот не удастся сохранить.

Лаптев, осмотрев в апреле «Иркутск», пришел к заключению, что поднять его на лед и передвинуть в прибрежную полынью будет невозможно, для этого на побережье нет достаточного количества леса и нехватит людской силы. Он решил возможно больше разгрузить бот, прорубить во льду канал до полыньи и по нему вывести в нее судно.

Работу эту Лаптев решил начать во второй половине мая, поставив на нее весь свой отряд и «всех, которые вблизи реки Индигирки обретаются»...

Со 2 июня весь личный состав отряда и до 85 местных жителей начали пробивать канал. От бота до открывшейся к тому времени у берега полыньи было 400 сажен¹, толщина льда достигала 5—7 футов. К 27 июня канал был готов, и бот выведен в полынью. Однако сразу же после этого ветром начало ломать лед и нести его к берегу. Бот сдавило льдом и выжало на мель.

Можно было созвать консилиум, признать положение бота безнадежным, каким оно на самом деле и являлось, и оставить судно на произвол судьбы. В подобных случаях многие поступали таким образом, но Лаптев все же решил снять его с мели. Для этого пришлось совершенно разгрузить бот, снять мачты и подвести под корпус рычаги — ваги. Люди работали целыми днями по грудь в ледяной воде. Так продолжалось две недели. Местные жители роптали, у них пропадало время, благоприятное для охоты и рыбной ловли.

Наконец, «Иркутск» был снят с мели; его начали готовить к плаванию. Лед продолжал теснить судно, приходилось непрестанно менять стоянку, укрывать его за большими льдинами. Полностью погрузиться и изготавиться к походу удалось только к 29 июля.

Лед начал отходить от берегов 31 июля и в тот же день «Иркутск» отправился в плавание. На другое утро отряд миновал устье реки Алазеи. Через день, 3 августа, был замечен остров; бот подошел к нему вплотную². Дав остров название Св. Антония и не высаживаясь на

¹ Около 850 метров.

² Этот остров является самым западным в группе Медвежьих островов. Современное название — Крестовский остров, на картах XIX в. — Первый Медвежий.

него, Лаптев повел бот дальше; он хотел воспользоваться отсутствием льда и пройти возможно дальше на восток.

На следующий день «Иркутск» бросил якорь против устья средней протоки реки Колымы¹. В реку была послана шлюпка, с которой промерили фарватер. Дав знать о себе в Нижне-Колымский острог, Лаптев 8 августа отправился дальше на восток.

Однако ледовая обстановка за это время изменилась, показались отдельные льдины, а затем бот вошел в густой лед.

«Иркутск» продвигался у высокого каменного берега по узкому каналу, имевшему местами всего 5—10 сажен в ширину. Не раз большие льдины наносило на бот, который не находил убежища у приглубого и ровного, без бухт, берега. На шестые сутки опасного плавания «Иркутск» подошел к мысу Большому Баранову.

Дальнейшее плавание было невозможно — впереди лед примыкал вплотную к берегу, не оставляя никакого прохода. Лаптев был вынужден повернуть обратно к устью Колымы. На следующий день бот вошел в нее Походской протокой. 23 августа «Иркутск» стал на якорь у Нижне-Колымского острога, в котором было всего 10 жилых домов. Здесь отряд расположился на зимовку.

Осенью геодезист Киндяков был послан для описи верховьев реки Колымы, а штурман Щербинин отправился в Анадырский острог для заготовки там леса на постройку судов, на которых можно было бы плавать по Анадырю.

В течение зимы на Колыме были построены, по требованию Лаптева, две большие лодки по 25 футов длины, 9 ширины и 3½ футов осадки². На возвышенном правом берегу у устья восточной протоки Колымы отряд построил из плавника знак, хорошо видимый с моря³.

В следующем, 1741, году Д. Лаптев решил предпринять ещё одну попытку пройти морем на восток от Колымы. 29 июня «Иркутск» вышел из Нижне-Колымского острога и на десятый день прибыл на взморье. Вместе

¹ Походской протоки.

² Соответственно 7,6, 2,7 и 1,1 метра.

³ Через 80 лет знак еще был в полной сохранности. См. Ф. Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, ч. I, 1841, стр. 299.

с ботом плыли две большие лодки, построенные зимой; на каждой из них было по двенадцати местных казаков.

На море еще стоял лед; пришлось ожидать несколько дней в устье Колымы пока он разредится. При первой возможности отряд отправился в плавание. Продвижение было очень медленным; лодки под командой Щербинина плыли впереди бота, Щербинин отыскивал



проходы во льду, промерял глубины и сигналами указывал Лаптеву верное направление.

Наконец, 25 июля отряд достиг мыса Большого Баранова, до которого дошел в прошлом году и был тогда вынужден возвратиться из-за льда. В этом году обстановка оказалась такой же—плотный лед преградил путь. У самого мыса не нашлось удобной стоянки, и Лаптев на другой день отвел бот и лодки несколько назад.

4 августа отряд опять подошел к мысу. Лодки были посланы вперед; после подвижки лед отделил их от бота; сам бот был сжат высокими льдинами. Лодки оказались в безнадёжном положении, люди едва спаслись.

Видя, что за мысом лед стоит сплошной массой, Лаптев созвал «консилиум», который, обсудив положение, признал, что «за вышеобъявленными препятствиями прибыть на Камчатку невозможно», и постановил «впредь на оное море ботом не выходить». 6 августа «Иркутск» отправился в обратный путь и 10-го прибыл в Нижне-Колымский острог.

После возвращения Лаптев стал готовиться к переезду на Анадырь сухим путем. Трудно сказать, знал ли он в это время, что ему не придется получить судно на Камчатке для плавания к Колыме. Судя по времени, прошедшему с момента слушания Адмиралтейств-коллегией отказа Беринга, можно только предполагать, что известие об этом Лаптев уже получил; точных данных на этот счет нет.

На первый взгляд поход Лаптева на Анадырь как будто является исполнением той части постановления Адмиралтейств-коллегии от 3 марта 1738 года, где говорилось о том, что следует отправиться на Камчатку для получения судна и плыть на этом судне к Колыме, если обстоятельства не позволят осуществить плавание от Колымы к Камчатке.

На самом же деле Лаптев рассудил, что если ему не удастся пройти морем от Колымы до Камчатки, то ведь те же причины воспрепятствуют плаванию и в обратном направлении — от Камчатки до Колымы. Он предположил: в этом случае пройти с описью сухим путем от Нижне-Колымского острога до Анадырского, а от последнего — вниз по течению Анадыря. Таким способом можно было связать описи берегов Северного Ледовитого океана с описями берегов Тихого.

Окончание своей работы Д. Лаптев видел именно в связи отдельных описей; ее можно было осуществить при плавании вокруг Чукотского полуострова или, если плавание почему-либо будет невозможно, при поездке посуху от Колымы до устья Анадыря.

Такой план Д. Лаптев выдвигает осенью 1740 года, остановившись на зимовку в Нижне-Колымском остроге¹. Этим и объясняется кажущаяся двойственность в действиях Лаптева: он готовится к плаванию морем на

¹ Письмо Д. Лаптева к президенту Адмиралтейств-коллегии Н. Ф. Головину, 30 октября 1740 года. «Экспедиция Беринга». Сборник документов под ред. А. Покровского, 1941, стр. 328—329.

восток от Колымы и в то же время посылает Щербинина на Анадырь для подготовки плавания по этой реке.

27 октября 1741 года отряд Лаптева выступил из Нижне-Колымского острога на 45 собачьих упряжках. Путь шел вдоль Большого Анюя, правого притока Колымы. Чем дальше продвигался отряд, тем вероятнее становилась встреча с «немирными» чукчами. 4 ноября у устья реки Лабазной¹ Лаптев отдал приказ, которым



установил «воинский порядок» для дальнейшего движения отряда по земле чукчей.

У устья реки Ангarki² отряд встретил поджидавших его оленей и с собачьих нарт перегрузился на оленей; в верховьях Большого Анюя он перевалил через горный хребет Гыдан (Колымский) и вышел на реку Яблон, правый приток Анадыря. 17 ноября 1741 года отряд прибыл в Анадырский острог. Люди разместились по домам жителей.

Вскоре после прибытия Лаптева с командой в Анадырский острог, из него был отправлен военный отряд под начальством казачьего пятидесятника Шипицына для

¹ Правый приток Большого Анюя в его среднем течении.

² Правый приток Большого Анюя, впадающий в него километрах в 80 выше реки Лабазной.

защиты коряков от чукчей. Лаптев воспользовался случаем и направил с этим отрядом квартирмейстера Романова и бывшего поручика артиллерии Новицкого. Они произвели опись по пути следования отряда от Анадырского острога до устья реки Пенжины.

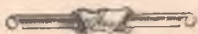
Весной отряд Лаптева занялся постройкой двух больших лодок для плавания по Анадырю. После вскрытия реки, 9 июня, Лаптев со своими людьми на этих лодках отправился с описью вниз по Анадырю. Достигнув его устья, отряд повернул назад и, повторяя по пути опись, вернулся в острог 3 августа.

Вблизи острога Анадырь разветвляется и на протяжении приблизительно ста — ста двадцати километров течёт двумя рукавами; северный из них считается Анадырем, а южный называется протокой Майной. В обоих направлениях Лаптев воспользовался этой протокой, а по Анадырю послал на обратном пути Киндякова.

После окончания описи Анадыря работу отряда можно было считать законченной в тех пределах, какие создались общим ходом дел в экспедиции. 19 октября 1742 года Лаптев со всем отрядом выехал по зимнему пути в Нижне-Колымский острог. Оставив в нем у судна команду, он отправился в Якутск и прибыл в него 8 марта 1743 года. Здесь в то время находился капитан Чириков, принявший на себя командование экспедицией после смерти Беринга.

От него Лаптев получил предписание немедленно отправляться в Петербург для «донесения» Адмиралтейств-коллегии о своей работе. В декабре 1743 года Д. Лаптев был уже в Петербурге. Коллегия рассмотрела представленные им документы и материалы и постановила считать работу законченной. Бот «Иркутск», стоявший в Нижне-Колымском остроге, было предписано передать местным властям, которые обязывались «содержать его под хранением тамошних служилых людей». Личный состав отряда Лаптева поступал в подчинение капитана Чирикова.

В 1821 году в Нижне-Колымском остроге еще хранилось оставленное Лаптевым восемьдесят лет назад имущество его отряда — мортиры, бомбы, якоря...



Адмиралтейств-коллегия

За успехами отрядов, за их тяжелой и плодотворной работой обычно во всех описаниях остаётся в тени Адмиралтейств-коллегия. Между тем ее роль, роль организатора и руководителя, на самом деле очень значительна, хотя на отдельных этапах и мало заметна.

Еще в то время, когда только принципиально решался вопрос об экспедиции в целом, Адмиралтейств-коллегия уже энергично доказывала и отстаивала перед Сенатом необходимость исследования северных морей.

Достаточно сравнить проект Адмиралтейств-коллегии, предусматривающий посылку четырех отрядов, и «предложения» Беринга, где проектируется работа одного отряда, и станет ясно, насколько она реальнее представляла объем и особенности работы будущей экспедиции.

Адмиралтейств-коллегия внимательно рассматривала все предложения, касающиеся работы отрядов, и сама поручала решение отдельных вопросов подчиненным ей лицам, которые, по ее мнению, лучше учтут местные условия. Так, например, она предписывает начальнику Архангельского порта на месте выбрать тип судов для отряда Муравьева. Когда же был решен вопрос о постройке дубель-шлюпок на смену неудачных кочей, Адмиралтейств-коллегия принимает предложения начальника Архангельского порта сначала об изменении их конструкции, а потом о постройке вместо них ботов.

Адмиралтейств-коллегия обращает внимание на взаимную связь работы отрядов, придавая ей большое значение. Отряд, направленный из Архангельска в Обь, должен был закончить всю работу там, где начинал ра-

ботать отряд, двигавшийся из Оби в Енисей. На Енисее же надлежало закончить плавание отряду, посланному из Лены на запад.

Муравьев должен был сообщить о результатах своего плавания Овцыну, а Овцын — Муравьеву. Когда последнего сменил Малыгин, Адмиралтейств-коллегия обязала Овцына сообщить ему данные о входе в Тазовскую губу, о поставленных на берегах Обской губы маяках. Эти сведения могли существенно облегчить Малыгину условия плавания.

Тот из офицеров, отряд которого первым придет к устью Енисея, обязан был оставить здесь для другого «известие», содержащее данные о входе в Енисей. Таким образом, следующий отряд, достигший Енисея будет в какой-то мере осведомлен о последнем участке своего пути.

Плавание вдоль неизвестных берегов связано с рядом опасностей, особенно в ночное время. Адмиралтейств-коллегия, как мы знаем, поставила вопрос об одновременной работе геодезистов на побережье, состоящей главным образом в постановке приметных знаков — маяков и в определении их положения. По мысли Коллегии местное население должно было по ночам зажигать на маяках огни.

Такие маяки имели бы еще и то значение, что морская опись велась бы на сравнительно коротких участках между ними и, следовательно, была бы более точной.

Адмиралтейств-коллегия сначала установила срок работы каждого из отрядов в два года. Но ход событий, однако, опрокинул это предположение, все отряды работали большее количество времени; только Малыгин прошел из Печоры в Обь за два года, но ему предшествовали два плавания Муравьева.

В каждом отдельном случае Коллегия рассматривала конкретные причины задержек в работе и выносила соответствующие решения. Так были продлены сроки для отрядов Муравьева и Овцына, причем обоим начальникам было указано, что им до полного окончания порученной работы «возвращения не будет».

Все предложения начальников отрядов рассматривались и обсуждались Адмиралтейств-колlegией подробно и внимательно. Интересно отметить, что Коллегия всегда доверяла им и их суждения всегда считала правильными.

Надо сказать и то, что начальники отрядов обычно совершенно верно оценивали обстановку и делали правильные выводы.

Когда Муравьев заявил о непригодности кочей, Адмиралтейств-коллегия посчиталась с этим мнением и решила заменить их судами с лучшими мореходными качествами. Точно так же было принято, как мы знаем, предложение Овцына о постройке второго судна для его отряда. Его соображения об опасности плавания одиночного судна были приняты во внимание; как мы знаем, был выстроен бот, и Овцын имел в своем распоряжении два судна.

Мнение Овцына об опасности далекого плавания на одиночном судне не оригинально. Идея совместного плавания двух судов принадлежит Адмиралтейств-коллегии. Как мы уже знаем, она еще весной 1733 года решила построить два судна для отряда, направлявшегося из Архангельска в Обь. Мотивы у нее при этом были достаточно веские; в случае какого-либо несчастья с одним судном, другое приходит ему на помощь. В ледовитых арктических морях с их безлюдными берегами только такая помощь и была возможна.

Интересно вообще отметить эту идею совместного плавания судов в полярных морях — идею, возникшую у русских моряков более двух столетий назад и не раз с успехом осуществлявшуюся ими.

В качестве примеров таких успешных плаваний двух судов достаточно назвать антарктическую экспедицию Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный» в 1819—1821 годах и экспедицию Северного Ледовитого океана на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» в 1910—1915 годах. Выдающиеся результаты этих экспедиций в известной мере обусловлены той постоянной взаимопомощью, которую оказывали друг другу суда-спутники.

Требую точного исполнения заданий, Адмиралтейств-коллегия вместе с этим не стесняет инициативы исполнителей. Каждому начальнику отряда предписывается «поступать и чинить все, как надлежит доблестному и искусному морскому офицеру», если он сочтет необходимым исполнить что-либо «сверх» данной ему инструкции или же на месте найдет лучшие способы для ее исполнения.

Когда Овцын фактически закончил свою работу и зимовал у Туруханска, Коллегия предписала ему вести суда дальше вверх по Енисею в Енисейск, поставить их там «до указа», а самому ехать в Петербург¹. Овцын по собственной инициативе решает продолжать исследования на восток и поручает эту работу Минину.

Если решение Овцына можно рассматривать как пример исключительной инициативы, то его же можно было рассматривать при желании и как пример превышения полномочий. Новая работа вызывала непредвиденные расходы денег, провианта и материалов, еще на какой-то срок отвлекала моряков от службы непосредственно на боевых кораблях и в обслуживающих их подразделениях и частях; флот же в те годы испытывал острый недостаток в опытных матросах и унтер-офицерах.

Несмотря на все это, Адмиралтейств-коллегия одобряет инициативу Овцына, полностью учитывая полезность его решения, и не становится на формально-бюрократическую точку зрения. Морякам, начавшим свою службу при Петре I, было хорошо памятно его изречение, что «в уставе строи и порядки писаны, а время и место нет, а посему не держаться устава яко слепой стены» и поступать «по обстоятельствам».

Особенно выпукло и ярко видна роль Адмиралтейств-коллегии в решении ею вопроса о продолжении работы отряда Д. Лаптева.

После смерти Прончищева и Ласиниуса и неудачного первого плавания Д. Лаптева у участников экспедиции в Якутске сложилось общее мнение, что на участках обоих отрядов лед непроходим, что дальнейшие попытки плаваний безнадежны и бесполезны и приведут только к гибели людей и судов.

Эпизод с решением о продолжении работы отряда Д. Лаптева вообще стоит несколько особняком. На первый взгляд кажется, что Адмиралтейств-коллегия не согласилась с мнением Д. Лаптева и 20 декабря 1737 года приняла противоположное ему решение. Однако в данном случае это в первую очередь относилось к мнениям совсем других лиц, а именно, академиков и «консилиума» офицеров Беринга. Они-то и подверглись критике со

¹ Решение Адмиралтейств-коллегии 9 марта 1738 года. «Материалы для истории русского флота», т. VIII, стр. 481—482.

стороны Адмиралтейств-коллегии. Когда же Д. Лаптев доложил ей свои соображения, то Коллегия 3 марта 1738 года приняла новое решение о порядке работы его отряда, во многом сходное с его предложениями.

Получив рапорт Беринга с приложенным к нему решением консилиума, «разсуждение» академиков, сводку Миллера и рапорт Д. Лаптева, Адмиралтейств-коллегия внимательно разобрала их и подвергла критике. Те же самые факты, которые, казалось, подтверждали всеобщее мнение о невозможности плаваний, послужили Коллегии основанием для противоположных выводов.

Адмиралтейств-коллегия, ознакомившись со всеми документами, сделала заключение, что в плаваниях отряды испытывали препятствия, во-первых, «от непроходимого льда» и, во-вторых, «от мелкости, по показанию тамошних обывателей, вод», так как «якобы перед прежними годами много в Ледовитом море убыло и подле берега стало мелко».

По сообщениям из экспедиции Коллегия установила, что в тех местах зима наступает и «реки становятся» в первых числах сентября; выход же в море у всех отрядов бывал слишком поздний, «перед тем почитай за месяц и меньше». Поэтому «невозможность в проходе за препятствием льдов» следует считать происходящей от поздних выходов отрядов в море, на котором вскоре после этого появляется ледяной покров. Так как реки вскрываются значительно раньше — в июне, то и плавание следует начинать значительно раньше.

Что же касается того, что «льды видимы были стоячие», как будто бы они «и прежде прибытия тех судов не растаивали», то надо следить за состоянием льда и для этого «не в дальния, как то ныне чинили, но ближайшия места возвращение иметь». Только длительное наблюдение позволит сделать правильное заключение о характере льда, а «потому только как увидели, будто всегда оной лед стоячий утвердился сумнительно».

Что уровень моря понизился — «то суть невероятное известие», по мнению Адмиралтейств-коллегии. Доказательство этого утверждения его авторы, академики и Беринг с офицерами, видят в том, что «леса наносные и старые суда находили от моря не в близости». Но в то же время известно, что «в тамошнем море имеется флюкс

и рефлюкс»¹, да и вообще «при сильной какой прибыли воды могут оные леса и суда занесены быть». Для того чтобы объяснить их нахождение вдали от берега, совсем не надо предполагать понижение уровня моря.

Адмиралтейств-коллегия решительно отвергает утверждение о понижении уровня моря, так как она отмечает разнбой в документах, присланных Берингом. В самом деле, о понижении уровня моря говорят в своем «рассуждении» академики, говорит в своей сводке Миллер и с их слов говорит «консилиум» в своем решении. По словам местных жителей, именно убыль воды в море привела к прекращению плаваний. На словах местных жителей и основаны все рассуждения по этому вопросу. Офицеры же, начальники отрядов, которым пришлось плавать по этому, якобы, обмелевшему морю, в своих рапортах ни словом не упоминают о затруднениях, испытанных ими из-за мелководья.

Таким образом, Адмиралтейств-коллегия целиком отвергает два главных довода, выдвинутых в доказательство невозможности плаваний. Остается еще одно рассуждение, с которым интересно познакомиться.

Дело в том, что Д. Лаптев в своем рапорте сообщил о трудностях и препятствиях, делающих невозможным плавание далее тех мест, которых он достиг. По этому вопросу Коллегия замечает, что из-за этих сведений «отлагать оной экспедиции весьма не подлежит», так как «могут ли конечно такие невозможности быть, того неизвестно». Ведь речь идет о таких «будущих впереди местах, до которых еще не доходили». Если даже и имеются сведения о каких-то препятствиях, лежащих впереди, то в их существовании надо убедиться. Коллегия при этом отмечает, что «оние экспедиции для того учреждены, дабы достоверно сведать, возможно ли проходить или за чем не можно». Все, что известно понаслышке, должно быть проверено личным опытом.

Адмиралтейств-коллегия учитывает, что в мрачной оценке, какая дана исследуемым местам в документах, может сказываться недостаток твердости и настойчивости и старается ободрить офицеров, замечая: «что же касается до великих страхов в том походе, как на море ото льдов, також и по берегу от пустых и неизвестных

¹ Прилив и отлив.

мест, и сие правда, что без трудностей и без страха миновать невозможно». Она обращает внимание офицеров на то, что «из давних лет незнающими навигации людьми и почитай погибельными судами..., а походы морем бывали». На древних судах «на иных парусах из оленьих кож, також снасти из ремней и шиты доски ремнями, а якоря деревянные с навязанными камнями были».

Теперь же, «искусным в навигации служителям, на морских судах, которые перед оными¹ к мореплаванию безопасны суть удовольствованы такелажем, парусами и прочими припасами надежными», надо проявить «вящую ревность к службе». Если «почитаемые за неизвестные проходы через искусство и прилежные старания тех офицеров изысканы будут», то офицеры могут рассчитывать на награды, так как «в том зависит... государственная польза».

Все приведенные выше рассуждения Адмиралтейств-коллегии, записанные в ее решении 20 декабря 1737 года, интересны и показательны потому, что они высказаны группой лиц, непосредственно не изучавших северных морей и даже там не бывавших. Нелишне еще раз подчеркнуть противоположность этих рассуждений довольно единодушному мнению участников экспедиции, так или иначе, казалось бы, лучше осведомленных о местных условиях. Выводы Адмиралтейств-коллегии из сообщенных ей фактов значительно правильней, чем тех лиц, кто эти факты ей сообщил.

Если теперь и признается вековое поднятие побережья Северного Ледовитого океана, то во всяком случае оно происходит настолько медленно, что за сто лет, протекших с момента первого плавания из устья Лены², до плаваний судов Великой Северной экспедиции, конечно, не смогло сказаться на условиях судоходства. Приливо-отливные изменения уровня в море Лаптевых сравнительно невелики, порядка нескольких десятков сантиметров, и, конечно, не играют никакой роли в заносе плавника и судов на берег, зато сгонно-нагонные явления выражены здесь исключительно резко. Подъем воды на 2—2,5 метра от нагона ее ветром у устья Яны случается почти каждый год, а подъем на 1,5—2,0 метра местное население счи-

¹ Древними «погибельными» судами.

² Миллер указывал 1637 год.

тает обычным явлением. При двухметровом подъеме заливается часть островов дельты реки Яны. В южной части залива Буорхая колебания уровня достигают 4 метров. В 1925 году на всем протяжении от устья Яны до пролива Д. Лаптева был катастрофический нагонный подъем воды на 4 метра. На материковом берегу были затоплены некоторые поварни¹, раньше в течение десятилетий не заливавшиеся. При таких подъемах вполне возможен занос далеко на берег и плавника, и судов, особенно если при этом к берегу нагнало лед, который своим напором способен забросить судно еще дальше на сушу.

Успешная работа отрядов во многом зависела от помощи местных властей. Без их распоряжений не удавалось бы пользоваться местным транспортом, проводниками и т. п. Местные органы власти заготавливали и доставляли провиант и некоторые материалы. Суда в значительной доле строились руками людей, назначенных местными властями.

Губернские и воеводские «канцелярии», являвшиеся органами гражданской власти, не были в подчинении Адмиралтейств-коллегии, управлявшей флотом. Всегда, когда требовалось содействие какой-либо «канцелярии», или сразу нескольких из них, Адмиралтейств-коллегия обращалась в Сенат, добиваясь от него соответствующих указов и распоряжений. В случае необходимости Коллегия очень энергично требовала от местных «канцелярий» исполнения «по прежним указам», часто уполномочивая на это заинтересованного в данном случае начальника отряда.

Поразительна настойчивость Адмиралтейств-коллегии, вновь и вновь решающей продолжать исследования «до окончания», стремящейся получить законченное и полное по возможности представление о северных морях. При этом Коллегию интересует север Сибири не только с узкоморской точки зрения; она обращает внимание и на такие вопросы, как население, его размещение, занятия, наличие лесов и полезных ископаемых, пути сообщения и т. п.

По решениям Адмиралтейств-коллегии легко проследить, как она постепенно накапливала и осмысливала опыт плаваний в северных морях. Каждое ее указание о

¹ Промысловые избушки.

порядке работы какого-либо отряда основывается на тщательном изучении конкретных условий и на выводах из ранее принятых решений.

Без преувеличения можно сказать, что тщательный анализ обстановки, детальность и обоснованность указаний по работе каждого отряда, которые мы находим в решениях Адмиралтейств-коллегии, во многом объясняются личным отношением ее президента Н. Ф. Головина к исследованию северных берегов Сибири. Его постоянный и глубокий интерес к экспедиции и к ее делам несомненен.

Николай Федорович Головин вступил в должность президента Адмиралтейств-коллегии 25 марта 1733 года и до 1744 года, до момента ухода в отпуск по болезни, бессменно находился в этой должности. Если организация экспедиции прошла раньше его назначения, то ее работа целиком проведена в годы его президентства.

В задачи этой книги не входит оценка деятельности Н. Ф. Головина как фактического руководителя русского военного флота. Отметим лишь некоторые обстоятельства, могущие в известной мере объяснить его отношение к экспедиции.

После окончания навигацкой школы в Москве, Н. Ф. Головин посылается в 1708 году в Англию и Голландию для практического изучения морского дела. Год он плавает на голландских кораблях, а затем на английских. В 1711 году он становится помощником Федора Салтыкова, автора «Пропозиций» и «Изъявлений прибыточных государству». Как раз в эти годы (1711—1714) Ф. Салтыков пишет свои предложения Петру I. Мог ли Головин не знать идей Салтыкова? Очевидно, он их знал и, очевидно, тогда зародился у него интерес к исследованию северного морского пути в Японию и Америку. Видимо, отсюда и проистекало его отношение к Великой Северной экспедиции, во многом содействовавшее ее успехам.

Николай Федорович Головин в годы работы Великой Северной экспедиции несколько раз оказывался вовлеченным в дворцовые и правительственные интриги, несколько раз ему угрожало падение. В качестве одного из аргументов против него почти всегда использовалась кажущаяся бесплодность и безрезультатность затянувшейся экспедиции Беринга, в которую формально входили

отряды Великой Северной экспедиции. Но эта экспедиция была детищем Адмиралтейств-коллегии и защищалась ее президентом во всех случаях.

Когда в 1738 году, в результате доносов на Беринга и его помощников, Сенат потребовал отчетов об этой экспедиции, Коллегия в весьма благоприятном виде охарактеризовала работу северных отрядов, даже умолчав о некоторых отрицательных моментах, например о смещении Муравьева и Павлова.

Особая роль Н. Ф. Головина в жизни экспедиции подчеркивается и тем фактом, что почти всегда начальники отрядов, отсылая рапорт в Адмиралтейств-коллегию, одновременно отправляли и письмо ее президенту. В этих письмах сообщались впечатления о пройденном пути, заметки и планы на будущее, то-есть то, что не требуется в сухом казенном рапорте, но нужно старшему начальнику, живущему интересами экспедиции и вникающему во все детали ее работы.



Итоги Великой Северной экспедиции

Работа Великой Северной экспедиции — первая съемка на территории теперешней Советской Арктики.

Трудами русских моряков и геодезистов было снято и положено на карту северное побережье Сибири от Югорского Шара до мыса Большого Баранова¹.

Большую ценность имели не только карты, но и измерения глубин, определения склонения, данные о приливах, о ледовом режиме и т. д.

Ценность всех сведений тем более велика, что они были получены в результате единообразно организованных исследований, проводившихся по общей программе. Без всякого преувеличения можно сказать, что Великая Северная экспедиция являлась образцом организации экспедиций в полярные страны. Но ни в других государствах, ни в царской России больше никогда не проводились исследования Арктики с таким широким размахом. До Великой Октябрьской социалистической революции Сибирь оставалась колониальной окраиной, в экономическом развитии которой царское правительство не было заинтересовано. Использование же северных морей и впадающих в них рек в целях судоходства имело смысл только при высоком уровне экономического развития Сибири.

В 1753 году было решено возобновить работы по описи северо-восточных берегов Сибири. Адмиралтейств-коллегия распорядилась снять копии с карт и журналов, на-

¹ Для побережья Баренцова моря имелась (хотя и не точная) карта, составленная на основании ряда материалов — сведений поморов, случайных описей и т. п.

ходившихся в ее канцелярии. Копии были оставлены в Коллегии, а подлинники отосланы в Сибирь губернатору Мятлеву, в ведении которого должна была находиться организуемая экспедиция. По ряду причин экспедиция не состоялась, и материалы остались в Тобольске. В середине XIX века, когда впервые возник интерес к подвигам участников Великой Северной экспедиции, эти материалы уже не смогли разыскать; предполагают, что они сгорели в Тобольске во время большого пожара в 1788 году. Большинство копий журналов и карт Великой Северной экспедиции хранится в Ленинграде в Центральном государственном военно-морском архиве и в Гидрографическом управлении Военно-морского флота.

Великая Северная экспедиция с самого начала считалась секретной; поэтому подробные сведения о ней, а в особенности ее материалы, долго не опубликовывались. Первое печатное сообщение об этой экспедиции принадлежит акад. Г. Миллеру, давшему в 1758 году краткое описание ее работ в статье «Описание морских путешествий по Ледовитому и по Восточному морю с Российской стороны учиненных...».

Инструменты, которыми пользовались участники Великой Северной экспедиции, были еще очень не совершенны. В то время не было хронометров и не было надежных способов определения долгот по времени. Последние определялись в плаваниях по счислению, то-есть по направлению и скорости движения судна. Для исходных пунктов — Тобольска и Якутска — в то время еще не имелось астрономически определенных долгот.

Таким же способом, по пройденному расстоянию и направлению движения, исчислялась долгота при сухопутных описях. Правда, расстояния при этом определялись несколько точнее, чем при морской описи: они измерялись мерными цепями, а при отсутствии их — линиями¹. В частности, линею пользовался Д. Стерлегов при описи берега на восток от Енисея в 1740 году.

Для определения широт использовались морские и сухопутные квадранты и градштоки, то-есть инструменты, дававшие несравненно меньшую точность при измерениях, чем современные. Об ошибках в определении широт Прончищевым говорилось уже в главе *Лена — Енисей*.

¹ Тонкая веревка.

Но именно пример Прончищева может свидетельствовать о тщательности работ русских моряков того времени и не точности инструментов, с которыми они работали. Д. Лаптев определил широты ряда пунктов (мыс Буорхая, Святой Нос, Нижне-Колымский острог). Через 80 лет, в 1823 году, определения были повторены Ф. Врангелем, применявшим более совершенные инструменты и методы. Разность определений Д. Лаптева и Ф. Врангеля составляет всего 1—4 минуты. Почти те же величины имеет разность определений современных и полученных Лаптевым. Очевидно, у Лаптева был более точный инструмент, чем у Прончищева. Нет сомнений, что будь у опытного штурмана, каким был Прончищев, более совершенные инструменты, его определения также были бы достаточно точны.

Сама морская опись берегов, на которых не выставлено никаких ориентиров, конечно, не может претендовать на высокое качество, особенно в туманную погоду и при малой точности определений положения судна.

Поэтому с точки зрения сегодняшнего дня результаты работы отрядов Великой Северной экспедиции, естественно, недостаточно точны. Но для первой половины XVIII века эти результаты были поразительно высокими. В этом легко убедиться, сравнив, например, современную карту Атлантического побережья Северной Америки с картой, напечатанной в середине XVIII века; неправильности в положении отдельных пунктов на этой карте очень велики, а ведь Американское побережье изучалось и снималось еще с самого начала XVI века.

Невозможность производить точные определения долгот явилась причиной неверного положения береговых линий на карте. Так, восточный берег Таймырского полуострова оказался значительно восточнее, чем он расположен в действительности.

Есть еще одно обстоятельство, которое сказалось на точности описи западного берега Таймырского полуострова. «Консилиум» в составе Харитона Лаптева, Челюскина, Чекина и Медведева 8 ноября 1740 года установил, что лучшее время для описи берега лето, когда у берегов «льды ломает». Но вместе с тем этот же консилиум признал невозможным проведение работ летом из-за трудностей с транспортом и постановил производить работы зимой. Харитон Лаптев и его сотрудники были совершенно правы: произведенные в зимние месяцы

описные работы оказались менее точными. И это понятно — снеговой покров маскирует низменный ровный берег, и если против последнего окажется более или менее ровный лед, то зимой очень трудно установить, где кончается берег и где начинается море. Узкие проливы, часто в 1—3 километра ширины, отделяющие острова от западного берега Таймырского полуострова и друг от друга, зимой во многих местах можно принять за заливы, а острова — за полуострова. Этим и объясняется, что на картах к западу от устья Таймыры долго изображался мыс Северо-западный, почти так же далеко протягивающийся на север, как и мыс Северо-восточный¹, лежащий восточнее...

В течение XVIII века морское ведомство не отпечатало ни одной карты берегов Сибири; результаты съемок Великой Северной экспедиции впервые были использованы при составлении карт совсем иного назначения.

В 1745 году был издан «Атлас Российской... стараниями и трудами Императорской Академии наук». Карты этого атласа являются бесспорно первыми печатными картами, на которых северный берег Сибири показан по данным Великой Северной экспедиции. Так, на карте XIV, носящей название: «Части рек Печоры, Оби и Енисея купно с их устьями в Северный Океан впадающими», берег от Югорского Шара до устья Пясины показан по данным съемок Муравьева, Малыгина, Скуратова, Овцына и Минина. На восток от устья Пясины берег изображен в виде почти прямой пунктирной линии, тянувшейся в общем направлении на северо-восток.

На карте XVI того же атласа: «Часть Ледяного моря с устьем реки Лены» берег от залива Фаддея на западе до устья Алазеи на востоке нанесен по съемкам Прончищева и Д. Лаптева. Ясно видно, что съемки Харитона Лаптева, Чекина и Челюскина 1741 и 1742 годов не использованы, река Таймыра показана впадающей в залив Фаддея, то-есть, по представлениям Прончищева и Харитона Лаптева до 1741 года. Очевидно, соответствующие материалы еще не дошли до Петербурга в то время, когда составлялась и гравировалась описываемая карта. В оглавлении атласа про нее сказано, что «положение мест в сей карте утверждается на Астрономических обсер-

¹ Мыс Челюскина.

ваниях и на самых новейших известиях о впадающих в Ледяное море многих рек устьях».

На всех последующих картах XVIII века береговая линия от Югорского Шара до мыса Большого Баранова неизменно наносится по данным Великой Северной экспедиции. Небольшим изменениям подверглись очертания берегов материка лишь от устья Лены на восток в результате плаваний Бахова и Шалаурова в 1761 и 1762 годах. Было уточнено положение и очертание Ляховских и Новосибирских островов, но снят был только один Большой Ляховский¹, ближайший к матерiku.

В 1763 и 1764 годах Медвежий острова были описаны сержантом Андреевым. В 1769—1771 годах те же Медвежий острова и побережье материка в районе дельты Колымы сняли прапорщики Леонтьев, Лысов и Пушкарев.

В 1787 году участок берега на восток от устья Колымы описала экспедиция Биллингса и Сарычева.

Несмотря на все неточности материалов Великой Северной экспедиции, карты, снятые ею, были на уровне своего времени. Если бы в северных морях развилось мореплавание, то многие исправления в них вносились бы, так сказать, «на ходу», как это обычно делается в других морях; нужды судоходства заставили бы производить систематические гидрографические работы. Но до конца XIX века не налаживалось судоходство по морям Северного Ледовитого океана, и до этого времени не производилось систематических работ по описи их берегов. Только с 1894 года в Карском море начались систематические гидрографические работы, продолжавшиеся до первой мировой войны.

Берега остальных морей, лежащих восточнее Карского моря, в значительной части показывались по старым описям Великой Северной экспедиции, по описям Анжу и Врангеля 1820—1823 годов, охватившим берег на восток от устья Оленека, и по отрывочным данным отдельных экспедиций.

Планомерное и всестороннее изучение арктических морей и съемка их берегов стали проводиться только после Великой Октябрьской социалистической революции.

Задуманная для нужд мореплавания работа Великой Северной экспедиции практически не послужила этой цели потому, что систематические морские рейсы в районе ее

¹ Землемером Хвойным в 1775 году.

работ начались значительно позднее, когда требовались уже более точные картографические и гидрологические сведения. Но можно ли поэтому считать бесполезной Великую Северную экспедицию? Конечно, нет. В итоге самоотверженной работы моряков на громадном протяжении — больше чем на ста градусах долготы — северное побережье Сибири было впервые снято и положено на карту. Наблюдения над режимом рек, над льдом, измерения склонения магнитной стрелки, определения морских течений, глубин, изучение приливо-отливных явлений — вот далеко не полный перечень вопросов, которые впервые для тех районов получили освещение в отчетах участников экспедиции.

Без преувеличения можно сказать, что Великая Северная экспедиция сделала первый шаг в географическом познании Арктики, а совокупность добытых ею сведений особенно ценна еще и тем, что относится к одному отрезку времени и охватывает почти все побережье советской Арктики.

Заслуги участников Великой Северной экспедиции очень велики. Простые русские моряки и геодезисты, посланные описать берега морей, дали остававшиеся долго непревзойденными ценные разносторонние географические сведения о стране, до тех пор мало известной науке.

Конечно, не все данные сохранили свою ценность до нашего времени: то, что было особенно важно для познания Арктики в XVIII веке, в наш, советский, период утратило свое значение. В самом деле, кому сейчас могут понадобиться, например, географические координаты, определенные в 1739 году?

Наблюдения же, сделанные в XVIII веке над ледовым режимом, над местным населением и т. п., сейчас особенно ценны, так как позволяют в какой-то мере сравнивать сегодняшнее состояние с бывшим двести лет назад.

В этом отношении совершенно особое место занимают наблюдения Харитона Лаптева. Возвратившись в Петербург, он 13 сентября 1743 года представил в Адмиралтейств-коллегию записки, озаглавленные «Берег между Лены и Енисея. Записки лейтенанта Харитона Прокопьевича Лаптева»¹. В приложенном рапорте он объяснил,

¹ Напечатаны А. Соколовым в Записках Гидрографического департамента, ч. IX, 1851, стр. 8—58.

что написал их «для известия» потомкам и внес в них то, что счел «неприличным записывать в журнал», то-есть то, что не имело прямого отношения к выполняемой им работе.

Записки Харитона Лаптева состоят из трех частей. Первая из них называется: «Описание, содержащее от флота Лейтенанта Харитона Лаптева, в Камчатской экспедиции, меж реками Лены и Енисея, в каком состоянии лежат реки, и на них всех живущих промышленников состояние».

Здесь Лаптев дает краткое описание берега от острова Столб на реке Лене до устья Енисея. В сжатой форме, но достаточно полно, описаны характер берега, глубины около него, «пристойные места», грунт на них, состояние льда, устья рек, их ширина и глубина, приведены данные о приливах и отливах и т. п. В этой части сообщаются также сведения о жителях и их занятиях. Раздел представляет собой своеобразную лоцию.

Вторая часть записок озаглавлена: «Описание и состояние рек и мест по ландкарте состоящих, меж рек Лены и Енисея, к северным местам даже до моря Северного, тож и Ледовитого океана; и в оном описании некоторых рек вершины состоят по известиям». Здесь с возможной полнотой последовательно описаны реки, начиная от Лены и далее на запад до Енисея. Каждой реке дана характеристика — откуда вытекает, какой длины, где на ней живут люди, чем они занимаются, где кончается лес и начинается тундра. Описано озеро Таймыр. Специальный пункт гласит: «О тундре, лежащей около озера Таймурского», другой — «О мамонтовых рогах», то-есть клыках. Много места уделено быту, занятиям, нравам и обычаям жителей Туруханска.

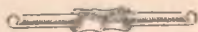
Третья часть носит название: «На конец сего описания прилагается о кочующих народах, у северных мест лежащих, во Азии Сибирских мест, в каком суеверстве содержат себя, и о состоянии нечто о них». Здесь Харитон Лаптев систематизирует свои этнографические наблюдения, представляющие большой интерес для всякого, интересующегося историей народностей, населяющих Таймырский полуостров.

Наблюдения Харитона Лаптева, во многом поразительно верные и точные, подтверждаются современными данными. Характерной чертой его этнографических описа-

ний является отсутствие в них высокомерного отношения к представителям северных народностей. Лаптев с похвалой отзывался, например, об эвенках — «тунгусах». Сообщая, что местные жители едят сырое мясо и рыбу, он пишет, что, «строганина» «не допускает до цынки быть больному, а между тем не застарелую выгоняет; того лучше действо и от мерзлого мяса строганого оленьяго, в той же болезни лечатся».

В заключение скажем несколько слов об интересной судьбе островов Меркурьева и Св. Диомида, открытых Д. Лаптевым после обхода Святого Носа. Их видел еще в 1761 году Шалауров, но позже ни в 1810 году Геденштром, ни в 1823 году Анжу не смогли их обнаружить. Они и в действительности уже более не существуют. Одно время высказывалось мнение, что этих островов вообще никогда не было. Но в 1934 году ледорез «Литке», а в 1936 году пароход «Смоленск» и гидрографическое судно «Темп» обнаружили на месте виденных Д. Лаптевым островов банки с глубинами 7—8 метров.

В наше время в этом районе известно несколько островов, уменьшающихся в размерах, например остров Семеновский. Один из них (Васильевский) исчез, хотя в 1912 году имел в длину 4,5 км и несколько сот метров в ширину; на его месте теперь банка с трехметровыми глубинами. Острова, сложенные рыхлыми породами — глинами, песками с переслоями льда, естественно, легко размываются прибоем, чему способствует также вытаивание прослоек льда. Очевидно такая же участь постигла и острова, открытые Д. Лаптевым.





Биографические сведения об участниках Великой Северной экспедиции

Мы в этой книге хотели дать хотя бы краткие, но законченные биографии участников Великой Северной экспедиции. Но пока это оказалось неосуществимым: в центральных архивах нет о них сведений. В отношении большинства лиц неизвестно даже, откуда они родом или где провели последние годы своей жизни. Это обстоятельство очень усложняет сбор сведений и в местных архивах. Поэтому более или менее обстоятельные биографии участников Великой Северной экспедиции — дело будущего. Пока что приходится ограничиться данными об их службе во флоте, которые нашлись в сохранившихся старых документах и были опубликованы в конце прошлого столетия.

Степан Муравьев поступил во флот гардемарин¹ в 1718 году. До 1723 года плавал на различных небольших судах в Балтийском море. С этого времени до 1727 года находился в Старой Ладогe, ведя заготовку и сплав дубового леса для Петербургского адмиралтейства и одновременно наблюдая за постройкой «партикулярных»² судов. В дальнейшем командовал небольшими военными судами в Балтийском море, плавал из Крон-

¹ Звание гардемарин было введено в русском военном флоте в 1716 году (вместо звания навигатор) одновременно с переводом Навигацкой школы из Москвы в Санкт-Петербург и переименованием ее в Морскую академию. Выпускники Академии получали звание гардемарина на время подготовки к офицерскому званию. На судах гардемарины под руководством строевых офицеров продолжали обучение и считались рядовыми. Служба гардемарина продолжалась по нескольку лет, до присвоения первого офицерского чина. Обычно в гардемарины зачислялись лица в возрасте 17—20 лет.

² В данном случае — грузовых, не боевых.

штадта в Данциг. В 1732 году командовал придворной яхтой «Елизабет», плавания которой совершались между Петербургом, Петергофом и Кронштадтом. В январе 1733 года «написан» в лейтенанты и причислен к Архангельскому порту.

Михаил Павлов начал службу на год раньше Муравьева, будучи зачислен в гардемарины в 1717 году. Его служба на судах тоже чередовалась с исполнением хозяйственно-технических поручений; так в 1731 году он производил осмотр и учет дубовых лесов в районе Ладожского и Онежского озер.

Кратко напомним, что в зиму 1735—1736 годов Адмиралтейств-коллегия получила несколько жалоб на Муравьева и Павлова и для их разбора командировала в Пустозерск, на место зимовки отряда, капитана Черевина и лейтенанта Малыгина.

С момента приезда в Пустозерск капитана Черевина началось следствие; Муравьев и Павлов были отстранены от командования.

Следствие показало, что и Муравьев и Павлов допустили нарушения дисциплины, не выполняли данной им инструкции и т. п. Следственная комиссия пришла к выводу, что нет оснований говорить об умышленном и злом неисполнении указов и инструкций, но заключила, что «некоторое частью... на умышленное походит». Умышленно совершенные проступки подобного рода карались смертной казнью.

Рассматривая это дело 28 февраля 1737 года, Адмиралтейств-коллегия согласилась с мнением следственной комиссии, что злой умысел в проступках Муравьева и Павлова не доказан. В точном соответствии с морским уставом Коллегия решила лишить Муравьева и Павлова «рангов» и «написать вовсе в матросы... за многие непорядочные и нерадетельные леностные и глупые проступки».

Муравьев и Павлов простыми матросами работали под караулом в Петербургском адмиралтействе в течение почти трех лет, до 14 февраля 1740 года, когда им «по неумышленности» вины были возвращены чины и дана отставка «от службы». О их дальнейшей судьбе сведений нет.

Степан Гаврилович Малыгин был на морской службе с 1717 года. После плаваний в пределах Балтийского моря

он в течение нескольких лет находился на судах, которые совершали рейсы из Кронштадта к острову Кильдин¹.

Малыгин был знатоком штурманского дела. Им написано первое на русском языке руководство по навигации, носившее название: «Сокращенная Навигация по карте де-Редюкцион». Академия наук, куда он представил рукопись своей книги, дала о ней отзыв, что «там ничего правилам Навигацкой науки противного не имеетца, но все проблемы чинно и правильно решены и полезна есть оная книжица, чтоб по ея предводительству обучение производить»². Книга вышла в свет в начале 1733 года.

В 1738 году, по окончании работы в Великой Северной экспедиции, Малыгин командовал судном, плававшим в Любек. Заботясь о практической подготовке специалистов-штурманов, он тогда же подал в Адмиралтейств-коллегию предложение назначить судно для практического плавания из Кронштадта в Архангельск и обратно. Поход должен был проводиться специально для обучения подштурманов и штурманских учеников штурманскому делу. Коллегия предложение «приняла за благо» и решила назначить Малыгина командиром фрегата и дать 40 учеников для обучения.

В следующем, 1739, году фрегат «Амстердам-Галей», на котором уже находились ученики, не вышел в плавание. В Балтийском море появилась французская эскадра, отношения с Францией были натянуты; одинокое судно легко могло быть захвачено. Фрегат отправился в следующем году, но во время бури потерпел крушение у острова Борнхольм.

Осенью 1740 года Малыгин был произведен в капитаны. Следующие три года он в летние месяцы, командуя кораблями, плавал с флотом в Финском заливе, а зимой заведывал в Кронштадте штурманской ротой — единственным учебным заведением, готовившим штурманских специалистов для флота.

В дальнейшем Малыгин продолжал командовать различными судами в Балтийском море, а в 1748 году привел из Архангельска в Кронштадт вновь отстроенный там корабль. В 1751 году был произведен в капитаны 1-го

¹ У входа в Кольский залив, на берегу которого стоит современный Мурманск.

² А. И. Зеленый. Исторический очерк штурманского училища 1798—1871. Кронштадт, 1872, стр. 3.

ранга. К этому моменту Малыгин служил во флоте уже 34 года, считая со времени поступления в него гардемарин; если же считать со времени поступления в Навигацкую школу, то его служба продолжалась сорок лет. Он просился в отставку по болезни, но не был отпущен. В этом же году закончилась его служба непосредственно на судах: он был назначен, по выражению того времени, «капитаном над Рижским портом».

Через одиннадцать лет, в 1762 году, Малыгину был присвоен чин капитан-командора, и одновременно он получил назначение на должность начальника Казанской адмиралтейской конторы. Там, в Казани, он и скончался 1 августа 1764 года.

Алексей Скуратов начал свою службу во флоте в 1721 году гардемарин. Через пять лет получил первый офицерский чин и был назначен в гардемаринскую роту для обучения гардемарин «указным наукам и экзерциции». Эта работа продолжалась восемь лет, чередуясь с летними плаваниями на судах Балтийского флота. В 1735 году Скуратов был назначен на строившийся в Архангельске корабль, который остался там зимовать. В конце этого года он получил назначение в Великую Северную экспедицию.

По возвращении Скуратов продолжал службу на кораблях в Балтийском море до 1752 года, когда в чине капитана 3-го ранга, по болезни был «отпущен домой до указа». Эта формулировка значила, что офицер по состоянию здоровья уже не может продолжать службу во флоте, а места в военно-морских учреждениях для него нет. Увольнение в отставку утверждалось Сенатом, в котором дела тянулись нередко по несколько лет. В таких случаях офицер отпускался «до указа», то-есть до решения его дела в Сенате, который устанавливал чин увольняемого и размер пенсии. Дальнейшая судьба А. Скуратова неизвестна.

Марк Головин в начале 20-х годов был зачислен на службу подштурманским учеником. С 1730 по 1734 год служил в Астрахани, будучи уже подштурманом. С этого времени находился в составе Великой Северной экспедиции. За участие в ней в 1738 году был повышен в штурманы. По возвращении служил на кораблях Балтийского флота до 1744 года, когда был послан в Архангельск. В следующем году находился на корабле, совершившем

плавание из Архангельска в Кронштадт. Это было его последнее плавание; в 1746 году он по болезни был отпущен домой «до указа». Увольнение его было оформлено только в 1750 году. Дальнейших сведений о нем нет.

Петр Позняков поступил на службу во флот матросом в 1718 году и через четыре года был зачислен в штурманские ученики, а еще через девять лет — в подштурманы. Эти годы он плавает на судах Балтийского флота. Одновременно с Головиным он производится в штурманы за участие в Великой Северной экспедиции; в начале 40-х годов выбывает со службы.

Андрей Великопольский до назначения в экспедицию был штурманским учеником. В 1733 году он зачислен в подштурманы. За участие в экспедиции его вместе с Головиным и Позняковым производят в штурманы. Он продолжает служить во флоте еще двадцать лет, и в 1760 году увольняется со службы с чином капитана 3-го ранга. Все эти годы он плавает на судах Балтийского флота.

Дмитрий Леонтьевич Овцын начал свою службу во флоте позже других начальников отрядов Великой Северной экспедиции. В 1725 году он, будучи школьником, находился на одном из русских кораблей в Испании. В следующем году принятый на службу штурманским учеником, плавал на судах Кронштадтской эскадры; некоторое время был адъютантом Кронштадтского порта. Чин лейтенанта получил при назначении в экспедицию.

После разжалования в матросы, Овцын явился «в команду» Беринга в Охотск. На судне «Св. Петр» участвовал в плавании к берегам Америки, пережил трагическую зимовку на острове Беринга и вернулся на Камчатку. Здесь он узнал, что ему возвращен чин лейтенанта.

Беринг благожелательно относился к Овцыну и в меру возможностей старался облегчить его участь, сделав своим адъютантом. Когда «Св. Петр» на обратном пути вместо Камчатки подошел к острову Беринга, перед участниками плавания встал вопрос о том, где они находятся. Большинство офицеров считало, что перед ними берег Камчатки; в каюту Беринга на совет, без различия в чинах, собрались все еще способные ходить. На совете Овцын присоединился к мнению своего начальника, заявив, что «Св. Петр» подошел к какому-то острову, а не к Камчатке; это вызвало стычку между ним и офицерами Свеном Вакселем и Софроном Хитрово.

В январе 1742 года, когда весь отряд единогласно решил, что «Св. Петр» из-за повреждений для дальнейшего плавания не годен, один Овцын не был с этим согласен. В своем особом мнении «матроз» Овцын утверждал, что все повреждения судна можно исправить и снять его с мели. Это было преувеличением. Трудно сказать, чем было вызвано поведение Овцына. Очевидно, здесь сказались старые распри его с Вакселем и Хитрово и желание доставить им несколько неприятных минут, так как решался вопрос о судьбе военного судна.

После возвращения на Камчатку, Овцын до 1743 года находился в Сибири вместе с остальными участниками Второй Камчатской экспедиции. Затем он командовал различными судами в Балтийском море. В 1749 году на небольшом судне совершил переход из Кронштадта в Архангельск. В том же году, 20 ноября, все участвовавшие в плавании Беринга были повышены в чинах. Овцын получил чин капитана 2-го ранга со старшинством с 15 июля 1744 года. В следующем году он совершил обратное плавание из Архангельска в Кронштадт.

С 1755 года Овцын служит в должности секунд-интенданта, а в 1757 году во время летнего плавания исполняет обязанности обер-штер-кригс-комиссара, то-есть руководителя службы снабжения флота. Это последний год его службы во флоте; 25 июля 1757 года Овцын по болезни увольняется. Дальнейшая его судьба неизвестна.

Иван Кошелев до назначения в экспедицию служил во флоте около 18 лет, с 1719 года, сначала штурманским учеником, затем подштурманом. С 1730 года был в звании штурмана, а в 1733 году получил звание мастера. Все это время Кошелев плавал на судах Балтийского флота и считался знающим и умелым штурманом.

После возвращения из экспедиции Кошелев был послан в Архангельск, а затем вернулся в Кронштадт и в течение ряда лет плавал на судах Балтийского флота. В конце 1741 года его произвели в лейтенанты. В 1746 и 1747 годах он командовал судами, плававшими в Данциг и Любек; это были его последние плавания. В 1748 году Кошелев «за болезнью» увольняется домой, в Алаторскую провинцию. Но решение Сената об его отставке последовало только через пять лет, 16 декабря 1753 года; при отставке Кошелеву присвоили чин капитана 2-го ранга. Сведений о последних годах его жизни нет.

Очень немногое известно о судьбе *Федора Минина*. В его отряде расшаталась дисциплина вскоре после того, как он стал самостоятельным начальником. Трудно сказать, в чем именно виноват лично Минин, а в чем — внешняя обстановка. Ведь почти все участники плаваний Минина были бессменными спутниками Овцына еще с 1734 года; они перешли под команду Минина после четырехлетней непрерывной тяжелой работы в арктических плаваниях.

Уже после первого самостоятельного плавания в 1738 году Минин жаловался Овцыну на некоторых членов своего отряда¹. В дальнейшем жалобы поступали в Адмиралтейств-коллегию. Подчиненные в свою очередь обвиняли Минина в жестоком обращении. Поступали жалобы и от туруханских жителей; последние обвиняли Минина в самоуправстве. В конце концов Адмиралтейств-коллегия 17 марта 1742 года предписала Харитону Лаптеву на месте проверить состояние отряда Минина.

В 1749 году по решению Коллегии Минин был приговорен к «написанию в матросы» на два года. В числе других обвинений, ему было предъявлено и то, что он не выполнил данных ему указаний, допустив упадок дисциплины в отряде, — не достиг Хатанги (!). Плыть до Хатанги ему предписал Овцын.

Столь же мало нам известно и о *Дмитрии Стерлегове*. В 1730 году он был зачислен в подштурманы; в январе 1738 года за участие в экспедиции произведен в штурманы. В 1752 году, дослужившись до лейтенанта, он, по неизвестным сейчас причинам, был понижен в чине — разжалован в мичманы.

Стерлегов продолжал служить во флоте до самой кончины, до 9 января 1757 года.

Сведений о *Василии Прончищеве* сохранилось крайне мало. Известно лишь, что он еще в 1722 году участвовал в походе в Персию, а затем плавал на судах в Балтийском море.

Харитон Прокофьевич Лаптев по службе во флоте являлся ровесником Дмитрия Лаптева и Муравьева; он был зачислен в гардемарины в 1718 году. Служба Х. Лаптева

¹ Письмо Ф. Минина Д. Овцыну 17 октября 1738 года. «Экспедиция Беринга». Сборник документов под редакцией А. Покровского, 1941, стр. 312—313.

мало чем отличалась от службы других морских офицеров, но одно событие в его жизни было исключительным, и о нем стоит рассказать подробно.

В 1734 году в Данциге был осажден претендент на польский престол Станислав Лещинский, поддерживаемый французским королем Людовиком XV. Официально Франция не участвовала в войне, но в войсках Лещинского было много французов, а французские корабли находились в Балтийском море. Русский флот должен был участвовать в осаде Данцига и готовился к выходу в море.

Вперед был послан фрегат «Митау», на котором в числе офицеров находился и мичман Харитон Лаптев. «Митау» шел осмотреть данцигский рейд и выяснить, есть ли там французские суда. Командир фрегата получил от командующего Кронштадтской эскадрой адмирала Гордона «ордер» — приказ на плавание, в котором не было сказано, что французский флот надо рассматривать как неприятельский. Между тем, за несколько дней до этого Гордон получил соответствующий указ из Петербурга.

При встрече с французскими военными судами командир «Митау» отнесся к ним дружественно, но был задержан на французском корабле; фрегат был захвачен французами, а экипаж взят в плен. После размена пленными все офицеры «Митау» были отданы под суд; их обвинили в том, что они без боя сдали свой корабль неприятелю.

Все они, в том числе и Харитон Лаптев, были приговорены военным судом к смертной казни. И уже в период утверждения приговора было проведено дополнительное следствие, в результате которого выяснилось, что командир «Митау» не виноват, и еще менее виноваты все остальные офицеры. 27 февраля 1736 года, через полтора года после осуждения, весь офицерский состав «Митау» был помилован.

После помилования Х. Лаптев в 1736 году участвовал в летнем плавании Балтийского флота, затем был послан на Дон «для изыскания удобнейшего к судовому строению места». В 1737 году он командовал придворной яхтой «Декроне». Узнав, что нужны офицеры в Великую Северную экспедицию для замены умерших, он попросил назначить его. При назначении его повысили чином — произ-

вели в лейтенанты, на что он и раньше имел бы право, не случись полуторалетнего перерыва в его службе.

Харитон Лаптев по окончании экспедиции продолжал службу во флоте на Балтийском море, командуя судами Балтийского флота. Весной 1757 года он был назначен в штурманскую роту для обучения будущих штурманов. Вплоть до 1762 года Харитон Лаптев продолжал служить на строевых должностях, ежегодно командуя в летние месяцы кораблями, совершавшими плавания. К этому времени он имел чин капитана 1-го ранга. 10 апреля 1762 года Харитон Лаптев был назначен обер-штер-кригс-комиссаром флота и в течение почти двух лет исполнял эту должность. 21 декабря 1763 года он скончался.

Семен Иванович Челюскин в 1728 году из штурманских учеников был произведен в подштурманы, а при назначении в экспедицию, в 1733 году, — в штурманы. О его службе до этого времени сведений нет.

Челюскин, по возвращении в Петербург, в течение нескольких лет командовал придворными яхтами, затем служил на судах Балтийского флота. В 1756 году он был представлен в Сенат к увольнению «за болезнью» и фактически выбыл со службы во флоте. Через несколько лет Челюскин был уволен от службы с чином капитана 3-го ранга.

Дмитрий Яковлевич Лаптев поступил во флот гарде-марином в 1718 году. В 1721 году был произведен в мичманы, — довольно редкий в то время случай такого быстрого продвижения в чинах. Большую часть своей службы он провел на судах Кронштадтской эскадры, много раз сам командовал ими, плавал в Любек и Данциг. В 1730 году плавал на фрегате «Россия» в Архангельск.

Дмитрий Лаптев еще во время пребывания в экспедиции, 3 ноября 1739 года, был произведен в капитаны 3-го ранга. По возвращении в Петербург он получил назначение советником в «экспедицию над верфями и строениями», то-есть в одно из управлений Адмиралтейств-коллегии, ведавшее верфями, зданиями и иными сооружениями, принадлежавшими флоту. В 1746 году Д. Лаптев командовал одним из кораблей Кронштадтской эскадры. Его строевая служба продолжалась пять лет, до 1751 года; осенью этого года он был назначен секунд-интендантом Кронштадтского порта. Вскоре, однако, Д. Лаптев стал опять командовать кораблями.

В 1757 году он уже контр-адмирал и младший флагман Балтийского флота. 30 апреля 1762 года Д. Лаптев уволен со службы с чином вице-адмирала.

О *Михаиле Щербинине* имеются лишь скудные сведения. В состав экспедиции он был назначен в апреле 1733 года, будучи штурманским учеником, и зачислен в подштурманы. За участие в экспедиции 1 января 1738 года зачислен в штурманы. По окончании работы отряда Д. Лаптева Щербинин остался в Якутске под начальством Чирикова, заместителя Беринга. Там он и умер в 1744 году.

О геодезистах, участниках экспедиции, известно крайне мало. Все они после окончания работы в том или ином отряде откомандировывались в распоряжение Сената или Академии наук.

Интересно отметить, что по существу ни один из начальников отрядов за работу в экспедиции не был никак награжден. Только Д. Овцын получил внеочередное повышение в чине, да и то за участие в плавании судна «Св. Петр» под командою Беринга.

Подобное отношение к людям, которым с самого начала были обещаны награды, объясняется главным образом двумя причинами. Во-первых, в правительственных кругах не видели практических результатов от работы Великой Северной экспедиции. Чем дольше работали ее отряды, тем безнадежнее становились перспективы использования северного морского пути для плаваний торговых судов. Во-вторых, в тех же правительственных кругах большой вес приобрели лица, являвшиеся личными врагами Беринга и Головина — такие, например, как Скорняков-Писарев и Девиер, поочередно управлявшие Охотском и Охотским краем, в который входила и Камчатка. Желание свести личные счеты с Берингом приводило к тому, что в их доносах вся деятельность экспедиции характеризовалась как бесплодная и даже вредная, разоряющая Сибирь. Это и вызывало охлаждение правительственных кругов к делам экспедиции и к ее участникам.



Заключение

Результаты первого русского планомерного исследования Арктики не были по достоинству оценены современниками. Не были оценены и труды отважных исследователей при их жизни. Более ста лет на картах не было их имен. Только в середине прошлого столетия мыс Северо-восточный был назван по имени описавшего его отважного штурмана Семена *Челюскина*.

Отдавая должное доблести русских моряков, шведский полярный исследователь, А. Е. Норденшельд, в 1878 году, во время плавания на «Веге», назвал пролив между островом Белым и полуостровом Ямал *проливом Малыгина*, в честь Степана Малыгина, проводшего здесь свои боты в 1737 году.

В 1913 году русская Экспедиция Северного Ледовитого океана на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» присвоила заливу, находящемуся на восточном берегу Таймырского полуострова, имя *Марии Прончищевой*. Сейчас залив называется бухтой Марии Прончищевой.

Норвежский полярник Руал Амундсен зимовал у мыса Челюскина в зиму 1918/19 года на своем судне «Мод». Им были даны названия многим заливам и мысам вблизи зимовки. Так появились *мыс Малыгина* к востоку от мыса Челюскина и *мыс Овцына* — к западу от последнего. Несколько южнее мыса Малыгина один из мысов был назван по имени *Чекина*. Амундсеном же мыс, которым кончается полуостров между заливами Терезы Клавенес и Симса, назван *мысом Ласиниуса*.

И все-таки память участников Великой Северной экспедиции, по существу, не была увековечена. Только тогда,

когда в Арктику пришли советские исследователи, когда с большевистским размахом развернулись в Арктике исследования, только тогда на карте появились названия, говорящие о первых исследователях Северного Морского пути.

Самый северный мыс на западном берегу Ямала называется *мысом Скуратова*. У западного входа в пролив Малыгина друг против друга лежат *мыс Малыгина* на острове Белом и *мыс Головина* на Ямале.

На восточном берегу северного из островов Новой Земли находится *залив Чекина*.

На Гыданском полуострове северное окончание полуострова Мамонта носит название *мыса Минина*. У берегов Гыданского полуострова лежит остров Олений, который часто называется также *островом Минина*. Между ним и островом Сибирякова находится *пролив Овцына*, являющийся западным входом в Енисейский залив. В том месте, где пролив Овцына соединяется с Енисейским заливом, на Гыданском полуострове имеется тупой мыс, представляющий нерезкий изгиб берега; он называется *мысом Лескина* по имени рудознатца Агапия Лескина, бывшего здесь с Овцыным в 1737 году. На восточном берегу Енисейского залива, чуть южнее острова Диксон, находится *мыс Скуратова*.

Часть западного побережья Таймырского полуострова, лежащая между устьями рек Пясины и Таймыры, носит название *берега Харитона Лаптева*. У его юго-западной части расположилось скопление островов, которое называется *шхерами Минина*. Здесь же далеко в море выдвинулся *полуостров Минина*. В его перешеек с юга вдается *залив Минина*. Высшая точка полуострова Минина носит название *горы Минина*.

Против северо-восточной части берега Харитона Лаптева находится многочисленная группа островов, носящая общее название архипелага Норденшельда. В юго-восточной части архипелага лежит остров Пилота Махоткина. Два его северо-восточных мыса называются один *мысом Лаптева*, другой *мысом Харитона*, в честь Харитона Лаптева. В непосредственной близости от острова Пилота Махоткина к западу от него находится остров Таймыр. Юго-западный мыс его называется *мысом Минина*.

В устье Таймырской губы, в которую впадает река Таймыра, лежит *остров Челюскина*.

Полоса значительных глубин в Карском море, тянущаяся севернее острова Уединения, океанографами называется *жолобом «Малыгина»* в честь ледокольного парохода «Малыгин».

Самая северная часть Таймырского полуострова, находящаяся к северу от линии, соединяющей залив Фаддея с фиордом Гафнера¹, многими исследователями называется *полуостровом Челюскина*. В южной части западного берега этого полуострова имеется еще один *мыс Стерлегова*. На восточном берегу полуострова Челюскина, несколько севернее островов «Комсомольской Правды», находится *мыс Прончищева*. Несколько южнее его, в том месте, где берег круто поворачивает на запад к заливу Терезы Клавенес, в море выдается *мыс Харитона Лаптева*.

Восточный берег Таймырского полуострова, от островов Петра до входа в Хатангский залив, называется *берегом Прончищева*.

От Таймырского полуострова до Новосибирских островов протянулось *море Лаптевых*. На его побережье, между реками Анабаром и Оленеком, расположен невысокий горный кряж, называющийся *кряжем Прончищева*.

На северной стороне Ленской дельты, несколько восточнее устья Туматской протоки, находится *мыс Лаптева*, названный в честь Дмитрия Лаптева.

Пролив, ведущий из моря Лаптевых в Восточно-сибирское море между материком и Большим Ляховским островом, называется *проливом Дмитрия Лаптева*.

Наконец, в устье восточной протоки реки Колымы, на правом ее берегу, находится *мыс Лаптева*; название дано в память Дмитрия Лаптева.

Так в наше советское время увековечены на карте имена замечательных людей, деятелей Великой Северной экспедиции.

Многие советские арктические исследования выполнены экспедициями, плававшими на ледокольном пароходе «Малыгин». В 1932 году в Киренске, в верховьях Лены, были спущены на воду моторные шхуны «Прончищев», «Челюскин» и «Лаптев», предназначенные для грузовых перевозок в низовьях Лены и у берегов моря Лаптевых.

¹ Длинный и узкий залив на западном берегу Таймырского полуострова под 76° 30' северной широты, впадающий в залив Толля.

Всем советским людям памятен выдающийся рейс ледокольного парохода «Челюскин» и героическая эпопея снятия челюскинцев с дрейфующей льдины.

* *

*

Более двух столетий прошло со времени работ Великой Северной экспедиции. Последние славные тридцать лет — это советский период жизни Арктики, разбуженной большевиками и включенной по плану, начертанному Лениным и Сталиным, в гигантское социалистическое строительство.

Там, где с трудом пробирались суденышки Великой Северной экспедиции, теперь гордо ходят пароходы под флагом страны Советов.

Советским людям, возродившим к новой жизни Заполярье, дороги и близки имена героических участников Великой Северной экспедиции, чьи бессмертные географические подвиги положили начало научным исследованиям бескрайних просторов суровой Арктики.



ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

А. И. Андреев. Экспедиции В. Беринга. Изв. Всесоюзн. Геогр. об-ва, т. 75, вып. 2, 1943.

Атлас Российской... старанием и трудами императорской Академии наук. СПб., 1745.

Л. С. Багров. Карты Азиатской России. СПб., 1914.

Белов, Плансон и Клыков. Краткий исторический очерк гидрографии русских морей, ч. I, СПб., 1896.

Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга. М.—Л., 1946.

В. Берх. Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны. СПб., ч. 1, 1821, ч. 2, 1823.

В. Берх. Жизнеописания первых российских адмиралов. СПб., ч. 2, 1833; ч. 4, 1836.

М. С. Боднарский. Очерки по истории русского землеведения. М.—Л., 1947.

Свен Ваксель. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. М.—Л., 1940.

Ф. Веселаго. Очерк русской морской истории, ч. I, СПб., 1875.

Ф. Врангель. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю в 1820—1824 гг., ч. 1, СПб., 1941.

Н. И. Евгенов. Экспедиция к устьям рр. Лены и Оленека. Л., 1929.

Г. П. Колесников. Гыданский залив. Сб. «Северный морской путь». XV. Л., 1940.

С. Д. Лаппо. Материалы по лоции прибрежной зоны моря Лаптевых от устья реки Лены до мыса Челюскина. Л., 1935; дополнение, Л., 1935.

Ф. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, ч. 1, СПб., 1828.

М. В. Ломоносов. Академическое издание сочинений, т. VII, М.—Л., 1934.

Лоция Карского моря, ч. II, Л., 1935; дополнение № 1, 1939.

Лоция моря Лаптевых, Л., 1938.

Материалы для истории русского флота. СПб., т. V, 1875; т. VI, 1878; т. VII, 1879; т. VIII, 1880; т. IX, 1882; т. X, 1883.

А. Миддендорф. Путешествие на север и восток Сибири, ч. I; СПб., 1860.

Г. Миллер. Описание морских путешествий по Ледовитому и по Восточному морю, с российской стороны učinенных. Сочинения и переводы к пользе и увеселению служащие. СПб., 1758.

Мордвинов Семен. Книги полного собрания о навигации, 4 книги. СПб., 1748—1753.

А. Э. Норденшельд. Плавание на «Вега», ч. I, М.—Л., 1936. Общий морской список, ч. I и II, СПб., 1885.

Памятники Сибирской истории СПб., кн. I, 1882; кн. 2, 1885.

Пестов. Записки об Енисейской губернии, М., 1831 (1833).

Полное собрание законов Российской империи. Собрание первое, тт. 7, 8, 9, 10 и 11, СПб., 1830.

А. Полонский. Первая Камчатская экспедиция Беринга. 1725—1730 гг. Записки Гидрографического департамента, ч. VIII, СПб., 1850.

Российской Атлас из сорока четырех карт состоящий... Сочинен, гравирован и печатан при Горном училище. СПб., 1792.

(Г. Сарычев). О плавании российских морских офицеров из рек Лены, Оби и Енисея, а также от города Архангельска к востоку по Ледовитому морю с 1734 по 1742 г. Записки Адмиралтейского департамента, ч. 4, СПб., 1820.

(А. Соколов). Северная экспедиция 1733—1743 гг. Записки Гидрографического департамента, ч. IX, СПб., 1851.

А. Соколов. Берег Ледовитого моря между рек Оби и Оленека. Записки Гидрографического департамента, ч. IX, СПб., 1851.

Ф. Соймонов. Экстракт штурманского искусства. СПб., 1739.

Л. М. Старокадомский. Экспедиция Северного Ледовитого океана. М.—Л., 1946.

И. И. Стренцель. Русские экспедиции для описания северных берегов Сибири и прилегающих островов. 1737—1862 гг. Кронштадт, 1877.

Э. Толль. Экспедиция Академии наук 1893 года на Ново-Сибирские острова и побережье Северного Ледовитого океана. Изв. Русск. Геогр. об-ва, т. XXX, 1894.

Экспедиция Беринга. Сборник документов под ред. А. Покровского. М., 1941.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Предисловие	3
Введение	6
Организация экспедиции	15
Архангельск — Обь	27
Муравьев и Павлов	—
Малыгин и Скуратов	37
Скуратов и Головин	45
Обь — Енисей	49
Овцын	—
Овцын и Кошелев	58
От Енисея на восток	65
Минин и Стерлегов	—
Лена — Енисей	76
Прончищев	—
Харитон Лаптев и Челюскин	84
От Лены на восток	104
Ласиниус	—
Дмитрий Лаптев	107
Адмиралтейств-коллегия	130
Итоги Великой Северной экспедиции	140
Биографические сведения об участниках Великой Север-	
ной экспедиции	148
Заключение	158
Использованная литература	162

~~3 py6~~

2. 55