

АКАДЕМИЯ НАУК СССР

Комиссия по проблемам Севера

ЛЕТОПИСЬ СЕВЕРА



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Москва • 1957

6201729

ЛЕТОПИСЬ СЕВЕРА, ТОМ II

*Ежегодник по вопросам исторической географии,
истории географических открытий
и исследований на Севере*

91(09)

152

+ 01(08)

РЕДКОЛЛЕГИЯ

А. И. АНДРЕЕВ, М. И. БЕЛОВ, В. Ф. БУРХАНОВ,
А. В. ЕФИМОВ (ответственный редактор),
М. Б. ЧЕРНЕНКО (зам. ответственного редактора),
Д. И. ЩЕРБАКОВ

ОТ РЕДАКЦИИ

С незапамятных времен просторы Севера привлекали внимание русских людей. С легендарных походов новгородцев, дальних плаваний поморов по морю-океану начинается история освоения Севера. Нашими предками совершены на Севере крупнейшие географические открытия. Достаточно напомнить беспримерный по своему значению морской поход вокруг северо-восточной оконечности Азии казака Семена Иванова Дежнева, доказавшего раздельное существование европейско-азиатского и американского материков. В первой половине XVIII в. на Севере работала крупнейшая по масштабам, не имеющая аналогов в истории исследований русская правительственная экспедиция 1733—1743 гг. (Вторая Камчатская, известная в литературе так же, как Великая Северная, Сибирско-Тихоокеанская и др.). Ценою огромных усилий мореплаватели, ученые, полярные исследователи неутомимо изучали Север, прокладывая пути для мореплавания через ледовые арктические моря и практического использования богатств, таящихся в недрах северных земель.

Немалый вклад в обследование и изучение полярных стран внесли зарубежные путешественники. На протяжении нескольких веков, действуя подчас на свой страх и риск, отважные люди разных наций расширяли пределы географических познаний, открывали новые земли и моря, приобщали к обетованному миру далекие и труднодоступные уголки полярных стран.

По-новому развернулись исследования и работы по освоению Севера после утверждения в нашей стране советского, социалистического строя. Освоение далеких северных окраин стало частью работ по планомерному развитию производительных сил страны. Неослабное внимание изучению и освоению Севера уделяет Советское правительство и Коммунистическая партия. Начата планомерная эксплуатация Северного морского пути. Природные богатства Севера ставятся на службу народному хозяйству. По единому государственному плану, с использованием совершенной техники ведутся исследовательские работы на северных морях и территориях, а также в Центральной Арктике.

В общем труде по изучению Севера определенное место занимает разработка вопросов истории географических открытий и исследований. Изучение прошлого дает много поучительного для понимания современной физической географии, картографии, этнографии и экономики Севера. За последнее десятилетие и в Союзе ССР, и за рубежом история географических знаний и географических открытий, как особая область ис-

торической науки, приобретает важное научное значение, так как она углубляет и расширяет наши представления о многих сторонах познания земли, устанавливает истоки связей между народами, пути расселения племен и народов и многое другое.

Знаменательно, что проблемам географических открытий и исследований на Севере, и особенно на Советском Севере, уделяется много внимания не только в нашей стране, но и за рубежом. В США исполнительный комитет по изучению Советского Союза в составе видных профессоров США (директор Филипп Е. Мослей, вице-директор Александр Далин) ведет специальные работы по истории Северного морского пути и его роли в русской и советской экономике. В 1953 г. комитетом выпущена книга Константина Криптона (К. Молодецкого) «The Northern Sea Route, its place in Russian economic history before 1917». В 1956 г. издана вторая книга этого исследования, посвященная работам послереволюционного периода. В Англии вышло несколько работ, посвященных советской Арктике. Среди них изданная английским полярным институтом им. Скотта монография Т. Армстронга «The Northern Sea Route» (Cambridge, 1952).

Необходимо отметить, что на страницах зарубежной печати все чаще появляются более или менее объективные сообщения о характере и значении научно-исследовательских работ, проводимых в СССР. Так, в журнале Арктического института Северной Америки «Arctic» за сентябрь 1954 г. (вышел в свет в 1955 г.) опубликована подробная статья Вебстера (бывшего аспиранта школы по изучению славянских народов при Лондонском университете) «Советские экспедиции в Центральную Арктику в 1954 году», который дает обстоятельную и благожелательную характеристику советским научным работам, проводимым в Центральной Арктике, и объективно излагает результаты этих работ. Автор подчеркивает большой размах и комплексный характер советских исследований, указывает, что советские ученые внесли важный вклад в изучение Северного Ледовитого океана. Вебстер высоко оценивает опыт организации дрейфующих станций и высокоширотных полетов в разное время года и в условиях полярной ночи. За июнь 1955 г. в журнале Английского королевского географического общества «Geographical Journal» опубликован доклад Т. Армстронга о Северном морском пути на заседании общества в Лондоне 20 декабря 1954 г. и прения по этому докладу. Докладчик признал, что в отношении экономического освоения арктических морских путей Советский Союз добился крупных успехов и стоит далеко впереди западных держав. Выступавший на заседании президент королевского общества генерал Маршалл-Корнуолл также благожелательно оценил научную работу советских ученых. Президент выразил надежду, что Обществу удастся установить контакт с советскими учеными для обмена научной информацией по Арктике. Это пожелание было реализовано во время посещения Великобритании, известными советскими полярными исследователями А. Ф. Трешниковым и И. В. Максимовым и ответного визита в СССР Т. Армстронга и Б. Робертса.

В связи с большим интересом к вопросам изучения полярных стран, особенно необходима разработка марксистской истории географических открытий на Севере, основанная на достоверных и тщательно выверенных фактах, на исследовании архивов, памятников материальной культуры, географических карт, являющихся важными материалами для познания истории.

Основополагающим при этом должно быть требование В. И. Ленина в любом исследовании устанавливать фундамент из точных и бесспорных фактов, брать не отдельные факты, а всю их совокупность так, чтобы не возникло и тени подозрения, что «факты выбраны или подобраны произвольно, что вместо объективной связи и взаимозависимости исторических

явлений в их целом, преподносится «субъективная» стряпня...»¹ Это указание В. И. Ленина должно быть руководящим для историка-марксиста.

XX съезд КПСС осудил глубоко враждебную марксизму практику, когда правда истории подменялась восхвалением тех или иных деятелей, затмевавших собой роль и заслуги истинного творца истории — народных масс.

Критика XX съезда КПСС в полной мере относится и к истории географических открытий, где также, к сожалению, нашлось место для приукрашательства, для отступлений от марксистской оценки исторических событий и субъективистских превозношений в духе культа личности.

Для преодоления отставания на этом участке исторической науки необходимо привлечь к разработке актуальных проблем истории географических открытий, постановке новых вопросов для исследования более широкие круги советских ученых, в том числе и молодых историков, географов, экономистов.

У Задаче дальнейшей разработки проблем изучения и освоения Севера и будет служить «Летопись Севера» — ежегодник по вопросам исторической географии, истории географических открытий и исследований на Севере, издаваемый Комиссией по проблемам Севера Академии наук СССР и Государственным издательством географической литературы.

Первый том «Летописи Севера», вышедшей в свет в 1949 г., заслужил положительную оценку географов и историков СССР. Подготовка второго тома «Летописи Севера» показала, что советские историки и географы, несмотря на отсутствие в СССР специального научного центра, объединяющего исследования по истории географических открытий и географической науки, плодотворно работают в этой области.

Настоящий том «Летописи Севера» включает разделы: изучение и освоение Севера в советский период, из истории географических открытий и исследований, из истории борьбы за экономическое освоение Севера, Зарубежный Север и сообщения. В дальнейшем редакция намерена ввести также раздел критики и библиографии.

Первый раздел знакомит с работами советского периода. О самоотверженном труде советских исследователей в Центральной Арктике рассказывают выдержки из вахтенных журналов дрейфующих научно-исследовательских станций «Северный полюс-4» и «Северный полюс-3» (1954). Очерк видного ученого полярника Н. В. Пинегина «Над Новой Землей» показывает героическую работу полярников в первые годы советских исследовательских работ на отдаленном арктическом острове. История Сибирской хлебной экспедиции 1920 г., положившей начало планомерному освоению западного участка Северного морского пути, подробно рассматривается в статье Н. Я. Болотникова. Интересны сообщения М. И. Зотина, В. В. Григорьева и М. А. Старокадомского.

Второй раздел посвящен истории географических открытий и исследований. Публикуемые в этом разделе статьи дают материалы по большому кругу вопросов, а в ряде случаев позволяют обоснованно притти к новым выводам, либо выдвигают гипотезы, требующие дальнейшего исследования.

Основанное на неизвестных ранее архивных материалах исследование М. И. Белова по-новому освещает открытие и первоначальное освоение Камчатки русскими. Существенный интерес представляет установление того факта, что до Атласова на Камчатке побывали отряды русских промысловиков. Статья сообщает новые данные о Владимире Атласове, дополняя биографию «Камчатского Ермака».

¹ В. И. Ленин. Соч., т. 23, стр. 266—267.

Статья К. В. Сидорова убедительно доказывает, что изображение Новой Земли на иностранных картах XVII в. полностью основывалось на русских картах и данных.

Исследование М. Б. Черненко сообщает новые данные о походах по Чукотской Земле и плавании на Аляску в 70—90-е годы XVIII в. казачьего сотника Ивана Кобелева, что существенно дополняет наши представления о достижении русскими Аляски в конце XVIII в.

Несомненный интерес представляет сообщение П. А. Фрумкина, с большой долей вероятности устанавливающего, что еще в 1493 г. в кругах западноевропейских географов был отмечен факт открытия русскими Шпицбергена. Вывод автора о возможности открытия Шпицбергена русскими до конца XV в. подсказывает интересную тему для дальнейших исследований.

Б. А. Кремер исправляет широко распространенное, но неверное представление о том, что существование Земли Франца-Иосифа было предсказано П. А. Кропоткиным, тогда как честь этого открытия принадлежит русскому моряку П. Л. Шиллингу. Новые биографические сведения о первом полярном летчике Я. И. Нагурском содержатся в сообщении М. Б. Черненко.

Третий раздел сборника освещает вопросы экономического освоения Севера в дореволюционный период. В. А. Дивин, А. Е. Пробст, С. В. Славин, И. Л. Фрейдин дают новые материалы, показывающие как передовые деятели России, опираясь на рядовых переселенцев Севера и Дальнего Востока, на протяжении нескольких веков боролись за освоение природных богатств отдаленных районов.

В этом же разделе печатаются мало известные статьи по вопросам освоения Северного морского пути, принадлежащие перу выдающегося полярника и пламенного патриота Г. Я. Седова (публикация П. А. Чумака).

Раздел «Зарубежный Север» (статьи Г. А. Аграната, С. А. Вышнепольского и С. Д. Лаппо) знакомит с современными историко-географическими и географическими исследованиями в арктических районах за пределами СССР. Обстоятельный разбор новых американских работ по истории Русской Америки (Аляска до 1867 г.) дается в статье Г. А. Аграната.

Среди материалов пятого (заключительного) раздела сборника необходимо особо выделить интересное сообщение В. И. Малышева о находках на Печоре большого числа старинных рукописных сборников—памятников древней письменной культуры Поморья. Работы по выявлению и научной обработке этих рукописей, проводимые Институтом русской литературы АН СССР («Пушкинский дом») заслуживают большого внимания общественности. Собираение и сохранение ценнейших произведений самобытной народной культуры Поморья—задача первостепенной научной важности. В этом же разделе печатается сообщение Е. М. Сузюмова о последнем плавании ледокола «А. Сибиряков».

Возобновляя издание сборников «Летопись Севера», Комиссия по проблемам Севера Академии наук СССР и редакция сборника рассчитывают на то, что оно будет содействовать расширению работ в области истории географических открытий и исследований на Севере и привлечет к работе в этой области новые силы советских географов, историков и экономистов.



ИЗУЧЕНИЕ И ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА В СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

НА ДРЕЙФУЮЩИХ ЛЬДАХ ! СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

Третий год на дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана ведут свою работу постоянно действующие научно-исследовательские станции Арктического института Главного управления Северного морского пути.

Работа этих станций, основанных весной 1954 г., открыла новый этап в изучении Центральной Арктики. Комплекс обширных наблюдений, осуществляемых дрейфующими станциями, значительно расширяет наши представления об арктической области и позволяет вплотную подойти к выяснению важных закономерностей, знание которых необходимо для совершенствования методов прогноза погоды, ледовой обстановки и условий радиосвязи на пространствах северного полушария.

О создании научных станций в центре Арктики мечтал Фритьоф Нансен. В 30-е годы эта идея увлекла полярных исследователей нашей страны. Горячими поборниками ее были О. Ю. Шмидт, М. В. Водопьянов, В. Ю. Визе, В. И. Воронин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов и другие. Хорошо известен опыт работы первой дрейфующей станции «Северный полюс-1» под руководством И. Д. Папанина. Однако только в последнее время метод дрейфующих станций был во всех деталях разработан и блестяще внедрен в практику в результате совместных усилий коллектива ученых Арктического института и летчиков полярной авиации Главсевморпути.

В распоряжении советских исследователей, работающих на дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана, находится разнообразная техника. Наблюдения за многими процессами природы производятся с помощью приборов-автоматов и самописцев. На территории дрейфующих станций работают тракторы и автомашины-вездеходы. Для проведения научных работ в окрестностях станций применяются вертолеты. Человека, впервые попавшего в поселок советских исследователей на дрейфующих льдах, не может не поразить спокойный и размеренный ритм жизни, внешняя обыденность всего здесь происходящего. В различных концах поселка стучат движки. В домиках и палатках размещены лаборатории. Всюду — электрическое освещение и точки радиотрансляции. Отдаленные уголки лагеря связаны телефоном. Здесь есть и библиотека, и гостиница, лазарет, баня. Распорядок жизни строго подчинен срокам различных наблюдений, которые проводятся в определенные часы суток в любую погоду и при любых неожиданностях.

Каждый день работы на льду связан с риском, с опасностью для жизни. Подвижки льда и разломы ледяных полей столь же обычны в Арктике, как майская гроза или осенний листопад. И если такие подвижки неприятны в условиях полярного дня, то какой выдержки и смелости требуют они в полярную ночь, когда глухая тьма на многие месяцы покрывает Центральную Арктику. Вот почему работа на дрейфующих станциях—это летопись повседневной выдержки и большого мужества. Советская наука по праву гордится тем, что именно ее представители утвердили в жизни новый метод изучения полярной области, так долго считавшейся недоступной для человека.

Жизнь и работа коллективов сотрудников дрейфующих станций находят яркое отражение на страницах «Вахтенных журналов». Эти журналы ведутся с первого дня организации станций. Запись событий, происходящих в жизни станций, входит в обязанность дежурных. Как правило, эти записи немногословны, но выразительны. В них выступает и профессия, и характер дежурного. «Вахтенный журнал» является по существу коллективным дневником станции. Нередко лаконичные научные заметки сменяются на его страницах лирическими описаниями, глубокое раздумье—веселой шуткой.

Ниже публикуются отдельные выдержки из «Вахтенных журналов» станций «Северный полюс-4» и «Северный полюс-3» за 1954 г.

Записи из журнала станции «Северный полюс-4» относятся к периоду организации (апрель—август 1954 г.). Много сил отнимала борьба с талой водой, заливавшей лагерь и постройки. Частые подвижки откалывали от поля станции один кусок за другим. В августе в районе дрейфа образовалось обширное пространство чистой воды, по которому свободно перемещалась льдина станции, превратившаяся в небольшой ледяной плот. Все это осложняло жизнь и работу исследователей.

Записи из журнала станции «Северный полюс-3» относятся к одному из наиболее напряженных периодов существования станции (сентябрь—декабрь 1954 г.). Находясь в непосредственной близости к району Северного полюса, эта станция рано вступила в полярную ночь. Мощные сжатия и торошения, чередовавшиеся с неожиданными разломами и образованием широких трещин и разводьев, не раз угрожали существованию лагеря и вынуждали поднимать весь коллектив по звуку авральной рынды.

Авторы писали то, что видели, не задумываясь особенно над стилем и формой. Но о каждой из этих записей можно твердо заявить: «Так было!». Тем ценнее эти волнующие документы, правдиво показывающие, как в самые трудные и тревожные минуты советские люди, не теряя присутствия духа и веры в успех своего дела, выполняли научные работы в точном соответствии с утвержденной программой. В настоящее время Арктический институт готовит полное издание «Вахтенных журналов» дрейфующих станций «Северный полюс-2» (1950—1951 гг.), «Северный полюс-3» (1954—1955 гг.) и «Северный полюс-4» (1954—1955 гг.).

ИЗ ВАХТЕННОГО ЖУРНАЛА «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС-4»

8 апреля 1954 г. 75°48' с. ш. и 178°25' з. д.

На льдине поднят флаг СССР, водруженный экипажем самолета Н-490 Героя Советского Союза Виталия Масленникова, который первым произвел посадку на эту льдину.

Дежурный И. Коваленко¹

14 апреля. Утром навалил туман. Идет большими зарядами. В одном из таких зарядов с материка пришел самолет М. А. Титлова. Кружил, кружил,

¹ Инженер Управления полярной авиации.—Ред.

ходил на высоте 20 м, но выйти на полосу для посадки не смог. Ушел обратно. Вскоре туман рассеялся. Днем Титлов вернулся, на этот раз видимость была прекрасная.

Дважды проверял аппаратуру по сигналам точного времени. У хронометра обнаружил регулярное ускорение—действует холод.

Днем погода чудесная. Солнце заметно прогревает палатки. Хорошая штука—солнце. Но вот уже и отбой. Становится холоднее, а в палатке не горит газ—выдохся баллон. Плохо дело. Холод чертовский. Интересно, какие чудачки едят сейчас мороженое.

Ходил смотреть на трещины. Все трещины на месте, это чрезвычайно приятно, пусть они впредь там и будут. Вечером с некоторым опозданием составляются первые распоряжения, утверждаются порядки, которые уже введены на станции. Опубликованы обязанности дежурного по лагерю. Дежурства суточные—от 0 до 24 часов по московскому времени.

Обязанности дежурного:

«1. Круглосуточное наблюдение за возможными подвижками льдов в непосредственной близости от лагеря, для чего производится систематический обход лагеря и осмотр в бинокль окрестностей.

2. Наблюдение за воздухом.

3. Проверка пожарной безопасности и пользование газом, особенно в ночное время.

4. Охрана грузов и научного оборудования.

5. О замеченных происшествиях дежурный в случае необходимости немедленно предупреждает начальника станции и по его указанию дает сигнал воздушной, ледяной или пожарной тревоги.

6. На случай внезапного нападения медведя дежурный имеет карабин и 10 патронов. При обнаружении медведя дежурный ставит в известность начальника станции. Отстрел медведей или их отгон производится лицами, специально назначенными. Неорганизованная погоня за медведями строго запрещена.

7. Контроль за выходом работников за пределы лагеря. По разрешению начальника станции выход одиночек допускается в пределах видимости. При большом расстоянии, но не больше чем на 5 км, выход разрешается только группами не менее двух человек с продовольствием на трое суток и обязательно с оружием.

8. Наблюдение за распорядком дня (подъем, отбой) и чистотой на территории лагеря.

9. Подготовка воды для камбуза.

10. Ведение Вахтенного журнала, в который заносятся все события, происходящие в лагере, а также распоряжения, поощрения и взыскания.

11. При приеме дежурства проверяется исправность и готовность аварийного снаряжения и аварийной радиостанции, смонтированной на нарте.

12. Сдача и прием дежурства по лагерю оформляется записью в Вахтенном журнале».

Установлен временный распорядок дня на лето. Время—180-го меридиана (московское плюс 9 часов)

Подъем	7.00
Завтрак	7.30—8.30
Лагерные работы	8.30—14.00
Обед	14.00—15.00
Отдых	15.00—16.00
Лагерные работы	16.00—18.30
Ужин	19.00—20.00
Общественные мероприятия	20.00—22.30
Отбой	23.00

Исследовательские работы ведутся согласно расписанию по отрядам. Сегодня днем произведен промер глубины. Оказалось 1120 м. Общий вывод за сутки—все отлично!

Дежурный И. Заведеев²

15 апреля. Полный штиль в небесах и на море. При измерении глубины во время подъема утоплен груз (три цилиндрических лота). Осмотр показал, что у самого груза на тросе образовались так называемые калышки—завитки, которые резко ослабляют крепость троса и приводят к его надлому.

В 5.20 явился долгожданный вертолет в сопровождении АН-2³. Чудесная машина. А для нас незаменимая!

Погода отличная, настроение у всех тоже. Завтра перебираемся на «постоянную прописку» на основное поле.

Дежурный М. Извеков⁴

16 апреля. Холодный, солнечный день. Температура воздуха—24°. На посадочной площадке ледяным щебнем бутят места, где срезаны торосы.

Вертолет сделал 7 рейсов и перевез почти 10 т разных грузов⁵. Невольно вспоминается, как в 1950—1951 гг. все грузы приходилось таскать на себе на расстояние больше километра. Какая же это была тяжелая работа!

Дежурный Г. Яковлев⁶

21 апреля. Штурмует залежи снега на многолетней льдине, прокладывая дорогу к лагерю станции. Труден путь, но и здесь на 76-й параллели на помощь ученым пришла техника. Увязая, зачастую скрываясь в сугробах, трактор КД-35 прокладывает дорогу, разрезая снежные горы на две неравные части. В этой трудной борьбе ему помогают люди. Впереди последняя гряда торосов. За ней льдина, на которой уже стоят палатки дрейфующей станции. Ломами, лопатами и кирками люди берут перевал.

Близость конца этого трудного пути придает новые силы. Вот уже и последний участок пройден. Дорога, соединяющая аэродром с лагерем станции, готова. Если бы не было вертолета, эта дорога была бы дорогой жизни станции. Но сейчас она принесет немалое облегчение. Радостные и возбужденные одержанной победой возвращаемся в лагерь.

Закончила существование точка УГРУ⁷. Среди полярников она известна как точка Жгуна (он первый совершил посадку на этой льдине). УГРУ на 78-й параллели не стало, но—масляные пятна на снегу—следы обитания людей еще долго будут чернеть среди белоснежных ледяных полей.

² Зав. радиостанцией.—*Ред.*

³ Вертолет МИ-4 прибыл на станцию «Северный полюс-4» своим ходом из Подмосковья. За 61 час 17 мин. полета было пройдено 8009 км, из них 5937 по арктической трассе, в том числе над дрейфующими льдами.—*Ред.*

⁴ Гидролог.—*Ред.*

⁵ Для размещения лагеря дрейфующей станции «Северный полюс-4» было выбрано поле мощного многолетнего льда, отстоящее примерно в 4,5 км от посадочной площадки, на которую самолетами доставлялись грузы станции с материка. Перевозка грузов с аэродрома до лагеря дрейфующей станции осуществлялась вертолетом и тракторными волокушами по дороге, расчищенной среди торосов.—*Ред.*

⁶ Ледоисследователь. Участвовал в работе дрейфующей станции «Северный полюс-2» в 1950—1951 гг.—*Ред.*

⁷ Накануне высадки станции «Северный полюс-4» экипажи самолетов полярной авиации обследовали в заданном районе ряд ледяных полей для выбора наиболее надежного места организации станции. Некоторые из этих экипажей в дальнейшем, в период массового завоза грузов на станцию «Северный полюс-4», несли на ранее обследованных полях метеорологическую вахту. УГРУ—позывные радиостанции дежурившего на такой вахте самолета летчика Жгуна.—*Ред.*

Светлая ночь. Мороз к 2 часам местного времени (на восходе солнца) достиг -28° . Навстречу коллективу станции шагает новый трудовой день.

Дежурный *Н. Черногорский*⁸

27 апреля. Наблюдаем за «капризами» погоды. Хорошая видимость в течение 5 минут и сразу заряды тумана, снегопад, солнце пропадает.

Днем при осмотре площадки километра в полтора была замечена большая белая чайка. Очевидно, кормится в разводьях.

В обед—большой сюрприз. Открыта кают-компания. Открытие торжественное, с разрезанием ленточки у входа. А что было внутри? Прежде всего, «Добро пожаловать», потом объявление об открытии партсоборания, и, наконец, на столе обилие горячей пищи. Хвала нашему шеф-повару.

Сколько событий за один день, все невозможно отметить.

Вечером в 20.00 по местному времени состоялось первое партийное собрание станции СП-4. Членов партии 13 человек. Могучая сила! Часть товарищей прибыла на вертолете (с аэродрома). К началу собрания подоспел и трактор, вновь пробивавший дорогу в торосах от ВПП⁹ до нас. Трактор застревал несколько раз, но героически выбирался. Шутяев и Васильченко¹⁰ пробили-таки дорогу.

Сейчас по местному времени глубокая ночь (4.10). Обошел лагерь. Аэрологи только что выпустили радиозонд, ведут вычисления. Метеоролог Л. Овчинников наблюдает погоду. Остальные спят.

Дежурный *И. Заведеев*

1 мая. На материк, в Главсевморпути, отправлен отчет о Первомайском празднике в лагере станции.

Далеко в арктических просторах вместе со всем советским народом Первомайский праздник встречал коллектив дрейфующей научно-исследовательской станции «Северный полюс-4». Поселок нашей станции—самый молодой в стране. Он основан на дрейфующих многолетних льдах 15 дней назад. В четырех километрах за полями торосов расположен аэродром станции. По ледяным грядам тянется телефонный провод, соединяющий аэродром с основным поселком станции.

Накануне праздника в большой вместительной палатке кают-компаний состоялся торжественный вечер, посвященный Первому мая. После доклада коллектив станции смотрел кинофильм.

Утром в 11 часов по местному времени, когда в Москве еще была предпраздничная ночь, вертолет доставил с аэродрома первую группу гостей—экипажи полярных летчиков Масленникова и Титлова. Гости сердечно приветствовал коллектив станции, собравшийся у самодельной трибуны.

В 12 часов на площади Полярных зорь¹¹ в центре лагеря, состоящего из двух десятков палаток, в которых живут сотрудники станции и размещены лаборатории, пятьдесят полярников собрались на праздничный митинг. Холодный арктический ветер гнал низкий поземок. На радиомачте

⁸ Штурман вертолета.—*Ред.*

⁹ Взлетно-посадочная площадка.—*Ред.*

¹⁰ А. И. Шутяев—механик станции, В. И. Васильченко—тракторист, рабочий строительной бригады.—*Ред.*

¹¹ В предпраздничные дни некоторым «улицам» и отдельным сооружениям дрейфующего лагеря были присвоены шуточные названия: площадь Полярных зорь, площадь Двух теодолитов (место работы астронома-магнитолога), Аэрологический тупик, Каштановая аллея, Большой дрейффильм (палатка кинооператора Н. С. Соловьева), Главтелеграф «Жди меня» (палатка радистов), Центральные городские бани «Голубое дно» (лагерная баня помещалась в палатке, установленной на льду, с которого был счищен снег, благодаря чему палатка освещалась снизу голубым рассеянным светом). Многие названия прижились и сохранились до конца дрейфа.—*Ред.*

развевался государственный флаг Советского Союза. Было морозно. Сотрудники дрейфующей станции приветствовали представители руководства высокоширотной экспедиции и Арктического института. Зачитываются приветственные телеграммы из Москвы. Дружным «ура» полярники, собравшиеся в этот памятный день на дрейфующих льдах, в 8000 километрах от Москвы, поддерживают заверение в том, что коллектив станции с честью выполнит задачи, возложенные на него Советским правительством.

Митинг окончен, но никто не покидает площади. Люди толпятся у первого номера стенгазеты «В дрейфе». Летчики рассказывают о последних полетах и новостях Большой земли. Сотрудники станции делятся своими первыми наблюдениями за природой Центральной Арктики. Этот район еще называют «областью относительной недоступности».

Быют в рынду—газовый баллон, подвешенный на треноге. Над входом в кают-компанию—наш «дрейфующий дворец культуры»—поднимается лозунг «Добро пожаловать!»

На празднично убранном столе торты, апельсины, шампанское. Первый тост за партию, за Родину. Баян в руках гидролога Михаила Извекова, аспиранта Высшего Арктического морского училища. Вчера он сделал первую полную гидрологическую станцию на глубине 1100 м. Перед этим ему пришлось вручную пробить прорубь—колодец в мощном четырехметровом льду. А сейчас одна за другой сменяются мелодии любимых русских песен. Слова о Родине, о Москве, о любимых, здесь, на далеких льдах, приобретают какую-то особую теплоту.

Вечером после торжественного обеда магнитолог Андрей Деларов докладывает последние измерения координат. Лыдина находится на 76°25' с. ш., за 15 дней пройдено более 85 км на север.

Все расходятся по палаткам. Отдых. Включены микрофоны. И тогда по волнам эфира к нам приходит голос Москвы. Говорит Красная площадь. Мы узнаем голоса знакомых писателей и поэтов. Они ведут передачу с площади, к которой в день Первого мая прикованы мысли всего мира. Ничто не может больше волновать, чем голос Родины в день, когда она подводит итог еще одному замечательному году, прожитому в созидательном труде.

Лагерь затих. Ушел на аэродром вертолет. По телефону доложили, что он сел благополучно. На площади Полярных зорь проходит дежурный с карабином—молодой врач Николай Палеев, секретарь комсомольской организации станции. Ему сегодня вменено в обязанность охранять отдых и покой лагеря.

На материк отправлена телеграмма «В лагере станции все спокойно. Научно-исследовательские работы ведутся в соответствии с программой».

Начальник дрейфующей станции *Е. Толстиков*

22 мая. Быстро идет время. Почти полтора месяца прошло с момента нашей высадки на льдину. Сделано много, но еще больше надо сделать. И, конечно, все будет сделано.

День солнечный, теплый, почти без ветра. Кинооператор, пользуясь хорошей погодой, «носится» по лагерю в погоне за сюжетами. Но, пожалуй, везде одно и то же—все работают.

Вечером мирная рабочая картина лагеря нарушается появлением медведя. Он идет вдоль новой трещины, что-то высматривает и не обращает внимания на лагерь. А от лагеря бежит народ, кто в чем, впереди собаки. Собрались, кажется, все, шум невероятный. Медведь оглядываясь припустился, подальше от такой компании.

Ночью был слышен глухой шум. Это торошение. Все спокойно.

Дежурный *И. Заведеев*

23 мая. Сегодня воскресенье. На Большой земле этот день принято называть выходным. На дрейфующей станции это будничный трудовой день. Хотя по характеру трещины, образовавшейся третьего дня, непосредственная опасность лагерю не угрожает, решено вывести в безопасное место аварийные запасы. С утра готовится палатка КАПШ-1¹², комплектуется запас продуктов, керосина, спальных мешков. Весь груз уложен на двух листах железа, изогнутых в виде саней (волокуша). Сверху укреплена палатка. В случае нужды этот поезд подхватит трактор и доставит в намеченное место. Ремонтная бригада мастерит печь с угольным отоплением.

Гидролог Извеков весь день рубил новую лунку, используя на этот раз электрическую пилу. На строительстве лунок им накоплен немалый опыт и теперь установлен рекорд. Необходимая глубина пробита за один день, тогда как раньше на это уходило несколько дней. Оставшуюся толщу льда взорвали.

После ужина кино.

Дежурный Н. Уваренко¹³

25 мая. В 23 часа закончились по распорядку все работы. Наступила ночь. Но какая чудесная и многозначительная ночь царит над нашей ледовой точкой! Светит яркое солнце, стоит полнейший штиль. На первый взгляд, все в лагере спят и ничто не нарушает тишину ночи. Но, заглянув в палатки, видим людей, занятых работой. Вычисляются данные сегодняшних наблюдений, вносятся записи в дневники и полевые журналы. Стремление познать эту суровую страну побеждает и отдых, и сон, каждый готов трудиться возможно лучше на своем посту, шаг за шагом люди заглядывают все дальше в неизвестное, и чем дальше они шагают вперед, тем полнее раскрываются новые страницы многотомной книги Арктики.

Да, удивительный народ дрейфует на нашей льдине, дерзкий и смелый, волевой и непреклонный.

Ледовая обстановка за сутки в районе лагеря не изменилась. Новая трещина сузилась примерно до 1,2—1,5 м.

Дежурный В. Кузнецов¹⁴

26 мая. В наш лагерь залетела приятная гостья—пуночка. При виде ее на душе стало как-то теплее, будто принесла она на своих крыльях зелень травы, шум лесов, кусочек весны. Но наши псы встретили ее совсем по иному: Динка с лаем, Цыган с визгом, Пеленг в грозном молчании бросился гонять пуночку. Даже старый медвежатник Антон присоединился к ним. К каким только ухищрениям не прибегали псы, чтобы поймать птичку: то бежали за ней цепью, то пытались окружить. Но все безрезультатно! Через несколько минут бешеной погони глупые собаки имели жалкий вид. Тяжело дыша, высунув язык, Антон первым бросил это самоистязание, остальные продолжали погоню, пока пуночка не скрылась. Бедную птицу преследовал и другой «страшный» охотник—кинооператор Н. С. Соловьев. Осторожно подкравшись, он сумел снять пуночку метров с восьми.

В 22. 15 пуночка возвратилась в лагерь. На этот раз ей сравнительно быстро удалось обмануть собак и порываться за бочками с капустой.

Остаток ночи прошел спокойно. Координаты лагеря—76°20' с. ш. и 177°39' в. д. Погода в течение суток ровная, спокойная, безветренная;

¹² Наряду с разборными щитовыми домиками для жилья и размещения лабораторий на дрейфующих станциях применялись сферообразные разборные палатки с каркасом из алюминиевых трубок КАПШ-1 и КАПШ-2 конструкции полярника С. А. Шапошникова.—*Ред.*

¹³ Радиоинженер.—*Ред.*

¹⁴ Оператор радиолокатора.—*Ред.*

днем сильно таяло, температура приближалась к 0°. Ночью подморозило, Небо в течение суток было покрыто слоисто-кучевыми облаками, сквозь которые хорошо просматривалось солнце.

Дежурный *Н. Палеев*

1 июня. Наступил второй весенний месяц—июнь.

После завтрака собрались около кают-компаний, покурили, уточнили задания и разошлись по работам. А день выдался особенный. Солнце так палило и так зажгло снега, что даже желающие смотреть на мир собственными глазами, а не через зеленые очки—и те отступили. Они вынуждены были надеть еще более темные светофильтры, чем носили прежде.

Снег понемногу оседает. Сегодняшняя ночь совсем оригинальна. Очки снять нельзя, слепнут глаза. Лагерь спит, перестали трещать многочисленные движки, и такая тишина, что слышны малейшие движения и шорох. Полный штиль. Выпал иней. Сочными гроздьями нанизан он на радиопровода, на такелаж антенн, на флагшток. Изумительной красоты кристаллы инея ярко блестят своими отполированными гранями. Кажется, это не снег,—рассыпалась серебристая пыль, а провода, словно перламутровые ожерелья, играющие всеми цветами радуги, развешаны над лагерем.

Красиво и величественно!

Но сколько коварства в этой красоте и тишине. В лагере всю ночь бодрствовало несколько человек, а никому не довелось услышать, как эта прелестная стихия отхватила у нас порядочный кусок льдины с запада. Прошла трещина и к моменту обнаружения разошлась до 2,5 м.

У нас очень крупная льдина, но вначале она была слишком велика по площади. Повидимому, в здешних местах льдину в общем ломает до некоторого определенного размера, зависящего от массы и прочности льда. А уж затем она способна выдерживать всевозможные превратности на своем пути: сжатие, столкновение, приливные колебания и т. д.

Будем надеяться, что эта площадь окажется достаточной для размещения лагеря и что именно лагерь окажется той нерушимой площадью, которая в конце концов останется от нашей льдины¹⁵.

Дежурный *М. Извеков*

2 июня. В 0.25 вышедший из лагеря на аэродром трактор остановился перед расщелиной, бесшумно образовавшейся, вероятно, незадолго перед этим. Трещина прошла вдоль льдины, по северной ее опушке. Ширина трещины в момент обнаружения была в среднем около 0,5 м. Но как бы то ни было, тракторный путь на аэродром отрезан. Дальше на запад эта щель соединилась со старым разводьем. Теперь наша льдина омывается морем с трех сторон.

При осмотре старого разводья обнаружено, что оно разошлось на 10—12 м, причем льдины сместились параллельно друг другу на 25—30 м, что вызвало интенсивное, но кратковременное торошение.

В районе торосов, перпендикулярно к старому разводью, обнаружены две маленькие трещины, одна шириной 3—4 см и длиной 15 м, вторая в виде 1—2-сантиметрового раскола протянулась на 200 м. Торошение прекратилось, но легкая подвижка льдов еще заметна.

Вечером при обходе мест возможного торошения обнаружил новые трещины: разошлись и продлились маленькие прожилки, образовавшиеся

¹⁵ Для размещения станции было избрано многолетнее поле длиной около 2,5 км и шириной около 3 км. Вес этого поля превышал 30 млн. т. В дальнейшем площадь льдины сократилась до 500×200 м.—*Ред.*

ранее у большого тороса. Одна из них прошла поперек льдины в восточной ее трети. Аварийная палатка осталась на стороне лагеря в 5—6 м от трещины. Ширина трещины в среднем 0,3—0,4 м. Теперь наша льдина «омывается» морем со всех четырех сторон. Размеры ее сократились примерно до 1200×600 м.

Настроение в лагере немного возбужденное. Сегодня арктическая экзотика дала всем себя почувствовать: ни торошение, ни образование трещин не сопровождалось какими-либо звуками.

Координаты лагеря—76°29' с. ш. и 176° 45' в. д.

Дежурный В. Бабарыкин¹⁶

4 июня. С 31 мая установилась ясная солнечная погода. Дрейфуем на запад в район малых глубин. Гидрологи регулярно через 2 часа производят промеры. Вчера в 11 часов глубина была 896 м, в 14 —874 м, сегодня в 13 часов—852 м.

День прошел спокойно, никаких изменений в ледовой обстановке.

Чувствуется приближение лета. Солнце уже четвертый день не прячется за облака и начинает пригревать по-настоящему. Снег оседает на глазах. Под снежным покровом появилась вода.

Ночью погода ухудшилась. Надвинулся туман. Видимость уменьшилась до 100 м. Два раза ходил к вертолету, осматривал лед.

Дежурный А. Деларов

10 июня. Время идет. Коллектив нормально выполняет программу наблюдений. Но многое изменилось, в частности характер внутрилагерных работ. Сейчас главное—борьба с водой.

Каждый наглядно убедился на собственном горьком опыте, какой вред приносит любая, казалось бы даже незначительная соринка, жаль, что раньше мы не представляли всей опасности загрязнения льдины¹⁷. Хотя принято много мер, чтобы не засорять территорию лагеря, оказывается, сделать это нелегкая задача. А ведь до нашего прибытия здесь была идеальная чистота. Было даже неприятно смотреть невооруженным глазом на идеально белый снег, и мы надевали темные очки.

Теперь с утра до вечера в ходу буры¹⁸. Работать приходится подчас по колено в воде.

С утра температура—2°, штиль, облака слоисто-кучевые.

Получено сообщение о прибытии самолета И. П. Мазурука, идущего к нам из Крестов Колымских. Для встречи на аэродром улетели с вертолетом А. Г. Дралкин, М. И. Иванов, А. И. Шутяев. Примерно в 10 часов Мазурук прибыл на аэродром, передал грузы, почту и затем ушел обратно на мыс Шмидта. Вертолет вернулся в лагерь.

Ночную вахту несли П. Д. Целищев, В. К. Бабарыкин, М. В. Иванов, Г. М. Силин. Небо чистое, безоблачное. Бабарыкин и Силин после выпуска радиозонда долго вели за ним наблюдение. В 2 часа ночи я на лыжах обошел льдину. Меня сопровождали Пеленг и Динка. В ледовой обстановке изменений не произошло.

Дежурный В. Скляров¹⁹

¹⁶ Аэролог.—Ред.

¹⁷ С наступлением полярного лета любой темный предмет на белоснежной поверхности льда, аккумулируя на себе солнечные лучи, становится центром образования озер талой воды—снежниц. Эти проталины достигают значительной величины и глубины.—Ред.

¹⁸ Для осушения снежниц, образующихся на льду, пробуривались вручную и мотобурами скважины, по которым вода снежниц стекала в океан.—Ред.

¹⁹ Радиооператор.—Ред.

17 июня. Утром вместе с Е. И. Толстиковым пробурил лунку в районе, где вмерозжены термометры сопротивления. Толщина льдины в этом месте 260 см²⁰. Вода энергично стекает под лед. Спустя некоторое время в районе лунки ноги уже не проваливались в снег, воды под снегом заметно убавилось. Место для спуска воды под лед оказалось очень удачным.

После обеда экипаж вертолета бурил лунки для спуска воды в местах, закрепленных за ним, — около вертолета и у бани.

В 7 часов осматривал трещины на юге и на севере. Положение трещин без изменений, ширина около 20 м. В трещинах заметна слабая ветровая волна. С громким шумом волны разбиваются о кромку льдины и «вылизывают» в льдине (на уровне воды) небольшие пещеры. Хотя волна маленькая, но она постепенно разрушает льдину.

Шутяев закончил модернизацию сверла мотобура. Он срезал у него края. Теперь диаметр пера стал около 22 см. Испытание показало, что новое перо само входит в лед, без нажима на рукоятку.

Таким образом, создан бур специально для спуска талой воды под лед в период таяния.

В полдень Бабарыкин неистовым голосом начал звать дежурного по лагерю. Я в этот момент находился около термометров сопротивления, при помощи которых ведутся наблюдения за колебаниями температуры в толще ледяного покрова. Можно было подумать, что на кого-то напал медведь. Оказалось, что Бабарыкин увидел около метеозмея, парящего в воздухе, семь кайр: в течение нескольких минут птицы летали вокруг змея, а затем удалились.

Прошел заряд снега; затем небо прояснилось, но вскоре опять его затянуло облаками.

К 18 часам была готова баня, на этот раз исключительно жаркая.

Ночь прошла спокойно.

Дежурный А. Дралкин²¹

2 июля. Неприветливый, сырой и ветреный пришел июль в Арктику. Сегодня с самого утра несет низкие серые тучи. Вместе с ними пришли туманная морозь и сырой снег.

Несмотря на неустойчивую погоду, сразу же после завтрака вертолет вышел на разведку ледовой обстановки. Операторы включили локатор для сопровождения его на выбранном маршруте и оказания помощи в случае необходимости. Неожиданно в азимуте 340° на расстоянии 10 км от лагеря вертолет потерял высоту и приземлился. Мы беспокоились, строили разные предположения, а вертолетчики всех нас перехитрили. С высоты 100—80 м они заметили медведя, а так как на станции не хватало свежего мяса, решили поохотиться за ним. Медведь был убит тремя пулями с высоты 10 м. После того как охотничий трофей был доставлен на станцию, обработкой занялся Г. М. Силин, наш профессор по этой части.

В 10 часов у метеорологов произошла неприятность: оборвался змей. Его стремительно понесло в сторону аэродрома. В. К. Бабарыкин и я снарядили клипербот и с разрешения Е. И. Толстикова вышли на поиски. С нами увязалась Динка. За разводом продвижение в сторону аэродрома с каждой сотней метров усложнялось из-за глубокого снега в торосах и громадного количества воды. Динка настолько выбилась из сил, что ее пришлось переносить через снежницы (ее рост явно не соответствовал глубине воды в снеж-

²⁰ Толщина льда в районе размещения жилых и служебных помещений лагеря достигала 4 м. В трещинах, где имели место надрывы льдин одна на другую, толщина льда доходила до 11 м. — *Ред.*

²¹ Заместитель начальника станции и руководитель гидрологического отряда. — *Ред.*

нилах, превратившихся в громадные озера). Змей обнаружили метрах в 800 от ВПП в громадной снежнице глубиной в 60—65 см. На пути посчастливилось подстрелить поморника. Охотились за нерпой, но убить ее не удалось.

После обеда ветер усилился, пошел мокрый снег. К вечеру разыгралась метель, которая продолжалась всю ночь. Только под утро, устаетая и озлобленная, она стихла.

Западное разводье вследствие сильного ветра развело метров на 25—30, и телефонная связь с аэродромом вновь сбивалась.

Ночью, несмотря на сильную метель, над разводьями все время кружили поморники. В юго-восточном разводье заметно большое количество желтых водорослей и среди них какие-то мелкие ракообразные, которые сплывают возле самой кромки льда.

Новый день встретил отдохнувших людей свежими тоннами талой воды.

Дежурный В. Кузнецов

14 июля. На льдине всюду снежницы, напоминающие небольшие озерца. Издали они кажутся голубыми пятнами различной формы. Солнечные лучи изрядно поработали над поверхностью нашей льдины. Снега почти нет. Наверх выступили ледяные бугры.

Сегодня ждем два самолета с материка, один из них с гостями—группой ученых.

Днем в восточном направлении показалось пять чаек. Несколько минут они кружили над разводьем, высматривая добычу.

В 14.50 первый самолет вышел из облаков точно на лагерь. Посадка машины на истерзанный силами природы аэродром была очень искусной.

Вечером прибыл самолет с учеными. Гости посетили все участки, интересовались работами, жизнью, бытом. Завязались горячие беседы, в которых активно участвовали все сотрудники станции. После ужина концерт художественной самодеятельности. Слушали местные радиосведения.

Ночью никаких изменений в ледовой обстановке не произошло, за исключением небольшого торошения в западном направлении. Изредка прояснялось, но в основном погода пасмурная, ветер юго-восточный, слабый.

Дежурный М. Извеков

16 июля. Ровно три месяца назад—16 апреля на нашей льдине появились первые три палатки радистов, метеорологов и магнитологов. Сейчас у нас восемнадцать жилых и рабочих палаток, семь домиков, работают трактор, автомашины, вертолет, ветряк. А в центре лагеря висит самое высокое в высоких широтах сооружение—сторожевая вышка.

Льдина имеет вполне обжитый вид. Выработался свой режим и ритм жизни, он по-деловому строг.

За три месяца проделана большая научная работа, собрано много ценнейших материалов, и путь наша льдина прошла не маленький, примерно 700 км, а если считать по прямой, то около 300.

В последнее время мы топчемся на одном месте. Льдина гуляет по воле ветров. Это понятно, так как в нашем районе много разводьев; стоит ветру изменить направление и льдина тоже меняет направление дрейфа. Но, несмотря на это, мы постепенно продвигаемся на северо-запад.

Жизнь станции течет своим чередом. Все заняты работой. Сегодня погода не радовала нас. Целый день над лагерем висел туман. Порой видимость сокращалась до предела.



В 18.18 над лагерем прошла машина ледовой разведки. Из-за тумана смогли рассмотреть только киль самолета. Машина сделала несколько кругов над лагерем и ушла на юг.

К утру туман рассеялся. За время дежурства никаких происшествий не было.

Дежурный *А. Деларов*

23 июля. За 15 минут до общего подъема в юго-западном направлении отчетливо было слышно потрескивание льдов. Но до завтрака в ледовой обстановке никаких изменений не произошло, окружающие торосы сохраняли прежний вид, как и вчера вечером. Затем в юго-западном направлении началось сжатие. Один из торосов раздавило и часть выбросило на нашу льдину. На юге откололись две небольшие льдинки; развернувшись, они образовали «мост» через трещину, по которому можно теперь свободно перейти на соседнюю льдину.

Утром после завтрака все занялись перебазированием домиков на новые площадки. Первым был «снят» домик гидрологов, вторым—домик начальника станции.

После ужина во время лекции был замечен медведь. Он гулял примерно в 1 км от трещины. Преследование оказалось бесполезным. Медведь быстро скрылся в тумане.

Дежурный *В. Кузнецов*

28 июля. Температура держится минусовая. Солнце скрыто за облаками. После завтрака группа сотрудников станции вылетела на аэродром, там продолжается ремонт посадочной полосы. Днем с юго-запада задул ветер, к вечеру он усилился до 6—7 баллов.

Поверхность льдины продолжает подтаивать. Под наблюдательной вышкой образовался неровный бугор, пришлось ее переставить на другое место. Девять человек перенесли вышку на руках.

Получен ответ от академика Цицина на наше приветствие по случаю скорого открытия Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. Он пишет, что наше приветствие будет зачитано всем участникам выставки, а их, кажется, около 20 000 человек!

Идет дождь, началось обледенение. Погодка, прямо скажем, неважная. В наш район вышел самолет ледовой разведки, пришлось дать ему штормовое предупреждение, но он все равно продолжает идти по курсу. Полярным летчикам любая погода нипочем!

Гололед очень сильный. Выйдя из домика, я с треском съехал вниз по трапу, в общем приземлился благополучно. Пока ходил по улице, на трапе, ведущем к дому, вырос толстый слой льда; поднимаясь, пришлось пользоваться всеми четырьмя конечностями.

Самолет все же добрался до нас. Сделал над лагерем несколько кругов, сбросил почту и посылку для Целищева. При выброске самодельный парашют оторвался. Почта ударилась об лед, но осталась целой. Посылка врезалась углом в снег. Сверток прилетел после всего. В свертке оказались помидоры и огурцы. При встрече со льдом они превратились в салат «весна». Удивительная вещь, в посылке были две стеклянные банки с грибами да бутылка с медом и... ничего не разбилось. Самолет передал нам большой привет от экипажа корабля. Мы поблагодарили за письма, газеты, а Целищев присоединил свою благодарность за посылку. Бортрадист очень беспокоился, все ли в порядке с почтой и посылкой. Успокоил его, заверив что все цело. Самолет улетел, а мы набрались на письма и газеты.

Лагерь читает, на улице ни души.

Дежурный *И. Заведеев*

3 августа. Погода, можно сказать, отвратительная. Температура $+0,5^{\circ}$ идет мокрый снег.

Ждем самолет из Москвы. Большая радость получить из дома письмецо. Теперь там лето, поспели фрукты, овощи.

А вот мы все, можно сказать, молим о похолодании, а его нет и нет.

Сегодня закончили запись говорящих писем на магнитофоне. Пусть родные услышат наши голоса.

За сутки моего дежурства солнце так и не показывалось. Сейчас 22 часа по московскому времени, а Андрей Деларов все еще стоит на своем «НП»²². Облака понемногу рассеиваются, и он упорно ждет.

За время дежурства происшествий не было.

Дежурный *Н. Ширков*²³

5 августа. В течение суток пасмурно, низкая облачность, слабый снег, временами морось, южный умеренный ветер. Температура около 0° . Определиться не было возможности. Судя по ветру, нас, видимо, относит к северо-востоку.

Аэрометеорологический и гидрологический отряды, как обычно, ведут плановые наблюдения. А. И. Шутяев на аэродроме готовит посадочную площадку к приему самолета. Состояние площадки после ремонта более или менее удовлетворительное.

Ночью наблюдались подвижки. К утру (по местному времени) разводья заметно расширились, особенно на юге, где полоса воды местами достигает ширины 400—600 м.

С наблюдательной вышки хорошо видна вся льдина, окруженная разводьями. Она напоминает пловучий ледяной остров.

Можно сказать, что весной льдину для размещения лагеря выбрали весьма удачно. Она оказалась прочной и пока выдерживает все испытания.

Дежурный *Л. Овчинников*

6 августа. Идет снег. Ветер южный. Прошлой ночью трещина в северном направлении значительно увеличилась. Снова порвана телефонная связь с аэродромом.

В 11.40 над лагерем прошел самолет. Сделал шесть кругов, на последнем заходе бросил вымпел с букетом цветов и приветствием. В 11.55 ушел в юго-западном направлении.

В 16.15 над лагерем пролетело три чайки. Собаки во главе с наводчиком Цыганом сопровождали их громким лаем.

По окружающим разводьям кочуют пловучие торосы. Ночью в западном направлении слышался грохот и шум, по всей вероятности, ломало льды.

В 4.45 по местному времени разбудил «москвичей». В 5 часов слушали передачу из Москвы для полярников, дрейфующих на льдинах. С многими говорили родные. Мне выпало счастье слушать голос жены. Чудесный день. Приятно на душе.

На аэродроме группа товарищей продолжает готовить полосу к приему самолета.

Перед подъемом в северном направлении заметил черную утку.

Дежурный *М. Иванов*

7 августа. Во время завтрака только и разговору о передаче, организованной «Последними известиями по радио» для полярников дрейфующих станций.

²² Наблюдательный пункт. — *Ред.*

²³ Электромеханик. — *Ред.*

За последние дни ледовая обстановка у нас резко изменилась. Произошло разрежение льда. В 15 часов по московскому времени промер ширины разводий вокруг нашей льдины при помощи дальномера показал, что на север в направлении аэродрома трещина разошлась до 200 м, на северо-востоке до 1,6 км, на юге в самом широком месте до 5 км, в самом узком до 700 м, на северо-западе до 2,6 км. Наша льдина находится в свободном плавании. Некоторые товарищи шутят, что пора и боцмана на наш корабль назначить. Сильный ветер поднял на воде полуметровую волну и срывает с нее красивые барашки. А. Е. Щекин говорит: «Теперь-то мы действительно на льдине в полном смысле этого слова».

Вертолет с гидрологами летал на ледовую разведку. Сведения неутешительные. Разрежение тянется далеко до горизонта.

Сегодняшняя весьма серьезная подвижка льда воспринята коллективом как будничное явление. Да оно и понятно, природа приучила нас к этому с малых масштабов. Сначала была одна трещина шириной 1—2 м, потом вторая пошире, затем третья. Трещины постепенно расширялись, временами сходились вплотную и снова расширялись порою до 100—150 м, так что теперешняя ширина разводий нас не удивляет. Но все же...

Вечером после ужина (в который раз) смотрели кинокартину «Кэто и Котэ». Утром узнали по радио, что очередной самолет, помимо грузов, к которым мы привыкли, доставит арбузы, дыни и виноград. Но главное — почта. Ждем с нетерпением самолет.

Усиленно эксплуатируется фотоувеличитель: каждому хочется послать родным и знакомым фотокарточку с дрейфующей станции.

Дежурный В. Бабарыкин

11 августа. Перешагнули 78-ю параллель. Координаты 78°03' с. ш. и 174°37' в. д.

Накануне была очень плохая погода, а сегодня (мне почему-то везет в отношении погоды) с утра облачность рассеялась и установилась чудесная погода. Ветра нет, солнце светит, как в Крыму. Прибывает долгожданный самолет. Все готово к встрече. Вертолет сделал разведку района. Усиленно готовили почту и документацию для отправки на материк.

Во второй половине дня после обеда на аэродром вылетели Толстиков, Соловьев, Казнов, Целищев, Шутяев. Остальные товарищи остались в лагере. Самолет Ступишина сделал очень хорошую посадку. Почти все товарищи получили посылки, много писем от родных.

Гости из Москвы и экипаж самолета познакомились с нашей жизнью в лагере. По случаю такой встречи был устроен торжественный ужин. Среди гостей доктор геолого-минералогических наук М. В. Кленова. Эта первая женщина в нашем лагере.

Утром Ступишин улетит обратно на мыс Шмидта для доставки остальной части груза. Гости расположились в домике Уваренко, где будут жить до последнего рейса Ступишина.

Ночью никаких изменений в ледовой обстановке не произошло. При обходе домиков можно было видеть товарищей, которые до 3-х часов читали полученные от родных письма.

Дежурный Л. Овчинников

ИЗ ВАХТЕННОГО ЖУРНАЛА СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС-3»

27 сентября. Вчера солнце в последний раз осветило лагерь и скрылось за горизонтом на несколько месяцев. Наступила полярная ночь.

Сегодня разыгралась метель, ветер 13—17 м/сек, порывы до 20 м/сек. Температура воздуха —9, —10°.

Палатки замело снегом, в местах завихрений образовались большие надувы. Снег постепенно уплотняется. После долгого перерыва на камбузе снова приходится для получения воды растапливать снег²⁴.

На редкость дружным был сбор на завтрак. Да это и понятно, в такую погоду всем хочется быть вместе, а для этого единственное место—кают-компания. Натопил жарко, но к концу дежурства сильно выдуло.

Аэрологи после пяти пробных пробегов с трудом выпустили утренний зонд, длину антенны пришлось укоротить до 2 м. Вечерний зонд выпустить не удалось. Гидрологи продолжают работать по программе. Глубина 2896 м. За сутки изменилась на 1200 м. Угол наклона троса в лунке 25°, что свидетельствует о большой скорости дрейфа. Координаты не определялись.

Работа на посадочной площадке временно прекращена. В районе последнего торошения при обходе замечены небольшие новые торосы.

Дежурный И. Цигельницкий²⁵

3 октября. В первой половине суток продолжалась пурга. Почти все наружные работы приостановлены. Восточный ветер, метет мокрый снег. Температура поднялась до -5°, а затем до -1°. Выпало так много снега, что льдина прогнулась, из трещин и лунок выступает вода.

Со второй половины суток ветер затих, а затем перешел на юго-западный-южный, 4—6 м/сек. Опять все забило снегом. Видимость плохая. Над лагерем низкие облака. Координаты уже давно не определялись, и когда еще удастся их определить—неизвестно.

Редколлегия озабочена выпуском стенгазеты. Несмотря на обилие корреспондентов центральных газет, в свою пишут неохотно—«слишком малы масштабы».

Идет деятельная подготовка к полярной ночи. Через несколько дней будет совсем темно.

Дежурный О. Змачинский²⁶

31 октября. В 00.20 по московскому времени узнали, что без предупреждения и согласия к нам вылетел ИЛ-12 Черевичного. Срочно приступили к подготовке посадочной полосы. В 1.17 Черевичный произвел посадку. На станцию доставлены свежие продукты. В 2.37 Черевичный ушел обратно²⁷.

Гидрологи знакомили с ходом работ и оборудованием вновь прибывших товарищей.

В 19.30 была радиопередача из Чехословакии для полярников СП-3 и СП-4. После ужина слушали «говорящие письма» из Ленинграда и смотрели кинофильм.

В 23 часа на наш аэродром произвел посадку ИЛ-12, который доставил очередную партию грузов на зимний период.

В течение суток преимущественно небольшая облачность. Видимость хорошая, ветер северо-западный 4—6 м/сек, во вторую половину суток

²⁴ На протяжении значительной части года для получения питьевой воды приходится растапливать снег или куски многолетнего льда, который в верхнем слое обычно сильно опреснен. Эта работа одна из наиболее трудоемких и требует длительного времени. Наличие в летний период многочисленных озер талой воды—снежниц—сильно облегчало работы на камбузе.—*Ред.*

²⁵ Инженер-аэролог. Самый молодой сотрудник дрейфующей станции СП-3 (1930 года рождения).—*Ред.*

²⁶ Инженер-геофизик.—*Ред.*

²⁷ В октябре—ноябре на дрейфующие станции производился завоз продовольствия, горючего, разборных домов и дополнительного оборудования на зимний период. Основные грузы осеннего завоза заблаговременно, в период арктической навигации, были доставлены пароходами на отдаленные острова, а оттуда—переброшены в центральную Арктику самолетами полярной авиации.—*Ред.*

ослабление до штиля. Температура воздуха от -24 до -31° . Глубина океана 1560 м. Координаты: $88^{\circ}34,3'$ с. ш. и $281^{\circ}53,5'$ в. д.

Дежурный В. Кунченко²⁸

1 ноября. В 5.25 приземлился самолет ИЛ-12, пилотируемый летчиком И. С. Котовым. Самолет доставил разборный домик, бочку соленых огурцов и бочку квашеной капусты. В 5.55 Котов поднялся в воздух и взял курс на материк.

В 14.53 прилетел И. И. Черевичный тоже на самолете ИЛ-12. Привез ферросилиций и баллоны с газом²⁹. В 17.17 самолет Черевичного ушел обратно.

После завтрака личный состав занимался работами, согласно программе. Свободные от вахт люди приступили к сборке домиков.

В 19.55 снова прилетел Котов. Привез баллоны с газом и ферросилиций. В 21.05 Котов поднялся в воздух и взял курс на юг.

Стоит ясная, морозная погода. Штиль. Температура воздуха $-31,5^{\circ}$. В 20 часов была передача из Москвы для дрейфующих станций.

Дежурный И. Шариков³⁰

2 ноября. После ужина кают-компания сразу опустела. Нет былого оживления, шуток, музыки. За день ребята устали, едва поужинали и сразу залегли спать

Только экипаж вертолета неутомимо продолжает работать. Готовят домик. Два жилых домика вчерне собраны и поставлены на свои места. Один еще не установлен, стоит без крыши, а один только завезен и лежит в деталях. Видимо, к празднику не всем группам удастся перейти на «зимние квартиры».

В 6 часов попросил согласия на прием Черевичный. К сожалению, у нас портится погода. Небо затянуло облаками, идет снег.

В конце концов погода исправилась. В 15.45 приземлился Котов, в 18.10 Черевичный; в 18.55 Черевичный вылетел обратно, в 19.22 вылетел Котов.

После обеда был аврал по перевозке грузов с аэродрома в лагерь.

Дежурный Е. Яцун³¹

3 ноября. За ужином отметили день рождения В. А. Шамонтьева. За хлопотами последних дней чуть было не забыли о нем.

Кают-компания опустела раньше отбоя. Вертолетчики сегодня переселились в домик.

Черевичный и Котов снова в воздухе. Общий подъем произведен на полчаса раньше, в 13.30, с тем, чтобы личный состав успел позавтракать до прилета Черевичного. В 14.30 прибыл Черевичный, в 15 часов—Котов. Это последние рейсы. В лагере побывал только И. И. Черевичный.

В 15.40 улетел И. С. Котов, с ним выбыл наш гидролог Г. А. Пономаренко. В 16.30 выбыл Черевичный.

Теперь остается один праздничный рейс.

Печка в кают-компании топится круглые сутки, но стены не просыхают.

²⁸ Бортмеханик вертолета.—Ред.

²⁹ Ферросилиций использовался для получения водорода, необходимого аэрологам (водородом заполняются шары-пилоты и подъемные шары радиозондов). Сжиженный пропанбутановый горючий газ служил для отопления домиков и палаток.—Ред.

³⁰ Метеоролог, одно время работал поваром станции.—Ред.

³¹ Кинооператор Центральной студии документальных фильмов.—Ред.

Температура воздуха —37°, ветер слабый 1—2 м/сек, штиль. Глубина океана 1362 м. Ледовая обстановка без изменений. Временами видно сияние малой интенсивности.

Дежурный И. Цигельницкий

5 ноября. В лагере продолжают обычные работы по отрядам. Погода ясная, морозная, температура —30°.

После ужина я попросил освободить кают-компанию и занялся высушиванием стен и потолка, которые сильно отсырели. Сушить пришлось паяльной лампой и авиационной подогревательной лампой—АПЛ. Стены стали почти сухими.

Ночью Разбаш сообщил, что к нам вылетел Черевичный.

В 16.25 Черевичный произвел посадку, на борту у него Котов. Он привез нам праздничные подарки, почту, говорящие письма и новые кинофильмы. Попили чаю и ушли в 17.05. Сегодня наши координаты 88°35,3' с. ш. и 286°48' в. д.

Дежурный В. Медведь³²

7 ноября 1954 года, 37-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции. Ввиду праздника сегодня изменено расписание дня. Подъем в 9 часов. На завтрак приготовлены картошка в мундире, огурцы, свежий лук с подсолем и молоко. Все завтракали с отменным аппетитом. После завтрака слушали по радио трансляцию парада с Красной площади.

В 14 часов состоялся митинг у снежной трибуны, сооруженной Е. П. Яцуном. Начальник станции А. Ф. Трешников поздравил коллектив с 37-й годовщиной Великого Октября. Это первый торжественный митинг при матовом свете луны в полярную ночь. Во время митинга жгли факелы и фальшвейеры. Яцун производил киносъемку. Очень холодно —32° со свежим ветром.

В 16 часов праздничный обед. Столы в кают-компании застелены белоснежными скатертями. Первые тосты—за 37-ю годовщину Октябрьской революции и новые успехи нашей Родины.

Вечером Волович и наш гость механик В. Суворов³³ дали отличный концерт на пианино с гитарой. А мы сдвинули столики и пробовали танцевать.

Около 21 часа все разошлись по палаткам и домикам.

Произвел обход лагеря.

В 22 часа в третий раз за сутки затопил печь в кают-компании. Но в домике все же не жарко. Мороз и ветер сильно его выхолаживают.

Дежурный В. Канаки³⁴

9 ноября. После ужина в 4 часа по московскому времени слушали в магнитофонной записи концерт для полярников из Москвы и выступления В. В. Фролова³⁵ и И. И. Черевичного.

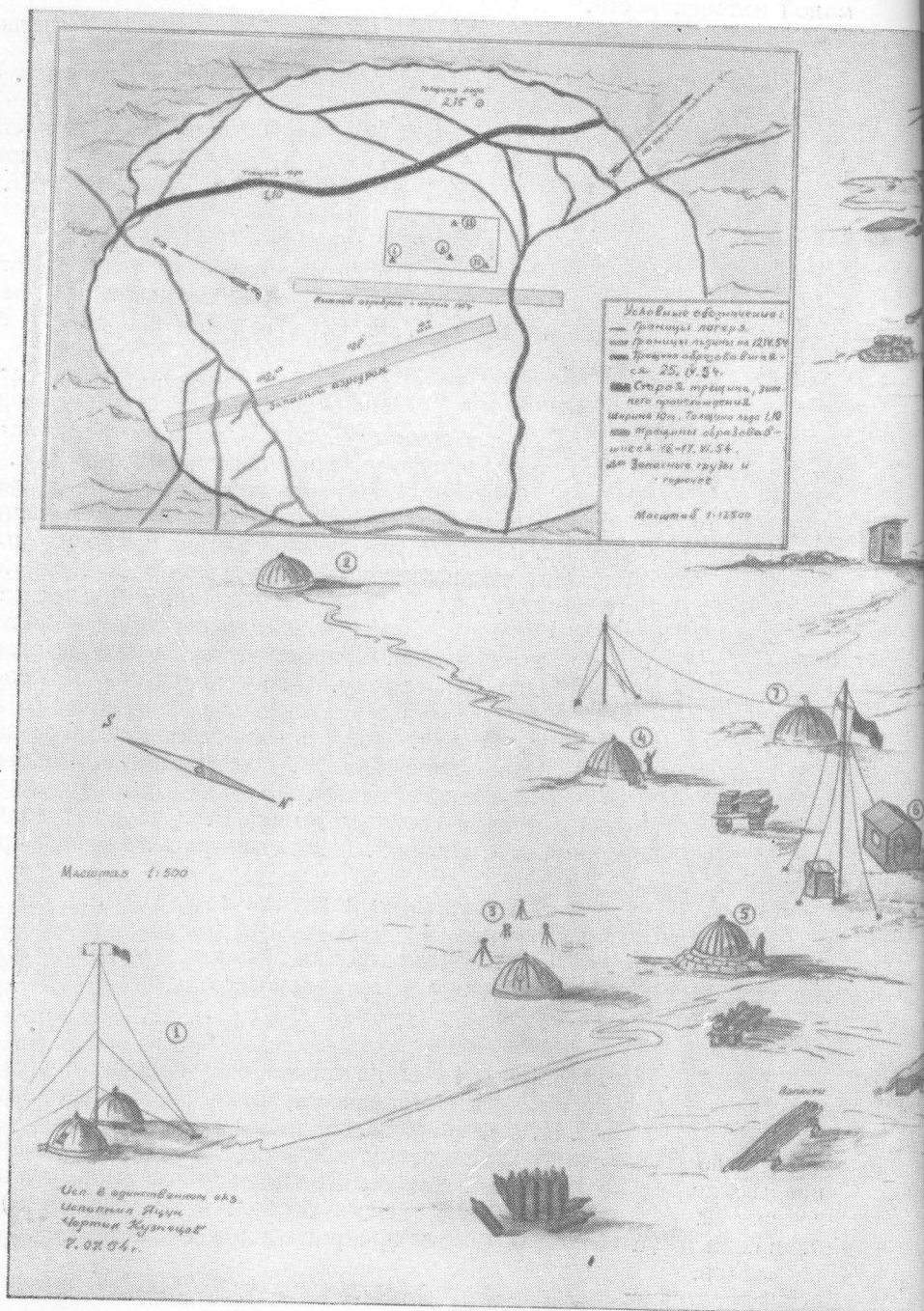
Около 5 часов по московскому времени в северо-западной стороне слышался шум торошения. При осмотре поля выяснилось, что в недавно замерзшем разводье (на месте трещины, образовавшейся летом) заметна подвижка льда. Вскоре подвижка прекратилась и до конца суток не возобновлялась.

³² Штурман вертолета.—Ред.

³³ Инженер Арктического института. Производил на станции ремонт приборов, в частности буквопечатающих измерителей течений.—Ред.

³⁴ Старший аэролог.—Ред.

³⁵ Директор Арктического научно-исследовательского института Главсеверморпути.—Ред.

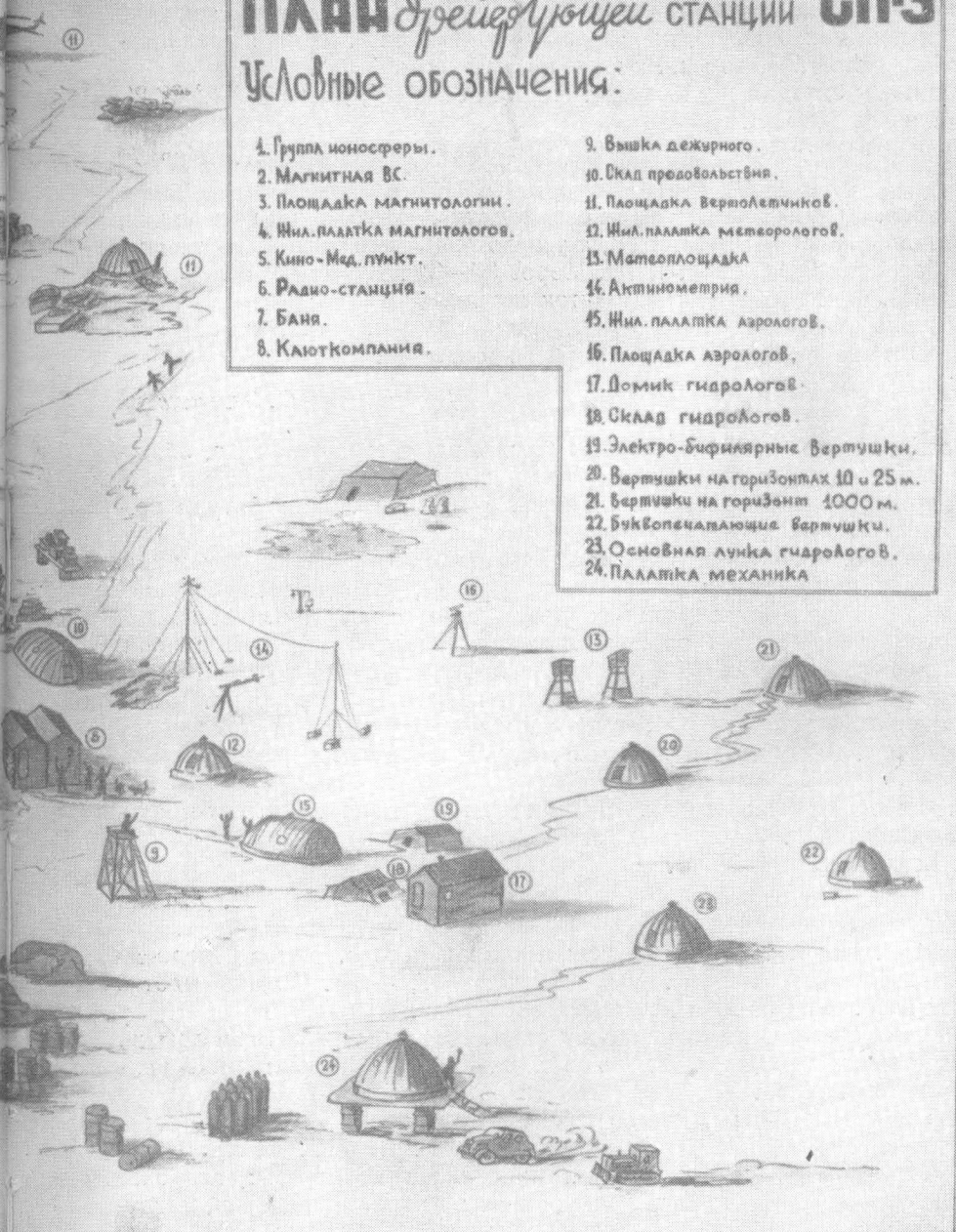


План лагеря станции «Северный полюс-3» (лето 1954 г.), на

План дрейфующей станции СП-3

Условные обозначения:

1. Группа ионосферы.
2. Магнитная ВС.
3. Площадка магнитологов.
4. Шил. палатка магнитологов.
5. Кино-Мед. пункт.
6. Радио-станция.
7. Баня.
8. Каюткомпания.
9. Вышка дежурного.
10. Склад продовольствия.
11. Площадка вертолетчиков.
12. Шил. палатка метеорологов.
13. Матеплощадка.
14. Актинометрия.
15. Шил. палатка аэрологов.
16. Площадка аэрологов.
17. Домик гидрологов.
18. Склад гидрологов.
19. Электро-бифилярные вертушки.
20. Вертушки на горизонтах 10 и 25 м.
21. Вертушки на горизонт 1000 м.
22. Буквопечатальные вертушки.
23. Основная лунка гидрологов.
24. Палатка механика.



После завтрака был объявлен аврал по перевозке грузов с аэродрома в лагерь. Работы продолжались до ужина с перерывом на обед. С аэродрома переброшены все грузы.

В течение первой половины суток стояла очень холодная погода — 37° с северо-западным ветром, 5—6 м/сек и при лунном безоблачном небе. Во второй половине дня (суток) натекли облака, которые полностью закрыли небо, но сквозь них хорошо просвечивал лунный свет. Ветер зашел к западу с той же силой 5—6 м/сек. Заметно потеплело до -32° .

Координаты станции на 19 часов: широта $88^{\circ}29,4'$, долгота $292^{\circ} 07,2'$. Глубина океана 1365 м.

Дежурный К. Курко³⁶

10 ноября. Льдина залита ярким светом луны. Прошло три-четыре дня, как луна появилась над горизонтом, а теперь она круто поднялась по спирали, взобралась уже высоко. Ясно. Мороз $30-34^{\circ}$. В начале суток ветер юго-западный, 4—5 м/сек. К концу суток штиль.

Ускоренно оборудуются под жилье домики. Все жалуются на сырость. Изменений в ледовой обстановке не произошло.

Дежурный О. Змачинский

12 ноября. Попрежнему ярко светит луна, видимость отличная, облачность от 2 до 8 баллов. Почти все время вокруг луны наблюдалось гало. Ветер северный и северо-северо-восточный, 1—3 м/сек. Температура воздуха в пределах $-30, -35,5^{\circ}$, увеличивается давление.

Метеорологи, магнитологи и геофизики заняты оборудованием домиков. Остальные уже переселились из палаток в домики, большинство довольно.

С 11 до 13 часов в южной части горизонта слышался треск ломающихся льдин и характерный шум торошения, напоминающий морской прибой.

Экипаж вертолета с 19.05 до 20 часов производил облет окрестностей лагеря радиусом до 25 км с целью обследования ледовой обстановки. К югу от станции на расстоянии 10—15 км обнаружен разрушенный торошением мелкобитый лед. Выбраны три крупные льдины, годные для посадки вертолета.

В 20.30 к югу от станции вновь слышен шум торошения, будто от проходящего вдали поезда.

Особых происшествий нет.

Дежурный А. Малков

17 ноября. Последние сутки тихая и теплая погода. Ветер северо-северо-восточный от 2 до 4 м/сек. Температура $-17, -20^{\circ}$. Облака плотно закрывают небо. Вокруг мрак, непроглядная тьма.

Ледяная пустыня спит богатырским сном. Не спит только наш лагерь. Жизнь идет своим чередом, как хорошо слаженный механизм под наблюдением опытного мастера.

Дрейф продолжается: радисты неустанно следят за эфиром; метеорологи каждые три часа отправляют свои сводки на материи, не спят аэрологи и ионосферисты—разведчики высоких слоев атмосферы; гидролог В. М. Булавкин очищает ото льда лунку; заняты вертолетчики, врач, магнитолог, повар, кинооператор и, конечно, комендант ледовых аэродромов М. С. Комаров, наш «арктический Кулибин», мастер на все руки.

Дрейф продолжается. Это значит, что наука продолжает получать все новые факты об окружающем нас мире.

³⁶ Зав. радиостанцией.—Ред.

Дрейфуем сейчас над вершинами обширной горной подводной страны—над хребтом М. В. Ломоносова. Имя хребту выбрано не случайно: величайший русский ученый оставил нам в наследие замечательные мысли о природе Арктики.

Наши координаты: $88^{\circ}17,2'$ с. ш. и $292^{\circ}33,0'$ в. д.³⁷. Глубина 1308 м. В царстве темноты и льдов все попрежнему безмолвствует, как и в начале суток.

Дежурный В. Легеньков³⁸

20 ноября. Дежурство началось с выполнения благодарной, но весьма трудоемкой обязанности—топить баню для личного состава. К сожалению, техника этой работы далека от совершенства: все та же бочка из-под бензина и АПЛ. А ведь приходится натопить из снега и нагреть более 50 ведер воды. Выполнимо, но с трудом. Во всяком случае, дело сделано. После бани все, словно обновленные, спали в свежих чистых постелях и, как сказал В. Г. Ка-наки, «видели высокохудожественные сны».

В течение суток ясная морозная погода. Минимальная температура за сутки $-30,5^{\circ}$. Глубина 1417 м. Координаты: широта $88^{\circ}12,5'$, долгота $291^{\circ}14,5'$.

После 14 часов с северной стороны льдины слышали шум торошения. Осмотр ближайшей гряды торосов ничего тревожного не выяснил. Очевидно, торошение происходит где-то вдали от льдины.

Дежурный Е. Яцун

23 ноября. В 7.45 началась подвижка льда по всей северной части окраины льдины. Пошли туда Цигельницкий, Курко, Медведь, Разумов и я. Во время осмотра обнаружили большое разводье, покрытое молодым льдом толщиной 15—19 см. Разводье находится от центра лагеря в 300—350 шагах. Вдоль всего разводья происходит торошение и подвижки льда. Ломает в основном молодой лед. Торошение сопровождается сильным шумом и скрипом, напоминающим звук идущего поезда. Около 9 часов торошение и подвижки льда прекратились. Во время осмотра разводья большую помощь оказал прожектор. Но противоположный «берег» рассмотреть не удалось, так как ширина разводья превышает 100 м.

В 9.55 торошение вновь возобновилось. Сильная подвижка происходила с нарастающим шумом и скрипом. Позвонил Змачинскому и попросил его еще раз зажечь прожектор для осмотра вала торошения. В 10.05 Змачинский зажег фару, и мы вместе осмотрели льдину. Дежурный метеоролог Малков пошел дальше осмотреть место торошения.

Подвижки продолжались по всему разводью до 1.50. Затем шум стих. Осмотр показал, что новые валы торошения молодого льда появились по всей кромке разводья.

Штиль сменился северным ветром 2—3 м/сек. Видимо, этот ветер и обусловил нажим льда с севера. Периодические подвижки продолжались до 12.40, постепенно ослабевая.

В 11.45 с севера начали поступать заряды тумана или испарений с разводий. Опыт этой ночи показал необходимость быстрее оборудования на вышке около кают-компаний мощного прожектора ватт на 500.

Фара геофизиков не может удовлетворить, так как постройки лагеря загораживают всю восточную часть льдины, и эту часть прожектор не освещает.

³⁷ Для удобства прокладки курса судов и дрейфа станций в Арктическом институте и Главсевморпути принят счет долгот в одном направлении—от 0 до 360° к востоку от Гринвича.—Ред.

³⁸ Старший гидролог и парторг станция.—Ред.

щает. А там есть разводье, которое близко подходит к рабочим палаткам гидрологов.

В 14 часов побудка к завтраку. В 18.30 А. Ф. Трешников и Г. И. Матвейчук отправились осматривать окрестности лагеря. Выяснилось, что наше поле значительно уменьшилось в своих размерах.

По группам идет нормальная работа.

Давление воздуха за 12 часов упало на 10 мм.

Дежурный В. Канаки

24 ноября. С начала суток пасмурная погода, облачность 10 баллов, поземок, ветер. Осадки в виде снежных игл, между сроками наблюдения—изморозь.

С 19 до 20 часов слышали два значительных толчка. В 20.15 последовал третий, более сильный. А. Ф. Трешников и К. М. Курко осмотрели льдину. Изменений в ледовой обстановке нет, но с западной стороны идет незначительное торошение молодого льда.

В 12.15 в лагере снова раздался сильный треск, напоминающий раскат грома, после чего немедленно почувствовали резкий запах серо-водорода. Льдина, на которой стоит лагерь, треснула в направлении 150°. Трещина прошла через лагерь на север, вышла на северо-запад и соединилась со старым разводьем. Лагерь разорван на две части. На большей части льдины остались геофизики, склады продовольствия, палатки с магнитно-вариационной станцией и магнитным комбайном. Трещина в течение нескольких минут разошлась местами на 50 м и немедленно начала покрываться тонким льдом. Утонули теодолит аэрологов и несколько мешков угля.

Основной лагерь остался на льдине размером примерно 300×550 м.

Через несколько минут после разлома льдины коллектив станции, поднятый по тревоге, приступил к спасению приборов и грузов.

Магнитолог Н. Е. Попков перенес в безопасное место комбайн. Товарищи спасли остальные его приборы, находящиеся на льдине основного лагеря. Грузы аэрологов и их рабочая площадка остались на большой льдине. Пока связь с ней не была установлена, аэрологи приняли самое активное участие в спасении оборудования других отрядов и своего домика, который находится в нескольких метрах от трещины.

Команда о приведении в готовность к полетам вертолета не могла быть выполнена, так как средства подогрева оказались по другую сторону трещины. Экипаж с помощью Малкова, Разбаша, Шарикова сумел перебраться по трапу на ту сторону льдины и благополучно доставил средства подогрева к вертолету. Через 40 мин. вертолет был готов к полету. Экипаж сделал два полета для связи и доставки продовольствия, необходимого имущества с большой льдины в основной лагерь. Во время нахождения на большой льдине экипажу совместно с Попковым, Малковым, Матвейчуком, Суворовым, Змачинским, Кучуберия, Комаровым удалось отодвинуть домик на 15 м от трещины и перенести грузы, которые находились на краю трещины.

Образовавшееся разводье затянуло льдом, и дальнейших подвижек не наблюдается. На большой льдине для производства работ остались: Матвейчук—начальник отряда, Малков, Суворов, Попков, Змачинский и Кучуберия. Связь с ними поддерживается по телефону.

Во время аврала научные наблюдения вели метеорологи, геофизики и гидрологи; аэрологи не могли выполнять работы из-за разрушения рабочего места.

Опасность, грозящая личному составу и имуществу, ликвидирована в кратчайший срок. При этом коллектив проявил замечательную спаянность, организованность и взаимную выручку.

В 19 часов гидрологи подняли трал, который был опущен на дно океана сутки назад. Трал оказался перевернутым. Тут же повторили спуск. Подняли для проверки вертушки³⁹, они работают отлично.

За сутки аэрологи выпустили один шар-зонд первого срока. Глубина океана 1463 м. Сотрудники станции продолжают восстанавливать рабочие места и площадки, которые разрушились при разломе льдины. Координаты станции не определялись.

Дежурный А. Бабенко⁴⁰

25 ноября. Работы по ликвидации опасности, угрожающей лагерю в результате разлома льдины, продолжаются. В центр лагеря при помощи трактора перевезли домик аэрологов, находящийся в 10—15 м от трещины. Затем из ямы, образовавшейся в снегу, с большим трудом извлекли домик радистов (под ним стала скапливаться вода). Отбой затянулся до 9 часов.

Большинство сотрудников станции не спало с момента поломки, и все порядком устали. Поэтому на завтрак собирались менее активно, чем обычно.

Экипаж вертолета с 16.30 занимался проверкой всех узлов машины. Несколько раз вертолет поднимался в воздух, но полетов на ту сторону трещины не было, так как начала действовать, возникшая по инициативе В. Г. Канаки, переправа. Технически она осуществлялась несложно: за два конца, находящихся на противоположных краях трещины, по молодому льду толщиной 10—12 см перетягивался клиппербот. Таким путем в основной лагерь удалось перевезти аэрологические грузы, необходимые для развертывания нормального комплекса работ, и отправить продукты на ту сторону. Во время обеда по импровизированному парому в две смены перенесли все работники «филиала» СП-3, как шутливо окрестили отделившуюся от нас часть льдины.

После обеда И. М. Шариков и В. С. Суворов настлали доски по льду и, убедившись в его прочности, наладили постоянную связь с той стороной.

В 22.30 на большой льдине возобновился аврал: передвигали подальше от трещины домик метеорологов. При этом весьма наглядно убедились, что перевозка домиков без трактора—дело очень трудное и затяжное. Чтобы ускорить перевозки, решено для каждого домика заготовить авральные тросы к трактору. Грузы, находящиеся близко от края трещины, перевозили в более безопасные места.

За время дежурства существенных изменений в ледовой обстановке не наблюдалось, хотя с 4.40 до 4.47 в северо-западной части льдины, отделившейся от основного лагеря, шло торошение. При обходе обнаружил, что молодой лед на большом летнем разводье почти целиком выжал. Образовалась гряда метра три высотой и метров пять шириной.

Погода в течение суток преимущественно ясная. Неоднократно наблюдалось торошение малой интенсивности. Ветер западной четверти 4—5 м/сек, постепенно затухающий до штиля. Температура воздуха от —24° до —33°. Координаты 88°12,1' с. ш. и 296° 44,8' в. д. (на 22 часа).

Дежурный И. Цигельницкий

29 ноября. Авральные работы продолжаются. Оттаскивали грузы, оставшиеся вблизи трещины, переносили палатку магнитолога и т. д. Новое разводье затянуло молодым льдом, по которому можно уверенно ходить.

Погода ясная, холодная. Температура достигает —36, —38°. Ветер слабый—до 2 м/сек. Временами слышны термические потрескивания льда.

³⁹ Прибор для измерения скорости и направления течений.—Ред.

⁴⁰ Командир вертолета.—Ред.

За время дежурства раз 20 переходил через разводье. Его совсем не торосит, хорошо бы оно так и осталось. Наша часть лагеря «Замоскворечье» живет обывательной, но напряженной жизнью. Восстановлены электрическая проводка, телефонная связь, радио. Магнитолог оборудует новое рабочее место. Метеорологические и геофизические наблюдения проводятся регулярно, без срыва сроков. Яцун с запозданием заснял сцену «аврала»; когда льдину ломало, было не до съемок.

В кают-компании на стенах появились плесень и темные пятна. Сказывается отсутствие хорошей вентиляции и соседство камбуза. Придется этим заняться! Во время ужина шеф-повар приятно порадовал нас всех, подав шашлык «в огненном кольце». При погашенном освещении это выглядело очень эффектно.

Жизнь лагеря идет нормально. Все бодр и здоровы.

Дежурный О. Змачинский

30 ноября. За время дежурства видимых изменений в ледовой обстановке не было.

Все привыкли к частым термическим потрескиваниям льда. Треску, который в начале осени несомненно встревожил бы нас, сейчас не придаем значения. Важно отличить термический треск от поломки льдины. К этим звукам особенно чутко прислушиваются вертолетчики. В 12 часов в кают-компанию зашел А. Ф. Бабенко и сообщил о том, что слышал сильный треск минуты две-три назад. Я в это время занимался приготовлением воды на камбузе и ничего не слышал. Трудно сказать, что это был за треск. Льдина сохраняет свой прежний вид. Разводье, образовавшееся 24 ноября, сковано молодым льдом.

В течение суток температура колебалась между 29—32° мороза. Ветер слабый, северо-восточный. Незначительная облачность. Координаты не определены.

Сегодня исполнилось 8 месяцев, как основным состав нашего коллектива попрощался с родным Ленинградом. Самочувствие коллектива хорошее.

Дежурный И. Кучуберия⁴¹

1 декабря. В 8.20 в районе лагеря ощущался сильный подледный удар, который слышали многие сотрудники, находившиеся в домиках. Я в это время обходил лагерь и, направляясь к месту торошения, встретил Разбаша и Курко, которые тоже вышли посмотреть, нет ли трещин. Затем на улицу вышел Трешников, и все приступили к детальному осмотру льдины при свете фары, зажженной радистами.

В 8.35 я ушел производить метеорологические наблюдения на площадку по ту сторону разводья. Трешников, Яцун, Волович, Канаки и др. обнаружили три трещины, которые разрезали льдину основного лагеря на две неравные половины. Эти трещины идут параллельно одна другой на расстоянии 2—5 м, имея общее направление с севера на юг. В центре лагеря трещина прошла в 0,5 м от домика гидрологов, мимо кают-компаний и продовольственного склада. Дальше она направилась к домику Воловича и Яцуна⁴² на расстоянии от него всего лишь 3—5 м. Остальные трещины проходят между кают-компанией и домиками вертолетчиков и аэрологов. Пока трещины не расширяются. Но станции грозит серьезная опасность.

Одновременно трещины появились и на молодом льду, который образовался несколько дней назад на разводьях. Переправляться по нему на вторую половину лагеря не опасно, так как торошения нет.

⁴¹ Инженер-геофизик. — *Ред.*

⁴² В домике, где жили врач станции В. Г. Волович и кинооператор Е. П. Яцун, помещались «аптека» и «пункт скорой помощи». — *Ред.*

Состояние погоды: ветер северо-западный 6 м/сек., поземок, температура воздуха —26°, небо покрыто высокослоистыми облаками, через которые слабо просвечивают звезды. Темно.

В 12.05 трещину в центре лагеря начало разводить. По тревоге было поднято все население. Приступили к эвакуации приборов и имущества станции из наиболее угрожаемых участков. Под домик, в котором живут врач станции и кинооператор, подложили деревянные брусья. Комаров быстро разогрел трактор. К 13.30 вертолет был готов к вылету.

При помощи трактора домики, в том числе и кают-компанию, перетащили на более безопасное место—в восточную часть льдины.

Работы по перевозке домиков и грузов продолжались без перерыва до 22 часов. После установки кают-компаний на новом месте повар и дежурный привели в порядок помещение и к 22 часам был приготовлен обед.

Затем начальник станции приказал всем немного отдохнуть. Непосредственная угроза основным грузам станции миновала, но осталось еще много имущества, которое следует перебазировать. Займемся этим после отдыха. Последним ушел на отдых механик М. С. Комаров.

Метеорологические, магнитные и геофизические наблюдения сегодня не прерывались, так как все эти службы находятся по ту сторону разводья и непосредственной угрозе не подвергались. В радиосвязи с внешним миром был небольшой перерыв с 18 до 22 часов, пока домик радиостанции со всем имуществом перевозился на новое место. На новом месте установлена временная радиомачта. Связь с 22 часов восстановлена нормально.

Координаты: 88°15,7' с. ш. и 298°35,2' в. д. Глубина океана 1468 м.

Дежурный А. Малков

2 декабря. В 1 час произведен осмотр территории лагеря. Ледовая обстановка без перемен. Трещины, появившиеся 1 декабря, остаются в прежнем положении. Торошения не обнаружено. Молодой лед на большом разводье потрескался почти через каждые 100—150 м.

Трактор во время отдыха Комарова продолжал работать. В 4 часа он заглох, и Комарова пришлось разбудить, он промыл фильтр и вновь запустил трактор.

Из-за аврала распорядок дня изменился, и завтрак был в 6 часов. Г. И. Матвейчук, переходя большое разводье, заметил, что его развело со стороны лагеря примерно на 0,5 м. Но дальнейшего расширения разводья не замечено в течение всех суток.

После завтрака весь личный состав лагеря во главе с начальником станции А. Ф. Трешниковым занимался перебазированием оставшихся грузов, оборудования и запасов продуктов. К обеду в 14 часов большая часть грузов была переброшена при помощи трактора в безопасное место.

В 19.30 были слышны два хлопка льда с раскатом. После осмотра льдины новых трещин не обнаружили.

Температура в течение суток от —37 до —39°.

Дежурный А. Разумов

4 декабря. Ледовая обстановка продолжает оставаться беспокойной.

В 12.30 Трешников, Курко, Яцун и я обошли льдину вдоль трещины. Убедившись, что обе посадочные полосы не тронуты торошением, вернулись в лагерь к ужину.

После отбоя ходил вместе с Ефимовым за углем в старый лагерь. Мрачное это зрелище! Повсюду груды ящиков, мешков, чернеющих на снегу. Взгляд не находит привычных очертаний домиков, ровных штабелей гру-

зов, укрытых брезентом. Только запорошенные снегом палатки сиротливо ожидают своей очереди эвакуации. Ночь, тишина и какое-то запустение вокруг. Хочется как можно скорее вернуться к приветливым огонькам, поблескивающим вдали на новом месте.

В 8 часов затрещало на юго-востоке. То усиливаясь, то ослабевая, торошение стало распространяться к юго-западу. В кают-компанию почти не пришлось заходить, каждый подозрительный звук настораживал и требовал повторного осмотра поля. В 12.15 торошение стало особенно сильным на юго-западе. Пришлось непрерывно наблюдать за разводьем, находящимся вблизи кают-компания. Но там лед цел.

Научные наблюдения велись по программе. Гидрологи брали суточную станцию. Аэрологи выпустили очередной зонд. После долгой «отлучки» снова появилась луна. Она медленно выползает из-за торосов, и мы встречаем ее как долгожданного гостя.

В 21 час личный состав ушел в старый лагерь на авральные работы.

Дежурный *В. Волович*

18 декабря. После завтрака Комаров запустил автомашину и трактор. Через замерзшее разводье он вначале переехал на машине. Затем был положен настил из трапов и брусьев. Двинулся трактор. По пути он неожиданно сошел с настила и вдруг осел. Молодой лед, не выдержав тяжести трактора, стал прогибаться. К счастью, Комаров не растерялся, дал газ, и трактор быстро выскочил на другой берег. Затем по частям с командой «раз, два—взяли» вытащили вслед за трактором и остальной поезд.

Матвейчук шутит: «Сдается благоустроенная льдина с аэродромом, машиной, трактором, гладилкой и Комаровым. Соглашение по договоренности».

В 18.30 глубина 2567 м. Координаты не определялись—звезд не видно.

Дежурный *Л. Разбаиш*

19 декабря. В середине дежурства льдина получила сильный толчок, от которого сразу все проснулись (по местному времени была ночь). Устремились с фонарями на запад, к трещине между лагерем и аэродромом, где началось торошение. В течение нескольких минут на наших глазах торосы достигли высоты 4—5 м. Грохоча словно тысячи орудий, вал льда двинулся к домику аэрологов и их рабочему месту. Спустя полчаса торошение приостановилось.

Надо спешить искать новую льдину и перебираться подальше от старого лагеря, иначе, пожалуй, будет плохо.

Дежурный *А. Дмитриев*

24 декабря. Еще вчера было решено с утра начать перебазирование лагеря на новую большую льдину, если, конечно, не изменится ледовая обстановка. Стоит облачная с северным ветром 5—6 м/сек погода.

В 15 часов начали перевозку домиков. Через гряду торосов и по молодому льду построена переправа из брусьев и досок. В 15.45 первый домик уже был на «большой льдине». В 19.40 в последнюю очередь переправили кают-компанию. Обед состоялся на час позже обычного, в 21 час. В 22.30 переброска имущества, продовольствия и прочих грузов возобновилась.

Поработали все крепко и устали изрядно. Но все довольны тем, что жить будем подальше от торосов и спать будем спокойнее. Новый год встретим в лучшей обстановке, чем в старом лагере.

В течение суток температура—23, —20°.

Дежурный *В. Медведь*

25 декабря. Авральные работы продолжаются.

Ночь прошла спокойно. Погода тихая и ясная. Температура—27°. Подвижки льда не наблюдались.

Трактор работает исправно, но на Комарова жалко смотреть. Он не спит уже много дней и теперь буквально засыпает, сидя на машине.

Во время обеда слушали замечательный концерт из ЦДРИ для моряков и полярников. В 22 часа снова все вышли на авральные работы.

Переправа через разводье пока в порядке. Подбираем остатки грузов из старого лагеря.

Дежурный В. Канаки

27 декабря. Основные работы в связи с перемещением лагеря закончены. Сегодня был последний перед Новым годом аврал. Предыдущие трое суток прошли в тяжелом напряженном труде.

В 4 часа аэрологи выпустили первый после перерыва зонд. Все остальные наблюдения ведутся по программе.

Много работы сейчас у радистов: в адрес станции непрерывным потоком поступают поздравительные телеграммы.

Дежурный И. Цигельницкий

1 января 1955 г. С Новым годом, дорогие товарищи!

Вахту принял с приятной обязанностью встретить Новый год. Не часто приходится встречать Новый год на полюсе.

А. Ф. Трешников тепло поздравил коллектив с наступившим 1955 г.

Под бурную овацию прослушали поздравительные телеграммы от Л. М. Кагановича, К. Е. Ворошилова, министров морского и речного флота, начальника Главсевморпути В. Ф. Бурханова и многих других. Сколько сказано теплых и заботливых слов! Кают-компания выглядит очень нарядно, она уставлена праздничными столиками и украшена... елкой. Посередине столов возвышаются огромные торты (шоколадные, с фруктами, из марципана)—это подарок рабочих московской кондитерской фабрики «Большевик». Первый тост подняли за нашу великую Родину. Затем за друзей, любимых и дорогих... Обрадованный тем, что нам привезли новый мощный двигатель и теперь нет нужды особенно экономить электроэнергию, Яцун в течение часа испытывал наше терпение, снимая всякие группы и подгруппы. Однако это не особенно сказалось на аппетитах и последующих тостах. Только в 6 часов, да и то с трудом, удалось уговорить всех, не занятых на своих объектах, пойти отдыхать—ведь работа все-таки не ждет!

Выплывшая из-за облаков луна усилила праздничное настроение. Только резкий ветер с середины дня да мороз выше 40° напоминают о том, что, помимо уютной кают-компаний, существует суровая окружающая действительность. Выпущенный радиозонд, не успев набрать высоту, лопнул, как тонкая елочная игрушка. На таком морозе резина превращается в хрупкое стекло и достаточно порыва ветра, чтобы она сломалась!

Новый год застал нас на широте 88°00,8' и долготе 304° 20,2'. Последние дни удерживаемся на этой широте—нас неуклонно «тянет» к югу, к Гренландии.

Все еще пачками продолжают поступать поздравительные телеграммы—праздник Нового года продолжается...

Близится утро, а с ним очередной напряженный рабочий день. Начинается новый, 1955 год. Пусть же он будет счастливым и удачным во всех отношениях!

Дежурный О. Змачинский



СИБИРСКАЯ ХЛЕБНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ 1920 ГОДА

Н. Я. Болотников

Начало 1920 г. ознаменовалось крупными победами молодой Советской республики. Разгромив полчища Колчака и Деникина, Красная Армия перешла в решительное наступление на Северном фронте. 20 февраля советские войска, преследуя противника, вступили в Архангельск. Несколько дней спустя восставшие рабочие, солдаты и военные моряки при поддержке Красной Армии, наступавшей с юга, освободили от интервентов Мурманск.

Республика получила временную передышку и могла направить силы на хозяйственное строительство, на борьбу с голодом и разрухой. В европейской части страны ощущался острый недостаток продовольствия, в то время как в Сибири гнили сотни миллионов пудов необмолоченного хлеба.

Полуразрушенная Сибирская железнодорожная магистраль не справлялась с перевозками. Естественно, возникло предложение использовать Северный морской путь для вывоза сибирского хлеба в европейскую часть страны, в частности, в северные области, опустошенные интервентами.

Вопрос об освоении Северного морского пути заинтересовал Советское правительство. Еще в начале 1918 г. был выработан ряд мероприятий, касавшихся изучения Крайнего Севера, установления нормального плавания в Карском море.

Весной 1918 г. началась подготовка морской экспедиции, которая должна была доставить в устья Оби и Енисея промышленные товары и сельскохозяйственные машины для сибирских крестьян и вывезти из Сибири хлеб для снабжения населения европейских районов и промышленных центров. Подготовкой экспедиции занималась Верховная коллегия Главного управления водного транспорта.

Тогда же начались работы по сооружению портов в Мурманске, в устьях Оби и Енисея; проводились портовые изыскания в Кемь, Сороке, Индиге и Мезени. По указанию Совета Народных Комиссаров Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ) направил в районы Севера экспедиции для

При работе над этой статьей использованы архивные документы, собранные и обработанные автором и другими сотрудниками московского отделения Арктического научно-исследовательского института и издательства Главсевморпути под общим руководством С. В. Славина, М. Б. Черненко и К. Д. Егорова, а также сообщения участников Карской экспедиции 1920 г.

гидротехнического обследования северных рек, изыскания транспортных путей, геологического изучения и разведки угольных, нефтяных, полиметаллических месторождений.

Одновременно готовилась гидрографическая экспедиция. Отрядам гидрографов поручалось исследовать и оборудовать для плавания морской путь от Мурманска до Чукотки. 2 июля 1918 г. Совет Народных Комиссаров постановлением, подписанным В. И. Лениным, ассигновал на гидрографические работы в западном районе Арктики 1 000 000 руб. Экспедиции передавались ледокольные суда, парусно-моторные боты, лихтеры, катера, самолеты, радиостанции разных мощностей, тракторные и авиационные сани, значительные количества горючего, топлива, продовольствия, снаряжения.

Иностранная интервенция и гражданская война вынудили Советское правительство временно отложить организацию Сибирской экспедиции. Начавшиеся гидрографические и геологические исследования на Севере в основном были сорваны.

К плану использования Северного морского пути Советское правительство смогло вернуться только после освобождения Архангельска.

Насколько популярной была эта мысль, свидетельствует записка начальника Архангельской охраны водного района и морского транспорта военного моряка М. В. Николаева, поданная им 15 марта 1920 г. на имя командующего Беломорской флотилией. В этой записке военмор-патриот писал: «Вследствие крайнего расстройств железнодорожного транспорта по всей России и необходимости срочной доставки хлеба и прочих продовольственных продуктов из наиболее плодородных районов Западной Сибири в Центральную Россию, а также ввиду возобновления товарообмена с Европой и экспортирования хлебных и других продуктов из Западной Сибири, морской сибирский путь получает небывало важное значение в возрождении нашей великой страны.

Нет сомнения в том, что всероссийское советское правительство, направляя все свои силы на борьбу с голодом и разрухой экономической жизни страны, уделит особое внимание затронутому вопросу.

Организация морской экспедиции в Сибирь к устьям рек Оби и Енисея может и должна быть предпринята безотлагательно. Для этой цели в Архангельске должны быть подготовлены все годные для экспедиции суда. Одновременно в Сибири необходимо мобилизовать весь речной флот на реках Обь и Енисей, который и доставит к концу июля или половине августа все продукты к устьям упомянутых выше рек, где и произойдет встреча морских и речных судов и перегрузка грузов».

Высказав соображения о сроках плавания, Николаев предлагал:

«... В Сибирь могут быть отправлены из Архангельска грузы земледельческих машин, семян и прочие, в чем нуждается население Сибири. Это, конечно, все легко может быть установлено особой, для такой цели назначенной комиссией; ею же должны быть выяснены и все остальные вопросы по организации морской экспедиции в Сибирь.

В успехе проходимости льдами Карского моря сомнений быть не может. Риска в плавании этим морским путем при содействии ледокола не больше, чем вообще во всяком морском плавании»¹.

Вопрос об использовании Северного морского пути широко обсуждался также на страницах центральной и местной печати².

¹ Архангельский областной государственный архив Октябрьской революции (в дальнейшем АОГАОР), 1920, ф. 223, д. 16, л. 11.

² «Изв. ВЦИК», 3 апреля 1920 г., № 73 (820); «Экономическая жизнь», — 1920 г., 13 июня, № 127 («О рейсах на Обь и Енисей»); 20 июня, № 133 («Морской путь в Сибирь»); 27 июня, № 140 («О морской экспедиции в устье Оби»).

Еще в начале 1920 г. стала подготавливаться так называемая Карская товарообменная экспедиция, имевшая задачей, наряду с вывозом сибирского хлеба в отечественные порты, проведение внешнеторговых операций с Англией. В мае 1920 г. по этому вопросу велись переговоры. Советское правительство намеряло отправить в Англию сибирское сырье—лен, пушнину, кожу в обмен на машины и инвентарь, необходимые для восстановления сельского хозяйства Сибири. Однако позднее это мероприятие было сорвано английской стороной. Не удалось, в частности, зафрахтовать заграничный суд для вывоза грузов в адрес контор Внешторга РСФСР.

Советское правительство в связи с этим решило направить в Сибирь морскую экспедицию с более ограниченными целями. В документах своего времени она носила название «Сибирской хлебной экспедиции 1920 года». Главной ее задачей была доставка сибирского хлеба в районы Европейского Севера.

Подготовка к этой экспедиции в Сибири была возложена правительством на Комитет Северного морского пути (Комсеверопуть) при Сибревкоме, работавшем в Омске под непосредственным руководством Сибирского бюро ЦК РКП(б). Комсеверопуть должен был принять от органов Сибсовнархоза хлебные и экспортные грузы и доставить их к устьям сибирских рек для погрузки на морские суда.

Ремонт, снаряжение и проводка морских судов из Архангельска в Сибирь и обратно были поручены Управлению морского транспорта Белого моря и Северного Ледовитого океана—Белмортрану. Гидрографическое обслуживание морского каравана и проводка его через новоземельские проливы и Карское море обеспечивала гидрография военно-морских сил Северного Ледовитого океана. Изучение и оборудование устьев Оби и Енисея, а также проводку морских судов к местам встречи их с речными караванами—на Оби к бухте Находка и на Енисее к Усть-Енисейскому порту—Сибревком возложил на Отдельный Обь-Енисейский гидрографический отряд военного гидрографа К. К. Неупокоева, прикомандированного к Комсеверопути. В июле 1920 г. на расходы по обеспечению безопасности кораблевождения в Северных морях постановлением Совнаркома, подписанным В. И. Лениным, было отпущено 41 млн. 300 тыс. руб.

СНАРЯЖЕНИЕ РЕЧНЫХ ЭКСПЕДИЦИЙ В СИБИРИ

Подготовка речной части Сибирской хлебной экспедиции потребовала огромного напряжения сил. На сибирские организации—Сибпродком, Сибсовнархоз и Сибвнешторг—была возложена своевременная доставка хлеба, льна, кож, шерсти, пушнины из глубинных пунктов Сибири в Омск, Тобольск и Красноярск. В этих пунктах Главвод обязан был передать Комсеверопути (не имевшему собственного флота) определенное количество исправных и оборудованных самоходных и несамоходных речных судов, а также уголь и дрова для них. Речным караванам предстояло пройти к устьям Оби и Енисея, что для условий 1920 г. явилось труднейшим делом.

Срыв переговоров с Англией сказался на объеме перевозок. В начале предполагалось вывезти через Обь миллион пудов и через Енисей 300 тыс. пудов разных грузов³. К концу мая количество грузов было сокращено до 963 тыс. пудов по Оби и до 100 тыс. пудов по Енисею. Окончательный план составил: по Сибкоже—52 тыс. пудов, Сибмеху—18 тыс., Сибтекстилю—120 тыс., хлеба—500 тыс., т. е. всего около 700 тыс. пудов⁴.

³ Центральный архив Министерства морского флота, ф. Комитета Северного морского пути при Сибревкоме (в дальнейшем ЦА ММФ, ф. КСМП), 1920, оп. 1, св. 2, л. 42, л. 5.

⁴ Там же, л. 4.

По ряду причин ко дню отправления речной экспедиции семипалатинские грузы в Омск не прибыли, и количество грузов еще более сократилось. Но даже в уменьшенном объеме операция эта была значительным событием в жизни Сибири.

25 июня 1920 г. совещание при Сибирском округе путей сообщения утвердило план погрузочных работ речной части Сибирской экспедиции. Совещание поручило Главводу выделить тоннаж, пригодный для плавания в низовьях рек. Были установлены твердые сроки погрузки и выхода речных судов. Однако органы Главвода не смогли обеспечить выполнение этого задания. Тоннаж представлялся со значительным опозданием. На пароходах, передаваемых Комсеверопути, не хватало запасных частей, топлива, смазочных материалов. Один из пароходов Обь-Иртышской экспедиции вовсе не был сдан, а другой заменен менее мощным, мало пригодным для плавания в Обской губе. Корпуса и палубы поданных под погрузку пароходов протекали, не хватало брезентов, такелажа, противопожарных приспособлений. Некоторые баржи оказались совсем непригодными для плавания в низовьях рек.

Крайне осложнилось положение с топливом, особенно для судов Обь-Иртышской экспедиции. К 5 августа Главвод сумел погрузить на баржи в районе Тобольска—Самарово только половину необходимого количества дров. Позже экспедиция вынуждена была грузить дрова в пути своими силами.

Задерживался подвоз грузов из глубинных пунктов в Омск. Погрузочные работы начались только 16 июля, с опозданием на десять суток. Хлеб пришлось доставлять с верховых пристаней на мелководьях пассажирских пароходах, так как из-за мелководья экспедиционные баржи не смогли пройти в верховья реки. На погрузочных работах грузчикам Омского узла помогали красноармейцы. По мере готовности баржи отправлялись вниз по Иртышу до Тобольска, где их принимали представители речной экспедиции.

Нелегкой задачей было собрать грузчиков для перевалки грузов с речных судов на морские в устьях Оби и Енисея. Многие кадровые рабочие Омска и Красноярска находились на фронте, а оставшиеся были брошены на восстановление промышленности и транспорта. Все же командованию экспедиции удалось преодолеть эти трудности. В состав Обь-Иртышской экспедиции было завербовано 250 грузчиков, Енисейской—32.

В Сибири еще бродили остатки белых банд. Они прятались в болотах, в лесах, в чумах у кулаков, нападали из-за угла. Ценное народное имущество, отправляемое с речными караванами в малонаселенные места, требовало надежной защиты. Для охраны судов и грузов экспедиции были приданы отряды войск Внутренней охраны республики: Обь-Иртышской экспедиции—60 красноармейцев, Енисейской—30.

Общая численность личного состава речных экспедиций, включая грузчиков, охрану и команды судов, достигала внушительной цифры: Обь-Иртышская экспедиция насчитывала около 800 человек, Енисейская—300.

«С первых же дней подготовительных работ,—отмечалось в отчете транспортного отдела Комсеверопути,—выяснилось, что полного количества необходимых продуктов (например, мяса и пряностей) получить от продорганов не удастся. Надежд на получение их в пути нет никаких, а питание сотрудников экспедиции ввиду их тяжелой работы и возможности заболевания цынгой нужно было поставить как можно лучше. Комитет Северного морского пути в одном из своих заседаний постановил организовать ловлю рыбы в Обской губе собственными средствами»⁵. Впоследствии рыбная ловля

⁵ Там же, л. 9.

не только с избытком обеспечила потребности экспедиции и гидрографических отрядов; свежей рыбой снабжались команды морских судов, а на обратном пути около 800 пудов рыбы было сдано для населения Тобольска.

Последние суда Обь-Иртышской экспедиции вышли из Омска 6 августа. Всего в Обскую губу направлялось шесть пароходов: «Омск», «Добрыня», «Заметный», «Волна», «Ока», «Мария» и 15 барж. Они везли 575 тыс. пудов хлеба и пшена, около 67 тыс. пудов сырья—кож, волоса, шерсти и более 900 пудов пушнины⁶.

В связи с изменением экспортного плана Енисейская экспедиция перевозила только 44 тыс. пудов льна и 1081 пуд пушнины. Подготовка этой экспедиции также проходила с запозданием против намеченных сроков.

«...К назначенному времени Рупвод не мог передать экспедиции нужных ей судов,—писал в своем отчете помощник начальника Енисейской экспедиции,—так как суда или были далеко от Красноярска, или заняты грузом. Причем 17 тыс. пудов графита с лихтера № 4 разгружались более двух недель. Погрузка экспорта значительно задержалась»⁷.

Пришлось довольствоваться судами, имевшимися в наличии. В состав экспедиции вошли два парохода, два металлических лихтера с 46 тыс. пудов угля и четыре деревянные баржи с грузом льна и пушнины. В Енисейске грузы с двух барж перевалили на порожный лихтер.

Часть экспортной пушнины находилась в Красноярске, другую часть ожидали из Иркутска и Туруханска. Прибыла только иркутская пушнина. По мере погрузки баржи отправляли из Красноярска в Енисейск. Приходилось спешить, так как из-за спада воды в Енисее глубокосидящие баржи могли застрять на плесе, изобиловавшим перекатами и порогами. К 13 августа весь караван собрался в Енисейске. На следующий день Енисейская экспедиция вышла вниз по реке. Впереди шел пароход «Орел», ведя на буксире лихтер № 2 и баржу «Мана», сзади—пароход «Ангара» с лихтерами № 4 и 7 и баржей «Север».

СНАРЯЖЕНИЕ МОРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ В АРХАНГЕЛЬСКЕ

Подготовка морской части Сибирской хлебной экспедиции 1920 года проходила в более сложных условиях.

Интервенты нанесли огромный ущерб северному флоту Советской России. Они угнали за границу не только военные корабли флотилии Северного Ледовитого океана, в том числе крейсера «Варяг» и «Аскольд», но и почти все ледоколы, 38 торговых судов, приписанных к Архангельскому порту; вывезли огромное количество судового и портового имущества. Что не успели разграбить интервенты, уничтожили убежавшие белогвардейцы. На отмелях Северной Двины обсыхали пароходы с развороченными корпусами, с «запоротыми» машинами и потухшими котлами. Архангельским морякам и рабочим предстояла титаническая работа, чтобы вернуть суда в строй.

Начальником морской экспедиции был назначен М. В. Николаев. Он предложил направить морские суда в Сибирь двумя группами. Первая, в составе ледокольных пароходов «Седов», «Русанов» и «Сибиряков», должна была выйти из Архангельска 15 июня, выяснить состояние льдов в новоземельских проливах и в Карском море и условия погрузо-разгрузочных работ в устьях сибирских рек. Вторую группу намечалось отправить 1 ав-

⁶ ЦА ММФ, ф. КСМП, 1920, оп. 1, св. 2, д. 42, л. 10. В статье В. Д. Новикова «К истории освоения Северного морского пути в первые годы советской власти» («Летопись Севера», 1949, вып. 1, стр. 16) неправильно указано количество грузов, доставленных Обь-Иртышской экспедицией. В частности, пшеницы и пшена было доставлено не 958,5 т, а почти в десять раз больше—9420 т (572 102 пуда).

⁷ Там же, 1920/21 г., оп. 1, св. 2, д. 29.

густа. В нее включались все остальные экспедиционные суда под проводкой ледокольных пароходов. Позднее этот план изменился по многим причинам.

Особенно трудным оказалось восстановить полуразрушенные суда и обеспечить их топливом.

«Эта работа (восстановление судов.—Н. Б.) потребовала наличия почти всех технических сил Архангельского порта,—писал в своем докладе М. В. Николаев⁸,—поэтому менее важная текущая работа по ремонту неэкспедиционных судов и прочих была временно приостановлена или сокращена до минимума. Тем не менее недостаток рабочих рук и материалов тормозил работу в такой степени, что временами не верилось в возможность окончания ремонта в такой короткий срок. Главная работа по ремонту судов выпала на долю Судоремонтного завода, который справился с ней успешно. Все товарищи—рабочие, служащие и начальство завода—отнеслись к порученному им делу сознательно и поняли государственную важность момента».

Стремясь в срок выполнить задание правительства, рабочие Архангельского судоремонтного завода проявляли подлинный героизм.

Под рубрикой «На Красную доску» в местной газете было напечатано, например, следующее сообщение завкома судоремонтного завода: «Рабочими Судоремонтного завода г. Архангельска одержана крупная победа на трудовом фронте. Пароход «Илья», который с 1915 г. валялся по берегам с оторванной кормой, в настоящее время отремонтирован и 13 августа в 12 часов ночи выведен из дока и поставлен под погрузку угля. Пароход «Илья» вмещает 120 000 пудов груза, равен 120 вагонам. Это приобретение гоножа для Севера имеет громадное значение.

Рабочие доказали на деле, что они не считаются со временем. Рабочие... делали свое великое дело и сделали!»⁹.

Одновременно с ремонтом судов велась работа по снабжению экспедиции углем, материалами, продовольствием. В этом деле немалую роль сыграли организаторские способности, настойчивость, неутомимая энергия начальника экспедиции М. В. Николаева и комиссара—балтийского моряка С. В. Киселева.

Михаил Васильевич Николаев (1870—1926) был одним из опытейших ледовых капитанов своего времени. Вся его жизнь прошла на море. После окончания штурманского училища он работал лоцманом в Финском заливе. В 1897 г. адмирал С. О. Макаров предложил ему должность наблюдающего на строительстве первого в мире линейного ледокола «Ермак». Позже, когда ледокол был построен, М. В. Николаев участвовал в первых арктических плаваниях «Ермака» к северу от Шпицбергена и к берегам Новой Земли. После сдачи экстерном экзамена за курс Морского корпуса М. В. Николаев некоторое время служил в военном флоте. Выйдя в отставку, он работал на Невском судостроительном и механическом заводе капитаном строившихся судов; в 1916 г. он был направлен в Англию в качестве наблюдающего за постройкой ледокола «Александр Невский» (ныне «Ленин»). По возвращении из-за границы М. В. Николаев командовал ледоколом на Белом море.

С первых дней установления на Севере советской власти М. В. Николаев энергично помогал архангельским организациям в работе по восстановлению флота. Назначенный сразу же после освобождения Архангельска начальником Архангельской охраны водного района и морского транспорта он явился одним из организаторов спасательной экспедиции на вспомогательном крейсере «III Интернационал» (ныне ледорез «Ф. Литке»), который

⁸ ЦА ММФ, ф. КСМП, 1920—1921, оп. 1, св. 2, д. 30, л. 1—15. Ниже этот доклад М. В. Николаева (от 6 ноября 1920 года) цитируется без ссылок.

⁹ «Известия Архангельского Губревкома» от 15 августа 1920 г.



М. [В. Николаев, начальник Сибирской хлебной экспедиции 1920 г.

весной 1920 г. был послан на помощь дрейфовавшему во льдах Карского моря ледокольному пароходу «Соловей Будимирович» (позднее «Малыгин»). Немудрено, что когда возникла необходимость в отправке морской экспедиции в Сибирь, архангельские организации доверили это ответственное дело М. В. Николаеву¹⁰.

Комиссар экспедиции Семен Васильевич Киселев был почти на 20 лет моложе своего начальника. Он прошел славный боевой путь на фронтах гражданской войны, накопил немалый опыт политической работы в массах. В дни февральской революции унтер-офицер 1-й статьи С. В. Киселев, будучи старшиной-гальванером на канонерской лодке «Бобр», вступил в ряды Коммунистической партии и вскоре был избран депутатом Совета рабочих и солдатских депутатов города Або, где базировался тогда «Бобр». В дни Великой Октябрьской социалистической революции С. В. Киселев ходил

на «Бобре» к острову Нарген для помощи финским революционными отрядам. В марте 1918 г., во время героического ледового похода Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт, С. В. Киселев был комиссаром по эвакуации Або-Аландского района, затем состоял членом смешанной советско-финской комиссии по делам Финляндии. В октябре 1918 г. его назначили комиссаром полка балтийских моряков, сражавшегося на Восточном фронте. Весной 1919 г. С. В. Киселев возвратился на флот, служил на линейном корабле «Петропавловск», но спустя несколько дней снова ушел на фронт защищать от банд Юденича цитадель социалистической революции — Петроград. После разгрома Юденича С. В. Киселев был назначен комиссаром «Петропавловска». В апреле 1920 г. партия направила его в числе 35 военных моряков-коммунистов в распоряжение Главвода для помощи в деле восстановления водного транспорта страны¹¹.

¹⁰ В последующие годы М. В. Николаев принимал участие в ряде арктических походов, командовал ледорезом «Ф. Литке» и ледоколом «Ленин». В 1922 г. М. В. Николаев был назначен начальником Балтийской ледокольной флотилии. Ряд лет в период арктических навигаций он возглавлял карские экспедиции. 18 апреля 1926 г. М. В. Николаев скончался на борту ледокола «Ленин» от паралича сердца.

¹¹ С. В. Киселев и позднее продолжал плодотворно трудиться на водном транспорте. После Сибирской экспедиции 1920 г. он назначался комиссаром угольных операций в Мурманске, комиссаром Архангельского торгового порта, членом коллегии Реввоентрибунала водного транспорта Северной области. В 1928 г. принимал участие в арктическом походе ледокола «Малыгин», посланного правительством СССР на поиски дирижабля «И-11». В течение нескольких лет был начальником Печорского порта. В Великую Отечественную войну С. В. Киселев служил на Северном флоте. С 1946 г. он работает начальником района Архангельского торгового порта.

В Сибирскую экспедицию С. В. Киселев был назначен в начале июня. М. В. Николаев нашел в лице комиссара опытного политического руководителя. Люди разных возрастов и характеров, они хорошо дополняли друг друга. С. В. Киселев обладал удивительной способностью появляться всюду, где было трудно, где что-нибудь «затирало», чтобы пламенным словом или веселой шуткой подбодрить людей и вдохнуть в них свежую энергию. Нужно было — и он сам становился к станку, лез на стапеля, брался за топор, показывая, что и как надо делать.

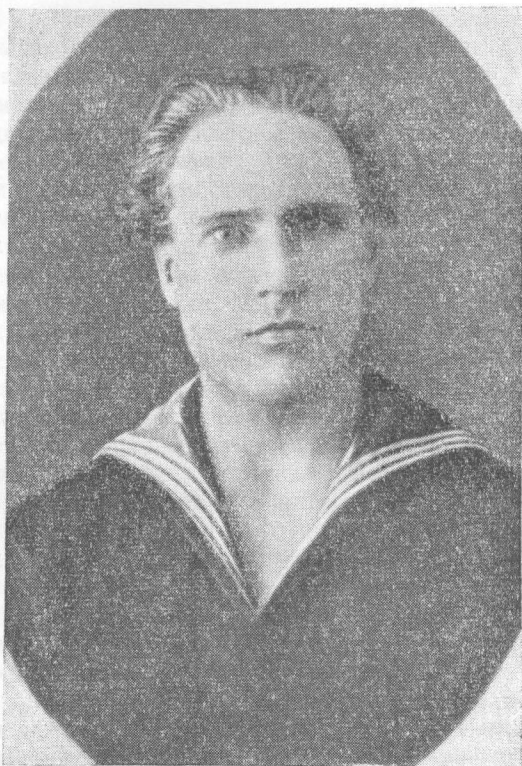
Для похода в Сибирь требовалось множество различных вещей, без которых немыслимо арктическое плавание. Что не удавалось выхлопотать начальнику, получал комиссар. Он успевал побывать в Губкоме партии, Губревкоме, штабе Морведа, ВЧК, ряде других учреждений, отыскать, расспросить десятки людей. Он убеждал, доказывал, просил и в конце концов получал необходимое для экспедиции. Благодаря этому экспедиция была по тем временам довольно сносно обеспечена инструментом, такелажем, одеждой, продовольствием, разнообразными материалами.

Успех экспедиции во многом зависел от снабжения морского каравана углем. Для рейса в Сибирь требовалось 380 тыс. пудов угля, на береговых складах Белмортрана имелось немногим более 60 тыс. пудов.

Попытка получить уголь со Шпицбергена, где находились шахты Русского товарищества «Грумант», разрабатывающего месторождения, открытые В. А. Русановым, не удалась. Некоторое количество угля откопали на угольном складе на аванпорте «Экономия», засыпанном взрывом в 1917 г. Перед архангельскими моряками возник вопрос: где же достать остальной уголь.

«Нужно было, — писал М. В. Николаев в докладе, — добывать уголь на месте во что бы то ни стало, буквально собирая его по кускам на берегу и доставая водолазами из воды с затонувших в Горле Белого моря пароходов «Маскара» и «Арндаль». В этом последнем случае огромную помощь экспедиции оказала водолазно-спасательная партия военмора Симонова.

Пароходы «Маскара» и «Арндаль» с грузом угля погибли в Горле Белого моря в 1915 г. от немецкой мины. В их трюмах находилось более 50 тыс. пудов кардифского угля. Водолазно-спасательная партия военмора Симонова приступила к подъему этого угля с очень скромными техническими средствами. Подъем угля с морского дна начался 20 июня сразу с обоих судов. У парохода «Маскара» работал отряд в 9—12 человек. Водолазы добывали уголь из трех трюмов. Не удалось достать кардиф только из кормового трюма, так как взрывом оторвало от борта палубу и наглухо



С. В. Киселев, комиссар Сибирской хлебной экспедиции 1920 г.

закрыло его люк. Работа закончилась к 10 сентября. Пароход «Арндаль» затонул на более глубоком месте. Здесь можно было работать только 6—7 часов во время отлива. Отряд состоял из 22—36 человек. Уголь поднимали тоже из трех трюмов; носовой трюм парохода был разрушен, и уголь высыпался на дно. С обоих пароходов подняли около 40 тыс. пудов угля.

После выгрузки угля была сделана попытка поднять пароход «Арндаль». Водолазы заделали пробойны в третьем трюме, машинном отделении и частично в четвертом трюме. Откачив воду, они приподняли корму парохода и во время прилива продержали ее на плаву несколько часов. Однако главную пробойну заделать не удалось. В конце октября начались осенние штормы, затем ударили морозы, и работы пришлось прекратить¹².

Подъем судов производился после ухода Сибирской хлебной экспедиции в море. К моменту же отправления ее из Архангельска водолазы успели поднять только 15 тыс. пудов угля. Угля явно нехватало.

«Перед нами стояла дилемма,—писал М. В. Николаев,—или сократить состав судов экспедиции и ограничиться доставкой в Архангельск лишь части того продовольствия, которое могла отпустить Сибирь голодающему населению Северного края, или же вести экспедицию в полном составе, рискуя очутиться без угля в океане на обратном пути. Поэтому, взвесив все шансы «за» и «против», решено было вести экспедицию в полном составе в надежде практически путем найти наиболее экономический эскадренный ход экспедиции—взаимной буксировкой одних судов другими довести расход угля до предельного минимума и обойтись с 3500 т».

Не дожидаясь уточнения сведений о количестве грузов, подлежащих вывозу из Сибири, Белмортран готовил к плаванию все имевшиеся в наличии суда. Как резерв, предполагалось использовать два парохода Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана—«Пахтусов» и «Таймыр». Эти пароходы должны были выйти из Архангельска раньше остальных судов на ледовую разведку, обследовать Югорский Шар, обеспечить обстановку фарватера, а затем присоединиться к каравану.

В начале июня совещание в Белмортране обсудило доложенный М. В. Николаевым рейсовый план. Начальник экспедиции сообщил о проделанной работе, о готовности экспедиционных судов, количестве добытого угля, обрисовал обстановку, в какой предстояло работать Сибирской хлебной экспедиции 1920 г., предостерегал от самоуспокоенности и предупреждал, что главные трудности впереди. Пловучие и технические средства экспедиции были мало приспособлены к условиям арктического плавания. Личный состав не имел достаточного опыта. Судоводители не располагали сколько-нибудь удовлетворительными картами, лоциями и наставлениями для плавания в Карском море. По прибытии к месту назначения экспедицию ожидали предельно трудные и сложные перегрузочные операции.

— И все же мы пойдем, как бы трудно ни было,—с необычайной для него взволнованностью говорил Николаев.—Нам предстоит преодолеть пессимизм и скептицизм, окружающий это дело. Мы должны разбить существующее мнение о непроходимости в некоторые годы Карского моря, рассеять ложное представление об опасностях плавания к устьям сибирских рек. Мы должны это сделать и сделаем!

Суда были разделены на два отряда. Выход первого отряда под начальством Николаева намечался на 7 августа, второго—несколькими днями позже.

26 июля вышел в рейс пароход «Колгуев». Он должен был доставить груз в устье Печоры и затем присоединиться к отряду. Затем ушли в Югорский Шар «Пахтусов» и «Таймыр».

¹² Подробности этой смелой операции описаны в статье «Со дна моря» (Работы водолазно-спасательной партии в 1920—1922 гг.), «Северное хозяйство», 1923, № 1, стр. 80—82.

1 августа М. В. Николаев издал приказ по экспедиции. Непреклонной уверенностью в успех начатого дела, в победу над предстоящими трудностями, революционным пафосом веет от этого документа.

«... Вопрос доставки продовольствия из Сибири является вопросом жизни и смерти для всего Северного края республики,—гласил приказ,— а потому как центральная, так и местная власти Рабоче-Крестьянского правительства прилагают все усилия к скорейшему снабжению и отправке экспедиции по назначению.

Советская власть, зная тяжелые условия плавания экспедиции, делает все, чтобы экипажи судов были снабжены в достаточном количестве продовольствием, одеждой и всем необходимым, и щедрою рукою отпускает экспедиции все, что может, из тех скудных запасов, которые имеются у нее в распоряжении, ясно сознавая, что каждый отпущенный экспедиции фунт хлеба, угля, керосина и прочего обездоливает в такой же мере трудящееся население...»

Отмечая энергичную работу и сознательное честное отношение личного состава к своим обязанностям, начальник экспедиции предупреждал о предстоящих трудностях и приказывал работать, если понадобится, и днем и ночью.

«...Я уверен,—говорилось в заключение,—что встречу в вас сотрудников, готовых оправдать доверие к нам Советской власти. Честно выполним наш долг и привезем хлеб нашим товарищам.

Всех, кто думает иначе, предупреждаю, что Советская власть железной рукой революционного правосудия строго карает несознательных, шкурников и лентяев и таковым нет места в составе экспедиции. Пусть они теперь же заявят о своем желании остаться в Архангельске»¹³.

Помимо этого общего приказа, командирам судов заранее были вручены инструкции, предусматривавшие различные случаи эскадренного плавания во льдах, в тумане, в ночное время, при буксировке. Были разосланы также правила сигнализации по радио, световой, звуковой и флажной связи; кмсоставу было предписано выучить эти правила наизусть, чтобы при переговорах сигналы принимать автоматически. Такая предусмотрительность впоследствии себя вполне оправдала. За время плавания не наблюдалось ни одного случая столкновения судов.

ПЛАВАНИЕ МОРСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

7 августа в 18 часов, после торжественного митинга, на «Седове» взвился сигнал: «Всем сняться с якоря». Тысячи архангелогородцев, собравшихся на берегу, провожали уходящие суда громким «ура». Стоявшие на рейде военные и торговые суда приветствовали их флагами и гудками. На вспомогательном крейсере «III Интернационал», державшем флаг начальника морских сил Северного моря, взвился приветственный сигнал: «Желаю приятного плавания и благополучного возвращения». На мостике «Сибирякова» военный оркестр исполнял «Интернационал».

«Эти сердечные проводы и внимание, оказанное экспедиции представителями Советской власти и товарищами военными моряками,—отмечал М. В. Николаев в заключение первой части своего доклада,—произвели глубокое впечатление, воодушевили экипажи вверенных мне судов и тем самым принесли огромную пользу делу.

¹³ Полный текст приказа начальника морской экспедиции в Сибирь № 28 от 1 августа 1920 г. опубликован в статье В. Д. Новикова «К истории освоения Северного морского пути в первые годы советской власти» («Летопись Севера», 1949, вып. 1).

Мы уходили из Архангельска уверенные в том, что все наши удаchi и неудачи будут также близко приниматься к сердцу оставшимися там, как и нами самими».

У Северо-Двинского пловучего маяка суда выстроились в походный порядок—кильватерную колонну. Головным шел «Георгий Седов». Он открывал первую советскую коммерческую навигацию по Северному морскому пути.

За «Седовым» шли на буксире шхуна «Александр» и моторный катер «Свобода», принадлежавшие Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ. («Седов» взял их на буксир у Чижевки, чтобы ученые, находившиеся на борту «Александра», могли быстрее попасть в Горло Белого моря—к месту своих работ). За ними следовали пароход «Север» с лихтером «Клара» и пароход «Кереть» с лихтером «Рево». Отряд замыкал ледокольный пароход «Владимир Русанов», буксировавший в целях экономии угля пароход «Маймакс».

От пловучего маяка шхуна «Александр» и катер «Свобода» были отпущены в самостоятельное плавание, так как при усилившейся зыби они все время рвали буксиры и тормозили движение каравана.

На рассвете 12 августа в назначенном месте к каравану присоединился пароход «Колгуев», закончивший грузовые операции в устье Печоры. После полудня отряд вошел в пролив Югорский Шар и стал на якорь вблизи радиостанции. Здесь уже находились гидрографические суда. «Пахтусов» был оставлен для продолжения промерных работ, «Таймыр» примкнул к отряду.

В ночь на 13 августа суда вышли в Карское море. Плавание протекало в благоприятной обстановке: льда не было. К концу дня видимость испортилась. Начальник экспедиции отдал приказ удвоить бдительность, смотреть вперед и ожидать встречи со льдами.

Для оценки условий плавания характерно происшествие, отмеченное в эту ночь. В 2 часа ночи с «Седова», шедшего головным, неожиданно впереди по курсу на расстоянии до двух миль обнаружили неизвестные «скалы». М. В. Николаев насчитал «целую серию, штук до пятнадцати, больших надводных черных предметов, по виду похожих на скалы, а один из них имел вид небольшого острова конической формы, размером у воды в основании около 100 саж. и высотой около 20—25 саж. Эти надводные скалы, а может быть и айсберги (ледяные горы) грядой тянулись с запада на восток и о них с большой силой разбивались буруны».

Хотя суда находились в районе, считавшемся более или менее обследованным, все же вполне обоснованно можно было полагать, что редкая сетка гидрографических промеров пропустила эти скалы, опасные для мореплавания. Начальник экспедиции счел нужным уйти от них подальше. Отряд повернул за «Седовым» на обратный курс и, пройдя 10 миль, вышел к берегу на мыс Харасовой. Здесь суда простояли в тумане до полудня следующего дня. Таким образом, несколько стамух, повидимому искаженных рефракцией, заставили суда довольно далеко отклониться от курса.

В полдень 14 августа отряд возобновил движение. На следующий день, обогнув в тумане остров Белый, суда приблизились к Обской губе. В устье губы отряд встретил начальник Обь-Енисейского гидрографического отряда К. К. Неупокоев. Морские суда прошли в глубь губы и утром 18 августа отдали якоря в двенадцати милях от бухты Находка. Здесь уже находилась шхуна «Орлик» Обской гидрографической партии. 19 августа суда были подведены к намеченному месту погрузки.

К этому времени, несмотря на острую нехватку пловучих средств, точных инструментов и приборов, недостаток снаряжения и продовольствия, гидрографы провели большую работу по обследованию устьевых районов Оби и Енисея. Был собран ценный материал для составления морских

и лоцманских карт низовьев Енисея, Енисейского залива и Обской губы. На Енисее гидрографы разведали так называемый Большой корабельный фарватер среди Бреховских островов, обеспечили ограждение знаками и вехами речного фарватера от Усть-Енисейского порта до входа в залив, промерили горло Енисея и осветили фарватер до острова Диксон, открыв тем самым вход в Енисей с моря. Попутно были проведены топографическая съемка Бреховских островов, триангуляционная съемка Диксона и соседних островов. К. К. Неупокоев обследовал пролив Малыгина, отделяющий остров Белый от полуострова Ямал, и устье реки Пясины. Было установлено, что вход в Пясины с моря идет по узкому извилистому фарватеру среди многочисленных песчаных отмелей и кос. Обская партия обеспечила обстановку фарватера в низовьях Оби и несколькими поперечными промерами установила, что южная часть Обской губы недоступна для морских судов. Гидрографы поставили вехи на отмелях восточного побережья полуострова Ямал, определили транзитные глубины для прохода морских судов к бухте Находка. В конце навигации они нашли достаточно глубокую и укрытую бухту Новый порт, более удобную нежели бухта Находка, но использовать ее для перегрузочных работ не удалось.

Одновременно гидрографы вместе с сотрудниками экспедиции Института исследования Сибири проводили астрономические, гидрометеорологические, магнитные и другие исследования, давшие обширный материал для познания этого района Советской Арктики.

Когда первый отряд морской экспедиции прибыл в бухту Находка, речного каравана там еще не было.

Из-за отместости берега суда с большой осадкой—«Седов», «Русанов» и «Таймыр»—стали в восьми милях от бухты; «Колгуев», «Кереть», «Север» и «Маймакса»—в пяти. Лихтеры «Клара» и «Рево» были отбуксированы «Орликом» в бухту.

В этот же день на «Седове» состоялось собрание немногочисленной партийной ячейки экспедиции, которое подвело итоги похода и поставило задачи на время разгрузки.

На следующий день моряки проветривали трюмы и перегружали уголь из трюмов в освободившиеся бункеры. Речников все еще не было. Пропадали дни ясной штилевой погоды. Штаб речного каравана прибыл на пароходе «Орел» только 24 августа. Спустя несколько часов подошли первые суда. Основная группа судов речной экспедиции вошла в бухту Находка лишь 28 августа. В этот же день начался прием грузов на морские суда. Для вывоза енисейских грузов было решено направить в Усть-Енисейский порт пароходы «Маймаксу» и ожидавшийся со дня на день из Архангельска «Соловей Будимирович».

Второй морской отряд судов в составе пароходов «Соловей Будимирович», «Александр Сибиряков», «Илья», «Пролетарий», «Николай» и буксируемых ими четырехмачтового парусного барка «Катанга» и баржи «Анна» подошел к бухте Находка 30 августа. Эти суда вышли из Архангельска 14 августа и в Карском море льда не встретили. На рассвете «Соловей Будимирович» и «Маймакса» отправились к устью Енисея.

Ледокольный пароход «Таймыр» был направлен к мысу Таран в северную часть Обской губы для использования его в качестве вспомогательной передаточной станции, так как маломощная радиоустановка «Седова» не могла держать прямую связь с Диксоном и Юшаром, через которые шла корреспонденция.

Перегрузочные работы потребовали огромного напряжения сил от грузчиков, моряков и речников. Не на всех судах имелись лебедки. Погрузка проводилась большей частью вручную, по сходням, с борта баржи на пароход. На некоторых судах не было электрического освещения. Поэтому

в ночные часы работы приходилось прекращать или подводить другие пароходы специально для освещения. Непродолжительный штиль сменился непогодой. Рейдовые работы крайне усложнились из-за непрерывных ветров, тумана, дождя, зыби.

Разгрузка производилась на открытом рейде. Речные баржи буксировали к пароходам, стоявшим за несколько миль от берега. Водоливы барж опасно поглядывали на море. Потребовалось время, пока они научились вести баржи прогив свежей волны.

Несмотря на крайне тяжелые условия разгрузки, повреждения получила только одна баржа № 947. Ее ударило волной о корпус парохода «Мария». Получив несколько пробонн, тяжело груженная баржа начала тонуть. Команды стоявших вблизи четырех пароходов немедленно бросились спасать людей и ценный груз. Морякам удалось выгрузить 317 тюков шерсти и волоса и 1500 мешков пшеницы, но часть груза покрылась водой. Баржу отбуксировали в бухту Находка, где с нее сняли остальную груз. Через несколько дней пробойны были заделаны. Баржа в ту же навигацию вернулась на Обь.

7 сентября пароходы «Колгуев», «Кереть» и лихтер «Рево», закончив работу, направились с грузом пшеницы в устье Печоры. Погрузка других судов продолжалась.

Подошла арктическая осень. Часто портилась погода. Но работы прекращались только в самом крайнем случае. Люди освоились с необычными условиями, приобрели навыки, сноровку и уверенность, работали, не жалея сил, не считаясь со временем. Вдохновляли радостные вести, поступавшие по радио: доблестная Красная Армия громила белополяков.

По мере загрузки морские суда отводились на большие глубины, все дальше от берега. Некоторые пароходы стояли в 20 милях от бухты. Посылать на такое расстояние речные баржи было рискованно. Поэтому для окончательной догрузки вместо барж посылались мелкосидящие пароходы. Каждый мешок пшеницы приходилось переваливать два раза: с барж на речные пароходы и затем на рейде с речных буксиров в глубокосидящие морские суда. Это вызвало лишний расход угля; кроме того, при двойной перегрузке из-за плохого качества тары терялось немало драгоценного зерна. Но иного выхода не было.

Начальник экспедиции пользовался малейшей возможностью, чтобы приблизить морские суда к бухте Находка. 17 сентября под действием северо-западного ветра уровень воды в Обской губе поднялся на шесть футов. Шторм не позволял выводить баржи на рейд. Тогда Николаев и Киселев приняли смелое решение: они ввели два морских парохода в бухту и организовали их погрузку прямо с барж. Руководили операцией начальник экспедиции и комиссар: Николаев на пароходе «Север», Киселев на пароходе «Пролетарий».

Эта рискованная операция была проведена с удивительным хладнокровием и выдержкой, позволившими использовать благоприятный случай до последней возможности. Об этом можно судить по записям в докладе начальника экспедиции:

«...16 часов. Погода улучшается, вода идет на убыль, у борта «Севера» уже только 13 футов. Тороплю с погрузкой.

В 16 часов 30 минут кончаем с погрузкой. «Север» принял полный груз, осадка его на ровный киль 14 футов 3 дюйма

В 16 часов 45 минут снялись с якоря и стали разворачиваться по грунту. На двухвинтовом «Севере» удалось развернуться, но на это ушло полчаса времени.

В 17 часов 20 минут легли на створ Находкинских знаков, которые не горели, поэтому быстро пропадали из виду. Пришлось править по компасу».

Через некоторое время закончил погрузку «Пролетарий». Риск был оправдан. В полдень 19 сентября с речного парохода «Мария» погрузили на «Сдсва» последний тиск пушнины.

На судах речного каравана сслагались 48 500 пудов подмоченной пшеницы, которую нельзя было грузить вместе с сухими грузами, и, кроме того, еще 3000 пудов разного сырья. Времени для перевалки этих грузов на морские суда не оставалось: приближались сроки закрытия речной навигации. Речники вынуждены были прекратить перегрузку. 19 сентября в 14 часов речной караван в полном составе вышел из бухты Находка в обратный путь. На следующий день снялись с якорей морские суда.

Морской караван Северной хлебной экспедиции пробыл в Обской губе 32 суток, из которых десять было потеряно на ожидание речных судов. За остальное время, с 28 августа по 19 сентября, с перерывами в несколько дней из-за штормовых погод было погружено около 527 тыс. пудов пшеницы и пшена, 57 тыс. пудов жировых товаров, кож, волоса, шерсти, 939 пудов пушнины, всего 585 тыс. пудов¹⁴.

Средняя продолжительность рабочего времени на одного грузчика за период грузовых работ составила 87 часов. Из 235 рабочих ежедневно было занято на погрузке 165. Средняя выработка на человека за все время погрузки—2861 пуд, в сутки—150, в час—на пшенице 54, на сырье—20, на подмоченных грузах—16 пудов. В настоящее время подобные результаты могут показаться незначительными. Но, учитывая условия этих работ, надо признать, что свое обязательство участники экспедиции выполнили с честью.

Несколько легче сложились погрузо-разгрузочные работы на Енисее. Речной караван Енисейской экспедиции прибыл в Усть-Енисейский порт 22 августа, на две недели раньше морских судов. Не теряя времени, грузчики стали работать на строительстве порта.

«Соловей Будимирович» и «Маймакса» в сопровождении встречавшего их гидрографического судна «Полезный» вошли в порт вечером 5 сентября. С рассветом следующего дня началась погрузка. Грузчикам и командам речных и морских судов активно помогали красноармейцы охраны.

Условия погрузки были здесь значительно лучше, нежели в Обской губе. Суда стояли в закрытой протоке, борт о борт. За полтора суток непрерывной работы 44 тыс. пудов льна было погружено на пароходы. Пушнина, ранее предназначавшаяся на экспорт, по распоряжению Комсеверопути была возвращена в Красноярск.

В ночь на 8 сентября морские пароходы уже вышли в обратный путь. Речники задержались в Усть-Енисейском порту еще на двое суток: грузчики и команды помогали строителям порта. 10 сентября речной караван ушел вверх по реке.

Средняя выработка на человека составила за весь период грузовых работ—292 пуда, суточная—92.

Обратное плавание морских судов было сопряжено с серьезными испытаниями. Пароходы «Колгуев» и «Кереть» с баржей «Рево», отправленные 7 сентября из Обской губы с грузом для Печоры, 9-го подошли к острову Белому и остановились здесь на ночь. Утром при снятии с якоря «Кереть» намотал на винт буксирный канат и потерял способность двигаться самостоятельно. Положение осложнялось тем, что баржа «Рево» на пути от бухты Находка потеряла якорь. Первым же штормом суда могло вынести на отмели. «Колгуев» взял «Кереть» и «Рево» на буксир. Вскоре подошел посланный на помощь ледокольный пароход «Соловей Будимирович», воз-

¹⁴ ЦА ММФ, ф. КСМП, 1920, оп. 1, св. 2, д. 42, л. 12. Несомненно, в этом документе допущена опечатка. На речных судах ос алась 48 500 пудов подмоченной пшеницы, которые были сданы на обратном пути в Березове, а не 18 500 пудов, как сказано в документах.

вращавшийся из устья Енисея. Под его проводкой пароходы благополучно дошли до Печоры. «Соловей Будимирович» и «Маймакса» прибыли в Архангельск 17 сентября.

Морские суда, вышедшие из Обской губы, совершали плавание при резком ухудшении метеорологической обстановки. Записи Николаева почти ежедневно упоминают о туманах, дождях, сменявшихся снежными бурями и свирепыми штормами. Отсутствие видимости вынуждало караван останавливаться и выжидать улучшения погоды в открытом море.

25 сентября, когда суда обогнули остров Белый, восьмибалльный норд-остовый ветер с пургой нагнал сильную зыбь. Волны обрушивались на палубы судов. Особенно тяжелым было положение парохода «Николай» и барж: их бросало из стороны в сторону, сбивало с курса. Начальник экспедиции отдал распоряжение всем судам изменить курс и держаться против ветра. В течение суток моряки боролись с разбушевавшейся стихией.

К утру шторм несколько затих. Но сильные снежные шквалы не прекращались. На пароходе «Николай» обнаружили течь. Капитан парохода запросил разрешение искать порт-убежище. Такого места вблизи не было, поэтому начальник экспедиции приказал «Николаю» стать в кильватер «Седову» и принять все меры к откачке воды из трюма на ходу. Караван снова лег на прежний курс.

27 сентября после полудня слева открылся остров Вайгач. В десяти милях от мыса Болванского караван остановился в ожидании отставших «Русанова» и баржи «Анны», находящейся у него на буксире. Николаев на «Седове» вышел к ним навстречу. В час ночи «Русанов» и баржа были найдены, и суда присоединились к каравану.

К вечеру 28 сентября экспедиция в тумане миновала Карские ворота и вышла в Баренцево море. Теперь стали отставать «Пролетарий» и «Николай». Николаев приказал этим судам подойти к «Седову» и принять от него буксиры не прекращая работы своих машин. Маневр удался—пароходы перестали отставать.

Следующий день, 29 сентября, принес новые невзгоды. «В 19 часов 30 минут,—пишет Николаев,—лопнул якорный канат «Пролетария», на котором «Седов» буксировал его и «Николая». Немедленно застопорили машину на «Седове», а на «Николае», имевшем свой буксир на «Пролетарии», был дан задний ход, чтобы не протаранить по инерции «Пролетария». В это время ветер, перешедший к норд-весту, достиг степени шторма и развел большую волну. Суда сильно качает. Приказал «Пролетарию» отдать буксир «Николая» и итти по назначению в Мезень, а в случае невозможности остановиться на якоре с подветренной стороны острова Колгуева и выждать благоприятной погоды...»

Получив это распоряжение, «Пролетарий» отделился от каравана и быстро скрылся в темноте. Шторм усиливался. Машина «Николая» не выгребала против волны. Пароход не мог следовать за «Седовым» ни на буксире, ни под собственной машиной. Судну было приказано лечь в дрейф против ветра, а «Седову» держаться вблизи него. «Сильная качка,—читаем в докладе Николаева.—На «Седове» вода заливаает всю палубу. Дождь. Весь корпус «Николая», трубу и мачту до половины закрывает водой, затем он виден весь на вершине волны и вновь скрывается, и так все время. «Николая» сильно заливаает водой, но в общем он держится недурно...»

На следующее утро течь на «Николае» усилилась; стала плохо работать помпа. Кроме того, иссяк запас пресной воды; угля на судне оставалось только на десять ходовых часов. Капитан «Николая» снова запросил разрешение итти в порт-убежище. Однако и на этот раз начальник экспедиции приказал судну следовать за «Седовым» до последнего килограмма угля.

Ветер, утихший с утра, к вечеру усилился. Много беспокойства доставила баржа «Анна», буксируемая «Русановым». Ударом волны на ней сломало румпель. Баржа, потеряв управление, начала рыскать. В форпике появилась течь. Команда баржи не успевала откачивать воду. Лучше держалась на волне баржа «Клара», шедшая на буксире за «Севером». И совсем хорошо—«великолепно», писал Николаев,—шел на буксире «Сибирякова» парусник «Катанга», хотя его сильно качало и барк черпал бортами воду.

После полудня 1 октября открылся, наконец, Канин Нос. «Русанов» с баржей отстал. По радио ему было передано распоряжение снять с баржи людей и вести ее в защищенное место к Канину Носу для исправления повреждений. На помощь «Русанову» из Архангельска был затребован портовый ледокол № 6.

На рассвете следующего дня караван вошел в Белое море. У острова Моржовец «Седов» снабдил «Николая» углем и водой и отпустил в Мезень для сдачи пшеницы. На следующий день пароход «Николай» и догнавший его «Пролетарий» прибыли в Мезень.

3 октября караван стал на якорь в Архангельском порту. В угольных ямах «Седова» оставалось угля только на два ходовых часа. Через три дня в сопровождении ледокола № 6 пришел «Русанов» с баржей, 9 октября из устья Печоры возвратились «Колгуев», «Кереть» и «Рево». «Колгуев» доставил в Архангельск 600 красноармейцев, направлявшихся на Южный фронт против Врангеля.

Сибирская хлебная экспедиция закончилась. Моряки Севера с честью выполнили правительственное задание. Республика получила сибирский хлеб.

Сознанием исполненного долга был проникнут заключительный приказ (№ 61) начальника экспедиции М. В. Николаева и комиссара С. В. Киселева:

«Товарищи моряки Сибирской экспедиции!

Первого августа сего года в приказе за № 28 я обратился к вам с призывом не пожалеть своих сил для скорейшего и лучшего выполнения задачи по доставке продовольствия из Сибири в Архангельск, при этом я не скрыл от вас предстоящих трудностей и лишений. Задача эта выполнена ныне вами блестяще при самых неблагоприятных условиях и обстановке. Хлеб и другие грузы доставлены по назначению благополучно и полностью.

Вы все проявили беззаветную преданность долгу и служили правительству Советов не за страх, а за совесть.

С такими сотрудниками не страшны ни штормы, ни туманы. За все время плавания экспедиции я не слышал ни от кого из вас ни одного слова ропота или жалобы.

Товарищи! Вы с сознательным мужеством преодолели все трудности и лишения, выпавшие на вашу долю. Вы, скромные труженики, уже забыли эти лишения и даже как будто не сознаете той колоссальной работы, какую выполнили и какую можно было выполнить только с такими brave моряками.

Мой приятный долг засвидетельствовать это и выразить всем вам от лица службы глубокое, сердечное спасибо за ваше скромное мужество и сознательную преданность долгу.

Настоящий приказ прочесть на всех кораблях в присутствии всех экипажей».

Через несколько дней состоялось объединенное заседание Архангельского губисполкома совместно с представителями Сибревкома, прибывшими с судами Сибирской экспедиции. Уполномоченный Сибревкома передал рабочим Архангельска революционный привет от трудящихся Сибири. В ответ представитель губисполкома от имени населения Архангельской губернии выразил сердечную благодарность трудящихся Сибири за

оказанную помощь и пролетарскую солидарность, а командирам, комиссарам и всему личному составу морской, речной и гидрографической экспедиций за их самоотверженный труд.

* * *

Как ни скромными кажутся сейчас результаты Сибирской хлебной экспедиции 1920 г., она замечательна тем, что положила начало регулярному плаванию советских торговых судов на западном участке, а затем и на всем протяжении Северного морского пути.

На следующую навигацию судами Карской экспедиции было доставлено в Сибирь 10 640 т промышленных изделий и вывезено 13 720 т хлеба и сырья. За ходом этой операции наблюдал В. И. Ленин.

В последующие годы грузооборот карских операций неуклонно возрастал и перед Великой Отечественной войной превысил грузооборот Первой Карской экспедиции более чем в пятнадцать раз. Карские операции сыграли важную роль в освоении Северного морского пути.

Опыт карских операций был использован при строительстве судов, приспособленных для арктического плавания, вызвал необходимость оборудования портов, расширения сети полярных станций. На обслуживании карских операций впервые стала широко применяться ледовая авиаразведка, возникла новая область науки—ледовые прогнозы.

В ходе этих операций выросли кадры полярных судоводителей, отлично освоивших тактику плавания в ледовитых морях, умеющих преодолевать любые препятствия, создаваемые суровой арктической природой.

В далекое прошлое отступило время голода, разрухи, гражданской войны и интервенции. Советские моряки и речники, снарядившие по заданию Советского правительства и успешно осуществившие Сибирскую хлебную экспедицию, располагали тогда старыми полуразрушенными пароходами с изношенными машинами и латаными-перелатанными корпусами, деревянными баржами, отжившим свой век парусным барком. И все же они победили. Победили потому, что это были советские люди, люди нового мира, вдохновляемые на труд и победы Коммунистической партией.



НАД НОВОЙ ЗЕМЛЕЙ

Н. В. Пинегин

*(Из записной книжки участника
Северной гидрографической экспедиции 1924 года)*

ОТ РЕДАКЦИИ

Автор этих записок Николай Васильевич Пинегин (1883—1940) значительную часть своей жизни отдал исследованию Русского Севера. Его знакомство с Севером началось в 1908 г. на Мурмане. Затем Пинегин побывал на Новой Земле, а в 1912—1914 гг. участвовал в экспедиции Г. Я. Седова к Северному полюсу. В дальнейшем события первой мировой войны временно отодвинули на второй план интересы, связанные с изучением Севера. Н. В. Пинегин смог вернуться к полярным путешествиям только после Великой Октябрьской социалистической революции. В 1924 г. он снова побывал на Новой Земле в составе Северной гидрографической экспедиции, участвовал в первых на Севере разведывательных полетах Б. Г. Чухновского. В 1928—1929 гг. по поручению Полярной комиссии Академии наук Пинегин возглавлял на Новосибирских островах работу созданной им геофизической обсерватории. В 1931 и 1932 гг. он плывал на ледокольном пароходе «Малыгин» на Землю Франца-Иосифа. Перу и кисти Н. В. Пинегина принадлежит ряд талантливых книг и картин о Севере. Известны его книги «В ледяных просторах» (1924; 2-е изд., 1933), «В стране песцов» (1930), «Записки полярника» (1936; 2-е изд., 1952), «Полярный исследователь Г. Я. Седов» (1940), «Георгий Седов» (1948; 2-е изд., 1953) и др.

Публикуемая ниже статья обнаружена в архиве Н. В. Пинегина. Она печатается впервые с небольшими сокращениями.

За год до моего путешествия на Новую Землю, в 1924 г., там работала экспедиция под названием «Отдельный северный гидрографический отряд». Экспедиция имела в своем распоряжении три парохода и два лихтера.

Исконно русская островная территория—Новая Земля—к тому времени была еще слабо освоена. Советское правительство не могло мириться с таким положением. Поэтому оно поручило Госплану разработать мероприятия по хозяйственному развитию этой северной окраины Советского Союза.

После ряда совещаний со специалистами Госплан представил свои соображения, в которых предлагал в первую очередь усилить научно-промысловое обследование Новой Земли и установить там несколько радиостанций.

Несмотря на тяжелое тогда экономическое положение страны, правительство отпустило необходимые средства для организации большой экспедиции на Новую Землю. Работа экспедиции имела не только важное научное и хозяйственное значение—она наносила вместе с тем решительный удар по вождениям империалистических стран, вынашивавших планы захвата этой древней русской территории.

Труднейшую часть программы работ на Новой Земле должен был выполнить Отдельный северный гидрографический отряд. Общее командование им было поручено профессору Морской академии Н. Н. Матусевичу. Первую радиостанцию нужно было построить в восточной части Маточкина Шара, у входа в Карское море.

В диком пустынном месте, где некогда бедствовал Ф. Розмыслов, выросли две высокие мачты с антенной, большой жилой дом, помещение для радиоаппаратуры, сарай, баня, метеорологическая и магнитная станции.

Окончание строительства было отложено на 1924 г. Северная гидрографическая экспедиция получила задание закончить строительство в Маточкином Шаре, выбрать место для радиостанции на мысе Желания, а также произвести топографическую съемку и гидрографическое обследование Маточкина Шара и морских подходов к устью Печоры.

В распоряжении экспедиции находились четыре парохода и одна баржа. Из пароходов три—«Мурман», «Купава» и «Азимут»—принадлежали Гидрографическому управлению, а четвертый—«Юшар» был зафрахтован у Северного госпароходства. Общее количество участников составляло 210 человек, не считая команды «Юшара». В это число входили и работники радиостанции. Личный состав разделялся на четыре партии: построечную, топографическую, астрономическую и гидрологическую. Вся экспедиция к последним числам июля собралась в Архангельск.

I

Я приехал в Архангельск 28 июля [1924] вместе с группой работников радиостанции. Поселились мы в небольшом домике на набережной Соломбалы. Этот домик ничем не обращал на себя внимания—обыкновенный деревянный сруб в два этажа с тесовыми воротами. Мы отличали его от других точно таких же провинциальных домиков только по воротам: на них возвышались два деревянных льва. По правде сказать, зоолог, пожелавший определить принадлежность водруженных на воротах животных к какому-нибудь известному виду, был бы поставлен втупик. Туловища львов походили на телячьи, а головы носили все отличительные черты молодых моржей.

В домике со львами я познакомился с морским летчиком Б. Г. Чухновским. Благодаря хлопотам этого скромного с ясной улыбкой человека экспедиции удалось получить от Главвоздухофлота гидроплан для наблюдений над состоянием льдов в Карском море. Самолет уже стоял на берегу, дожидаясь погрузки на «Юшар». О будущих полетах над девственными пространствами дальнего Севера Чухновский готов был говорить дни и ночи. Не мало времени в свободные часы провели мы за этим занятием.

Еще 29 июня ушел на Печору «Мурман», 2 августа отправилась на Новую Землю с топографической партией «Купава». В тот же день оставшиеся обитатели домика со львами переселились на «Юшар». Я поместился в большой каюте вместе с профессором К. М. Дерюгиным.

При обсуждении общего плана обследования Новой Земли на Северную гидрографическую экспедицию была возложена обязанность доставить на Новую Землю две другие экспедиции: научно-промысловую и Академии наук. Последнюю возглавлял К. М. Дерюгин—заслуженный исследователь Баренцева моря. Он направлялся на Новую Землю для исследования реликтовых (остаточных) озер в районе заливов Пухового и Кармакульского. Вместе с ним ехали ассистент биолог Горбунов, астроном, геолог, радиотелеграфист и промышленник-помор.

7 августа днем на «Юшар» погрузили самолет, и пароход перешел из Соломбалы в город, к Соборной пристани.

«Юшар» отдал швартовы ровно в час ночи с 8 на 9 августа. В сумраке прозрачной северной ночи открылось Белое море. Теплое предутреннее дыхание ветра, на небе слоистые облака. За Мудьюгом уже плескала небольшая волна от ветерка, склонявшегося к западу. Горизонт был мглист. Когда мы подходили к пловучему маяку, между пароходом и баржей с углем, которую мы вели на швартовах, стали ударять крупные волны. Капитан медлил отпустить баржу с борта на буксир: мы шли еще узким фарватером—в таком месте ветер может прижать баржу к мели. Но море решило по-своему. Две волны, одна за другой, ворвались в пространство между баржей и пароходом, швартовы, сдерживавшие баржу, лопнули, и она оказалась на месте, за кормой. Полным ходом мы двинулись вдоль Зимнего Берега Белого моря¹.

После полудня ветерок перешел к северу, температура понизилась до +8° С. Днем «Юшар» пересек Белое море от Зимнего берега к Терскому, к вечеру вошли в Горло Белого моря. В этом месте, как всегда,—туманная, неприветливая погода и хмурое море с неправильной крутой волной. Только сутки мы плывем на север—и какая разница! В Архангельске мы изнывали от жары выше 30°, а здесь уже приходится обновлять теплые куртки! Около полуночи были на траверзе Орловского маяка. Сильная качка от волнения в 4—5 баллов, идущего с северо-востока. На горах видны небольшие пятна не стаявшего еще снега.

В воскресенье 10 августа около 6 часов утра прошли Городецкий маяк, и, выйдя в Баренцево море, взяли курс на Канин Нос. Ветер утих. Температура +12°. Зыбь 3—4 балла, к вечеру ослабла.

Весь день 11 августа шли открытым морем. Около полудня стали падаться птицы—крачки и кайры, а к пяти часам открылись голубые горы Новой Земли, а перед ними низкий остров Междушарский. Все были на палубе и следили, как медленно, будто со дна моря, подымалась земля.

Опознав остров Подрезов, мы вошли в Белушью губу, откуда должна была начать свое путешествие Северная научно-промысловая экспедиция.

Ее моторный карбас не велик. Когда на него было погружено все снаряжение экспедиции—около 300 пудов—от борта до воды осталось менее фута. Мы пожелали путешественникам полного успеха и распростились с ними.

II

В Белушьей губе экспедиции предстояло произвести наблюдения над склонением и наклонением магнитной стрелки. Этим делом должен был заняться Н. В. Розе. Я воспользовался случаем съехать на берег и вновь посетить здешнее становище.

Белушья губа выглядела довольно привлекательно. В низких местах по ложбинам всюду густая трава. Цвели ромашки, душистые северные незабудки, лютики, камнеломки и желтые полярные маки. Когда шлюпка пристала к берегу, туман немного рассеялся. Становище осветилось лучами бледной зари. Солнце здесь уже несколько дней прячется за горизонт. Угрюмый север приветствовал нас одной из редких улыбок, которые так мирят с ним, заставляют любить, а иные остаются в памяти на всю жизнь.

Со времени моего последнего посещения в 1912 г. становище порядочно разрослось. Появилось несколько новых построек, даже небольшая пристань для разгрузки. Но из низеньких изб на гудки «Юшара» никто не вышел. Только пушистый пес ленивым лаем приветствовал наше появление на берегу. Впрочем, когда мы поднялись к постройкам, из церкви с заколоченными окнами, как тень, появился человек. Он рассказал, что все ненцы

¹ Зимний берег—восточный берег Белого моря.

накануне ушли на рыбный промысел к югу в губу Саханиху. Остались только он, плотник, занимающийся ремонтом домов, да пенка, вдова с маленьким сыном.

При возвращении на «Юшар» в моем деревянном портсигаре оказались серия булашек разных видов, ютившихся между слоями трухлявого черного сланца, образующего берег Белушьей губы. Сейчас же по возвращении загремела якорная цепь. «Юшар» взял курс на север.

Рано утром 13 августа наш пароход вышел в Маточкин Шар. С ночи стоял туман, дул юго-западный ветер, который под утро покрепчал баллов до семи. Когда пароход миновал Паньков остров, туман ненадолго разорвался; нашему взору открылась чудесная панорама синих и лиловых гор, убранных сизыми лохмотьями тумана,—не разберешь, где их граница с облаками, которые повисли, закрывая черные вершины гор. Свет восходящего солнца скользил по пушистым клочьям тумана, их тени ползли по фиолетовым оползням гор, и рябилась полосами мутно-зеленая вода пролива. По временам в разных местах с воды срывались кайры и, грузно летя над самой водой, сыпали жемчугом капель на синее отражение горной цепи. Пролив на редкость красив и величественно суров. Центральная горная цепь Новой Земли в этом месте разорвана проливом. Берега его круты—осыпи каменистых склонов по большей части спускаются к самой воде.

Мы стали на якорь против устья реки Чиракиной, недалеко от места зимовки Пахтусова. На берегу белел длинный ряд палаток. Топографическая партия, прибывшая на «Купаве», уже успела раскинуть лагерь.

Место это много раз посещалось русскими людьми. Тут стояли экспедиция Бэра и гидрографическая экспедиция. Видны следы бывшего здесь лагеря: прорыты канавки для осушения почвы и сделана в ручье запруда.

Около полуночи «Юшар» и «Купава» поплыли по проливу дальше, к Карскому морю. Стоял полный штиль, тот же клочьями, сырой и липкий новоземельский туман, скрывающий вершины гор. Сквозь туман пролив казался еще более диким и сумрачным. Местами туман полз по самой воде, тогда шедшая впереди «Купава» совсем скрывалась из виду и только серое облако дыма из трубы, столбом отражаясь в глади пролива, маячило впереди.

В средней части пролива за мысом Поворотным клочья тумана поредел, в просветы стали показываться массивы гор и полосы снега на них. Как дик, как прекрасен Маточкин Шар!

Во втором часу ночи мы увидели конец пролива и море, суровое Карское море. Почти одновременно показались и мачты новой радиостанции на северном берегу.

Радиостанция стоит у устья ручья Ночуева, вытекающего из горных озер в средней части Новой Земли. Когда подходишь к ней со стороны пролива, все постройки—жилой дом, аппаратное отделение, амбар, баня, метеорологическая и магнитная станции—проектируются на довольно высокой горе, увенчанной полосами снега в виде огромной белой чайки с широко раскинутыми крыльями.

Скоро мы стояли на якоре около радиостанции. Нужно ли говорить, что с наибольшим волнением и интересом рассматривали мельчайшие подробности станции те, кому предстояло прожить здесь целый год. Не отрываясь, жадно глядели они на устье речки, где стоит древний покривившийся крест, возможно поставленный Розмысловым, на полосу берега, покрытого довольно крупным черным щебнем, откуда в гору поднимается узенькая полоска железнодорожного пути, на дома в конце этого пути и на две гигантские деревянные в три бревна, издали такие легкие, стройные мачты, на будочки магнитной и метеорологической станций, на снежные крылья чайки.

Вскоре из устья ручья на небольшой шлюпке с подвесным мотором подъехал к «Юшару» начальник радиостанции Кнютфер, молодой ботаник Толмачев и повар Астанин, а за ними спустя полчаса и все зимовавшие тут.

За зиму на станции была проделана большая работа. А. И. Толмачев собрал прекрасные коллекции всей местной флоры и фауны. Им отмечена любопытная деталь: флора восточного новоземельского берега обнаруживает больше сходства с северно-сибирской, чем с флорой западного берега. Магнитная станция дала почти непрерывную запись годового хода всех магнитных элементов. Делались и аэрологические (над верхними слоями атмосферы) наблюдения. Меня удивило лишь одно обстоятельство: никто из зимовавших не совершил тут сколько-нибудь значительного путешествия. А за десятки километров отсюда лежат местности, почти девственные в географическом отношении, не посещенные ни одним исследователем. На радиостанции имеется около 20 ездовых сибирских собак, есть, подходящее снаряжение, проводников ненцев сколько угодно. Только один раз наблюдатель метеоролог Русинова проехала с ненцами около 40 км, да летом геолог Шенкман отправился на шлюпке к северу, надеясь достичь незнаемого залива.

Радиостанция в первую же зиму сделалась столицей Новой Земли. Гости из самых отдаленных становищ тут не переводились. Один промышленник приехал на собаках из Крестовой губы. Погостив несколько дней, он отправился по проливу в Поморскую губу, оттуда—в Малые Кармакулы и дальше по западному берегу до губы Белушьей. На обратном пути этот не стесняющийся расстояниями человек снова заехал на станцию «послушать телефон из Москвы».

Отвечая на визит зимовщиков, мы в тот же день посетили радиостанцию. Первыми приветствовали нас на крыльце кудлатые сибирские собаки. Рядом с ними, раскинувшись на спине, блаженно грелся на солнышке белый медвежонок—подарок ненцев. Через сени по длинному коридору, также полному собак, мы прошли в кают-компанию. Мебель—длинный обеденный стол, несколько кресел, столик с журналами и книгами, по стенам скамьи, стулья и табуреты—вот и все убранство. Столь же скромно обставлены и отдельные комнаты.

Угощение, предложенное нам радушными хозяевами, оказалось отменным. «Не красна изба углами, а красна пирогами!» Под 74-м градусом мы ели пирожное качества лучшего, чем от Лепо!²

III

Утром 15 августа «Азимут», только что прибывший к радиостанции, отправлялся в Пуховый залив, чтобы отвезти туда экспедицию Дерюгина. Я воспользовался случаем посетить остров Пуховый, где находится один из самых больших птичьих базаров Новой Земли. «Азимутом» командовал Н. И. Евгенов, один из опытейших северных моряков.

В последние годы Евгенов производил гидрографическое обследование устья р. Лены и участвовал в ряде экспедиций на Новую Землю и в устье р. Енисея.

Пройдя Маточкин Шар, «Азимут» повернул на юг. Шел он неподалеку от берега Новой Земли, постоянно измеряя глубины. К мысу Бритвин стали попадаться мелкие глубины, пришлось от берега отдалиться. Вход в губу Пуховую очень труден. Точной карты этого залива еще не было. Входили мы очень осторожно: тут много подводных опасностей. Якорь

² Лепо—петроградский кондитер.

бросили неподалеку от избушки на правом берегу. Было около 12 часов ночи. Пока выгружали снаряжение и шлюпки экспедиции Дерюгина, я отправился на моторной шлюпке к острову Пуховому на птичьи базары.

Довольно большой—километра два длины и около 400 м ширины Пуховый остров расположен поперек залива. Его длинная ось направлена почти с юга на север с небольшим отклонением северного конца к востоку. Западный берег, обращенный к океану, значительно круче и обрывистее восточного, почти везде покато.

Когда мы пересекали остров с востока на запад, на полуночном горизонте только что начинала разгораться бледная зоря. После подъема на возвышенность в средней части начал доноситься глухой шум, похожий на непрерывное ворчание: «У-р-р-р-р-р»... На еще невидимом западном склоне кипела жизнь. Вот стали выделяться из ворчанья отдельные натужно-хриплые крики: «Арр, аррр-а, аррр-а, арра, раа». Еще несколько десятков шагов—крики стали доноситься со всех сторон. Над морем замелькали крылья. Несколько любопытных птиц налетели на нас и, описав круг, повернули к морю. Еще немного дальше, у самого края обрыва, показали первые птенчики, серые пушистые комочки.

И вот мы у самого птичьего базара. Обрыв из тухлявого темносерого сланца со слегка наклонными слоями. Хриплые крики взрослых кайр и тонкий писк птенцов. В глазах однообразное, как в кино, мельканье крыльев. Везде по уступам, спускающимся к морю, где только можно уместиться, сидят черные с белым брюшком кайры. Местами уступы обрыва круче и чаще, там птицы сидят настолько густо, что не видно камня. С моря непрерывно прилетают новые, а сидящие улетают. Над морем кайра летит всегда очень низко, у самой воды. Ближе к обрыву она круто взмывает вверх и, несколько замедлив движение у самого гнезда, с размаху опускается на уступ к сидящим уже там птицам, где, кажется, и уместиться-то нет никакой возможности. Иногда птица садится буквально на головы, а иной раз, не рассчитав полета или не найдя места, кайра прижимается грудью к камню и бьет некоторое время крыльями, прежде чем ей удастся вползти на животе.

У возвращающихся с моря в клюве нередко серебрится рыбка. В таком случае птенец (кайра обыкновенно носит лишь одно яйцо) кидается к матери и начинает нетерпеливо теревить рыбу. Кайра, подержав добычу в клюве еще несколько мгновений, выпускает ее. Рыба мгновенно исчезает в зобу птенца. Заботливые мамы то и дело соскальзывают на раскрытых крыльях с обрыва, отправляясь за пищей. В следующий момент они ударяются грудью о воду, и отскочив, низко летят в места, где ловится рыба, а птенцы иногда поодиночке, иногда сбившись кучкой, смирно, почти не двигаясь, только дрожа от холода, ожидают возвращения матерей и жалобно свистят. Но вот показывается мать. Начинается возбужденный крик, возня с рыбкой, жалко вытягиваются клювы. Накормив птенца, кайра садится на брюхо, приоткрыв крылья. Сытый, с раздутым зобом птенец, забравшись под их защиту, умолкает.

Мы прошли вдоль всего базара по краю обрыва. Высота его в этом месте около 40 м. Главный базар занимает в длину метров 200. При моем посещении острова кайры сидели гуще всего на небольшом, белом от птичьего помета мыске и прилегающем вырезе берега. Среди кайр виднелись изредка чайки-моевки. Гнездятся тут, по описанию Г. П. Горбунова, и тупики, но их мне видать не довелось. Все птицы уже успели вывести птенцов. Насиженных яиц было очень мало. На уступах кое-где пищали недавно вылупившиеся птенчики, но большинство было величиной с голубя; на их куцых коротеньких крылышках уже показались сизые пеньки—растущие маховые перья.

Приход людей, казалось, совсем не обеспокоил обитателей птичьего городка. Только ближайшие к обрыву—в расстоянии нескольких шагов от нас—слетели, но сейчас же вернулись к птенцам и первое время беспокойно оглядывались. Как и до нашего прихода, мирно плескалось море, белели груди бесчисленных кайр, от движения тысяч крыльев дрожал воздух и ровным шумом гудели птичьи крики. Спокойно переговаривались здоровые и сытые, плакали голодные и одинокие птенцы, ссорились по большей части из-за мест сварливые взрослые.

По подсчету Г. П. Горбунова, обследовавшего птичий базар на острове Пуховом в 1923 и 1924 гг., на базаре живет не меньше 600 000 кайр. Если бы промысел был поставлен правильно, то при таком количестве птиц базар мог бы приносить существенные выгоды большому количеству людей. Живущие в Пуховой губе промышленники пользуются базаром широко, но неразумно. Во время кладки они собирают с гнезд кайр громадное количество яиц. Сбор производится очень просто: человек, лазая по уступам, очищает гнездо за гнездом. Из-под ног сыплются камни, попадают в ниже лежащие гнезда, калеча и убивая наседок. Таким хищническим способом за несколько дней промышленники запасаются яйцами на целый год; в среднем сборщик добывает до 10 000 шт.

Мясо кайр вполне съедобно и даже довольно вкусно, но здешние промышленники этих птиц в пищу не употребляют и запасов мяса для себя не делают. Но на корм собакам истребляется множество кайр. Промышляют их в то время, когда птенцы еще не могут прокормиться самостоятельно, этим наносится страшный урон населению птичьего городка, особенно, если избиение производится палками. Человек ходит под обрывом или по его краю с длинным шестом в руках. Один взмах такого шеста сшибает сразу множество птиц. Они дождем сыплются вниз. Остается множество подранков, под удар попадают и молодые птенцы. Другой способ—ловля особой пикой с петлей на конце—из-за меньшей добычливости применяется реже, чем охота с шестом.

Мы возвратились на «Азимут» в четвертом часу ночи. Выгрузка снаряжения экспедиции Дерюгина была закончена. Дерюгин и его спутники за время моей поездки на остров уже успели раскинуть лагерь на северном берегу залива. Распростившись с исследователями, отправились на пароход и мы. В 5 часов «Азимут» тронулся в обратный путь.

IV

Около полудня «Азимут» вошел в Маточкин Шар и ненадолго остановился у реки Чиракиной, вблизи лагеря береговой партии: нужно было по распоряжению начальника экспедиции оставить здесь моторный катер для передвижения топографов. Во время нашей стоянки к лагерю подплыли на карбасах ненцы Семен Вылка и его двоюродный брат. Оба с женами и ребятишками. С ними собаки. Эти ненцы, окончив летний промысел гольца в губе Поморской, где они живут постоянно, переключиваются на Карскую сторону бить тюленей.

Евгенов предложил ненцам взять их лодку на буксир. По этому случаю женщины и ребятишки перебрались на пароход, опасаясь, что при быстром движении лодку зальет. В лодках остались только мужчины, по одному на руле, да собаки.

Новоземельского ненца трудно чем-нибудь удивить. Ежегодный приход парохода из стран, кипящих жизнью, приучил его спокойно встречать любые неожиданности. Вместе с провизией и новостями из далекого невиданного внешнего мира пароход привозил и разные диковины вроде граммофона, коровы, моторной лодки, электрического фонарика или радио.

Не понимая сущности машин, ненец принимает их совершенно так же просто, как существование сил природы, как нечто реальное, действительное. Все же, когда в разговоре с Вылкой я упомянул, что мы привезли самолет и в это лето от радиостанции полетит человек по воздуху, удивление и испуг отразились на скуластом лице моего собеседника. Он не раз слышал, что люди летают по воздуху, но одно дело рассказы, а другое—увидеть собственными глазами.

«Азимут» пробуксировал ненцев до средней части пролива. В это время ветер сменился на попутный. Ненцы перешли на лодку, подняли паруса и поплыли к Карскому морю.

У радиостанции в день прихода «Азимута» работа шла полным ходом. Началась разгрузка парохода.

Каждое утро ровно в 8 часов раздавался с «Юшара» протяжный гудок—сигнал начала рабочего дня. Сейчас же вслед за гулким эхо из ущелий и гор на пароходных палубах начинали грохотать лебедки, от бортов отваливали шлюпки, полные людьми. А еще через десять минут на берегу, уже заваленном грудями ящиков, бочек, каменного угля и кирпича, высадившиеся люди впрягались в груженую вагонетку и, налегая на длинный канат, привязанный к ней, медленно втягивали по узкоколейной железной дороге к радиостанции цемент, бревна, доски, части машин. И так до 5 часов, с перерывом на обед.

При постройке станции на Маточкином Шаре рассчитывали только на переговоры с Югорским Шаром и Маре-Сале. Впоследствии, однако, оказалось, что в зимнее время и ночью она может держать связь со всеми северными сибирскими станциями.

Домик состоит из трех комнат. В дальней от входа в последнюю зиму жил механик. Теперь здесь будет установлена батарея аккумуляторов. В большой средней комнате находится дизель-мотор и слесарная мастерская. В ближайшей ко входу—передатчики и приемники.

Здесь, на земле, отрезанной от всего мира на три четверти года, где люди чувствовали себя счастливыми, если не умирали с голода, где появление солнца—праздник, где человек еще носит в себе ощущение полной зависимости от природы, странно было слушать воплощенную в звуки человеческую мысль со всех концов света.

Вот журнал радиостанции. Рядом с метеорологическими радиogramмами, со сводками агентства и декретами,—простые записи людей, держащих связь.

Пока шла разгрузка и на берегу росли горы всякого добра, мне удалось сделать несколько экскурсий по окрестностям станции. Чаще всего, разумеется, я направлялся в сторону Карского моря; хотелось попутно разведать расположение льдов. В том, чтобы их было как можно меньше, мы все были заинтересованы до крайности. Ведь впереди поход к северу до мыса Желания, в места дикие и неисследованные. При первом же подъеме на прибрежные холмы можно было отметить, что льда в Карском море порядочно. Более точное представление о количестве льда составилось у меня после морской разведки. Это маленькое путешествие я предпринял с несколькими работниками радиостанции 20 августа на шлюпке с подвесным мотором.

От становища до Карского моря около 12 км. Меня поразило необычное для Новой Земли почти полное отсутствие птиц на этом побережье. За всю поездку мы видели только около десятка чаек-клуш и моевок, двух поморников и уже далеко от берега, во льдах, нескольких глупышей-буревестников.

По наблюдениям проживших здесь зиму, кайр, чистиков и тупиков на Карском побережье совсем нет. То же самое в один голос говорят и ненцы.

По их словам, птицы западного берега не летят по проливу дальше первой трети его.

Весь следующий день держалась прекрасная тихая погода. У радиостанции в первый мало-мальски сносный день всегда суета. На этот раз доканчивали разгрузку. Все принимали участие в работе. На пароходе оставались сено и коровы, а их нужно было перевезти на остров в один день.

Кто бы мог подумать об исключительной трудности такого дела на Новой Земле? Выгрузка рогатых пассажиров на баржу и оттуда на берег—это только половина работы. Особенных хлопот и осмотрительности требовали коровы при переходе от берега до хлева. Церемония шествия коров напоминала по меньшей мере царский выход: впереди—церемониймейстер, дальше—блестящий эскорт людей разного ранга, от рядовых моряков до людей высокого общественного положения, ученых и уважаемых специалистов—астрономов, гидрологов, магнитологов, был даже художник. Они цепью окружили коров и провожали животных до хлева.

Церемония эта объяснялась необходимостью оградить одних животных от других. Дело в том, что сибирские ездовые собаки, а их на радиостанции около двух десятков, по характеру и повадкам схожи с волками. Все живое они привыкли рассматривать, как предмет для охоты. Поэтому у наших хозяйственников возникли серьезные опасения за судьбу коров среди стаи таких головорезов, тем более, что коров они никогда не видели. Предосторожности оказались не лишними. Впрочем, часть псов обратилась в паническое бегство.

При этом «торжестве» присутствовали ненцы, как раз высадившиеся на берег. Часть ненцев уже видела этого «зверя» во время зимовки Борисова в Маточкином Шаре. Но при виде свиньи зрители пришли в полный восторг.

— Ой, хорошо! Вот так корова! Как морж, толстый корова!

Кроме коров и свиней, в этот день на берегу побывал еще один четвероногий пассажир—бурый медвежонок, любимец и воспитанник команды «Азимута». Во время прогулки состоялось знакомство его с воспитанником радиостанции, белым медвежонком. При встрече сразу выяснилось коренное различие в характере этих представителей медвежьего рода. Когда сошлись оба зверя (белый в два раза крупнее), бурый мишка ошетинился, заворчал и встал в воинственную позу. Белый же, обнюхав незнакомца, страшно зашипел, задохнулся от волнения и неуклюжим медвежьим галопом... дал полный ход назад. Белый медвежонок для своего возраста довольно крупен, но плохо дрессирован. За короткое время нашего здесь пребывания не осталось, кажется, человека, которого бы он не покусал. Любимое занятие этого звереныша—хождение за людьми, пока не удастся, встав на дыбки, взять зубами пуговицу от пиджака. Лишь только этот маневр выполнен—полное блаженство разливается по морде детеныша. Закрыв глаза, со звуками, похожими на работу бензинового мотора, он начинает сосать и мусолить пуговицу. Из рта катится пена, лапы крепко обнимают жертву. При попытке освободиться, сосун приходит в ярость и рвет зубами, что ни попало.

Хорошая погода держалась недолго. Утром следующего дня небо было попрежнему затянуто тучами, дул ветер. К вечеру начался шторм.

Люди, еще не знакомые с невероятной изменчивостью новоземельской погоды, никак не могут освоиться с необходимостью внимательного наблюдения за ее состоянием. В первые же дни пребывания нашей эскадры в Маточкином Шаре на этой почве случилось несколько приключений. Меряя здешние расстояния привычной мерой, новый человек при начинающемся ветре смело садится в маленькую лодочку. Ему нужно к пароходу, который

от берега, на его взгляд, метрах в двухстах. Что тут раздумывать! Оглянувшись на полпути, мореплаватель замечает, что ветер его относит. Нужно налечь на весла! Еще через несколько минут он начинает понимать, что его усилия напрасны. Нет сил держаться даже на одном месте. Нужно кричать, звать на помощь, иначе через полчаса утлая лодочка будет в открытом море! А ветер крепчает. Волны уже брызжут через борт... К счастью, вахтенный на палубе одного из пароходов, случайно взглянув на восток, замечает в волнах черную точку. Баркас с хорошими гребцами показался мореплавателю посланником неба. Такой случай произошел с корреспондентом одной центральной газеты. Через несколько дней ветер унес в открытое море баркас с плотниками. Пароход «Купава» подобрал измученных, бледных, бросивших весла людей недалеко от кромки льда.

V

Первые семь дней у радиостанции восстанавливаются в памяти моей как неделя шума, невероятной суеты, грохота лебедек, рева животных в трюме и жалобного стопа ветра в снастях парохода.

Следующие дни летные. Самолет, перевезенный при помощи баржи на берег, стоял там с первых дней бескрылой серой птицей. Около него хлопотали, устраивая козлы, плотники. Предстояло нелегкое дело: поставка машины на поплавки. Наш летчик целыми днями ходил около воздушного коня с нахмуренными бровями, с тетрадкой в руках. В тетрадке были указаны и порядок сборки, и способы ее, все до мелочей. Но беда в том, что наш гидроплан был новой моделью, переделанной из сухопутного. Шасси, скрепляющее фюзеляж с поплавками, выглядело слишком ненадежным. Прибавлением нескольких лишних стоек Чухновский решил внести некоторые усовершенствования для увеличения прочности машины. Правда, это несколько ухудшало летные качества машины, но самолет надежнее держался на воде при крупной волне.

К 20 августа все было готово. Фюзеляж, поднятый при помощи козел, плавно опустился на поплавки. Были прикреплены плоскости, пропеллер и, наконец, сделан из досок настил до воды—нечто вроде «спуска». В таком виде, без ангара или прикрытия, самолет стоял все здешнее короткое лето. Для защиты от непогоды наиболее важные части машины закрывались брезентом, а для того, чтобы самолет не сорвало ветром, было сделано простое и очень остроумное приспособление—большие штопоры, ввинченные в землю. Привязанный к нескольким штопорам, самолет стоял во время сильнейших ветров, совершенно не двигаясь, как привинченный.

Двадцать первого утром впервые загудел на пробе мотор, а вечером Чухновский с механиком Санаужак совершил первый пробный полет. На берегу собралось все население станции и пароходов. Покружившись в воздухе минут двадцать, наш летчик красивой спиралью спустился к воде и произвел посадку. Все в исправности!

Здесь уместно сказать несколько слов о нашем самолете. Это был гидромоноплан, сделанный из гофрированного дюралюминия, построенный на советском заводе.

Общий вес самолета равнялся 1100 кг, полезная нагрузка 490 кг, и, следовательно, общий вес машины с грузом был около 1600 кг. С полным запасом бензина и масла наш самолет мог пробыть в воздухе около пяти часов и в это время покрыть расстояние по меньшей мере в 750 км. Теоретическая скорость его считалась 170 км/час при нормальном газе и 190—при «высотном» газе. Практически скорость оказалась несколько меньшей, а наибольшая продолжительность полета, на какую мы могли рассчитывать, не превышала трех с половиной часов.

Полеты происходили над пустынными местами, где в случае вынужденной посадки нельзя было надеяться на чью-либо помощь, приходилось рассчитывать только на свои силы. По этой причине кабинка наблюдателя была всегда загромождена мотками тросов, линей для якорного каната и привязывания к «штопорам», дреком, спасательными теплыми куртками, ящиком с запасом провизии, брезентом, кино-и фотокамерами и множеством других вещей. Теснота эта мешала работе наблюдателя, особенно, когда приходилось откидывать сиденье. А переставлять или сдвигать мешающие предметы приходилось только с величайшей осмотрительностью, чтобы не разорвать или не ущемить проходившие по кабине тросы от рулей высоты и направления.

Самолет наш вполне годился для поставленной цели—разведки льдов. Но мое намерение развернуть возможно шире географическую разведку с высоты, горячо поддерживаемое Чухновским, оказалось выполнимым только отчасти: самолет мы получили только за несколько дней до выхода экспедиции в море, нехватало многих предметов снаряжения.

После пробного полета Чухновский летал утром 22 августа на разведку льдов с командиром «Азимута» Евгеновым, в следующее утро с метеорологом радиостанции Козловским, а под вечер с несколькими пассажирами. Эти полеты, не очень продолжительные, все же с совершенной точностью выяснили расположение льдов вблизи Маточкина Шара. Как и во время моей поездки на шлюпке, лед у пролива держится милях в пяти. Дальше к северу он примыкал ближе, а в южном направлении ширина канала свободной воды увеличивалась. Более сплоченный лед начинался милях в пятнадцати от берега.

Первая наша географическая разведка по воздуху состоялась 25 августа. Был ясный день с температурой около $+2^{\circ}\text{C}$. С утра дул ветер и было пасмурно, к вечеру прояснилось. Можно было лететь. Все было готово: баки полны бензина, фото- и киноаппараты—в моей кабине, согрета вода для радиатора. Около пяти часов Санаужак, еще раз внимательно осмотрев мотор, запустил его ненадолго для прогрева.

Заслышав шум мотора, собрались все бывшие на берегу. Чухновский и я заняли места и натянули на головы меховые шлемы.

Механик, провернув на несколько оборотов пропеллер, отскакивает. Гудит мотор, и пропеллер шлет в лицо режущую струю холодного ветра. Гуще и гуще рев. Самолет медленно сползает по доскам и, войдя на воду, весело бежит. Делаем круг по воде, затем разворачиваемся против ветра и скользим все быстрее. Где-то далеко остался берег—серая полоска, горы отошли. За самолетом пенится зеленая полоса, внизу бешеный бег голубой воды. Рев нарастает. Толчок, еще один, слабый с гудением пустых поплавков. Бег воды замедляется, она светлеет, проваливается, шум мотора сразу слабеет—мы в воздухе! Спиралью набирая высоту, самолет с каждым поворотом оказывается выше; сначала открывается центральный хребет, прибрежные холмы исчезают, сливается с горизонтом и горный хребет—мы на высоте 900 м.

Теперь мы направляемся к выходу из пролива, огибаем мыс Рок и несемся к югу вдоль берега Карского моря.

В то время как мы поворачивали, представился удобный случай снять на кинопленку всю панораму Новой Земли. Вид был прекрасен. Я предугадывал трудности фотосъемок с открытого сидения летчика-наблюдателя, пытался даже устроить подвижной штатив-держатель, крепко приделанный к борту. Осуществить этот проект при нашем слабом техническом оборудовании оказалось невозможным. Такие вещи можно сделать только в хорошей слесарной мастерской. Приходилось довольствоваться тем, что есть. Мои опасения оказались не напрасными. Но только в полете

я понял затруднительность всякой работы, если ее приходится совершать в потоке воздуха, несущегося навстречу со скоростью урагана. Нетрудно высчитать эту скорость, если принять быстроту полета равной 170 км/час. В таком случае воздух пронесется мимо киноаппарата с быстротой 47 м/сек. Если эту цифру перевести в привычные представления—это скорость урагана, рвущего с корнем деревья!

Готовясь к полету, я установил штатив киноаппарата особенно прочно с расчетом на возможно меньшее давление воздуха. Из люка самолета выставлялась лишь часть камеры с объективом. Но уже на разбеге почувствовалась недостаточность всех моих предосторожностей. Штатив обнаруживал неудержимую склонность к самостоятельному полету. Я держал его изо всех сил, упиравшись спиной в стенку люка. Так мне удалось снять около 40 м пленки. В это время перед глазами на повороте проходила безгранично широкая и причудливая панорама фиолетового амфитеатра гор, покрытых снегами, и бурого плоскогорья, волнистого, изрезанного у берегов оврагами и ручейками, с блестящими полосами снега и гладью озер. Какой темной кажется сверху земля! Как меняются представления о ней! Все предметы, отстоящие внизу друг от друга на много километров пути, с высоты открываются одновременно. Земля тянет нас к мелочам, они закрывают важнейшее. А с кресла наблюдателя на самолете все обобщается, как на карте, и в то же время мельчайшие подробности внизу рисуются отчетливо, с необычайной ясностью. Какое бесчисленное количество рек, озер, ручейков!

Закончив съемку, я решил убрать киноаппарат. Он занимал все свободное место и очень мешал. Первым делом я сложил ножки штатива; для этого пришлось слегка приподнять аппарат, иначе его нельзя было опустить в кабину. И в этот самый момент я с ужасом почувствовал, что киноаппарат вниз итти не хочет. Мне показалось, что аппарат ожил и стал рваться из рук. Я напрягал все мускулы до последней степени, с тревогой думая о том, что может произойти в том случае, если я выпущу аппарат из рук. Удар полуторанудовым аппаратом в тросы управления—ведь это гибель самолета! По совести сказать, я вздохнул с большим облегчением, когда сложил всю эту махину в футляр.

Нелегким делом оказалось и простое фотографирование. Аппаратом я располагал самым обыкновенным—камерой с видискателем и мехами. Снимая что-нибудь с самолета, мне приходилось высовываться из люка почти до пояса, при этом я должен был крепко, в наклонном положении, упираться спиной в борт кабины, а ногами в дно. Вот тут-то и почувствовалась быстрота полета. Камера рвалась из рук, она становилась чрезвычайно упрямой, мех ее упорно складывался, как только я переставал защищать его от ветра своим телом. Каждый снимок был для меня настоящим испытанием. Если кто-нибудь попытался бы, укрепившись на берегу, сунуть аппарат в стремнину водопада и управлять им, то испытал бы, наверное, схожее с моими стараниями навести видискатель на нужный предмет. Я был уверен, что ничего путного из съемки не выйдет. Мои фотографические занятия походили на борьбу с невидимым врагом, отнимающим у меня аппарат, но никак не на спокойную и точную работу. К удивлению, почти все снимки после проявления оказались сносными.

Пока я оканчивал первые схватки с воздушным потоком, самолет уже миновал Маточкин Шар и мыс, отделяющий его от следующего залива. Мы подлетели к заливу Клокова. Все Карское побережье перед глазами. Его можно было проследить на протяжении почти 200 км. Впереди и позади самолета причудливой извилистой линией уходили за горизонт мысы и заливы Новой Земли. Слева хмурой пеленой раскинулось Карское море, везде до туманного горизонта покрытое льдами. Отдельные льдины встре-

чались у самого берега. Лед, как и все внизу, казался неподвижным. Чудилось, что летим мы над огромным пустынным полем, затянутым мутно-голубой сетчатой тканью, и по этому полю ветер разметал рваную бумагу, где гуще, где отдельными клочьями.

Береговая линия, очень извилистая, в самых общих чертах походила на изображение ее на карте. Но множество мысов, заливчиков и бухт на карте не значилось. Фотографировать все это я не мог—в моем распоряжении было только полдюжины пластинок. Местность, проплывавшая внизу, изменялась очень медленно, почти незаметно для глаза. Пользуясь этим, я стал зарисовывать очертания берега в том виде, как они представлялись мне с высоты. Тут мое художественное образование сослужило хорошую службу.

Поблизости Маточкина Шара очертания берега на карте оказались вполне схожими с действительностью.

От залива Клокова до следующего залива Брандта пользоваться картой труднее. Залив Брандта в действительности гораздо длиннее, чем его изображение на карте. На западном конце водная поверхность снова расширяется и образует не нанесенную на карту и хорошо защищенную бухту, которую я поначалу принял за большую лагуну. Свою ошибку я заметил только минуты через две, когда открылся изогнутый пролив, соединяющий этот новый водный бассейн с главной частью залива. Понятно, Пахтусов при морском способе съемки очень легко мог ошибиться, особенно, если принять во внимание постоянное ненастье в этих местах.

Развертывался залив за заливом. Мне казалось, что я сижу на страшном ветру, выглядывая из-за перил балкончика, а внизу бесконечным свитком медленно передвигается подробнейшая карта пустынной приморской страны. Бурые возвышенности, черные обрывы с пятнами снега внизу, изредка сносы каменистых коричневых россыпей и еще реже голые утесы. Светлыми, змеистыми штрихами нарисованы ручейки, а заливы, бухточки, озера и проливы—голубовато-зеленое стекло. В озерах голубизна сильнее, во многих местах видно бурое дно, а в море, где берег кончается мысом, на далекое расстояние просматривается подводный рельеф. Напрасно ищет взгляд что-либо похожее на следы жизни.

Лишь единственный раз за время полета мелькнули ненадолго и быстро пропали живые существа. Я в это время был погружен в зарисовку местности. Пристально вглядываясь в береговую черту, я вдруг увидел вблизи побережья проектировавшийся на воде странный пунктир—ряд точек в виде длинного угла. Пунктир как будто не двигался. Неужели это летящее стадо гусей? Самолет находился почти над ними. Только по направлению угла я понял, в какую сторону летит эта стая: мы догоняли ее. Внезапно правильная линия нарушилась. Испуганные птицы разбились на несколько отрядов. Они свернули в сторону и потерялись на буром фоне берега.

Зарисовывая береговую черту, я открыл у мыса Шуберта новый, не нанесенный на карту скалистый островок. Он лежал совсем близко от берега. Едва я успел зарисовать островок, как ветер вырвал у меня из рук карандаш. К слову сказать, я долго не мог привыкнуть к необходимой наблюдательной цепкости рук. Сколько карандашей я лишился во время полетов на этом открытом гидроплане! Все дело в привычке. Если держать карандаш обычно, как приучен с детства, почти не сжимая пальцев, ветер мгновенно вырывает его из рук. После нескольких таких случаев я научился сжимать карандаш посильнее.

Дальше мы летели над настоящей озерной страной. Зарисовать всю эту пестроту нет возможности: здесь особенно ценен был бы способ аэрофотосъемки.

Зарисовку мне удалось довести до залива Литке. Вблизи острова Мехренгина направились в обратный путь. Теперь, ничем не занятый, я мог оценить в полной мере всю красоту и величие картины, открывавшейся во все стороны. В этой местности льдов поблизости не было. Кромка их терялась в юго-восточном направлении. На юге—беспределный простор зеленоватого моря. Его спокойствие и ширь ложились в память рядом с совсем другими, далекими и теплыми морями.

Чухновский, взяв резко вправо, летел минут семь по направлению льдов. Граница их оказалась от берега километрах в двадцати пяти. Когда мы снова направились к берегу, низкое солнце уже закрывалось тучами, собравшимися над горным хребтом Новой Земли. Попрежнему в страшной бездне с поразительной отчетливостью рисовались и неровности земной поверхности, и еще лучше подводный рельеф.

Недалеко от берега, оглянувшись назад, я заметил удивительное явление: позади хвостовой части самолета яркими цветами горела совершенно круглая радуга, в центре ее стояло тенью слабое изображение нашего самолета. Как раз в эту минуту мы прорезали тонкое, почти не заметное для глаза небольшое облако. Низкое солнце бросило тень на это облачко, как на экран³.

В течение всего полета меня не покидала мысль о Пахтусове. Пробираясь с величайшим трудом на маленьком беспалубном боте вдоль вновь открытого, сурового берега, думал ли Пахтусов о том, как далеко уйдет через столетие технический прогресс исследования? Мог ли он предположить возможность в течение часа или двух промчаться над местностью, где ему каждый шаг давался ценой величайшего упорства и труда в течение недель и месяцев?

Мы подлетели к Маточкину Шару в сумерках. Долгая спираль—планирующий спуск, боль и звон в ушах после резкого изменения высоты. Полет окончен. Температура воздуха на высоте 900 м держалась все время +3,5° С, на один градус выше, чем в Маточкином Шаре вблизи земной поверхности.

VI

Двадцать седьмого августа, через день после большого полета, мы поднимались с Чухновским на полчаса в воздух, чтобы испробовать фотоаппаратную камеру.

Взлетев над проливом около трех часов дня, мы направились к Карскому морю взглянуть, не изменилось ли положение льдов. В этот раз они держались километрах в пяти от берега. Кромка льда состояла не из мелких кусков, как это было два дня назад, а повсюду плавали довольно крупные торосистые поля. Полыней почти не было. На обратном пути, снизившись с 900 м до 700, мы полетели над самой береговой чертой пролива. Я сделал съемку. Результаты ее очень разочаровали. Выяснилось, что в аппарате много неисправимых дефектов.

В один из следующих дней мы посетили на моторной шлюпке летнее становище ненцев на южном берегу пролива.

В последнее время новоземельские промыслы поступили в ведение Архангельского госторга. Все ненцы в один голос говорили мне, что снабжение госторгом производится очень хорошо. Пушнина и морской зверь принимаются почти по рыночным ценам, а продукты отпускаются за невысокую плату. Ненцы с надеждой смотрят в будущее.

³ Явление круглой радуги довольно часто наблюдается при полетах над облаками во влажном морском воздухе.

В этот день было отмечено очень интересное явление при заходе солнца. Тотчас после заката на небе в противоположной от зари стороне потянулись темные, чередовавшиеся со светлыми полосы. Казалось, они исходили по радиусам из одного центра, расположенного где-то недалеко за горизонтом. Хотя цвет полос и цвет неба был совершенно одинаковым, полосы выделялись на небе необычайно отчетливо. Удалось даже получить фотографический снимок этого явления. Мне ни разу не приходилось наблюдать ничего подобного, хотя о похожих на эти полосы «световых» лучах упоминал С. О. Макаров в своей книге «Ермак» во льдах». Повидимому, эти полосы не что иное, как отражение лучей заходящего солнца от низких кучевых облаков, стоявших на горизонте. Точно так же как луч в темном помещении освещает частицы пыли, носящиеся в воздухе, так и тут, лучи, отраженные от облаков под известным углом, попадая в не освещенную солнцем и насыщенную влагой атмосферу, предстают наблюдателю в виде светлых полос. Вследствие большой удаленности от солнца они могут считаться почти параллельными, но наблюдатель по закону перспективы видит их сходящимися за горизонтом, отчего и получается впечатление, будто они выходят из одного центра.

Во время зимовок с экспедицией Седова мне не раз приходилось наблюдать в полярных странах темные столбы в воздухе. Они показывались около полудня в апреле и мае, когда влажный воздух пронизан светом солнечных лучей, отражаемых ослепительной поверхностью снега и льда. Столбы поднимаются над морем, точно над местами полыней и каналов. Темными столбами казались промежутки сильно освещенного, влажного воздуха над участками, где блестящей снежной поверхности не было, а вместо нее чернело темное пространство воды.

В конце августа не раз выдавались дни с вполне подходящей для полетов погодой. Но новых воздушных разведок мы не совершали. Н. Н. Матусевич, руководитель всей экспедиции, просил поберечь бензин и масло для предстоящего похода к мысу Желания. При помощи самолета там следовало добыть важные сведения по географии северной части Новой Земли.

Между тем с первых чисел сентября в воздухе уже запахло осенью. Утром третьего выпал первый снег, а с пятого—горы наполовину закрылись инеем. Главные хозяйственные работы на станции подходили к концу. Оставалось только заново проконопатить дом, покрасить комнаты и установить аккумуляторную батарею. Почти готова была магнитная станция.

Пятого и шестого шел густой снег. Горы у лагеря побелели, все выглядело по-зимнему. «Юшар» готовился к уходу в Архангельск. Всем нам пришлось переселиться в тесные каютки парохода «Мурман», пришедшего два дня назад с Печоры.

«Юшар» дал последний гудок около часа дня. И почти в то же мгновение загудел пропеллер—с востока летел наш самолет. Чухновский доставил с радиостанции последнюю почту и свои донесения Главвоздухофлоту. Желание сообщить последние новости обошлось летчику довольно дорого. Пятьдесят километров от радиостанции пришлось лететь почти сутки.

Накануне вечером, сразу после вылета, самолет около мыса Заворотного попал в снеговую тучу,—она закрыла весь пролив. Летчик метнулся в одну сторону, в другую—просвета нигде не было. Еле увидев воду, он сел и выскочил с разбегу на отмельный берег. Туча скоро ушла. Но самолет подняться не мог. Он оказался на берегу: посадка сделана была во время прилива. Нужно было ожидать полной воды. Сдвинуть вдвоем 60-пудовую машину, конечно, не хватало сил. Пришлось собирать плавник, разводить костер и ждать прилива.

Проводив «Юшар», мы на «Мурмане» отправились к радиостанции с самолетом на буксире. В западной части Маточкина Шара пейзаж был зимним, в средней части пролива снегом запорошены только высокие горы, а в восточной—его не было совсем. Такое резкое отличие погод может служить небольшой иллюстрацией к известному уже положению о несходстве климатов западного и восточного побережий Новой Земли.

Мы встали на прежнее место против радиостанции. Вскоре на «Мурман» приехал геолог А. К. Шенкман. Он только что вернулся из продолжительного геологического путешествия по восточному берегу, которое совершил вместе с матросом Бодуновым и ненцем Андреем Вылкой. Предполагалось дойти на шлюпке до островов Пахтусова, в действительности же удалось добраться только до залива Чекина. Старая, со слабыми шангоутами шлюпка была малопригодной посудиною для продолжительного плавания. В заливе Чекина Шенкман свой «корабль» оставил на берегу, и дальнейшее путешествие и обратный путь совершил пешком. Он прошел в Крестовую губу, пересек Новую Землю в том месте, где никто из исследователей еще не бывал.

VII

«Туман, дождь, опять туман»,—записано в моем дневнике 16 сентября.—«Вторую неделю стоит эта истинно новоземельская погода. Часто, но неподолгу дуют сильные ветры. При первом движении воздуха туман исчезает. Но стоит ветру улечься—опять на горах сизые клочья, опять снег или надоедливый дождь. Иногда, проснувшись, видишь, что весь берег принарядился в белую одежду. Шиферные осыпи на нем выглядят черным бархатом, а песчаная полоска у воды словно сизая лента. Но снег еще не держится. Первый дождь смоем все. Лишь на горах не сходит иней. Они стоят теперь покрытые белой, еще прозрачной сеткой».

В один из таких пасмурных дней, это было еще 13 сентября, фотографируя на берегу у Ночуева ручья кустик полярной ивы, я заметил идущую с моря шлюпку. Кто это? Донесся шум мотора. Вскоре я узнал очертания баркаса «Грумант» экспедиции астронома Натансона. Через несколько минут мы уже встречали смелых мореплавателей. Натансону удалось выполнить весь свой план. Экспедиция прошла от Белушьей губы до южной оконечности Новой Земли, и оттуда Карским морем с описью берега и с определением астрономических пунктов. По словам участников экспедиции, оригинал карты Пахтусова более верен, чем карта восточного берега, составленная Гидрографическим управлением по материалам того же Пахтусова. Северные заливы Шуберта и Клокова экспедиция осмотрела подробно.

Во второй половине сентября мы уже знали, что поход к мысу Желания не состоится. Хозяйственные работы у станции сильно затянулись, температура воздуха держалась уже ниже нуля. Упала резко и температура морской воды. 21 сентября обнаружилось, что лед подошел к самому проливу.

В следующую полночь на берегу и на пароходах поднялся переполох: льды вошли в пролив.

Ранее условились, что три протяжных гудка будут служить сигналом к немедленному сбору и переезду на пароход всех участников экспедиции, занятых работой на берегу. Когда после тревожных гудков я выскочил на палубу в костюме совсем не полярном, то увидел с мостика чудесную картину. Шел снег. Голубые лучи прожекторов «Мурмана» и «Купавы» сверлили ночной мрак, скользили по льдам, выхватывая из темноты их сверкающие края, и тонули в совершенно черной поверхности моря. Каза-

лось, лед шел очень густо; вдали лучи прожектора упирались в сплошное белое поле, которому на первый взгляд не было и конца. На самом деле это был обман зрения. Сплоченность льда была небольшой, а по мере приближения сплошной покров льда расплзался, появлялись прогалины и полыньи. С переменной ветра и приливного течения, которое в эту ночь благоприятствовало заходу льда в пролив, лед должен был разредиться или уйти. Все же благоразумие подсказывало не оставлять на берегу рабочих и самолет. Если бы лед продержался долго, взлет со снежной поверхности доставил бы нам немало хлопот.

Переполюх из-за льдов длился всю ночь, пока грузили на пароходы рабочих и их имущество. Днем «Мурман» принял на буксир самолет. Мы перешли в среднюю часть пролива к мысу Узкому.

Следующее утро 23 сентября выдалось сравнительно тихое, с температурой около нуля. Хотя небо было почти сплошь покрыто облаками, мы решили пролететь через Маточкин Шар на разведку льдов и главным образом для съемки восточного берега, незаконченной в полет 25 августа.

Полет начался от мыса Узкого в 8 часов 35 минут с полным запасом горючего и масла. Тишина оказалась обманчивой. Через пять минут полета, едва успев поравняться с самым узким местом пролива, наша бедная алюминевая птица попала в толчею воздушных течений. Ветер вырывался из каждого разлога между крутыми горами. Самолет то взмывал вверх, то скользил на крыло, то от сильного порыва ветра кренился неприятнейшим образом. Еще неприятнее были моменты, когда самолет зарывался вниз или проваливался в воздушную яму. Захватывало дух. Обыкновенно в полете я не привязывался ремнями ради удобства наблюдения и работы фотоаппаратами. В этот раз пришлось сделать исключение после первого же сильного толчка в воздушной яме, когда сиденье из-под меня внезапно вырвалось и мне показалось на секунду, что я действительно «в воздухе». Ощущение, неприятное до крайности. Испытать его еще раз мне не хотелось. С величайшей поспешностью начал я застегивать на груди и плечах держатели-ремни.

Невероятно сильная качка продолжалась все время, пока мы летели над узкой частью пролива. Поравнявшись с Белушьей губой, мы почувствовали некоторое облегчение. Чухновский впоследствии говорил, что за все пять лет его летной работы ему не приходилось еще попадать в такую тяжелую качку. Трудность управления машиной при таких условиях неимоверна—руки пилота за сорок пять минут одеревенели.

Замечательны контрасты погоды. При нашей посадке у мыса Узкого там было, как и прежде, тихо. На восток от него в пятнадцать километрах восточный ветер сильно рябил воду, виднелись даже белые гребешки, а вблизи радиостанции свирепствовала метель.

После нашего возвращения «Мурман» снялся с якоря и направился к лагерю топографической партии против реки Чиракиной. Там с утра стояла тихая, пасмурная погода. Снега на берегу не было.

В этот же день после полудня мы сделали большой полет на север вдоль западного берега Новой Земли. Пролетели над серединой пролива на запад, а затем, обогнув северный мыс, направились прямым курсом к Сухому Носу.

Самолет шел под самыми облаками, иногда прорезая их нижние слои, державшиеся на востоке около 800 м. Дальше небо стало очищаться, и мы поднялись до высоты 1000 м. Береговой линии в первые минуты я уделял мало внимания: местность у западного устья Маточкина Шара посетило множество экспедиций; многие занимались тут топографической съемкой. Велико же было мое удивление, когда, отмечая опасные для кораблей места у острова Митюшева, я обратил внимание на его форму. Этот остров

ничем не напоминал изображения на карте! Там нанесен вытянутый и изогнутый овал. В действительности остров походит на бабочку с раскинутыми крыльями.

Ничего схожего с картой не оказалось и в очертаниях берега между губами Серебрянкой и Митюшихой. Тут берег следовало отодвинуть к востоку мили на четыре. Следующий залив—губу Митюшиху—карта изображает даже в мелких подробностях.

Через час мы достигли Сухого Носа. Позади, начиная от Маточкина Шара, вся земля к югу была затянута густыми тучами, а впереди, к северу, солнечные лучи выхватывали из страшной дали белые гребни гор у заливов Крестового и Сюльменевых. Горная цепь казалась барельефом, вылепленным из розового, необычайно нежного вещества, а темное небо и бархатистое море—идеальным фоном для того, чтобы еще лучше оттенить этот прекраснейший рельеф. Видимость в этот полет была невероятно велика. Горы и мысы, отстоявшие от нас на 120—130 километров, рисовались совершенно отчетливо, как выгравированные: от Сухого Носа мы видели полуостров Адмиралтейства. Глаз видел все отдаленные предметы, насколько это позволяла шарообразность земли.

От Сухого Носа до Мелкой губы—опасные для корабля места. Не завидовал бы я капитану, оказавшемуся здесь даже в тихую погоду. А как-ва бывает сила прибоя вблизи Сухого Носа во время бури, я наблюдал сам во время плавания на «Св. Фоке» в 1912 г. Дальше на север весь берег очень «костист». Недалеко от Мелкой губы меж незначительных вырезов берега есть бухточка (она положена на карте значительно ближе к Мелкой губе, чем на самом деле), окруженная неисчислимым количеством рифов. И в самой бухте множество подводных камней. Тут уйма работы для гидрографа или наблюдателя с воздуха, вооруженного лучше, чем мы.

В наших разведывательных полетах без инструментов приходилось ограничиваться зарисовкой самых крупных изгибов берега и удаленных от него подводных камней и банок. Но даже при таком ограничении не всегда успеваешь занести все виденное на бумагу. Поминутно приходится отрываться, чтобы осмотреться кругом—не пропустил ли чего-нибудь важного? Наблюдатель над новой местностью всегда находится в положении человека, пришедшего в универсальный магазин за несколько минут до закрытия. При первом полете все мелочи необходимо опускать, останавливаясь лишь на самом существенном. Так я и поступал.

От Сухого Носа до Мелкой губы мы летели двенадцать минут. Залив этот мне хорошо знаком. При взгляде на него с высоты в памяти моей встал труднейший из переходов моей жизни—мы шли сюда из Крестовой губы и обратно без отдыха больше полутора суток—и вся печальная история этого места. Здесь кончил жизнь отважный спутник Пахтусова Циволька и с ним восемь человек.

Купец Масленников, получив разрешение основать на Новой Земле вольный поселок, отремонтировал в 1909 г. дома Цивольки в Мелкой губе и поселил тут русских—Кулебякина, Холопова, Павловского и ненца Осокина с женой и двумя детьми. Как оказалось впоследствии, промышленники получили очень мало провизии. Картофеля, лука, огурцов, капусты, мяса и масла вовсе не было. В середине зимы началась цынга. В марте 1910 г. колонисты из Маточкина Шара Яков Запасов, Александр Яшков и Ефим Хатанзей во время охоты на белых медведей случайно попали в Мелкую губу. Накормив людей свежим мясом, Запасов взял с собой Осокина с семьей и Холопова и отвез их в Маточкин Шар. Яшков же остался в Мелкой губе промышлять и ухаживать за Кулебякиным. Впоследствии Яшков дал в Архангельске следующие показания о своем пребывании в Мелкой губе:

«1 марта 1910 г. я и Яков Запасов поехали из Маточкина Шара промышлять по берегам Ледовитого океана медведей. Доехали мы до Черного Носа, добыли четыре нерпы и ночевали тут. На завтра поехали на Сухой Нос; проехавши его, мы добыли медведицу с маленьким медвежонком. Оснимавши ее, взяли мяса две задние холки и две передние лопатки и поехали в Мелкую. Приезжаем туда, а там лежат в цынге Петр Осокин, ненец с женою и двумя детьми сыновьями—одному 18 лет, а другому 5 лет, и Федор Холопов, не лежит только Николай Яковлев Кулебакин, который нас и встретил. Зашли мы в избу, а там смрад, душина, прямо невозможно терпеть. Прожили мы тут до 14 марта. Яков уехал в Шар и увез всех, кроме Николая и Александра Касимовича Павловского, потому что Александр Касимович помер, и положили его у могилы Цивольки. А Кулебакин был здоров, он остался со мной и прожили мы до 26 марта. Я пошел в Крестовую губу к норвежанам за провизией, так как у нас провизии не было, кроме чаю, сахару и муки, а один хлеб надоел. Ходил до Крестовой губы. До первого апреля. День еще под забоем (сугробом) лежал. Пришел домой, а Николай уже сутки печки не топил. Я спросил, что ты лежишь? А он говорит, не могу встать, ноги не действуют. Я принес три гольца, коробку консервов и сухарей. Но когда сходил я в Крестовую, так почувствовал в ногах боль. Проживши до 1 дня пасхи, я строгал нерп, а сало клал в бочки. В первый день пасхи мне сказал Николай, что у него опухоль спала; как бы, говорит, пища, так я бы пошел. А я тогда опечалился. Думаю, вот беда—он погибнет и мне не миновать, у меня уже одну ногу стянуло так, что я не в состоянии ходить. Во второй день пасхи я строгал нерп, вдруг слышу крик. Я вбежал в избу и увидел его метавшимся на постели. Когда я зашел, то он сказал: «прости мою душу грешную, я помираю». Я в этот день нигуда не ходил, день целый все от него отнимал, что схватит, то рвет, и ножиком, и вилкою хочет живот разрезать. Кулебакин хотел порвать дневники свои, но я не дал, и он только успел уничтожить несколько листов. Потом я их оставил в Мелкой.

На третий день утром я вскочил с постели, гляжу, а Николай разделся, нагишом, соскочил с постели, стал колотить кулаком в койку и кричит: «Поживем, Саня!» А сам ругается. Потом я одел его и повалил на койку, а он просил меня окутать. Потом я затопил печку и стал окрикивать его: «Николай! Ты спишь?»—Молчание. Я в другой раз вскричал. Молчит. Я подошел к нему и вижу, что он уже помер, глаза открыты и рот. Мне стало жутко, потому что я один остаюсь. Я взял зажег свечку и покадил, да и думаю умом: он помер, да и мне не миновать. Потом я напился чаю и пошел гроб делать. Когда я делал гроб, то пошел еще строгать нерп. На завтра утром еще покадил и расставил бочки; одну в сенях, а другую позади сеней. Потом я взял тело в охапку и потащил до бочки, потом до другой, а потом уже до гроба. Повалил его, еще раз покадил и простился. На другой день приехал Яков из Шара на восьми собаках, потому что ездил на Карскую сторону и собаки у него пропали. Ехать на восьми собаках двоим тяжело. Мы взяли маленький карбасик и поехали на нем до Шара. Когда мы приехали домой, у меня уже стянуло другую ногу».

Хотя условия для продолжения полета были на редкость благоприятны, и нам очень хотелось долететь до Крестовой губы, все же от Мелкой губы пришлось начать обратный путь. Нехватало бензина: баки питали мотор уже около двух часов.

С крайнего пункта нам хорошо видна была во всех подробностях губа Крестовая и открывались соседние с ней Южная и Северная Сюльменевы. Начиная от мыса Прокофьева, весь берег к северу был под плотным снежным покровом. Белые мысы и островки выделялись на фоне моря с удивительной отчетливостью. Здесь стояла уже зима. Морского льда мы не видели.

За полуостровом Адмиралтейства темнело такое же голубое небо, не было и намека на белый отблеск, указывающий на присутствие льда за горизонтом. Возвратный путь мы летели 1 час 47 минут.

VIII

В конце сентября на Новой Земле наступает зима. Мы имели сведения с нашей радиостанции: там снежный покров установился с 19 сентября. В западной части пролива, где мы стояли последнее время, снег еще не держался. Здесь во вторую половину сентября дули морские теплые ветры с постоянным дождем и туманами. Горы и здесь давно стояли под снегом, но берег покрылся им только к 6 октября.

С 23-го почти каждую ночь играло северное сияние. Особенно сильное мы наблюдали 28 сентября. Оно началось мутными полосами света.казалось, по небу растекалась прозрачная в несколько русел светлозеленая река. Она не закрывала звезд, и даже можно было различить Млечный Путь. Вслед за этой туманной рекой вспыхнули яркие огненные занавеси гигантских размеров с обычными для этого типа изгибами, со складками, блестящими поперечными лучами и с разноцветной игрой по нижнему краю.

За свою жизнь я много раз наблюдал это чудесное явление. Но, странное дело, так притягательно оно каждый раз! Забывая про сон, про ночной холодный ветер и сырость, всегда стоишь, как прикованный, с закинутою вверх головою.

Позднее сияние разыгралось, показался даже намек на «корону»—светящийся поток голубых лучей из одного центра, похожий на гигантскую, во все небо звезду. Редкая форма сияния в виде тончайшей световой пелены, затягивавшей небо по частям,—словно светился на небе прозрачный туман,—была замечена 2 октября. Это сияние держалось недолго.

Экспедиция заканчивалась. Наши пароходы переходили с места на место, то помогая гидрологам делать промеры или отвозя в отдаленные районы топографов, то за водой, за свежим хлебом или за добавочным провиантом для радиостанции.

В один из таких рейсов за свежим хлебом, который пекли нам промышленники, «Мурман» остановился у колонии в губе Поморской. Здесь постоянно живет несколько русских и ненецких семей. Из русских мы застали двоих. Один—уполномоченный становища, Князев, живет здесь с семьей уже десять лет. Он занимает комнату с большим венецианским окном в доме, построенном художником Борисовым. Комната чиста и опрятна. Все прибрано, хотя жена и двое детей Князева уехали «на дачу», к родным, на родину. Князев представительен, держится свободно, с достоинством. Он встретил нас приветливо, угостил чаем с неизменными баранками и закуской—вареным гольцом и яйцами кайр.

У мыса Узкого удалось обследовать несколько ледников на северном берегу пролива, замеченных мной еще при полете 23 сентября. В сопровождении А. К. Шенкмана я отправился вверх по течению речки к ледникам, издали, казалось, небольшим. В северо-западном направлении от устья речки спускается с обрыва горы небольшой висячий ледничок с гротом. Один из матросов парохода «Мурман» посетил грот в тот же день. По рассказу, грот тянется в длину метров на сто до самой горы, где находится исток подледникового ручья, промывшего этот туннель. Ширина его метров пятнадцать, а высота около восьми метров.

Таких висячих ледников по пути мы видели еще два. Все они, повидимому, питаются тем же самым фирновым полем, что и первый посещенный мной ледник альпийского типа. Он очень интересен отсутствием конечной

морены и смещением годовых слоев. Повидимому, это объясняется очень сильной изогнутостью ложа ледника. Местами слои расположены овалобразно. Боковая морена тоже почти незаметна, но срединная выражена прекрасно. За ледником, названным мной по имени Шенкмана, тянулся на северо-запад другой, более мощный ледник, отделенный от первого горой. Он заканчивался громадной конечной мореной в виде пяти валов.

Вся долина, идущая от Маточкина Шара до возвышенности, с которой текут два ледника, выпажана ими. Некогда эти ледники составляли один общий поток. Уклон долины мало заметен, но постоянен. Ледники отступают. В километре от современной морены большого ледника находится ряд радиально расположенных холмиков, известных у геологов под названием «друмлины». На один из них метров в восемь высоты я поднимался. Это крутой и короткий вал, весь из щебня и мелкого моренного материала. На вершине и на южном его склоне богатая растительность, главным образом злаки. Вал был совершенно открыт для ветра, но это не помешало развиться растительности. Трава на вершине доходила до колен—лишнее доказательство возможности произрастания трав на взрыхленной почве даже и в суровых новоземельских условиях.

По всем признакам, не в очень отдаленное время ледник доходил до самого пролива. Затем настал период постоянного, без задержек отступления. И только в последнее время оно стало замедляться. Первые следы замедления—друмлины. В последний период отступление совершается крайне медленно, с большими промежутками устойчивого положения. В это время ледник и успел отложить громадные валы конечных морен.

Везде по древнему ложу ледника встречались кольцеобразные и ячеевидные трещины. Местами они размыты и остались только камни. В других частях долины трещины заполнены растительностью. Встречались и каменные реки—собрание мелких валунов.

30 сентября около полудня небо начало проясняться. Мы решили внимательно осмотреть с высоты дно при входе в Маточкин Шар и в самом проливе—не осталось ли там незамеченных нами подводных опасностей.

Новоземельской погоде верить нельзя. Пока кипятилась вода для радиатора и прогревался мотор, ветер начал усиливаться. Когда после короткого разбега мы поднялись и направились к выходу из пролива, ветер заметно покрепчал. Внизу на волнах показались белые гребешки. Самолет при порывах ветра сильно кренился. Нас изрядно покачивало.

Благодаря какому-то своеобразному освещению в этот полет дно пролива выступало удивительно рельефно даже на глубине примерно 30 м. На высоте 450 м небо было затянуто прозрачной пеленой слоистых облаков, озаренных ярким солнцем. Такие облака всегда усиливают освещение. Мы летели, казалось, не над морем, а над равниной, окрашенной в цвет морской воды, сгущавшейся в синеву на глубоких местах и ослаблявшейся до светлозеленого оттенка над подводными каменистыми возвышениями. Вся эта слегка волнистая подводная равнина была густо усеяна водорослями и имела вид странного зеленоватого поля, покрытого коричневым распластанным кустарником.

Мне очень хотелось получить фотографический снимок морского дна при таком благоприятном освещении. Но, к сожалению, старания ни к чему не привели. Через час мы вернулись в лагерь.

Все следующие дни стояла туманная или дождливая погода. О полетах нечего было и думать. Целыми днями мы бродили по горам, поднимаясь обыкновенно по руслу ручья вблизи лагеря. Матросы называли его «Кислая речка». Несомненно, этот ручей берет начало из минерального источника, повидимому, железистого. Все камни в русле покрыты, как корой, накипью выкристаллизовавшихся солей, цветом похожих на охру. Вода имеет вязу-

щий, кисловатый и очень приятный вкус. Живущие в лагере приписывали источнику чудесные свойства. Чувствуя себя бодрыми и крепкими, они приписывали свое цветущее состояние действию этой минеральной воды. Чай, заваренный на этой воде, невкусен, мутен и приобретает бурю окраску. Даже сладкое консервированное молоко сразу свертывается при смешивании с этой кислой водой. Я не успел проследить с достоверностью, откуда вытекает источник: речка образовалась путем слияния нескольких ручьев. В одном месте источник выходил из разрушенной породы, которая, возможно, и обогащает воду минеральными солями.

В то время как мы жили на лагерном положении, пароход «Купава» был послан в Югорский Шар взять для работников радиостанции несколько коз и некоторые предметы полярного снаряжения, которые не были доставлены в Архангельск до нашего ухода. Все это в Югорский Шар доставил «Пахтусов».

5 октября, немедленно после возвращения «Купавы», мы направились на «Мурмане» и «Купаве» к радиостанции, чтобы взять рабочих, маляров и электротехников, заканчивавших установку аккумуляторов и проводку. Теперь радиостанция, оборудованная аккумуляторами, всегда готова поддерживать связь с другими станциями. В помещениях зимовщиков горит электрический свет. Электричество проведено в домики магнитной обсерватории и на метеорологическую станцию.

После небольшой беседы мы сердечно распростились с оставшимися на зимовку. Через неделю или две снег засыплет дом до крыши, надвинутся снова карские льды, замерзнет пролив и полярная ночь окутает один из самых северных уголков нашей страны.

Следующий день мы грузили имущество береговой партии топографов. Запорошенный снегом и оледенелый самолет перевезли на барже уже поздней ночью.

7 октября наша «эскадра» — «Мурман», «Азимут» и «Купава» с баржей — вышла в море. Стояла прекрасная погода, мороз около пяти градусов. В море была порядочная зыбь, но ветер дул попутный. Переход прошел для позднего времени удивительно благоприятно. Наш тихоход «Мурман», никогда не ходивший быстрее семи-восьми узлов, на этот раз делал по десять. Мы объясняли такую резвость попутным ветром. Но вот в Горле Белого моря ветер затих, а «Мурман» хода не сбавил. Два лишних узла оказались плодами усердия механиков. Наши остряки этому не удивлялись: «И лошадь домой быстрее везет!»

Под вечер 9 октября мы подходили к Городецкому маяку в Белом море. А еще через сутки в холодный и ясный вечер мы пришли в Архангельск. Здесь еще стояла настоящая золотая осень с чистым небом, с шорохом сухих под ногами листьев и хрустом замерзших лужиц.

ДРЕЙФ СОВЕТСКИХ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ СТАНЦИЙ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АРКТИКЕ

М. И. Зотин

На дрейфующих льдах Центральной Арктики продолжают свою работу советские постоянно действующие научно-исследовательские станции. Они проводят исследования по широкой программе, включающей вопросы океанографии, аэрометеорологии, геофизики и других дисциплин. Дрейфующие станции являются составной частью сети гидрометеорологических полярных станций и обсерваторий, обслуживающих навигацию по Северному морскому пути.

Первая советская дрейфующая станция была высажена на лед в 1937 г. в районе Северного полюса. Предполагалось, что льды будут дрейфовать здесь сравнительно медленно и станция задержится в районе высадки на достаточно длительное время. Но это предположение не оправдалось. Вследствие довольно быстрого перемещения льдов станция «Северный полюс-1» оставалась в Центральной Арктике в течение лишь четырех месяцев (июнь—сентябрь), а затем была вынесена Восточногренландским течением в Гренландское море, где была снята 19 февраля 1938 г. За девять месяцев льдина, на которой находилась станция, прошла около 2500 км (по прямой 2115 км).

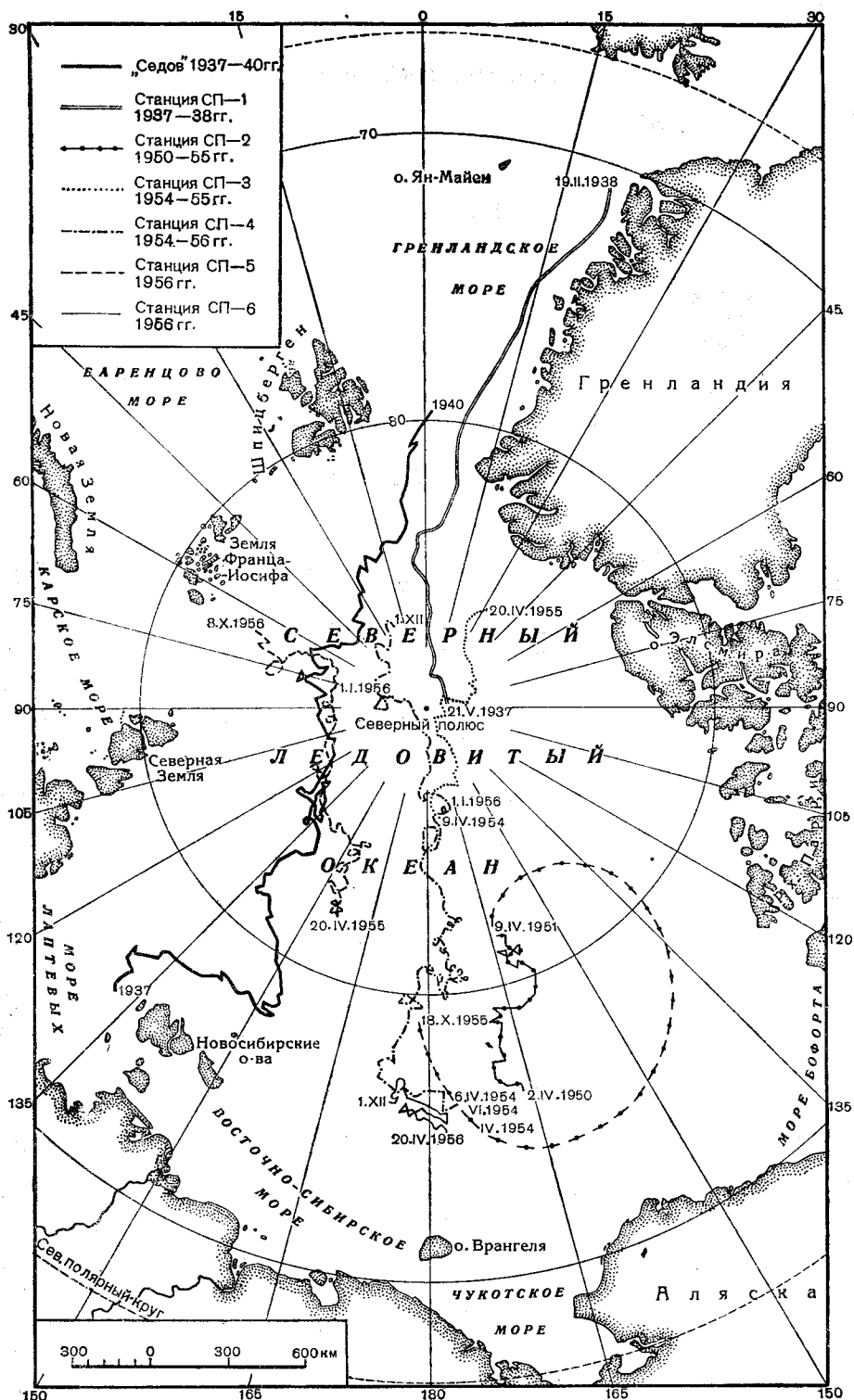
Вторая дрейфующая станция была организована в апреле 1950 г. в районе так называемого «полюса относительной недоступности». Станция просуществовала один год и после выполнения программы годовых наблюдений была снята в 635 км к северу от начальной точки. Дрейф ее проходил по очень сложной кривой, направление и скорость движения льдины постоянно менялись. За 372 дня общая протяженность пути составила 2720 км, причем пройденный путь в 4,3 раза превысил расстояние по

прямой между начальной и конечной точками.

Как было установлено позже, дрейф станции «Северный полюс-2» (СП-2) проходил в системе круговой антициклональной циркуляции, охватывающей восточную (притихоокеанскую) часть центральной Арктики. В апреле 1954 г. льдина с остатками станции СП-2 была обнаружена в точке $75^{\circ}04'$ с. ш. и $172^{\circ}20'$ з. д. (в 200 км к юго-западу от места, где была основана станция СП-2 в апреле 1950 г.), а затем обследована в июне 1954 г. в точке $75^{\circ}45'$ с. ш. и $176^{\circ}05'$ з. д. В течение 1951—1954 гг., за три года, прошедшие со дня снятия станции СП-2, льдина, видимо, перемещалась по кругу. Полный цикл кругового дрейфа был таким образом завершен за четыре года. В дальнейшем льдина станции СП-2 дрейфовала несколько западнее. 18 октября 1955 г. она находилась в точке $78^{\circ}49'$ с. ш. и $178^{\circ}37'$ в. д.

Углубленная разработка методов прогноза погоды и льда поставила на очередь вопрос о создании в Центральной Арктике постоянных дрейфующих научных станций, что и было осуществлено весной 1954 г., когда на дрейфующих льдах были созданы две станции—СП-3 и СП-4. При их организации было решено, что персонал станции будет меняться через год. В случае выноса льдины из Центральной Арктики или в район, где наблюдения менее целесообразны, разрешалось переносить станцию на новое место.

Обе станции СП-3 и СП-4 были основаны вблизи 180° меридиана, станция СП-3 на 10° севернее станции СП-4. Спустя год льдина станции СП-3, пройдя через район полюса, оказалась в 300 км от северной оконечности Гренландии. Считая, что пребывание здесь станции менее целесообразно, чем в другом



Пути дрейфа советских научных экспедиций в центральной части Северного Ледовитого океана («Г. Седов» и станции «Северный полюс»)

Таблица 1

Основные показатели дрейфа научно-исследовательских станций в Центральной Арктике

Наименование станций	Дата	Координаты		Время дрейфа в днях	Пройденный путь в км и средняя скорость в км/сут.	Путь по прямой в км	Коэффициент извилистости дрейфа
		широта северная	долгота восточная и западная				
«Северный полюс-1» Начальник И. Д. Паланин	Начало 21.V. 1937 г. Окончание 19. II. 1938 г.	89°26' 70°54'	78°00'з. 19°48'з.	274	2500 (9,1)	2115	1,2
«Северный полюс-2» Начальник М. М. Соменов	Начало 2.IV. 1950 г. Окончание 9. IV. 1951 г.	76°02' 81°45'	166°30'з. 162°22'з.	372	2720 (7,4)	635	4,3
«Северный полюс-3» Начальник А. Ф. Трешников	Начало 9.IV. 1954 г. Окончание 20. IV. 1955 г.	86°00' 86°00'	175°45'з. 31°42'з.	376	2140 (5,7)	825	2,6
«Северный полюс-4» Начальник Е. И. Толстиков	Начало 8. IV 1954 г. Окончание 17. IV. 1955 г.	75°48' 80°53'	178°25'з. 175°50'з.	374	2580 (6,9)	560	4,6
«Северный полюс-4» Начальник П. А. Гордиенко	Начало 17.IV. 1955 г. Окончание 18. IV. 1956 г.	80°53' 87°24'	175°50'з. 177°49'з.	367	2480 (6,8)	727	3,4
«Северный полюс-5» Начальник Н. А. Волков	Начало 20.IV. 1955 г. Окончание 20. IV. 1956 г.	82°04' 86°18'	157°00'в. 88°57'в.	366	2680 (7,3)	820	3,3
«Северный полюс-4» Начальник А. Г. Дралкин	Начало 18.IV. 1956 г. Окончание* 1. XII. 1956 г.	87°24' 86°54'	177°49'з. 18°40'в.	226	1400 (6,2)	630	—
«Северный полюс-5» Начальник А. Л. Соколов	Начало 20.IV. 1956 г. Окончание 8. X. 1956 г.	86°18' 84°19'	88°57'в. 68°18'в.	172	1200 (7,0)	290	—
«Северный полюс-6» Начальник К. А. Сычев	Начало 20.IV. 1956 г. Окончание* 1. XII. 1956 г.	74°24' 74°41'	177°03'з. 175°20'з.	224	1785 (8,0)	260	—
Ледокольный пароход «Г. Седов» Капитан К. С. Бадигин	Начало 23. X. 1937 г. Окончание 13. I. 1940 г.	75°21' 80°10'	132°15'з. 0°44'в.	812	6125 (7,5)	2570	2,4
Американская станция Т-3	Начало** апрель 1952 г. Окончание** октябрь 1953 г.	87°54' 86°10'	158°00'з. 72°00'з.	около 550	1990 (3,6)	445	4,5

* По станциям СП-4 и СП-6, продолжающим дрейф, данные показаны по состоянию на 1 декабря 1956 г.

** Американская станция Т-3 работала с конца марта 1952 г. по середину мая 1954 г. Сведения за период апрель 1952 г. октябрь 1953 г. заимствованы из работы Керри (5). В соответствии с ними исчислены средняя скорость дрейфа и коэффициент извилистости.

районе, в апреле 1955 г. ее ликвидировали и взамен организовали станцию СП-5. Станция СП-4 поныне продолжает свою работу—в апреле 1955 г. и апреле 1956 г. на ней были произведены смены коллективов.

В течение первого года (1954—1955) дрейф станции СП-4 проходил параллельно дрейфу станции СП-2 в 1950—1951 гг. Считалось, что дальнейший путь ее пройдет по системе кругового дрейфа. Однако эти предположения не подтвердились. В течение 1955—1956 гг. дрейф проходил строго на север и уже в декабре 1955 г. станция оказалась в районе, откуда начала свой дрейф в апреле 1954 г. станция «Северный полюс-3».

К моменту новой смены коллектива станции СП-4 в апреле 1956 г. льдина находилась на $87^{\circ}24'$ с. ш. и $177^{\circ}49'$ з. д., т. е. почти на том же меридиане, на котором начался дрейф, но в 1280 км к северу. Следует отметить, что в течение второго года льдина прошла по прямой 727 км, т. е. много больше, чем за первый.

С апреля 1956 г. начался третий год работы станции «Северный полюс-4». Льдина станции до начала июня двигалась на север и 5 июня находилась на $89^{\circ}53'$ с. ш., т. е. в 13 км от полюса. Ни одна из других станций не подходила так близко к полюсу (станция «Северный полюс-1» была примерно в 60 км от полюса, а станция СП-3 25 августа 1954 г. в 30 км). В отличие от дрейфа станции СП-3, станция СП-4 в июне стала дрейфовать с отклонением влево и затем, пройдя Северный полюс, начала дрейф на юг, в направлении к Земле Франца-Иосифа. Следует отметить, что и станции СП-5 и СП-6 в середине июня резко изменили направление движения.

Станция «Северный полюс-5» была организована в апреле 1955 г. к северо-северо-востоку от Новосибирских островов с таким расчетом, чтобы дрейф ее проходил несколько севернее дрейфа ледокольного парохода «Седов» в 1937—1940 гг. Фактически путь дрейфа станции, начиная с сентября 1955 г. почти совпал с линией дрейфа «Седова». За год станция переместилась на западо-северо-запад на 820 км и к апрелю 1956 г. прошла меридиан мыса Молотова (Северная Земля). Анализ дрейфа показывал, что станция идет по пути выносного дрейфа и в течение 1956 г. может быть вынесена из центральной части Северного Ледовитого океана. Поэтому с апреля 1956 г. на станции был оставлен небольшой коллектив (11 чел.), которому предстояло работать по сокращенной программе до осени 1956 г. 8 октября 1956 г. станция СП-5 была снята.

Поскольку станция СП-5 оставалась на период меньше года, в апреле 1956 г. была организована станция СП-6. Станция была основана в 300 км к северу от острова Врангеля и в 200 км к югу

от начальной точки станции СП-4. В течение двух месяцев дрейф проходил на северо-запад, а затем изменился в обратном направлении. К началу августа льдина станции оказалась в районе, откуда начался ее дрейф в апреле 1956 г.

В табл. 1 даны величины пройденных расстояний и скорости дрейфа всех станций, включая работающие сейчас станции СП-4 и СП-6 (по состоянию на 1 декабря 1956 г.) Для сравнения здесь же приведены данные о дрейфе ледокольного парохода «Г. Седов» и американской станции на ледяном острове Т-3.

Сведения по станции СП-1 даны по В. Ю. Визе (2), для остальных вычислены автором по прокладке пути дрейфа на карте масштаба 1 : 1 000 000 на основании ежедневных определений координат. За начало и окончание дрейфа приняты даты с первым и последним определением координат.

Несомненный интерес представляют данные о средних за весь период работы станции величинах скоростей дрейфа. Как видно из таблицы, для большинства станций эта величина колеблется от 6,8 до 7,3 км в сутки. Несколько иные скорости дрейфа станции СП-1 (9,1 км в сутки) и станции СП-3 (5,7 км в сутки). Большая скорость дрейфа станции СП-1 вызвана тем, что льдина была увлечена Восточногренландским течением, благодаря чему скорость увеличилась до 20 км в сутки. Несколько сниженная средняя скорость дрейфа станции СП-3 объясняется медленным движением льдины в феврале—марте 1955 г., когда она вышла в район, прилегающий к северным берегам Гренландии, где на движение льдов оказывает влияние близость суши. Несколько ниже средних значений была скорость дрейфа в ноябре—декабре 1954 г., когда станция СП-3 проходила над хребтом Ломоносова.

В этом районе вообще отмечаются меньшие скорости дрейфа. Так, средняя скорость дрейфа американской станции Т-3 с апреля 1952 г. по октябрь 1953 г. составила 3,6 км в сутки [5].

Интересно отметить, что средняя скорость дрейфа «Г. Седова» (1937—1940) за 812 дней оказалась равной 7,5 км в сутки [1], что близко к средней величине дрейфа станций.

Рассмотрение средних скоростей дрейфа по месяцам (табл. 2) показывает, что они колебались в значительных пределах. В этих колебаниях замечается некоторая сезонность: наибольшие среднесуточные скорости наблюдались преимущественно к концу лета—началу осени, что, очевидно, связано с разрежением льдов в Центральной Арктике за счет таяния и выноса. Более строгие закономерности изменения скорости дрейфа на протяжении года из данного рода наблюдений вывести пока трудно. Однако, что, кроме сезонных изменений, на

**Среднемесячные скорости дрейфа советских научно-исследовательских станций
в Центральной Арктике
(км/сутки)**

Месяцы	«Север- ный по- люс-2»	«Север- ный по- люс-3»	«Северный полюс-4»			«Северный по- люс-5»		«Северный полюс-6» 1956—1957
	1950— 1951	1954— 1955	1954— 1955	1955— 1956	1956— 1957	1955— 1956	1956— 1957	
Апрель	10,0*	9,2**	8,5***	4,0	4,7	6,8****	5,7	7,4*****
Май	6,1	4,7	6,2	6,5	3,4	8,4	5,5	7,0
Июнь	8,1	6,0	6,7	6,0	8,2	6,8	8,5	7,2
Июль	7,8	6,6	6,6	5,8	8,5	5,8	8,1	9,0
Август	11,5	9,2	9,7	7,1	6,0	5,4	6,4	6,7
Сентябрь	8,0	6,2	8,5	7,3	8,0	7,4	7,4	7,8
Октябрь	9, 2	5,2	6,9	9,4	4,8	8,2	—	11,8
Ноябрь	6,7	5,0	7,5	7,9	4,9	7,9	—	6,3
Декабрь	4,7	4,0	7,9	7,4	—	6,5	—	—
Январь	5,2	9,4	7,4	7,0	—	8,7	—	—
Февраль	5,9	2,8	3,9	5,3	—	9,1	—	—
Март	5,6	2,7	4,2	6,6	—	8,3	—	—
Среднее	7,3	5,7	6,9	6,8	—	7,3	—	—

* За 28 суток.

** За 21 сутки.

*** За 23 суток.

**** За 10 суток.

***** За 10 суток.

величинах скорости дрейфа сказываются особенности района, где проходит дрейф.

Как уже отмечалось, меняются не только скорость, но и направление дрейфа. Показателем изменчивости направления дрейфа может служить отношение длины фактически пройденного пути к расстоянию по прямой. Это отношение названо нами коэффициентом извилистости дрейфа (по аналогии с принятым в речной гидрологии коэффициентом извилистости русла реки). Как видно из табл. 1, величины коэффициента извилистости дрейфа резко разделяются на две группы: для станций СП-2 и СП-4 (1954—1955) эта величина составляет 4,3 и 4,6; для других станций (исключая СП-1) колеблется от 2,6 до 3,4¹.

Такое различие можно объяснить тем, что станции перемещались в двух разных системах дрейфа. Станции СП-2 и СП-4 попали в систему круговой антициклональной циркуляции, где большая изменчивость в направлении движения льдов обуславливается самим характером ветрового дрейфа. Другие станции двигались в системе генерального выноса

льдов Центральной Арктики в Гренландское море, для которой характерна большая устойчивость направления движения.

Таким образом, коэффициент извилистости служит показателем того, в какой системе происходит дрейф данной станции, и с учетом географических условий может быть использован для расчетов дальнейшего пути.

При этом, конечно, нужно помнить, что между двумя системами ледового дрейфа нет резкой границы и лед может переходить из одной системы дрейфа в другую. В этом отношении интересен дрейф станции СП-4. До сентября 1955 г. она перемещалась по очень извилистой кривой, а затем начала быстро двигаться почти по прямой на север. Коэффициент извилистости за апрель 1955 г. апрель 1956 г. составил 3,4, т. е. величину, близкую к значениям при выносной системе дрейфа.

Дальнейшие наблюдения за дрейфом советских станций, несомненно, позволяют более полно вскрыть закономерности перемещения льдов в Центральной Арктике.

¹ Такая же величина коэффициента извилистости получена для дрейфа ледокольного парохода «Г. Седов» (2,4).

ЛИТЕРАТУРА

1. Б у й н и ц к и й В. Х. 812 дней на дрейфующих льдах, М., 1946.
2. В и з е В. Ю. Моря Советской Арктики, М., 1948.
3. З о т и н М. И. О дрейфе научных станций в Центральной Арктике, «Морской флот», 1955, № 11.
4. Л а к т и о н о в А. Ф. и Ф р о л о в В. В. На дрейфующих льдах, М., 1955.
5. С т а г у А. Р. Bathymetric chart of the Arctic ocean along the route of T-3 April. 1952 to October 1953. «Bulletin of the Geological Society of America», vol. 65, July 1954.

Арктический научно-исследовательский
институт Главсевморпути.
Московский отдел

РЕКОРДЫ СВОБОДНОГО ПЛАВАНИЯ СУДОВ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ АРКТИКИ

В. В. Григорьев

По мере развития исследовательских работ в Арктике суда арктического флота СССР при выполнении экспедиционных и транспортных заданий все чаще совершают рекордные рейсы свободного продвижения на север среди дрейфующих льдов, выходя за пределы границы материковой отмели, на которой расположены окраинные арктические моря.

При этом надо иметь в виду, что для различных районов Советской Арктики начальной границей высокоширотного плавания следует считать разные параллели. Так, для морей Баренцова, Карского и Лаптевых эта граница лежит приблизительно по 80° с. ш., для восточной части

Восточно-Сибирского моря и для Чукотского моря—73—74° с. ш.

Такое положение объясняется тем, что географическое распределение льдов в арктических морях крайне неравномерно как в широтном, так и в долготном направлениях. Если в одних районах тяжелые льды, непреодолимые для современных судов ледового плавания, почти не встречаются южнее 80° с. ш., а широта 78° северная, хотя и с трудом, но достигается морскими судами на протяжении всей арктической навигации (июль—сентябрь), то в других районах сплоченные ледяные массы многолетнего льда наблюдаются много южнее, даже в наиболее

легкие для плавания летние месяцы. В восточной части Восточно-Сибирского моря и в Чукотском море проникновение судов в широты 73—74° весьма затруднительно и может быть приравнено по трудностям к плаванию в широтах 82—83° моря Лаптевых и широтах 81—82° Баренцова моря.

Приведенные цифры, конечно, не являются абсолютными, так как многолетние колебания ледовитости по отдельным арктическим морям весьма значительны, и трудность достижения одних и тех же широт в том же море в различные годы может сильно колебаться.

С учетом приведенных соображений и приходится подходить к определению самого понятия рекордного высокоширотного арктического плавания.

Понятие рекорда будет различно для разных морей. Для одних морей широта 73—74° может считаться рекордной даже для плавания ледоколов, в то время как в других арктических морях эта широта обычна даже для безледокольного плавания простых транспортных судов.

Для составления настоящей сводки рекордных плаваний в высоких широтах область Центральной Арктики, прилегающая к материковому склону Евразии, нами условно подразделена на четыре района:

- а) к северу от Шпицбергена;
- б) к северу от Земли Франца-Иосифа и Северной Земли;
- в) к северу от моря Лаптевых;
- г) к северу от Чукотского моря.

Ниже речь идет только о свободных плаваниях судов, не плененных льдами. Поэтому рекордные продвижения дрейфующих судов («Жанетта», «Св. Анна», «Фрам», «Мод», «Г. Седов» и др.) в данном случае не учитываются.

К СЕВЕРУ ОТ ШПИЦБЕРГЕНА

До 1928 г. рекордные плавания в этом районе были совершены экспедициями, направлявшимися для открытия Северного полюса, а также во время испытаний первого в мире линейного ледокола «Ермак», построенного по проекту адмирала С. О. Макарова.

Наибольшего продвижения достигли следующие суда:

Парусник «Каркас», Д. Филс (Англия, 1773 г.)	80°48'
Пароход «София», А. Е. Норденшельд (Швеция, 1868 г.)	81°42'
Пароход «Гельголанд» (Германия, 1898 г.)	81°32'
Ледокол «Ермак», С. О. Макаров (Россия, 1899 г.)	81°28'

Новый рекорд свободного плавания в этом районе достигнут советским ледоколом «Красин» под командованием капитана Эгге в 1928 г. На борту ледокола находилась экспедиция, направленная правительством СССР для спасения экипажа итальянского дирижабля «Италия» Умберто Нобиле, упавшего на лед на се-

веро-востоке от Шпицбергена. После спасения оставшихся в живых членов экипажа «Италии» экспедиция на ледоколе «Красин» предприняла поход для поисков унесенной ветром оболочки дирижабля и пропавшей без вести группы аэронавтов. 26 августа, выйдя из Бергена во второй рейс, «Красин» вторично обогнул Шпицберген с севера и 17 сентября достиг 81°47' с. ш. и 19°38' в. д. В плавании проводились обширные научно-исследовательские работы. В частности, «Красин» пересек район, где предполагалось наличие гипотетической земли Гилеса (Джилеса); земля обнаружена не была.

В дальнейшем эта широта была превзойдена только подводной лодкой «Наутилус» (Уилкинс, США) в 1931 г., когда несколько северо-западнее Шпицбергена лодка достигла в свободном плавании широты 81°59'.

К СЕВЕРУ ОТ ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА И СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛИ

В досоветский период в этом районе был зафиксирован только один рекорд свободного плавания — на судне «Стелла Поляр» («Полярная Звезда») полярной экспедиции итальянского герцога Абрुцского. На этой китобойной шхуне, приспособленной для плавания во льдах (грузоподъемностью в 570 т), 8 августа 1899 г. была достигнута широта 82°04' к северу от острова Рудольфа.

В дальнейшем к северу от Земли Франца-Иосифа и к северу от Северной Земли советские суда осуществили ряд выдающихся плаваний.

В 1929 г. в этом районе плавала экспедиция академика О. Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Г. Седов» (капитан В. И. Воронин). 29 июля судно подошло к южному берегу острова Гукера, а на следующий день стало на якорь у мыса Флора. В бухте Тихой, где зимовала экспедиция Г. Я. Седова, было выбрано место для строительства полярной станции, в то время самой северной в мире (80°20' с. ш.). Пока в бухте Тихая производились строительные работы, «Седов» совершил плавание в северную часть архипелага. Пройдя Британским каналом на север и миновав остров Рудольфа, судно достигло 82°14' с. ш., побив тем самым на

10 миль рекорд, поставленный «Стелла Поляр». На острове Рудольфа участники экспедиции поставили мемориальную доску в память погибших в 1900 г. трех участников экспедиции на «Стелла Поляр» и произвели поиски могилы Г. Я. Седова.

В 1932 г. во время Второго международного полярного года рекордное пла-

вание было совершено на парусно-моторном экспедиционном судне «Н. Книпович». Экспедицию на «Н. Книпович» возглавлял советский полярный исследователь профессор Н. Н. Зубов, капитаном судна был С. В. Попов. Небольшое судно (около 100 т водоизмещения) впервые в истории обогнуло с севера Землю Франца-Иосифа. Успех плавания не был случаен, так как экспедиция была тщательно подготовлена в научном отношении. Кромке льдов «Н. Книпович» подошел в точке $82^{\circ}05'$ с. ш. и 42° в. д. В дальнейшем судно обогнуло мыс Флигели (северный мыс острова Рудольфа) и мимо острова Грезм Белл (самый восточный в архипелаге) вышло на чистую воду. Несмотря на сложную ледовую обстановку и непригодность судна для преодоления сплошных льдов, экспедиция с успехом завершила свое беспрецедентное плавание благодаря разумному риску и умению четко предусмотреть возможные изменения ледовой обстановки в районе плавания.

В этом же году выдающееся плавание к северу от Земли Франца-Иосифа совершил ледокольный пароход «Малыгин» (начальник экспедиции—известный полярник Н. В. Пинегин, капитан судна З. Т. Чертков). В связи со строительством самой северной в мире полярной станции на острове Рудольфа «Малыгин» в течение навигации 1932 г. дважды доставлял грузы на Землю Франца-Иосифа. Во время второго рейса для изучения ледовой обстановки «Малыгин» пробился на север от острова Рудольфа и достиг $82^{\circ}28'$ с. ш.

В 1935 г. к северу от Северной Земли рекордное плавание совершила первая советская высокоширотная экспедиция на ледокольном пароходе «Садко» (начальник экспедиции—известный советский полярный исследователь Г. А. Ушаков, заместитель по научной части—профессор Н. Н. Зубов, капитан судна—Н. М. Николаев). Экспедиция выполнила обширные океанографические работы в Гренландском море, обошла с севера Шпицберген, обследовала северную часть Карского моря, где 1 сентября на $80^{\circ}50'$ с. ш. и $79^{\circ}20'$ в. д. был открыт небольшой, покрытый ледником остров, названный островом Ушакова. 12 сентября 1935 г., находясь у мыса Молотова, «Садко» повернул вдоль кромки льдов на северо-запад и достиг широты $82^{\circ}41,6'$ на меридиане $87^{\circ}04'$ восточной. На этой рекордной широте «Садко» первым из всех недрейфующих судов вышел на большие глубины Арктического бассейна (2365 м).

В 1940 г. в этом же районе плавало судно ледового патруля «Нерпа» (начальник патруля—гидролог А. П. Шумский). Во время летних работ по осмотру кромки льда «Нерпа» поднялась 4 августа до широты $82^{\circ}20,5'$ (на $90^{\circ}52'$ в. д.).

Новый рекорд свободного продвижения в районе к северу от Земли Франца-

Иосифа достигнут только в 1955 г. во время плавания экспедиции Арктического института на ледорезе «Литке» (начальник экспедиции—гидролог Арктического института Л. Л. Балакшин, капитан—В. И. Поташников). Экспедиция вела комплексные океанографические исследования в районе материкового склона. В ходе экспедиции в свободном плавании 12 октября 1955 г. была достигнута рекордная северная широта $83^{\circ}11'$ при восточной долготе $49^{\circ}03'$. В дальнейшем ледорез обогнул с севера Землю Франца-Иосифа, что после плавания «Н. Книповича» в 1932 г. не удавалось сделать ни одному судну.

К СЕВЕРУ ОТ МОРЯ ЛАПТЕВЫХ

Район, лежащий к северу от моря Лаптевых, отстоит далеко от обычной трассы плавания судов, и посещение его судами связано с выполнением научно-исследовательских или каких-либо особых заданий. Такое положение и возникло в 1938 г., когда в этот район дрейфом была вынесена группа ледокольных пароходов («Седов», «Садко», и «Малыгин»), зажатых льдами вблизи Новосибирских островов. После годичного дрейфа было принято решение осуществить попытку вывода судов. Такое задание получил ледокол «Ермак» (начальник экспедиции М. И. Шевелев, капитан ледокола М. Я. Сорокин).

В августе 1938 г., с большим трудом форсируя мощные сплоченные льды, «Ермак» пробился к дрейфующим судам. Встреча произошла на широте $83^{\circ}06'$ и долготе $138^{\circ}22'$ восточной. Таким образом был поставлен новый рекорд продвижения в высоких широтах свободно плавающего судна. «Ермаку» удалось вывести из льдов только ледокольные пароходы «Малыгин» и «Садко». Ледокольный пароход «Г. Седов» из-за повреждения рулевого устройства не смог самостоятельно следовать за ледоколом, а буксировка его в сплоченных льдах оказалась невозможной, тем более что «Ермак» при работе в тяжелых льдах потерял один гребной винт.

В этом же году была предпринята еще одна попытка вывести из льда ледокольный пароход «Г. Седов». С этой целью был направлен незадолго до того вступивший в строй ледокол «И. Сталин» под командованием известного полярного капитана В. И. Воронина. Вместе с ледоколом «И. Сталин» следовал ледорез «Литке». Плавание происходило в сентябре. Состояние льдов оказалось менее благоприятным, чем, при плавании ледокола «Ермак». Кроме того, «Г. Седов» отнесло к этому времени на $83^{\circ}57'$ с. ш. 22 сентября ледоколам удалось приблизиться до 83-й параллели (на меридиане $146^{\circ}22'$ восточной). Здесь, в 60 милях от «Седова», тяжелые десятибалльные льды прегради-

ли путь ледоколам. «И. Сталин» пытался найти проход к «Г. Седову» в другом направлении, но и эта попытка не увенчалась успехом. Начавшееся льдообразование грозило судам зимовкой, что вынудило 24 сентября прекратить дальнейшие попытки освобождения «Г. Седова». До рекорда продвижения на север, достигнутого ледоколом «Ермак», ледокол «И. Сталин» не дошел шесть миль.

К СЕВЕРУ ОТ ЧУКОТСКОГО МОРЯ

Рекордные плавания в этом районе были совершены в начале второй половины XIX в. в связи с поисками экспедиции Франклина. На протяжении второй половины XIX в. ряд рекордных плаваний предприняли китобойные суда, которые вели бесконтрольный промысел в русских водах. В поисках китов промышленники пробирались все дальше на север. Известны следующие рекордные продвижения:

Парусник «Геральд», Г. Келлет (Англия, 1849 г.)	72°51'
Парусник «Энтрерпрайз», Колинсон (Англия, 1850 г.)	73°23'
Китобой «Джиорг», Соуль (США, 1867 г.)	73°10'
Китобой «Массачусетс» (США, 1867 г.)	74°05'
Китобой «Воллестон», Най (США, 1870 г.)	73°30'
Парусник «Роджерс», Бэрри (США, 1881 г.)	73°44'

Эта широта была перекрыта только в 1946 г. во время плавания научно-ис-

следовательской экспедиции Арктического института на ледоколе «Северный полюс» (начальник экспедиции—гидролог Арктического института И. В. Максимов, капитан ледокола К. К. Бызов). Выполняя комплекс океанологических исследований, экспедиция обогнула с севера остров Врангеля и 7 августа достигла широты 73°46' на меридиане 171°04' западной. Дальше на север лежали сплоченные паковые льды.

Рассмотрение данных о рекордах высокоширотных плаваний судов в разных районах Арктики убеждает в том, что эти возможности далеко еще не исчерпаны. При выполнении научно-исследовательских работ не исключена возможность плавания еще дальше к северу, за пределы уже достигнутых широт.

Очевидно, что успех таких плаваний будет находиться в прямой зависимости от дальнейшего роста мастерства советских полярных моряков и увеличения льдопроходимости советских арктиче-

ских судов как ледокольных, так и ледо-
кольно-транспортных.

Арктический научно-исследовательский
институт Главсевморпути
Московский отдел

ЭКСПЕДИЦИИ КОМСЕВЕРОПУТИ НА ГЫДАНСКИЙ СЕВЕР

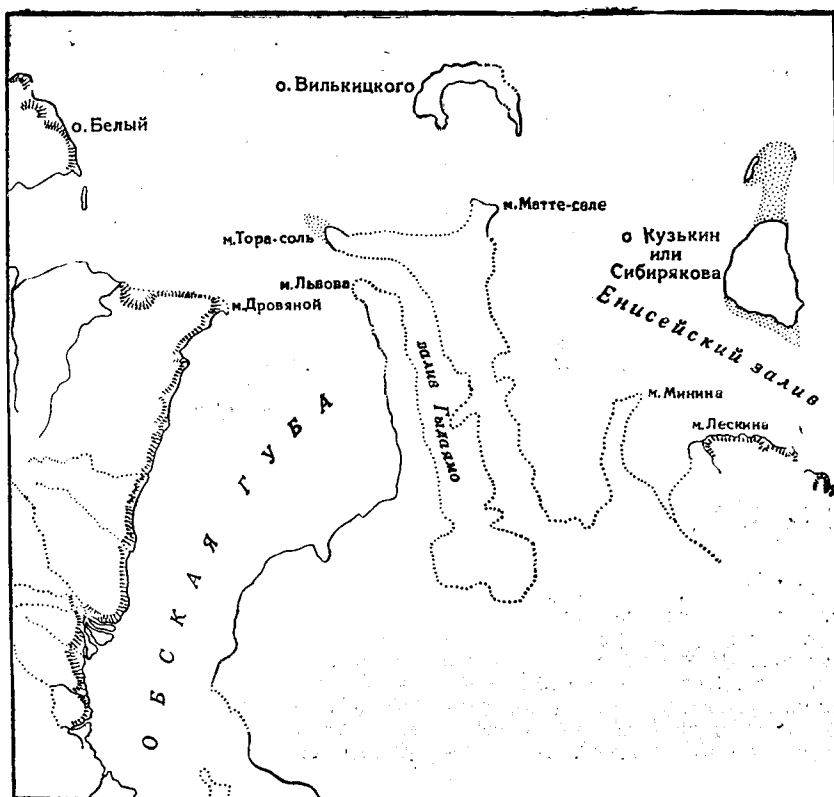
М. А. Старокадомский

К числу районов Севера, остававшихся до Великой Октябрьской революции «белым пятном», относятся территории, лежащие между устьями великих сибирских рек Оби и Енисея, так называемый Гыданский Север. Этот район был заново обследован и картирован экспедициями Убеко—Сибири и Комитета Северного морского пути (Комсевморпути) при Сибревкоме и его преемником—акционерным обществом «Комсевморпуть». Если гидрографические работы на Гыданском Севере, произведенные Убеко—Сибири в 1918—1932 гг., более или менее освещены, в частности, в обстоятельной книге Б. А. Сергеевского «Гидрографические исследования юго-восточной части Карского моря» (Л., 1936, 416 стр.), то деятельность географических и промысловых экспедиций Комитета Севморпути остается почти неизвестной.

Более ранние сведения о Гыданском

Севере собрал один из отрядов Великой Северной экспедиции (лейтенант Овцын, штурманы Кошелев и Минин). На картах Гейнзюса 1745 г., Красильникова 1746 г. и Соколова 1850 г. очертания Гыданского Севера имели формы, резко отличающиеся от истинных. Так, например, на картах обозначали три залива: Гыданский, Безымянный и Озерный. Отсутствовали острова Гыданской группы. Остров Шокальского был принят за оконечность материка, а разделяющий их пролив (Гыданский)—за устье залива, которому было присвоено наименование «Гыдаямского» [7, стр. 205]. Параллельно полуострову Явай с востока была вытянута полоса суши, имеющая вид журавлиной шеи с обращенной к западу головой (остров Шокальского).

После Великой Северной экспедиции наступил долгий перерыв в изучении Гыданского Севера; лишь со второй поло-



Гыданский Север на карте Гидрографического управления 1910 г., № 763

енисейского района, а также дано описание рельефа местности. Гыданская тундра была затронута наблюдениями в самой малой степени [2, стр. 136—145].

После разгрома Колчака Комитет Северного морского пути, созданный при Сибревкоме, наряду с организацией карских экспедиций снарядил для исследования севера Сибири ряд сухопутных, речных и морских экспедиций: Норильскую, Ямальскую Курейскую, Усть-Ленскую, портоныскаательские в устья Оби и Енисея и др. Большое внимание уделялось изысканиям пути от устья Оби к устью Енисея—одному из конечных пунктов карских экспедиций. Существовали три варианта этого пути—высокоширотный, центральный и южный. Работники Комитета считали наиболее удобным южный вариант вдоль берегов Гыданского полуострова. Группа Гыданских островов служила как бы естественным барьером, сдерживающим напор арктических льдов на эту трассу, а южные окраины водоема подвергались отепляющему действию речных вод.

Оставалось только найти фарватер, отвечающий по глубинам осадке морских судов. Поиски этого фарватера представлялись задачей государственного значения,

которую и пытались разрешить ряд экспедиций Комсеворопути в Гыданский район. Попутно эти экспедиции должны были изучить промысловые ресурсы района.

Еще в 1921 г. судно «Анна» Обь-Енисейского гидрографического отряда получило задание пройти с описью из Енисейского залива в Обскую губу южным путем. Выполнить это задание «Анне» не удалось. Направляясь к полуострову Явай, она натолкнулась на пояса малых глубин, вынуждена была повернуть к северу и обогнуть остров Вилькицкого. Экспедиция открыла остров Олений и подробно описала остров Медвежий, которому было присвоено имя начальника экспедиции К. К. Неупокоева.

В следующем году в Гыданский район вышла экспедиция Комсеворопути на небольшой одномачтовой рыболовецкой шхуне «Агнесса» водоизмещением 33 т. Плавание этого судна открыли новую страницу в истории исследования Гыданского Севера.

Наряду с гидрографическим обследованием Гыданского залива и всего прилегающего к нему района экспедиция «Агнесса» 1922 г. должна была ознакомиться с естественными ресурсами Гы-

данского района, выяснить запасы рыбы, морских животных, пушнины, мамонтовой кости, ознакомиться с хозяйством коренного населения, а также проверить правильность предположения Б. М. Житкова о том, что древний путь в Мангазею через Ямал проходил по реке Се-Яга. Выполнение такого сложного задания было возложено на экипаж шхуны, состоявший из 12 человек. Научного персонала в составе экспедиции не было.

18 июня 1922 г. «Агнесса» вышла вниз по Оби из Ново-Николаевска (Новосибирска)². 23 июля с большим трудом, частично идя на буксире у моторной лодки, шхуна достигла острова Определенного в устье Оби. Здесь была устроена база для хранения топлива и материалов.

29 июля «Агнесса» двинулась к северу, вдоль восточного побережья Ямала. В устьях ямальных рек было обнаружено много бухт, удобных для стоянки судов с малой осадкой. От мыса Дровяного «Агнесса» повернула к восточному берегу Обской губы, держа курс на мыс Львова. К северу от этого мыса на прежних картах значилось устье «Гыдаямского» залива. Шхуна вошла в широкую водную полосу. За ней на севере виднелась земля. Вскоре движение судна стало опасным из-за многочисленных отмелей и лежащего на них плавника. Для рекогносцировки выслали моторную лодку. Был обнаружен узкий проход, но и он затерялся среди мелей. Хотя моторная лодка довольно глубоко проникла в залив, восточный берег так и не был найден. Решено было пройти на север, обогнуть видневшуюся там землю и поискать новый вход в залив, производя по пути съемку берега. Во время этого плавания стало ясным, что обозначенное на карте устье «Гыдаямского» залива в действительности является проливом, отделяющим от восточного берега Обской губы остров, которому в честь судна было дано название острова «Агнессы»³. Опрос юраков, кочевавших у мыса Львова, подтвердил существование острова и пролива. Юраки сообщили, что зимою они перебрались на остров на санях для охоты за дикими оленями.

Обойдя остров Агнессы (ныне Шокальского), экспедиция направилась к югу,

описывая восточный берег полуострова Явай. Глубины определяли лотом через каждые 5 минут. 11 августа достигли мыса Минина—северо-восточной оконечности подлинного Гыдаямского (Гыданского) залива. От мыса Минина на юго-восток открылся другой залив—Каменная, или Юрацкая губа. Двигаясь в глубь Гыданского залива вдоль его восточного берега, судно остановилось у выступа берега, названного мысом Мамонта в память обнаруженного вблизи трупа этого животного. Отсюда произвели поперечный промер устья Гыданского залива. Затем судно прошло дальше на юг вдоль восточного побережья полуострова Явай. Якорь отдали вблизи устья реки Юрибей, местонахождение и направление которой на старых картах было показано также неправильно.

Дальнейшее плавание по заливу пришлось отложить, так как в кормовом трюме открылась сильная течь. Пока шхуна отстаивалась в устье реки Юрибей, на моторной лодке был совершен рекогносцировочный пробог на 70 верст вверх по реке. Выяснилось, что Юрибей—большая и глубоководная река, изобилующая рыбою. По берегам ее часто встречались чумы ненцев и многочисленные стада оленей.

К моменту окончания ремонта шхуны запасы горючего оказались исчерпанными. 24 августа «Агнесса» тронулась в обратный путь. Шторм, разыгравшийся в Обской губе, едва не погубил судно. От острова Определенного до Томска шхуна шла на буксире парохода, возвращавшегося из товарообменной экспедиции.

Так закончилось первое плавание «Агнессы». В результате него на карту был нанесен остров Агнессы (Шокальского), определено истинное положение обоих берегов Гыданского залива (до устья реки Юрибей) и промерены его глубины.

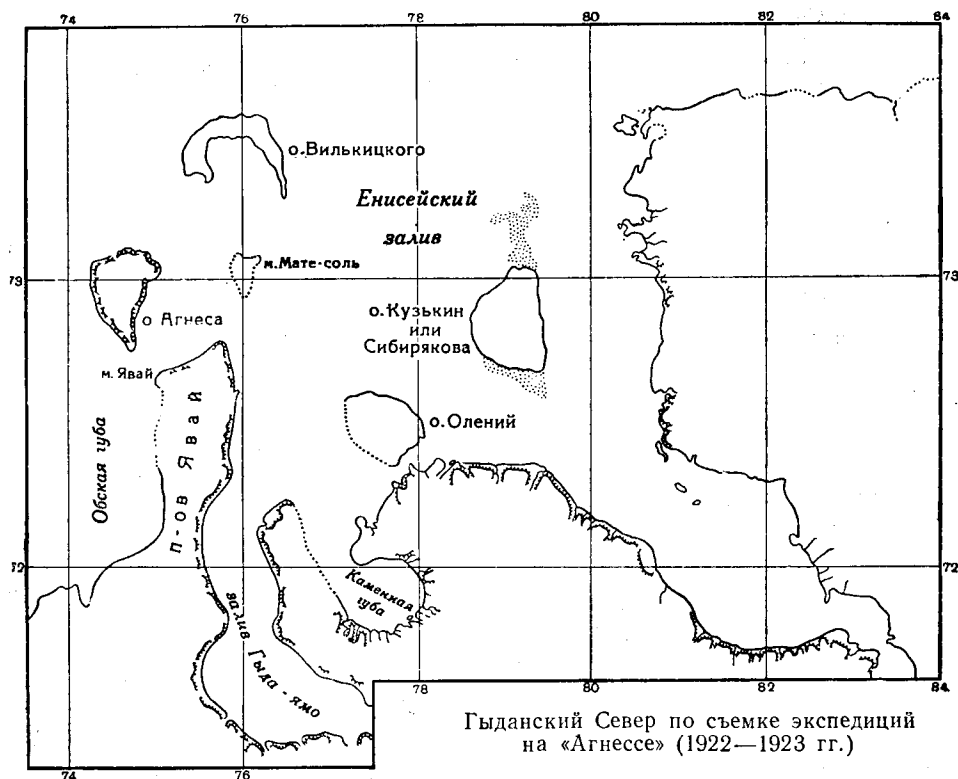
В 1923 г. для продолжения исследований в Гыданском районе Комсеперо-путь привлек средства Сибцентросюза и Сибдальгосторга. Они внесли на снаряжение экспедиции по 5000 руб. с условием доставки в Гыданский район 25 т различных товаров для меновой торговли с местным населением.

Вместе с «Агнессой» в плавание шли моторная лодка «Комсеперо-путь», заарендованный у Сибгоспароходства паузок № 895 для перевозки товаров и лодка «Крылатка» для доставки жидкого топлива.

Из Ново-Николаевска вниз по Оби «Агнесса» вышла 19 июля. Только 25 августа экспедиция вошла в Обскую губу, а 4 сентября от мыса Дровяного двинулась к северу. Экспедиция направлялась к острову Безымянному (Неупокоева), но разыгравшийся шторм вынудил остановиться у северного побережья острова

² Описание экспедиций «Агнессы» 1922 и 1923 гг. составлено по материалам, хранящимся в Центральном архиве Министерства морского флота, ф. Комсеперо-пути, научн. отд., оп. 1, 1922/23 г., д. 63, 75, 101, 102, 104, 112 и 140.

³ О том, что еще в XIX в. высказывалось мнение о существовании такого острова, экспедиции не было известно. Впоследствии по ходатайству Комсеперо-пути Президиум ВЦИК присвоил острову имя Шокальского, под которым он и известен в настоящее время [5, стр. 324].



Агнессы (Шокальского). Отсюда направились в Гыданский залив. На западном берегу занялись обследованием северной части Гыданского залива. Время, однако, уже было упущено. Начались сентябрьские штормы, надвигалась темнота. Судно достигло мыса Минина, двигаясь к северо-востоку от знака, поставленного «Агнессой» в прошлом году у мыса Мамонта, ведя опись берега. Далее съемку продолжили вдоль западного берега Юрацкой губы до знака Солдатова 1912 г. Отсюда повернули к северу. Налетевший шторм едва не потопил судно. С большим трудом, ежеминутно рискуя разбиться на бурунах, «Агнесса» обошла остров Олений с северо-запада и направилась в Енисейский залив. Близился ледостав, погода с каждым днем ухудшалась. В пути «Агнесса» потеряла якоря. От продолжения работ пришлось отказаться. На зимовку экспедиция отправилась в Енисей. Но не дойдя до Усть-Енисейского порта, у северной оконечности острова Пашкова судно село на мель. Здесь 20 октября его застиг ледостав⁴.

Так кончились работы морской части экспедиции. Они проходили при предель-

но неблагоприятных условиях и все же дали ценные результаты. Был обследован значительный участок северо-западного побережья Мамонтова полуострова и остров Олений, произведены промер и съемка Юрацкой губы. Определенные с помощью секстанта три астрономических пункта: у мыса Северо-Восточного на острове Агнеса (Шокальского), в устье реки Мунга-Те и при входе в Юрацкую губу, создали основу для построения новой карты Гыданского района. Карты «Агнессы» легли в основу всех последующих картографических изображений этого района.

На карте «Агнессы» даны все элементы истинного очертания Гыданского района. Исчез уродливый выступ материка, который, вытягиваясь параллельно полуострову Явай, прикрывал его с севера как бы гусиным клювом. К северу от полуострова Явай появился остров Агнессы (Шокальского), к востоку — остров Медвежий (Неупокоева) и, наконец, к северо-востоку от Каменной (Юрацкой) губы вновь открылся остров Олений. Исчезла Озерная губа. Иной вид получил Гыданский залив, ориентированный теперь в сторону Енисейской губы.

17 ноября команда шхуны выехала на нартах в Красноярск. По пути было собрано много новых данных о природе и обитателях Гыданского полуострова.

⁴ Весною маленькая героическая шхуна, имя которой незаслуженно забыто в летописи борьбы за покорение Севера, была раздавлена льдами.

В 1925 г. Сибревком предложил Комсевеопуту продолжить работы по отысканию прохода из Обской губы в устье Енисея южным путем.

Трехкратная попытка экспедиции на пароходе «Разведка» проникнуть в Гыданский район оказалась неудачной из-за льдов, покрывавших большую часть Обской губы. Силы экспедиции были сосредоточены на обследовании Тазовской губы⁶. Собранные данные позволили составить новую карту Тазовской губы и первое описание гидрологических и физико-географических особенностей водоема и окружающих его участков суши.

Неудавшаяся в 1925 г. попытка проникнуть в Гыданский район побудила Комсевеопуть снарядить в тот же район новую экспедицию в 1926 г. Эта экспедиция располагала сравнительно богатым оборудованием. Для экспедиции был выделен грузовой пароход № 126 «Север», вместимостью в 68 т. На борту имелась радиостанция.

Пароход вышел из Красноярска 23 июля и 8 августа прибыл на остров Диксон, откуда двинулся на запад. Сильный шторм заставил судно отклониться к югу. 13 августа «Север» подошел к мысу Лескина на южном побережье Енисейского залива. Здесь высадились астрономическая партия.

Отсюда судно начало вести промерные работы⁶. Для изыскания фарватера в Гыданский залив «Север» обогнул остров Олений с северо-востока и двинулся далее на запад и юго-запад. По пути удалось обнаружить многочисленные отмели, а в результате настоячивых поисков найти крайне извилистый фарватер с наименьшей глубиной в 2,1 м. Уже 15 августа экспедиция прибыла к мысу Мамонта. Горло Гыданского залива оказалось закрытым битым льдом. «Север» обошел с промером Каменную (Юрацкую) губу и установил знак на полуострове Оленьем (прикрывающем губу с севера). Затем была произведена съемка побережья к западу и юго-западу от мыса Минина до знака «Агнессы». Вход в Гыданский залив попрежнему был закрыт льдом. Во время вторичного обследования фарватера у острова Оленьего были открыты транзитные глубины до 5,4 м.

Таким образом, главная задача, которой были посвящены четырехлетние изыскания—открытие южной трассы из Обской губы в Енисей, оказалась как

будто решенной. К сожалению, отсутствие береговой топографической партии не позволило закрепить найденный фарватер путем установки знаков на приметных точках берега, что было особенно важно, учитывая извилистость прохода и обилие мелей у западного побережья острова Оленьего.

Экспедиция «Севера» продолжала свои работы. Она покрыла промерными галсами район между островами Оленьим и Неупокоева, засняла отмель к югу от острова Неупокоева, определила астрономические пункты на северной оконечности острова Оленьего и на южной оконечности острова Сибирякова. Пополнив запасы топлива с судов Карской экспедиции у острова Диксона, «Север» продолжил гидрографические работы. Съемкой были охвачены устье Гыданской губы, берега полуострова Явай и Юрацкой губы от мыса Минина до съемки землера Солдатова; промерены глубины между полуостровом Явай и отмелью острова Неупокоева.

24 сентября экспедиция направилась в обратный путь. 29 октября она благополучно возвратилась в Красноярск. По данным экспедиции была составлена обстоятельная карта «Ныдаямского» (Гыданского) района и «Гидрометеорологический очерк Ныдаямского края»⁷.

Самый Гыданский залив из-за тяжести ледовой обстановки все же не был обследован. Этот пробел поручено было восполнить в 1930 г. экспедиции Северо-Сибирского государственного акционерного общества «Комсевеопуть» на паровой шхуне «Мейснер», грузоподъемностью 400 т.

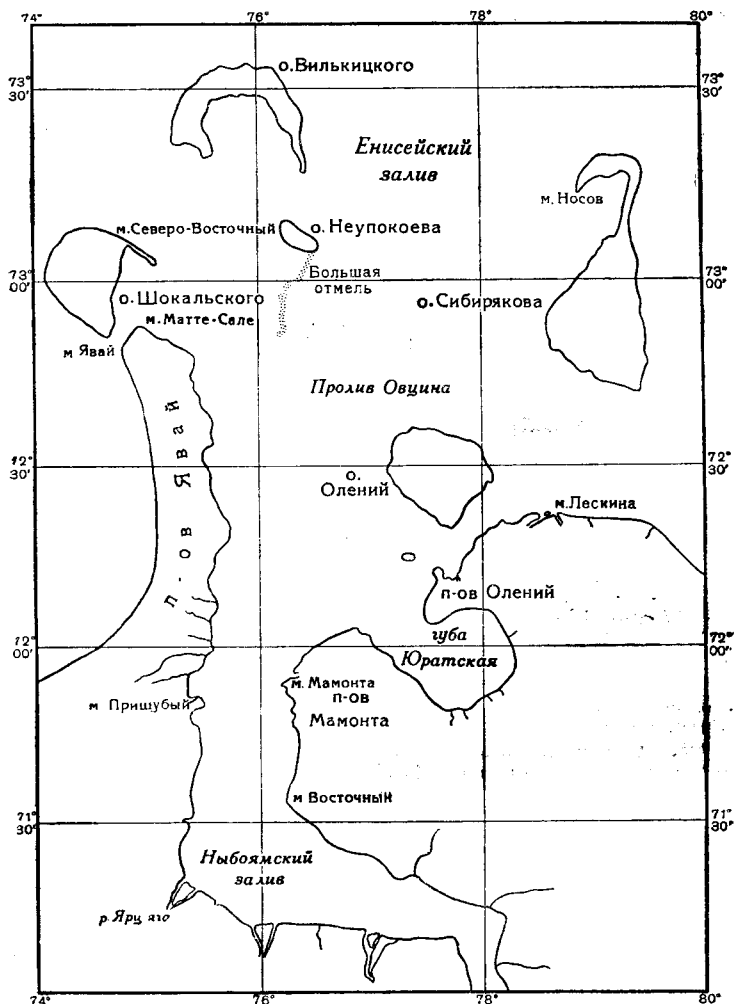
Командир шхуны В. Н. Янкович и гидрограф С. Д. Лаппо получили задание провести гидрографическое обследование Гыданского залива и основать факторию в устье р. Юрибей.

4 июля 1930 г. «Мейснер» вышел из Новосибирска. 8 августа экспедиция прибыла в устье р. Юрибей. Здесь была произведена съемка устья и извилистого фарватера через бар. Закончив работу в Гыданском заливе и основав факторию, «Мейснер» направился к острову Диксону. Отсюда шхуна прошла в Енисейский залив и 28 сентября прибыла в Игарский порт. По пути от острова Шокальского до устья реки Юрибей и далее до острова Диксона на протяжении более 500 миль производился тщательный промер. Был выявлен ряд опасных отмелей. Систематически велись метеорологические и магнитные наблюдения. Начальник экспедиции А. П. Курилович из устья реки Юрибей вернулся в Красноярск на оленях, совершив переезд через Гыданский

⁶ Материалы экспедиции на пароходе «Разведка» 1925 г. сохраняются в ЦА ММФ, ф. КСМП, научн. отд., оп. 1, д. 158, 171, 172, 175, 176, 192, 193, 194, 195.

⁶ Материалы о морской экспедиции 1926 г. на пароходе «Север» сохраняются в ЦА ММФ, ф. КСМП, научн. отд., оп. 1, д. 218, 219, 220, 221, 222, 223, 239, 240 и 264.

⁷ Материалы об экспедиции на пароходе «Север» сохраняются в тех же фондах ЦА ММФ, д. 218, 219, 220, 221, 223, 239, 240 и 264.



Карта западной части Енисейского залива с Гыданским заливом и Юратской губой, составленная гидрографами Комсверпути по съемкам экспедиций на «Мейснере»

полуостров. Его наблюдения изложены в статье «Гыданский полуостров и его обитатели» [4].

Исследования экспедиции на «Мейснере» позволили Комсверпути в следующем году направить в Гыданский залив большое судно—буксирный теплоход «А. Микоян».

Во время этого похода под командой капитана Л. В. Антонова его помощник гидрограф С. Д. Лаппо произвел дополнительные промеры вдоль левого берега Гыданского залива и на основе всех работ составил новую карту Гыданского района и план устья и бара реки Юрибей⁸.

⁸ ЦА ММФ, ф. КСМП, научн. отд., оп. 1, д. 304, 395, 445, 457. По материалам экспедиции на «Мейснере» С. Д. Лаппо составил описание Гыданского залива [6].

Теперь оставалась необследованной только юго-восточная часть Гыданского залива. В следующем году была разрешена и эта задача.

В конце сентября 1931 г. Комсверпути направил из Игарки в устье реки Юрибей для доставки снаряжения два промысловых бота «Аврал» и «Ныдо-Ямо» (под командой капитана Л. К. Шарбаронова). Из-за позднего прибытия к месту назначения суда не успели до ледостава произвести разгрузку и вынуждены были зимовать в открытом море в 1 миле от берега. Воспользовавшись вынужденной зимовкой, капитан Л. К. Шарбаронов с наступлением светлых ночей произвел пешеходную опись юго-восточной части залива. Была составлена карта юго-восточной части залива с опорой на четыре астрономических пункта. Ре-

гулярные наблюдения за погодой и состоянием льдов, проводившиеся на зимовке, позволили составить пять карт, характеризующих ледовый режим Гыданского залива в разные периоды зимы и лета, и лоцию восточной части Гыданского залива.

С наступлением лета суда вышли из ледового плена и были направлены на остров Диксон, а затем в Игарку.

Изыскания капитана Л. К. Шарбаронова явились как бы заключительным звеном в первичном обследовании Гыданского Севера⁹.

Выше отмечалось, что основной задачей экспедиций Комсеевморпути, направляемых в Гыданский район, были поиски южной трассы из Обской губы в Енисейский залив. Впоследствии вопрос о южном проходе в Енисейский залив потерял свою актуальность — суда стали проходить севернее островов Гыданской группы, направляясь непосредственно на остров Диксон. Тем самым, как будто отпала необходимость в гидрографическом изучении указанного района. Однако и в последующие годы не ослабевало внимание к Гыданскому району, прилегающему к одному из важнейших участков Северного морского пути. Дальнейшее изучение района проводило Гидрографическое управление Главсевморпути, в состав которого в 1933 г. вошло ранее существовавшее Управление по обеспечению кораблевождения в устьях сибирских рек и в Карском море (Убеко—Сибири).

Работы 1938 г., выполненные гидрографами, завершили рекогносцировочное обследование Гыданского района [3].

Наряду с гидрографами Главсевморпути ценные исследования на Гыданском Севере провели научно-исследователь-

ские экспедиции: в 1926—1928 гг. здесь работала Гыданская экспедиция Академии наук под руководством В. Н. Городкова; в 1931 г.—экспедиция Института агропочвоведения Академии сельскохозяйственных наук имени В. И. Ленина (с участием известного ботаника В. С. Говорухина, установившего отсутствие острова Ямбурга в Тазовской губе, неизменно фигурировавшего на картах со времен Великой Северной экспедиции); в 1934—1937 гг.—экспедиция Института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства; в 1939—1943 гг.—геологоразведочные экспедиции Арктического института и Горно-геологоразведочного управления Главсевморпути с участием геолога В. Н. Сакса; в 1940 г.—отряды Карской экспедиции Института океанографии и морского рыбного хозяйства и др.

Собранные этими экспедициями материалы позволили создать вполне отчетливое представление о гидрографии Гыданского Севера.

Но с тем большим уважением мы отмечаем заслуги пионерных для этого района экспедиций Комсеевморпути, которые в 20-е годы установили основные черты истинной конфигурации Гыданского Севера.

Сотрудники экспедиций Комсеевморпути не только произвели опись побережья и картирование Гыданского Севера, но и дали первую научную характеристику его природных особенностей. Рейсовые донесения и отчеты экспедиций сопровождалась во всех случаях обобщающими очерками, описывающими гидрологические и физико-географические особенности обследованного района.

В общей совокупности эти очерки охватывали весь Гыданский Север (морской бассейн и полуостров) и представляли собою первый опыт его научного обследования. Хотя эти описания имели значение лишь предварительное, но установленные ими положения в основном приняты (с уточнением и дополнением) позднейшими исследователями.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вилькицкий А. И. Обзор работ гидрографической экспедиции в устьях рек Енисея и Оби в 1894—1895 гг., «Морской сборник», 1896, № 5.
2. Записки Имп. Академии наук, т. II, 1867.
3. Колесников Г. И. Гыданский залив, «Северный морской путь», вып. XV, 1940.
4. Курилович А. П. Гыданский полуостров и его обитатели, «Советский Север», 1934, № 1.
5. Лавров В. М. Исследование Ныдаямского района в Карском море, «Изд. Гос. геогр. об-ва», т. X, 1928, вып. 1.
6. Лаппо С. Д. Гидрографический очерк Ныдаямского залива. «Зап. по гидрографии», 1932, № 2.
7. Тимофеевский Н. Пропавший залив, «Зап. по гидрографии», т. 48, 1924.

Московский областной институт
повышения квалификации учителей
Министерства просвещения РСФСР

ИЗ ИСТОРИИ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЙ И ИССЛЕДОВАНИЙ

НОВЫЕ ДАННЫЕ О СЛУЖБАХ ВЛАДИМИРА АТЛАСОВА И ПЕРВЫХ ПОХОДАХ РУССКИХ НА КАМЧАТКУ

М. И. Белов

Деятельность знаменитого «Камчатского Ермака» Владимира Атласова неоднократно служила предметом исследования.

Вести о его путешествии на Камчатку быстро дошли до Москвы, а спустя пять лет «скаски» Атласова о Камчатке были подробно изложены в известной книге Николая Витсена, изданной в 1705 г. в Амстердаме [15, стр. 670—676] и впоследствии переведенной с голландского на многие западноевропейские языки. Вслед за Витсеном о походах Атласова писал швед Страленберг [16]. Камчатский поход Атласова описывал академик Г. Ф. Миллер [5], исследователь Камчатки С. П. Крашенинников [4].

В XIX в. об Атласове писали Г. Спасский [14], П. Словцов [13] и А. Сгибнев [12], собравшие новые данные, почерпнутые из сибирских летописей.

Однако до появления работ Н. Н. Оглоблина [7; 8; 9; 10] сведения об Атласове не выходили за рамки его знаменитого похода на Камчатку. О предыдущих службах Атласова было известно очень немного, да и то крайне противоречиво и не точно. Опираясь на документы Сибирского приказа, Н. Н. Оглоблин разъяснил отдельные неясные места в биографии Атласова. Но раскрыть до конца биографию знаменитого землепроходца XVII в. ему не удалось.

Осталась неясной история предшествовавших Атласову попыток продвижения русских отрядов в глубь Камчатки. Документы Сибирского приказа, просмотренные Н. Н. Оглоблиным, не могли дать сколько-нибудь исчерпывающих материалов для освещения этих вопросов. Такие материалы удалось найти в архиве Якутской приказной избы, представляющей собой замечательное собрание документов XVII в.

В фондах Якутской приказной избы сберегаются драгоценные документы о службах Владимира Атласова, позволяющие уточнить многие важные сведения биографического порядка и более полно выяснить его роль в истории великих русских географических открытий.

В свое время Н. Н. Оглоблин, натолкнувшись на противоречивые показания Атласова о времени зачисления его в казаки, высказал мысль о том, что в Якутске одновременно служили два Атласова [8, стр. 5]. Неустановленным оставалось отчество Владимира Атласова: Г. Спасский утверждал, что Владимир сын Василия Атласова [14, стр. 157], Н. Н. Оглоблин считал его сыном Тимофея Атласова [8, стр. 1]. Самые разноречивые

точки зрения имелись о продолжительности казачьей службы Атласова. Недавно на научной сессии Ленинградского университета имени А. А. Жданова И. И. Огрызко прочитал доклад об Атласове, в котором утверждал, что в Якутске было два Владимира Атласова, отец и сын. По мнению И. И. Огрызко, Владимир Атласов, прославивший свое имя присоединением Камчатки к России, «доводился сыном другому якутскому казаку Владимиру Тимофееву Атласову и до своего похода на Камчатку четверть века прослужил рядовым в составе Якутского гарнизона» [6, стр. 9].

Все это довольно ясно показывает, насколько противоречивыми являются наши сведения об одном из выдающихся землепроходцев XVII в.

Документы Якутского архива, в особенности о «погодных» и «двоегодных» службах, позволяют утверждать, что казак Владимир Тимофеевич Атлас, или Атласов, произведенный в 1694 г. в чин казачьего пятидесятника и вскоре после того назначенный на Анадырь, откуда он предпринял поход на Камчатку, служил в Якутском гарнизоне на протяжении 60—90-х годов XVII века.

В 1660 г. «...якутской рядовой казак Володька Тимофеев сын прозвищем Отлас» на Илимском волоке присутствовал на допросе в качестве свидетеля по делу воеводы Михаила Лодыженского¹. Через 24 года, незадолго до отъезда на Анадырь, он же Владимир Тимофеев Атласов опротестовал заемную кабалу². Из дела об этой заемной кабале видно, что в 1684 г. Атласов просил дать «царский суд и управу» на казака Никифора Мощинцова, занявшего у него 7 августа 1676 г. деньги и не возвратившего их «неведомо за что». На оборотной стороне челобитной есть следующая надпись, сделанная четким, ровным почерком: «К сей челобитной Володька Отласов руку приложил». Мощинцов, «выслушав исковой челобитной исца казака Володьки Отласова, отвечал, а в ответе своем сказал: денег де у него... заняли с казаком с Ярофейкой Гундышевым». Ниже этих слов приводится слово в слово заемная кабала 7 августа 1676 г. «Се яз Якутцкого острогу казаки Ярофей Яковлев Гундышев да яз Никифор Мощинцов заняли есми в Якутцком остроге у казака ж у Володимера Тимофеева сына Отласа шесть рублей денег московских ходячих, прямых, без приписи...».

Таким образом, из дела Якутской приказной избы видно, что, во-первых, фамилия челобитчика казака Владимира Атласова писалась различно, а именно «Отлас» (заемная кабала 1676 г. и запись съезжей избы Илимского волока 1660 г.) и «Отласов» (исковая челобитная 1684 г. и факсимиле Атласова на оборотной стороне дела о заемной кабале); во-вторых, документы знают только одно отчество Владимира Атласова—Тимофеевич (запись съезжей избы 1660 г., заемная кабала 1676 г., дело о заемной кабале 1684 г.)³.

¹ Ленинградский отд. Института истории АН СССР, ф. Якутской приказной избы (в дальнейшем ЛОИИ, ЯПИ), к. 17, ст. 5, сст. 16—17. Начальная буква «О» документов XVII в. нами заменена буквой «А» согласно общепринятым ныне написаниям старинных русских имен. Сравни. Обрамов—Абрамов, Олексеев—Алексеев и т. п.

² ЛОИИ, ЯПИ, к. 35, ст. 2, сст. 35—42.

³ Статья была подготовлена к печати, когда в Томске В. Н. Скалон опубликовал новую работу об Атласове (В. Н. Скалон. В. В. Атласов—первый исследователь Камчатки, «Вопросы географии Сибири», Сб. 3, Томск, 1953). В. Н. Скалон снова выдвигает версию о существовании двух Владимиров Атласовых. По его мнению, фамилия открывателя Камчатки писалась в документах не «Атласов», а «Отласов». Что же касается второго Владимира Атласова, то его фамилия в первые годы службы писалась будто бы «Отлас», он тоже служил в Якутске (в данном случае В. Н. Скалон ссылается на факсимиле Атласова 1670 г., опубликованное Н. Н. Оглоблиным), но ничего общего с Владимиром «Отласовым», открывшим Камчатку, якобы не имел. Приведенные выше документы решительно расходятся с мнением В. Н. Скалона. Владимир Тимофеевич «Отлас» и «Отласов»—это одно и то же лицо (см. хотя бы дело о заемной кабале

Не менее показательны в этом отношении также и семейные дела Владимира Тимофеевича Атласова.

В 1685 г. в документах Якутской приказной избы впервые упомянуто имя сына Владимира Атласова—казака Ивана Владимировича Атласова. Сын Иван был поверстан в казаки на место отца, когда тот был произведен в пятидесятники. В определении 1694 г. по этому поводу сказано: «Велено быть на ево Володькине (Атласова.—М. Б.) месте в казачье службе сыну его Ивану Атласову, в том же ево окладе»⁴.

В счетном списке 1700 г. отмечен внук Владимира Атласова—Василий Иванович Атласов⁵.

Кроме сына Ивана и внука Василия, казачью службу в Якутском гарнизоне нес родной брат Владимира—Григорий Атласов. Очевидно, он был моложе Владимира на несколько лет, так как в 1687 г. числится в разряде холостых казаков⁶.

Неправильным является предположение Л. С. Берга о том, что Атласов был «человеком малообразованным» [1, стр. 60]. В зрелые годы Владимир Тимофеевич пользовался известностью как хорошо грамотный казак. Он сам неоднократно составлял челобитные, кабалы и другие документы. В якутском архиве сохранились написанные им отписки, памяти и челобитные (ЛОИИ, ЯПИ, к. 23, ст. 16, сст. 99; к. 40, ст. 15, сст. 9—10; к. 45, ст. 14, сст. 62—70). Ровный и четкий почерк В. Т. Атласова легко узнается среди других.

На Лену Атласовы пришли семьей в те годы, когда сотни и тысячи людей участвовали в открытии и освоении Сибири. Одни занялись промыслами и торговлей, другие земледелием, третьи шли на казачью службу. Основную массу первых поселенцев Сибири составляли крестьяне северных областей России, искавшие в Сибири спасения от крепостных порядков, нищеты и голода. Атласовы, судя по всему, принадлежали к низшим слоям северного крестьянства.

Г. Спасский, основываясь на данных принадлежавшего ему рукописного сборника, указывал, что Владимир Атласов происходил из беглых крестьян Великого Устюга [14, стр. 157]. Поскольку автором сборника был человек осведомленный, использовавший какие-то неизвестные материалы, такое утверждение не вызывало сомнений. Между тем в деле Якутской приказной избы о допросе группы ленских промышленников в марте 1651 г. имеется вполне точное свидетельство молодого Атласова о его социальном положении с указанием места рождения⁷.

Допрошенный вместе со своими товарищами Владимир Тимофеев заявил, что родом он из Усоляя, очевидно Усоляя Камского, что на Лену он пришел в качестве наемного работника («покрученника») купцов Колупаевых и что в течение 1650 г. промышлял соболя в якутских волостях. Эти промыслы окончились неудачей. Покрученники Колупаевых, в том числе и Владимир Тимофеев, были задержаны воеводскими людьми за нарушение запрещения вести соболиную охоту. Через год после этого,

1684 г.). А то, что Владимир Атласов в 1670 г. написал свою фамилию с «А», а не с «О», не может служить доказательством правоты В. Н. Скалона. В 1688 г. до поездки на Камчатку Владимир Атласов вместе со своим братом Григорием подал в Якутске челобитную об отводе им огорода (ЛОИИ, ЯПИ, к. 40, ст. 15, сст. 9—10). На обороте челобитной имеется следующая надпись: «К сей челобитной вместо брата своего Гришки Атласова (подчеркнуто мною.—М. Б.) брат ево Володька руку приложил», хотя в самой челобитной написано: «бьют челом холопи ваши казаки Володька да Гришка Отласовы» (подчеркнуто мною.—М. Б.).

⁴ ЦГАДА, ф. Сибирского приказа, кн. 1344, л. 389/об.

⁵ Там же, л. 392/об.

⁶ ЛОИИ, ЯПИ, к. 38, ст. 4, сст. 115—116.

⁷ ЛОИИ, ЯПИ, к. 12, ст. 15, сст. 38—39.

а возможно и раньше, Атласов поступил на казачью службу в Якутский гарнизон. Оставшись вдали от родных мест, без средств к существованию, молодой промышленник волей или неволей вынужден был пристроиться «на государеву службу».

Возраст Атласова в момент зачисления его на казачью службу в документах не указан. Поскольку умер Атласов в 1711 г., будучи глубоким стариком, вполне возможно, что в год поступления на казачью службу (1652 г.) он был еще юношей. В Якутске довольно частыми были случаи набора в казаки юношей 15—16 лет, а иногда, как это случилось в 1676 г.⁸, еще моложе. Если предположить, что Атласову в 1652 г. исполнилось около 15—16 лет, то годом его рождения следует считать 1636 или 1637.

В. Т. Атласов достиг возраста 75—76 лет и прослужил 42 года в качестве рядового казака, 7 лет—пятидесятником и 10—казачьим сотником.

Обнаруженные документы Якутского архива по-новому освещают службы и походы Владимира Атласова.

Н. Н. Оглоблин считал, что Атласов только два раза приезжал из Якутска в Москву, первый раз в 1672—1673 гг. и вторично в начале 1701 г. [8]. На самом же деле Атласов часто посещал столицу Русского государства.

Первую поездку в Москву Атласов совершил в качестве сопровождающего «государеву соболиную казну» в 1658 г. Отряд, в состав которого входил Атласов, затратил на трудную и дальнюю дорогу два года. На обратном пути на Илимском волоке вместе со своими товарищами Атласов дал показания о злоупотреблениях только что смещенного воеводы М. Лодыженского, взявшего с него за отпуск в Москву «посул 12 рублей»⁹. Вскоре Атласов благополучно достиг Якутска.

Казачьи отряды, снаряжавшиеся для охраны драгоценной пушной кладки, уходили из Якутска в дорогу в конце июля с расчетом осенью успеть перевалить через Илимский волок и до зимы добраться в Енисейск. Обычно в Енисейске отряды зимовали, но иногда они двигались по зимней дороге, спеша достичь Тобольска и Верхотурья. Поездка в Москву при почти полном бездорожье, по опасным порожистым притокам Енисея и Оби, через горные перевалы требовала недюжинной смелости, выносливости и смекалки. Несмотря на это, перевозка Ленской «государевой ясачной казны» производилась ежегодно, а желающих ехать в Москву было больше, чем требовалось.

Поездка Атласова с отрядом в 1658 г. не представляла ничего необычного. Однако одно обстоятельство отличает ее от многих других: с отрядом в 1658 г. воевода Михаил Лодыженский сообщал Сибирскому приказу чрезвычайную весть—о морском походе колымских казаков во главе с Семеном Дежневым вдоль берегов Чукотки на реку Анадырь, об открытии ими в устье этой реки богатого лежбища моржей, клыки которых высоко ценились в то время, и о построении Анадырского острога. С конвоем доставлялась в Москву первая партия моржовой кости, привезенной на Лену товарищами Дежнева Степаном Вилюем, Федотом Ветошкой и Василием Бугром¹⁰.

Есть достоверные сведения также о ряде других поездок Атласова в Москву.

В Якутском архиве сохранилась «проезжая грамота», датированная 21 июля 1661 г., от Якутска до Москвы на имя сына боярского Кузьмы Лошакова с товарищами, в том числе и казака Владимира Отласа. Отряд Кузьмы Лошакова сопровождал ясачную соболиную казну и три бочки

⁸ ЛОИИ, ЯПИ, к. 28, ст. 5. О поверстании 606 человек в казачью службу.

⁹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 17, ст. 5, сст. 16.

¹⁰ ЛОИИ, ЯПИ, к. 14, ст. 10.

«кости моржовой зуб», добытый на устье Анадыря товарищами Семена Дежнева, которые также ехали в Москву¹¹. Из этой поездки Атласов вернулся на Лену, очевидно, в 1663 г.

О прибытии Атласова на Лену в 1663 г. говорит то, что его начальник Кузьма Лошаков летом того же года получил по службе новое назначение.

Следующая поездка Атласова в Москву состоялась в 1668 г., что видно из «подорожной грамоты» от Якутска до Москвы, выданной 10 июля 1668 г. казачьему пятидесятнику Устину Панфилову и казаку Владимиру Атласову. В столицу они посылались «наскоро» со «счетными списками и отписками и изветными делами»¹². Подробности этой поездки неизвестны. Атласов вернулся на Лену осенью 1669 г.

Через два-три года ему снова пришлось сопровождать ясачную казну, на этот раз в составе отряда сына боярского Ивана Ерастова, который отправился в дорогу, очевидно, еще осенью 1671 г. и прибыл в Москву в декабре 1672 г.¹³ Время возвращения отряда Ерастова на Лену неизвестно. В 1676 г. Атласов был в Якутске, где дал взаймы казакам Ерофею Гундышеву и Никифору Мошинцову 6 рублей¹⁴.

Через год после этого Якутская приказная изба еще раз направила Атласова в Москву. О его поездке 1677—1678 гг. сохранилось упоминание в отписке якутского воеводы А. А. Барнешнева¹⁵.

Таким образом, выясняется, что до своего похода на Камчатку Владимир Атласов пять раз совершал путешествия из Якутска в Москву (в 1658—1660, 1661—1663, 1668—1669, 1671—1673 и в 1677—1678 гг.).

Большой интерес представляет установление того факта, что Атласов еще до своих путешествий в Москву принял участие в одном из походов к востоку от Якутска, на побережье Охотского моря.

Первым, как известно, достиг Тихого океана и реки Охоты отряд Ивана Москвитина, который в 1642 г. поставил на Охоте острожек, вскоре разрушенный. Вторая партия казаков во главе с Семеном Шелковниковым побывала здесь в 1646 г. Она поставила новый Охотский острожек. Однако посланная на смену казачья ватага под начальством Семена Епишова и Бориса Оноховского не смогла закрепиться на Охотском побережье. В 1658 г. якутский воевода И. П. Акинфов направил на Охоту группу казаков, во главе которой пошел известный в те годы своими успешными походами в «новые земли» сын боярский Андрей Булыгин. В отряде Булыгина было 34 казака, в том числе Владимир Атласов. Поднимаясь по Алдану и Мае на восьми дощаниках, отряд Булыгина 12 сентября подошел к Ламскому волоку. Отпустив оттуда суда назад, Булыгин направился к истокам реки Улкан, а затем выплыл на реку Урак. «А с собою,—пишет Булыгин,—для Ламского морского ходу взял снастей: три паруса, две шеймы становые, два якоря»¹⁶. Булыгин вез деревянные пушки, установленные на кочах, выстроенных на Ураке. Плавание к Охотскому морю было неудачным. На устье Урака кочи попали в сильный шторм и погибли вместе с запасами продовольствия и вооружения. Казаки, полуголодные, изнуренные длительным переходом, прибыли к устью Охоты только в июне 1654 г. До их прибытия тунгусы сожгли Охотский острожек. Булыгину пришлось потратить много сил и времени на постройку нового, который, по его словам, имел 20 сажен в длину и 10 сажен в ширину¹⁷.

¹¹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 18, стр. 11, сст. 17—23.

¹² ЛОИИ, ЯПИ, к. 22, ст. 12, сст. 1.

¹³ ЦГАДА, ЯПИ, ст. 474, л. 34.

¹⁴ ЛОИИ, ЯПИ, к. 35, ст. 2, сст. 35—40.

¹⁵ ДАИ, VII, № 19; ЛОИИ, ЯПИ, к. 30, ст. 26.

¹⁶ ЛОИИ, ЯПИ, к. 2, ст. 81—82; к. 15, ст. 4, сст. 2—4; ЦГАДА, ЯПИ, ст. 256, л. 45—55.

¹⁷ Там же.

Служба Атласова на Охоте продолжалась недолго. 8 марта 1655 г. он выехал в составе отряда, сопровождавшего ясачную казну, и 19 июня прибыл в Якутск¹⁸.

Из коллективной челобитной казаков, в числе которых был Атласов, видно, что из Охотского острожка они шли новою дорогою: «вверх по Ураке реке через хребет, на Юдому реку»¹⁹, сократив расстояние в четыре раза.

Значение похода Андрея Булыгина на Охоту нельзя недооценить. Ему удалось построить постоянное русское поселение на Охотском побережье—Охотский острог, которое продолжало существовать позднее. Тем самым серьезным образом были укреплены позиции Русского государства в этой части Тихого океана. Вместе со своими товарищами Атласов принял непосредственное участие в создании Охотска, сыгравшего столь значительную роль в последующей истории географических открытий и развития русского мореплавания на Тихом океане.

После похода на Охоту в жизни Атласова наступили большие перемены. Молодой казак был привлечен к перевозке государственной ясачной казны в Москву, в перерывы его направляли «на ближайшие службы». В 1669 г., по возвращении на Лену, Атласова посылали в Верхнемайское зимовье в отряд Андрея Булыгина, с которым он раньше служил на Охоте²⁰. В следующем году Атласов снова получил назначение на реку Маю, куда отправился под командой пятидесятника Федора Кузнецова²¹.

В 80—90-е годы Атласов служил главным образом на южных границах Якутского воеводства—по рекам Улье, Тугире и Учуре.

С начала 80-х годов XVII в. Якутская приказная изба подводила под «высокую царскую руку» племена, жившие на реках Мае, Улье, Охоте и севернее их. Развивалось казачье наступление в бассейне правого притока верхнего Алдана—реке Учур и ее притокам, смыкающимся через систему небольших рек с Удским районом. На Учуре и Улье были основаны зимовья и острожки. Якутский воевода регулярно посылал туда значительные отряды казаков. Вслед за освоением Удского района пришла очередь для походов на реки Тугир и Амгунь—приток Амура. Казачьи ватаги, повторяя путь известных походов В. Пояркова и Я. Хабарова, закреплялись на подступах к Амуру, в юго-западном углу Охотского моря. Благодаря смелости, выносливости и героизму служилых и промышленных людей к Русскому государству присоединялись новые обширные территории. Впервые этот, почти безлюдный край услышал звук металлического топора, его широкие реки понесли к морю самодельные струги, карбасы, плоты, дощаники и кочи.

Трудна и опасна была служба в Даурии. Вот как рассказывал о ней в 1697 г. приказчик Удского острожка Яков Питухин: «...служилые люди в Удском острожке живут вельми голодают—питаются кореньем и травою... А со служилых людей собрать в казне нечего и у мужиков такожъ взятъ нечего. Помереть всем голодною смертию. А которые хлебные запасы привозят из города казаки, и тех запасов на треть зимы не будет. А излишних запасов не возют, потому что дальнее расстояние»²².

В этот неосвоенный край и отправился Атласов. В августе 1682 г. он был включен в отряд пятидесятника Ивана Жаркова, направлявшийся на Учур²³. Путешествие прошло, повидимому, успешно, так как уже в январе 1683 г. Атласов и казак Аверкий Григорьев доставили в Якутск

¹⁸ ЦГАДА, ЯПИ, ст. 256, л. 54.

¹⁹ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 31, л. 148/об., 149.

²⁰ ЦГАДА, ЯПИ, ст. 474, л. 34.

²¹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 24, ст. 15, сст. 106; к. 23, ст. 16, сст. 99.

²² ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1697 г.

²³ ЛОИИ, ЯПИ, к. 34, ст. 3, сст. 79.

ясак, собранный с учурских тунгусов. Вместе с ними прибыл казак Иван Усанин, обследовавший горные богатства района рек Тонторы и Гонома. Усанин обнаружил там залежи слюды, два пуда которой для «опыту» привез с собой. Кроме слюды, Усанин добыл «камень красное», «а сказал, что де то камень не простое—чайт, что медная руда. А сыскал де то камень по Гоному реке, в горе. И в той горе того камня есть много»²⁴.

В 1684 г. Атласов был направлен в еще более отдаленный район—на реки Удь и Тугир. В поход с ним пошел сын Семена Дежнева Любим Дежнев²⁵. Отряд состоял из 50 человек, возглавлял его пятидесятник Андрей Амосов. Он вышел из Якутска не раньше конца июля, в июле же Амосов доносил с дороги, что успешно продвигается по Алдану²⁶. И на этот раз Атласов вскоре вернулся в Якутск. Во всяком случае уже 31 мая 1685 г. он снова был направлен в Тугирское и Удское зимовья сроком на два года вместе с сыном боярским Леонтием Трифоновым. Отряд Трифонова состоял из 67 казаков, среди которых находились брат Владимира Григорий Атласов, Любим Дежнев и Петр Ломоносов²⁷. Сын Владимира Атласова Иван одновременно получил назначение на реку Маю²⁸.

Подробности поездки Владимира Атласова на Тугир в 1684 г. не известны. Отбыв срок службы, к июлю 1687 г. Атласов вернулся в Якутск. Об этом свидетельствует подпись на оборотной стороне поручной, выданной 1 июля от имени группы казаков, в числе которых был Григорий Атласов: «К сей поручной вместо брата своего Григория, брат его Волотька Отласов руку приложил»²⁹.

Последняя служба Атласова в Даурии относится к 1687—1688 гг. В июле 1687 г. он пошел на реку Удь в отряде детей боярских Ивана и Василия Крыжевских³⁰ и вернулся на Лену не позднее 28 июня 1688 г. (в этот день Владимир Атласов вместе со своим братом Григорием подал воеводе челобитную об отводе в Якутске места для двора и огорода).

В дальнейшем Владимир Атласов не принимал участия в походах на юго-восточные реки. Его брат Григорий и сын Иван продолжали служить в Майском, Удском и Тугирском зимовьях³¹.

На 1688—1689 гг. приходится уже получившая известность в литературе служба Владимира Атласова в якутских волостях, когда он, будучи ясачным сборщиком, совершил ряд преступлений, за что воеводой Зиновьевым был жестоко наказан: бит кнутом на козле [3].

После 1689 г. Атласов исчезает на целых пять лет: его нет в списках якутских казаков, нет среди тех, кого посылали на «годовые» и «двоегодные» службы, нет его имени в списках людей, назначаемых ехать в Москву.

Чтобы выяснить причину столь внезапного «исчезновения», мною было предпринято тщательное обследование якутских столбцов год за годом. В одном из них нашлось сообщение о том, что Атласов в указанные годы проходил службу на далеком северо-востоке в составе Анадырского гарнизона. В литературе до сих пор не было даже намека на то, что Атласов бывал на Анадыре раньше 1695 г., когда приехал туда в качестве ясачного сборщика. Новые сведения о пребывании Атласова на Анадыре позволяют

²⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 32, л. 40—41.

²⁵ ЦГАДА, ЯПИ, ст. 661, л. 9.

²⁶ ЛОИИ, ЯПИ, к. 35, ст. 2, сст. 35—42.

²⁷ ЛОИИ, ЯПИ, к. 36, ст. 10, сст. 36.

²⁸ Там же, сст. 1.

²⁹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 38, ст. 4, сст. 103.

³⁰ ЦГАДА, ЯПИ, ст. 719, л. 208—209.

³¹ В 1688 г. на «двоегодную службу» был послан на реку Удь Григорий Атласов (ЛОИИ, ЯПИ, к. 40, ст. 5, сст. 100). В тот же год казак Иван Атласов получил назначение в Майское зимовье (Там же, сст. 148), а в 1693 г. на реку Удь (Там же, к. 47, ст. 1697 г.).

рассматривать его поход на Камчатку как прямое продолжение его предыдущих служб в районе, непосредственно к Камчатке примыкающем.

Столбец, о котором идет речь, содержит отписки анадырского приказчика, сына боярского Семена Чернышевского.

В отписке, датированной 1693 г., Чернышевский подробно сообщал воеводе И. М. Гагарину о предпринятом им летом 1692 г. походе к устью р. Анадырь против чукчей, «которые в прошлом 197 году побили пятидесятника Василия Кузнецова, а с ним 40 человек служилых людей»³².

Во время похода 1692 г. «идучи в Анадырский острог,—писал С. Чернышевский,—казаки, которые и преж того заводили круги и бунты и одиначества, Сенька Симонов, Володька Отласов за их вины довелось бить батаги»³³. «Вины» Атласова на этот раз состояли в том, что он «сына боярского Семена Чернышевского срамил всякою неподобною бранью, матерной и ротовой, и вором и плутом называл»³⁴. Еще до возвращения в Анадырский острог Чернышевский пытался расправиться с зачинщиками возмущения, но Владимир Атласов, по его словам, «в руки не дался и учинился великих государей указу силен, а сам говорил: казаки де не примайтесь, знаю-де на сына боярского на Семена Чернышевского великих государей дело»³⁵. Объявление Атласова о «государевом деле» несколько отсрочило наказание. Явившись в Анадырский острог, С. Чернышевский учинил Атласову строгий допрос, на котором тот заявил, что «виноват-де он, Володька, перед великими государи, дела-де он великих государей на сына боярского на Семена Чернышевского не знает. А сказывал-де он то великих государей дело напрасно, боячись батагов, что-де хотел (Семен Чернышевский—М. Б.) батагами бити на смерть». Чистосердечное признание не спасло Атласова от наказания. Пришлось ему вновь подставлять свою спину под удары кнута, второй раз за последние три года.

Знакомясь с делом об оскорблении С. Чернышевского, нельзя не отметить того, что выступление казаков, в том числе и Атласова, имело под собой определенные социальные мотивы; недовольство казаков было вызвано поведением приказчика, его деспотизмом и грубостью, переходящей в издевательство. Возмущенные произволом приказчика казаки пытались сместить его. Зачинщиком выступления, по свидетельству Чернышевского, был казак Лука Морозко. «В прошлых годах,—писал С. Чернышевский о Морозко,—при прежнем стольнике и воеводе при Иване Приклонском (1681—1684 гг.—М. Б.) казаки Лучка Морозко и Сенька Симонов с казакком с Федькою Мартемьяновым были в бунту и одиначестве. А ныне они, Лучка, будучи в Анадырском острожке в дальнем расстоянии, не бояся бога и не помня крестного целования, живут безстрашно».

Чтобы освободиться от «бунтовщиков», Чернышевский после наказания батагами выслал Атласова и Симонова из Анадыря в Якутск якобы для дознания по «государеву делу». С Лукой Морозко приказчик не решился расправиться, боясь, видимо, новой вспышки возмущения. Он тайно донес на него в Якутск, ожидая решения воеводы³⁶.

В декабре 1692 г. Владимир Атласов и Семен Симонов выехали на Лену в составе отряда, сопровождавшего ясачную казну³⁷.

Достигнув Нижнеколымска в феврале 1693 г., Атласов поменялся службой с казакком Василием Григорьевым, который направлялся из Якутска

³² ЛОИИ, ЯПИ, к. 45, ст. 14, сст. 85.

³³ Там же

³⁴ Там же, сст. 87.

³⁵ ЛОИИ, ЯПИ, к. 45, ст. 14, сст. 85. Под документом стоит «К сему допросу Володька Отласов руку приложил».

³⁶ Там же, сст. 87.

³⁷ Там же.

на Анадырь³⁸. Василий Григорьев поехал за Атласова в Якутск, а Атласов вернулся на Анадырь, куда прибыл в составе очередной смены во главе с десятником Андреем Ивановым Цыпандиным. Приказчик Чернышевский, передав острог Цыпандину, уехал служить на Алазею. Атласову удалось избежать новой кары.

О его жизни на Анадыре при Цыпандине нет сведений. Однако важно заметить, что именно при этом приказчике началось продвижение русских на Камчатку, о чем Атласов не мог не знать.

В первой половине 1694 г. Атласов с каким-то поручением Цыпандина отбыл в Якутск. Весной 1694 г. он прибыл на Колыму³⁹, откуда повез в Якутск анадырскую и колымскую «десятинную» казну, собранную целовальником Афанасием Балушкиным. Нужно отметить, что он, как будет показано ниже, уже знал о существовании реки Камчатки.

31 августа 1694 г. после пятилетнего путешествия по северо-восточным рекам Атласов прибыл в Якутск⁴⁰. Позднее, в известных «скасах» о Камчатке он припомнил подробности своих путешествий по тракту Якутск—Анадырь, который ему довелось проезжать четырежды, а также собранные во время похода на чукчей сведения о Чукотском полуострове. К этим последним Атласов присоединил то, что ему удалось узнать у товарищей Семена Дежнева о Большом чукотском носе.

В Якутск Атласов приехал в тревожное время. Доходы казны падали из года в год. Хищническое истребление пушного зверя, продолжавшееся с неослабной силой в течение столетия, привело к почти полному его исчезновению. Приказная администрация была обуреваема планами повышения государственных доходов путем открытия и освоения «новых земель». Воспользовавшись моментом, Атласов, очевидно, предложил свои услуги.

В связи с этим после возвращения в Якутск Атласов довольно быстро пошел вверх по служебной лестнице.

Тот самый якутский воевода И. М. Гагарин, по приказу которого Атласова дважды раскладывали на козле, произвел его 11 октября 1694 г. в чин казачьего пятидесятника. В определении сказано: «203 году октября, в 11 день по указу великих государей и по помете на выписке⁴¹ стольника и воеводы князя Ивана Михайловича Гагарина поверстан в пятидесятники казак Волотька Отласов на убылое место пятидесятника Васьки Кузнецова, а оклад ему учинен тот же, что ему, Ваське»⁴².

В августе 1695 г. Атласов получил назначение приказным на реку Анадырь и 31 августа вместе с отрядом вышел в путь [9]. К месту назначения он прибыл 29 апреля 1696 г.⁴³

На этом оканчиваются сведения о службах Атласова до его Камчатского похода. На основании их можно заключить, что этот поход не был для Атласова случайным, а явился естественным продолжением его предыдущих служб на реках восточнее и южнее Якутска и в Чукотско-Анадырском

³⁸ ЛОИИ, ЯПИ, к. 45, ст. 14, сст. 66. Здесь хранятся «обменные» челобитные.

³⁹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 46, ст. 6.

⁴⁰ ЛОИИ, ЯПИ, к. 46, ст. 6. Это явствует из пометок на отписках, доставленных Атласовым в Якутскую приказную избу.

⁴¹ Указание на «выписку» (имеется в виду выписка о службах Атласова, которую заготовила приказная изба) свидетельствует о том, что Атласов подавал воеводе И. М. Гагарину челобитную, обнаружить которую не удалось.

⁴² ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1697 г., сст. 29.

⁴³ ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1697 г. Уточнить время прибытия Атласова на Анадырь необходимо, так как в литературе высказываются на этот счет неверные сведения, что отражается на датировках событий, предшествующих походу на Камчатку. А. Сгибнев, например, полагал, что Атласов прибыл на Камчатку в августе 1695 г. [12, стр. 65]; А. В. Ефимов утверждает, что Атласов достиг Анадырского острога в августе 1697 г. [2, стр. 83].

крае. За 40 лет своей службы Атласов изъездил буквально всю Сибирь, от Лены до Урала. Пять раз он был в Москве, ходил к побережью Тихого океана, служил в Даурии, на Чукотке. Это объясняет нам, почему такое дело, как присоединение Камчатки к Русскому государству, он выполнил успешно и в короткий срок.

Однако было бы несправедливо и исторически неверно заслугу открытия и присоединения Камчатки полностью, как это делают некоторые исследователи, приписывать одному Атласову. Его камчатский поход явился итогом настойчивых усилий ряда казачьих и промышленных отрядов, развернувших свою деятельность на подступах к Камчатке. Вот почему хотя бы вкратце необходимо остановиться на событиях, предшествовавших камчатскому походу В. Т. Атласова.

Первые сведения о Камчатке были получены в Сибири не позже 1667/68 г., когда тобольский воевода П. Годунов на своей карте Сибири нанес реку Камчатку, поместив ее между Анадырем и Амуром.

К 80-м годам XVII в. якутские казаки получили достоверные и, очевидно, непосредственно собранные ими сведения о Камчатке. Есть основание полагать, что к этому времени небольшие группы казаков проникли на Камчатский полуостров.

В литературе неоднократно упоминался заговор якутских казаков 1690 г., покушавшихся на жизнь воеводы П. П. Зиновьева, причем, как выясняется из следственного дела, «заговорщики» в случае удачи собирались бежать на «заморские реки, за Нос и на Камчатку реку»⁴⁴.

До сих пор не обращалось внимание на состав «заговорщиков», собиравшихся бежать на Камчатку. А состав этот очень любопытен. Среди казаков и промышленных людей были десятник Иван Осипов Голыгин, торговый человек Афанасий Балушкин и казак Иван Селенга.

Десятник Иван Голыгин долгое время был приказчиком Пенжинского зимовья. Летом 1683 г. он совершил путешествие от Пенжины в Анадырский острог, где сдал под расписку имущество, не нужное ему для дальнейшей поездки: два напарья больших, два сверла, долото, два багра и другую судовую снасть и инструменты⁴⁵.

В якутском «судном» столе в 1683 г. за Голыгиным числились: «коч да карбас морской, да лодка набойница, да кочевых всяких припасов: два дрога новых, мерою в них 33 сажени, тобольской присылки шеймы 92 сажени, кочевой причалки 15 сажений, да якорь весом 4 пуда 10 гривенок»⁴⁶.

Поездка Голыгина с Пенжины на Анадырь обратила на себя внимание властей, сообщивших о ней в Москву.

Во время опрсса в Якутске в 1710 г. большой группы казаков об островах в Тихом и Ледовитом океанах они показали, что еще в очень давние времена Иван Голыгин был на Камчатке, на реке Караге и на Карагинском острове, население которого ему не удалось привести в русское подданство «из-за малолетства», так как в его отряде было всего лишь три казака [11, стр. 502—504].

В документах Анадырской приказной избы за 1683 г. есть запись о том, что пенжинский приказчик Иван Голыгин прибыл на Анадырь с тремя казаками: Сидором Григорьевым, Павлом Ларевым и Степаном Ивановым⁴⁷.

Сопоставление всех этих документальных данных позволяет высказать вполне обоснованное предположение о том, что либо поход Голыгина с Пенжины на Анадырь проходил морем вдоль берега Камчатского полу-

⁴⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 32, л. 293—294.

⁴⁵ ЛОИИ, ЯПИ, к. 35, ст. 8, сст. 56.

⁴⁶ Там же, ст. 8.

⁴⁷ ЛОИИ, ЯПИ, к. 35, ст. 8, сст. 56 и др.

острова, мимо мыса Лопатки, либо с Пенжины казаки по суше достигли восточного побережья Камчатки, побывали на Карагинском острове и оттуда прибыли в Анадырь. Хотя точно о походе 1683 г. Ивана Голыгина на Камчатку говорить нельзя, бесспорно то, что этот казак, числящийся среди «заговорщиков» 1690 г., побывал на Камчатке раньше Атласова⁴⁸.

Афанасий Балушкин, целовальник на р. Анадыре, и анадырский казак Иван Селенга также были свидетелями, а возможно, участниками казачьих походов на Олюторский полуостров и в «Коряцкую землю», начавшихся во второй половине 80-х годов XVII в.

Походы на Олюторский полуостров и в «Коряцкую землю» шли по двум встречным направлениям: с Анадыря на юг и с Охотска на север.

Первый поход с Анадыря на «Коряцкую землю» (включавшую в себя часть Камчатки) произошел между 1686 и 1688 гг. О нем есть такое известие: «При Андрее Цыпандине послан был в Коряцкую землю казак Ивашко Голыгин»⁴⁹. Другой поход с Анадыря в сторону Олюторского полуострова состоялся летом 1688 г. Его возглавлял приказчик Анадырского острога Василий Кузнецов, сменивший Цыпандина. С Кузнецовым пошло 12 казаков и 18 промышленных людей⁵⁰. Знаменателен тот факт, что приказчик, бросив гарнизон, сам отправился искать удачи в далекой стране. С устья Анадыря Кузнецов шел по морю на двух кочах. Его плавание окончилось трагически. Суда, застигнутые бурей, погибли, а экипаж, с трудом спасшийся, попал на берегу в засаду и был истреблен чукчами.

Неудача морской экспедиции Кузнецова не остановила продвижения в сторону Камчатки. В 1691 г. с Анадыря в «Коряцкую землю» снова ходил Иван Голыгин, в отряде которого находились анадырские юкагиры. 16 апреля 1692 г. он благополучно вернулся назад⁵¹. В 1693—1694 гг. далеко на юг по побережью Пенжинской губы, к пенжинским корякам, ходил казак Сидор Бычан. Попытка привести жившие там племена в русское подданство не увенчалась успехом. Оленные коряки, кочевавшие на границе с Камчаткой и по самой Камчатке, оказали Бычану сопротивление и отказались дать ему аманатов⁵².

Не менее интенсивным было продвижение казаков с Охотского побережья. В 1688 г. в бассейн реки Ямы и более северные земли ходил из Охотского острожка отряд во главе с казаком Фролом Кондратьевым. В 1692 г. казак Мартын Жегорев с 70 служилыми людьми совершил поход по побережью к «Колымским вершинам». В то же время отряд под командой Ивана Соловья, поддержанный тауйскими и ямскими племенами, двинулся по морю в сторону Пенжинского залива «на Коряцкую землю». «Шли они, — рассказал Иван Соловей, — до Коряцкой земли водою, морем-окияном в ботах восемь недель»⁵³.

Встречное движение развивалось с Колымы, от ее вершин на юг и юго-восток. Известен был в те годы своими дальними походами в «Коряцкую землю» казачий пятидесятник Дмитрий Потапов, достигший рек Тобона и Кылеги и поставивший там первое русское зимовье⁵⁴.

К моменту путешествия Атласова к югу от Анадырского острога русские вышли на границу с Камчаткой и продвигались вдоль Пенжинского берега,

⁴⁸ Иван Осипов Голыгин, как отмечено в списке Якутского острога 1701 г. «в прошлом 206 (1697/98) году за Носом убит, а оклад ево в выбылых» (ЦГАДА, ф. Сибирский приказ, кн. 1344, 1382/об.).

⁴⁹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 49, ст. 13, сст. 55. В данном случае речь идет об Иване Васильевиче Голыгине.

⁵⁰ ААН, ф. 21, оп. 4, к. 32, л. 151—152; ДАИ, V, № 205

⁵¹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 45, сст. 13

⁵² ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 32, л. 313—314.

⁵³ ЛОИИ, ЯПИ, к. 45, ст. 5, сст. 17.

⁵⁴ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 32, л. 329

а на севере от Охотска, двигаясь по Охотскому побережью, пришли к горлу Пенжинского залива. Колымские казаки как бы сомкнули эти два мощных потока в один общий, безудержно приближающийся к Камчатке. Громадная территория «Коряцкой земли» уже вошла в состав Русского государства. Очередь была за Камчаткой.

Начало проникновению в глубинные районы Камчатского полуострова положил поход казаков Анадырского гарнизона под руководством Луки Семенова Морозки и Ивана Васильева Голыгина. О Голыгине сказано выше.

Что касается Луки Морозки, то в литературе по истории Камчатки его облик еще не нашел должного освещения, хотя это был человек в некоторых отношениях более цельный, колоритный и яркий, чем Атласов. В годы пребывания на Анадыре, как мы отмечали выше, он был вожаком сопротивления казаков против произвола приказчика Семена Чернышевского. Бесспорно, это был выдающийся человек, волевой, энергичный и смелый. В Якутске Атласов и Морозко были соседями⁵⁵. Когда в 1688 г. Владимир и Григорий Атласовы просили воеводу об отводе им огорода, ранее принадлежащего Брусенкину, Морозко пошел в свидетели и показал, что «которая де отведена земля Тимошке Брусенкину, и на той де земле преж сего никто не живал⁵⁶».

Внимательное рассмотрение обстоятельств известного похода Луки Морозки показывает, что он сам был его организатором и инициатором. Неправы биографы Атласова, которые приписывают ему инициативу похода Морозки. Атласов не имел никакого отношения к организации этого похода, так как прибыл на Анадырь к моменту его окончания.

Поход Луки Морозки на Камчатку состоялся при анадырском приказчике Михайле Зиновьеве Многогрешном, сыне опального запорожского гетмана. Михаил Многогрешный об этом писал так: «Да в прошлом в 204 году, будучи в Анадырском на приказе, послал казака Лучку Морозку со служилыми людьми для призыву неясачных коряк в ясачный платеж и, пришед, привез с собою двух коряк Эвонту да Инену⁵⁷. Судя по дальности путешествия, можно предполагать, что поход начался самое позднее осенью 1695 г. и окончился после 29 апреля 1696 г. при Атласове. В отряд Морозки и Голыгина входило 16 казаков и среди них Максим Албазинский, Алексей Тютин, Сидор Иванов Бычан и Григорий Худяков, а также несколько промышленных людей и 40 чуванских и ходынских юкагир⁵⁸. По заявлению Морозки, снаряжение и вооружение казаков и промышленников производилось на его личный счет⁵⁹.

Многогрешный поставил перед Морозкой задачу: достичь Олюторского полуострова, бассейна реки Опуки и привести живших там коряков в подданство России⁶⁰. Маршрут Морозки нам неизвестен. Однако предположительно этот путь можно установить.

Поход Морозки был явно вызван неудачным походом Сидора Бычана. То, что не удалось Бычану, должен был выполнить Морозко, в частности, собрать ясак с «сидячих» коряк, приведенных в русское подданство Бычаном. Повидимому, Морозко шел по пути, проложенному Бычаном, т. е. на юг от Анадыря до истока Пенжины, затем вдоль этой реки, дальше повернул на Пенжинское побережье, отсюда круто изменил направление, прошел через горный хребет и вышел в бассейн реки Опуки, уже на восточ-

⁵⁵ ЛОИИ, ЯПИ, к. 49, ст. 13, сст. 98.

⁵⁶ Там же.

⁵⁷ Там же, сст. 55.

⁵⁸ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 32, л. 313/об.

⁵⁹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1697 г.

⁶⁰ Там же.

ном берегу Камчатского полуострова. Труднее установить направление Морозки с реки Опуки на реку Камчатку.

Сам Морозко пишет, что «с служилыми людьми, служа и радея вам, великим государем, взял камчацкий острожек, а до Камчатки реки не доходил один день для того—за малолюдством служилых людей»⁶¹. Судя по тому, что и позднее использовали этот маршрут, путь Морозки на реку Камчатку пролегал по западному берегу полуострова через бассейн реки Тигиль. Но уверенности в этом нет.

Результаты этого похода оказались весьма важными. Поход Морозки положил начало постоянным русским поселениям и непрерывному пребыванию русских на Камчатке. Уходя с Опуки, Морозко оставил там небольшой отряд казаков и, очевидно, юкагир. В число казаков входил известный в те годы полярный мореход Михаил Воряпаев. Перед Воряпаевым с товарищами были поставлены задачи, во-первых, держать связь с опукскими коряками с тем, чтобы им «итти с ваших великих государей ясачным платежом в Анадырский острог без боязни»⁶², во-вторых, стараться призывать под «великих государей самодержавные царские руки в ясачный платеж» соседние племена, иными словами расширять русское влияние на Камчатке.

Поход Луки Морозки как бы открывал двери казачьим и промышленным ватагам в богатую Камчатку, а поход Атласова лишь завершил мощное казачье-промысловое движение, развернувшееся в 80-е годы XVII в. на подступах к Камчатке. Этим, конечно, нисколько не умаляется значение атласовского похода в истории русских географических открытий.

О Камчатском походе Атласова имеется довольно значительная литература. В книге акад. Л. С. Берга одна из глав посвящена подробному разбору сведений об Атласове и его путешествии. Основные сведения о походе на Камчатку так или иначе восходят к версии самого Атласова, так как они почерпнуты из его «скасок», опубликованных Н. Н. Оглоблиным. В связи с этим особую ценность приобретают данные документов Якутского архива, составленных раньше, чем возникли «сказки» Атласова. Речь идет о письмах Атласова якутскому воеводе, челобитных ясачного населения, отписках анадырского приказчика и других документах, которые в ряде случаев вносят существенные поправки в установившиеся представления о походе Атласова.

Прежде всего есть возможность уточнить дату начала похода. Во всех без исключения работах об Атласове начальной датой его камчатского путешествия назван 1697 г. Это мнение ошибочно, на самом деле поход начался 14 декабря 1696 г. Подтверждается это отпиской Атласова якутскому воеводе Арсеньеву, в которой сам Атласов сообщает, что в день, когда он вручил отписку и перечневую роспись казаку Сидору Бычану для доставки в Якутск, т. е. 14 декабря, он «пошел со служивыми людьми великих государей на службу из Анадырского острожка на Камчатскую реку»⁶³.

Составленная вскоре после этого челобитная казаков Луки Морозки, Ивана Голыгина и других была вручена уже не Атласову, а Сидору Иванову. Установленный выше факт позволяет внести и другую существенную

⁶¹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1696 г.

⁶² Среди материалов о походе Морозки обращает на себя внимание сообщение о японском письме, взятом им «на погроме» у ительменов. Морозко называет его «листами, неведомо какими» (следует считать неверным предположение А. Сгибнева о том, что письмо это Морозко взял от оленных коряк). Письмо это было написано на японском языке и принадлежало японскому купцу, потерпевшему крушение у берегов Камчатки. По возвращении на Анадырь Морозко передал письмо Атласову, но затем неизвестно каким образом оно оказалось в руках Ивана Голыгина, переславшего его в Якутск с попом Ияковом Степановым (ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1697 г.).

⁶³ ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1697 г.

поправку в обычные представления: казаки Лука Морозко и Иван Голыгин в Камчатском походе не участвовали и остались на Анадыре. Иван Голыгин безвыездно прожил там до возвращения Атласова⁶⁴. За три месяца до его возвращения он привлекался к розыскному делу, которое разбиралось в Анадырском острожке⁶⁵.

После ухода Атласова на Камчатку Морозко и Голыгин подали челобитную, в которой явно сквозила обида: «И ту великих государей зборную казну,—писали они,—лисицу черную и чернобурую, пластины и аманатов и книги той казне за своею рукою принял в Анадырском приказик пятидесятник Володимер Отласов и росписки в одном аманате не дал неведомо зачем»⁶⁶. По существу это был донос на Атласова. Повидимому, этим и объясняется умышленное искажение Атласовым показания Морозки о походе к реке Камчатке.

Сообщая перед походом на Камчатку якутскому воеводе о походе Луки Морозки, Атласов писал, что последний не дошел до реки Камчатки, «за четыре дня», в то время как сам Морозко показывал, что «до Камчатки реки не доходил один день»⁶⁷, т. е. что он посетил бассейн реки Камчатки.

В подобном искажении был свой умысел. Атласов, видимо, ревновал к подвигу Луки Морозки и его ближайшего товарища Ивана Голыгина. Поэтому он не взял их с собой в поход и умышленно исказил их сообщение об открытии реки Камчатки.

Отряд Атласова состоял из казаков, промышленных людей и ясачных анадырских юкагир. Атласов сообщал в Якутск и затем показал в Москве, что с ним ходило 60 русских и 60 юкагир. Эти цифры подтверждаются документами. Другие данные о численности атласовского отряда не внушают доверия⁶⁸.

Отряд в 120 человек для своего времени в условиях крайнего северо-востока был крупной военной силой. Обычно походы в «новые земли» совершались небольшими отрядами, причем, как правило, они опирались на опорные базы—гарнизоны острогов. На этот раз, взяв с собой большую часть казаков, Атласов оголил один из важнейших форпостов царизма на северо-востоке, что могло привести к серьезным последствиям. В отписке анадырского приказчика Григория Постникова указывается, что он пытался остановить Атласова и вернуть назад часть казаков. 4 апреля 1697 г. с остатком анадырского гарнизона он направился даже в погоню за Атласовым, желая предупредить «чтобы он, Володимер, в таком дальнем расстоянии своею дуростью не потерял служилых людей и иноземцев»⁶⁹. Погоня не увенчалась успехом, так как в апреле, оставив реку Опуку, Атласов двинулся к реке Камчатке. Постникову пришлось примириться с фактом увода с Анадыря многих русских людей.

В отсутствие Атласова Анадырскому острогу угрожало нападение юкагир, действовавших совместно с чукчами. Только успех похода Атласова, сведения о котором прибыли в Анадырский острог с казаком Никитой Лудилой, предотвратили восстание ясачного и неясачного населения Анадырского края. Предводители юкагир позднее сознались, что «подзывали

⁶⁴ Как видно из отписки казака Григория Постникова, уходя в поход, В. Т. Атласов оставил за себя в Анадырском остроге казака Ивана Голыгина (ААН, ф. 21, оп. 4, № 32, л. 328), от которого Григорий Постников и принял дела 23 февраля 1697 г.

⁶⁵ ЛОИИ, ЯПИ, к. 49, ст. 13, сст. 8.

⁶⁶ ЛОИИ, ЯПИ, к. 47, ст. 1697 г.

⁶⁷ Там же.

⁶⁸ Речь идет о сведениях анадырского приказчика Григория Постникова, сменившего в 1697 г. Атласова, который сообщал, что Атласов увел с собой 65 служилых и промышленных людей и 100 юкагир (ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 33, л. 328—328/об.). В интересах Постникова было преувеличить цифру уведенных Атласовым казаков.

⁶⁹ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 33, л. 328—328/об.

чухоч Анадырский острог взять и служилых людей побить и аманатов отбить. А буде-де острогу взять не в мочь, и они де огнем сожгут... Как к ним приплыл камчацкой казак Микитка Лудило и принес весть с Камчатки, они-де юкагири от той думы отстали»⁷⁰.

Таким образом, поход Атласова в случае его неудачи мог быть чреват серьезными последствиями. На карту было поставлено многое.

Во время похода на Камчатку раскрылся со всей ясностью облик Атласова, сибирского казака—завоевателя, ясачного сборщика, своеправного, решительного и предприимчивого человека, смелого и не останавливающегося ни перед чем при достижении поставленной цели. Будучи человеком своего времени, Атласов совершал поступки, которые не могут быть оправданы с позиции наших современных представлений. Однако как бы то ни было, камчатский поход открыл новую полосу географических открытий на Тихом океане и завершил присоединение важных районов Дальнего Востока к Русскому государству.

Обратимся к событиям похода. 13 января 1697 г. Атласов прибыл на реку Пенжину, где кочевали не платившие ясак коряки Окланского, Каменного и Устьталовского острожков, которых он «ласкою и приветом под царские самодержавные руки в ясачное холопство призывал»⁷¹. Отреки Таловки отряд Атласова пошел вдоль берега Пенжинского залива по знакомой казакам дороге, проложенной Сидором Бычаном и Лукой Морозкой. Вскоре, однако, он вынужден был остановиться из-за сопротивления, оказанного «немирными коряками». «И они коряки,—сообщает В. Атласов,—великим государям не покорились и ясак с себя не дали и учинили бой»⁷².

В. Атласов считал, что столкновение произошло по вине самих коряк. Однако это обвинение несправедливо.

Из жалобы оленных коряков, сохранившейся в Якутском архиве, становится известным, что виновником столкновения явился Атласов. Коряки писали якутскому воеводе, что «государев ясак» они уплатили еще до прихода Атласова Сидору Бычану, а он, Атласов, «взял с них ясак насильством», «увел детей и жен в полон»⁷³.

Собранный ясак Атласов немедленно отослал в Анадырь с казаком Алексеем Осиновым и промышленным человеком Софроном Григорьевым⁷⁴.

1 февраля Атласов вышел «во Элюторскую землю и на Камчатку реку»⁷⁵. С первого взгляда может показаться непонятным, почему Атласов шел вдоль восточного берега полуострова, тогда как прямая дорога на реку Камчатку лежала вдоль западного берега. Это станет понятным, если мы вспомним маршрут Луки Морозки. Именно этого маршрута придерживался Атласов. Возможно, имело также значение желание связаться с группой Никиты Воряпаева. Вплоть до реки Камчатки Атласов следовал по маршруту Луки Морозки, который ему показывали казаки из отряда Морозки. К сожалению, встреча с группой Никиты Воряпаева, оставшейся на Камчатке по время похода Луки Морозки и Ивана Голыгина в 1695—1696 гг., не состоялась⁷⁶.

⁷⁰ ЛОИИ, ЯПИ, к. 49, ст. 13, сст. 73.

⁷¹ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 33, л. 327.

⁷² Там же.

⁷³ Там же, л. 327/об.—328.

⁷⁴ Там же.

⁷⁵ Там же.

⁷⁶ То, что Атласов не встретил Воряпаева, подтверждается надписью на кресте, который был поставлен Атласовым, не доходя до реки Камчатки на реке Кануч в знак его пребывания там: «205 году июля в 13 дня поставил сей крест пятидесятник Володимер Атласов с товарищи 55 человек» [4, стр. 106]. Комментируя этот факт, И. И. Огрызко пришел к такому выводу: «Если учесть,—пишет он,—что из 60 служивых, отправившихся с Атласовым на Камчатку, трое было убито юкагирами, а один (Голыгин) погиб на реке Нынчагу (впоследствии Голыгиной), то цифра 55 на кресте, поста-

Материалы Якутского архива вносят некоторую ясность в вопрос о восстании юкагир на реке Палане. В «скаске» Атласова паланские юкагиры представлены (так же как пенжинские коряки) виновниками нападения на них. Между тем сведения, поступавшие на Анадырь к Григорию Постникову, показывают, что юкагиры восстали против Атласова из-за его «насильства» и «издевательства». Пообещав юкагирам свободный промысел, при помощи которого они могли уплатить ясак, Атласов затем нарушил свое обещание. Шедшие с ним юкагиры сообщали с дороги своим «родникам», чтобы они «в ясаке на них не надеялись, потому что-де от него, Володимера, изгоня к ним великая»⁷⁷. Грубое поведение Атласова, трудность похода— все это привело к восстанию на реке Палане. Во главе восставших юкагир стояли «Конмамутеев брат да Лолин». Их родич князец Ома, о котором Атласов говорит, как о зачинщике восстания, бежал с Камчатки на Анадырь, где возглавил выступление ясачного населения против анадырского гарнизона. Ома хотел перерезать единственную сухопутную дорогу с Колымы на Анадырь, а затем при поддержке чукчей взять Анадырский острог. Этот план отчасти был выполнен. Люди Омы напали на отряд купца Балущкина, проходившего с Колымы на Анадырь по Анюйскому хребту, и истребили его. Перехватив дорогу на Колыму, Ома вынужден был отложить нападение на Анадырский острог, так как пришла весть о подавлении Атласовым юкагирского восстания на реке Палане и об успехе похода Атласова⁷⁸. Таким образом, паланское восстание было тесно связано с выступлением анадырских юкагир против гарнизона крепости, возглавляемого Григорием Постниковым.

Причиной выступления юкагир был произвол царской администрации на северо-востоке, одним из представителей которой был Атласов.

Поход Атласова на Камчатку вызвал резкое сопротивление коренного населения Анадырско-Чукотского края и Камчатки, особенно, когда Атласов продвинулся во внутренние районы полуострова. Известно, например, выступление оленных коряков на реке Камчатке, которые увели у него всех оленей [7, стр. 8].

Таковы те сведения о походе Атласова на Камчатку, которые в дополнение к прежним удалось обнаружить в Якутском архиве.

Поход Атласова продолжался до 2 июля 1699 г. В верховьях реки Камчатки группа казаков во главе с Серюковым основала Верхнекамчатское зимовье. Продвигаясь дальше к югу, Атласов дошел до реки Бобровой, под которой надо понимать одну из самых южных рек полуострова. Где-то на юге Камчатки Атласов встретился с курильскими племенами и первым привез в Россию сведения о Курильских островах.

Вернувшись в Анадырский острог, Атласов тотчас направил в Якутск отписку о своем походе, еще разысканную в архивах. Содержание ее было

вленном Атласовым, становится вполне понятной» [4, стр. 108]. Подобное объяснение недостаточно, так как неизвестно, включил ли Атласов себя в цифру 55. Кроме того, из числа названных И. И. Огрызко казаков следует исключить Ивана Голыгина, не принимавшего участия в походе.

Доказанным является то, что во время восстания юкагир, до момента выхода на реку Кануч, Атласов потерял трех казаков. Материалы Якутского архива называют имена остальных людей, выбывших из отряда: это казак Алексей Осипов и промышленный человек Сафрон Григорьев, отосланные с Пенжины в Якутск с соболиной казной, и казак Никита Лудило, доставивший в Анадырь сообщение об успехе экспедиции. Отсюда следует, что, во-первых, Атласов входил в цифру 55 казаков, а во-вторых, во время продвижения от Пенжинского залива к реке Опуке и на реке Опуке он не встретился с Никитой Ворыпаевым, и группа последнего не входила в атласовский отряд. По всей вероятности, эта храбрая горсточка русских людей, не дождавшись смены, благополучно вернулась в Анадырь.

⁷⁷ ЛОИИ, ЯПИ, к. 49, ст. 13, сст. 55.

⁷⁸ Там же, сст. 73.

сообщено воеводой Траурнихтом Петру I. В этой отписке, полученной Траурнихтом 8 февраля 1700 г., Атласов писал, что «проведал-де он, Володимер, за Носом по обоим берегам до бобровых рек (?) 22 реки, на которых реках люди живут, а на Камчатке-де реке людей гораздо много и посадки великие—в одном месте юрт сто, по два по три, а соболей и лисиц есть, а бобров много и ясачные казны собрать мочно». В подтверждение своих слов он сообщил о количестве собранного ясака. За все предшествовавшие 10—15 лет якутский воевода не собирал с одной области столь значительных количеств пушнины: одних соболей было 999 шт. Уже одного этого было достаточно, чтобы убедить якутского воеводу Траурнихта в необычайном успехе предприятия Атласова. Вот почему он принял меры к быстрейшему прибытию Атласова на Лену и скорейшей его отправке в Москву.

В Якутск Атласов прибыл 2 июня 1700 г. А через месяц он уже был в дороге. 20 июня Якутская приказная изба выдала Атласову для «московской посылки» «на дроги и на ноги и на возжи и на скуты и на петли и на обживку паруса бечевых обрывков 35 сажень, парус 11 полотнищ, вышины 9 аршин, бечевы новая мерою 67 сажень, весом 20 гривенок, каюк крыт берестом, который куплен у Тараса Кондратьева Летка»⁷⁹. Очевидно, 20 июня Атласов отправился в дорогу. 9 февраля 1701 г. он прибыл в Сибирский приказ⁸⁰. По данным приказа, Атласов доставил в Москву казенной пушнины на сумму 559 рублей 13 алтын 2 деньги и своей—на 320 рублей 2 алтына 3 деньги⁸¹.

Рассказ Атласова о Камчатке, записанный подьячими Сибирского приказа, привлек к себе внимание правительства Петра, испытывавшего большие финансовые затруднения в связи с Северной войной. Атласова немедленно снарядили в обратный путь, обязав возглавить новую экспедицию на Камчатку. За первый Камчатский поход он был произведен в казачьи сотники и в апреле 1701 г. выехал на Лену. Дальнейшая судьба Атласова известна. По пути в Якутск он разграбил торговый караван купца Добрынина, за что был заключен в тюрьму, где пробыл пять лет.

Тем временем в главных стратегических пунктах Камчатки, в местах жительства ительменов, русские казаки выстроили укрепленные пункты—острожки. Когда в 1707 г., после семилетнего отсутствия, Атласов прибыл на Камчатку, последняя уже почти ничем не отличалась от других ясачных волостей Якутского воеводства. В этой обстановке спокойный казак повел себя чересчур грубо и, видимо, не в меру сурово. В 1711 г. он был убит в Нижнекамчатском остроге. Так окончил свою жизнь один из выдающихся северо-восточных землепроходцев XVII века.

⁷⁹ ЛОИИ, ЯПИ, к. 49, ст. 8.

⁸⁰ ААН, ф. 21, оп. 4, кн. 33, л. 46—47.

⁸¹ Там же.

ЛИТЕРАТУРА

1. Берг Л. С. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, М.—Л., 1946.
2. Ефимов А. В. Из истории великих русских географических открытий в Северном Ледовитом и Тихом океанах, М., 1950.
3. Колониальная политика Московского государства в Якутии XVII века, Л., 1936.
4. Крашенинников С. П. Описание земли Камчатки, М., 1949.
5. Миллер Г. Ф. Описание морских путешествий по Ледовитому и Восточному морям с российской стороны учиненных. «Сочинения и переводы к пользе и увеселению служащие», СПб., 1758, т. 1.
6. Научная сессия Ленинградского государственного университета им. Жданова 1952—1953 гг. Тезисы докладов по секции факультета народов Севера, Л., 1953.
7. Оглобин Н. Н. Две «скаски» Владимира Атласова об открытии Камчатки, «Чтения в Обществе истории и древностей Российских», М., 1891, кн. III.

- ✓ 8. Оглоблин Н. Н. К биографии Владимира Атласова, «Чтения в Обществе истории и древностей Российских», М., 1894, кн. I.
9. Оглоблин Н. Н. Новые данные о Владимире Атласове, «Чтения в Обществе истории и древностей Российских», М., 1888, кн. I, отд. 2.
10. Оглоблин Н. Н. Первый японец в России, «Русская старина», 1891, № 10.
11. Памятники Сибирской истории XVIII века, кн. II (1713—1724). СПб., 1885.
12. Сгибнев А. Исторический очерк главнейших событий на Камчатке, «Морской сборник», 1869, № 4.
13. Словцов П. Историческое обозрение Сибири, СПб., 1886, т. I.
- ✓ 14. Спасский Г. Владимир Атласов, покоритель Камчатки, «Вестник РГО», 1858, XXIV, ч. 2.
15. Witsen N. Nord en Oost Tartarye, Amsterdam, 1705, изд. 2-е.
16. Strahlenberg P h. Das Nord und Ostliche Teil von Europa und Asia, Stockholm, 1730.

Арктический Научно-исследовательский
институт Главсевморпути
(Ленинград)



НОВАЯ ЗЕМЛЯ НА КАРТАХ XVII в.

К. В. Сидоров

Первые достоверные карты Новой Земли были составлены голландскими экспедициями 1594—1596 гг. под руководством Виллема Баренца [6]. Однако не следует преувеличивать их значения. Эти карты, которыми долгое время пользовались мореплаватели, содержали грубые ошибки и промахи. Так, например, на известной карте Баренца 1597 года и в его описи отсутствовал такой важный географический объект, как пролив Маточкин Шар, а остров Вайгач показан составной частью Новой Земли (рис. 1).

После выхода в свет карты Баренца в XVII и первой половине XVIII в. вплоть до выхода академического атласа Российской империи (1745), Новая Земля изображалась на иностранных картах в виде полуострова, примыкающего к материку за Обью. Карское море было превращено в пресноводный узкий залив (рис. 2). В связи с этим западноевропейские географы полагали, что Северо-восточный проход следует искать севернее Новой Земли.

Более совершенные и более достоверные карты Новой Земли имелись на Руси XVII в.

В результате неутомимой деятельности промышленников и мореходов постепенно накапливались обстоятельные данные об Арктике. Наблюдения простых русских людей обогащали географическую науку сведениями о течениях, климате, ветрах, растительном и животном мире Крайнего Севера.

Русские чертежи XVII в., а также географические документы описательного характера послужили основой, на которой уже в XVIII в. успешно и в больших масштабах развивались картографические работы, возникли теоретические обобщения и научные исследования в области географии.

О географическом кругозоре русских XVII в. можно судить по карте, составленной в Москве в самом начале века. Опубликование в 1609 г. этой карты (рис. 3) связано с именем голландского дипломата и купца Исаака Массы*.

В Россию Масса приехал в 1601 г. 14-летним юношей «обучиться торговому делу», здесь он безвыездно прожил до 1609 г.

Россия интересовала Исаака Массы и как рынок сбыта, и как богатая сырьевая база на торговых путях к Дальнему Востоку, и как объект коло-

* Очерк о картографической деятельности И. Массы см. в X вып. «Imago mundi». — *Ред.*

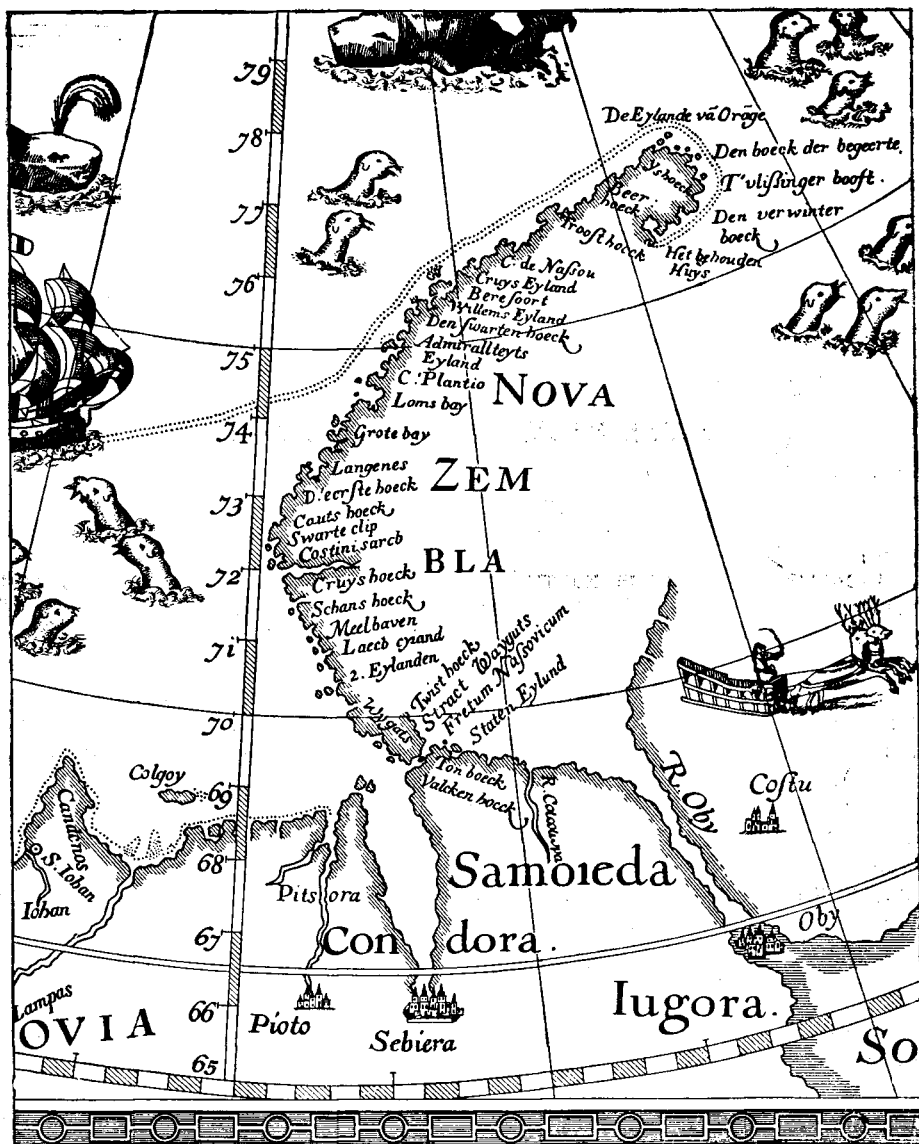


Рис. 1. Деталь карты Виллема Баренца, 1597 г.

ниальной политики. Стремясь ближе познакомиться с новой для него страной, он любыми средствами доставал описания и чертежи Московского государства. В 1606 г. Масса достал план Москвы, как он писал: «от одного дворянина, раненого в ногу, сидевшего полжизни дома». Позднее в его распоряжении оказался чертеж северных берегов России. Этот чертеж И. Масса опубликовал в 1609 г., вскоре после возвращения в Голландию, а затем перепечатал в 1612 г., как приложение к статье: «Описание страны самоедов в Тартарии, недавно присоединенной к Московскому государству», переведенной им с русского языка. Масса не скрывал, что карта и сама статья русского происхождения [2].

О том, как ему удалось «приобрести» карту, Масса писал: «Я имел приятеля в Московии, брат которого бывал там (т. е. в Сибири), и он дал мне

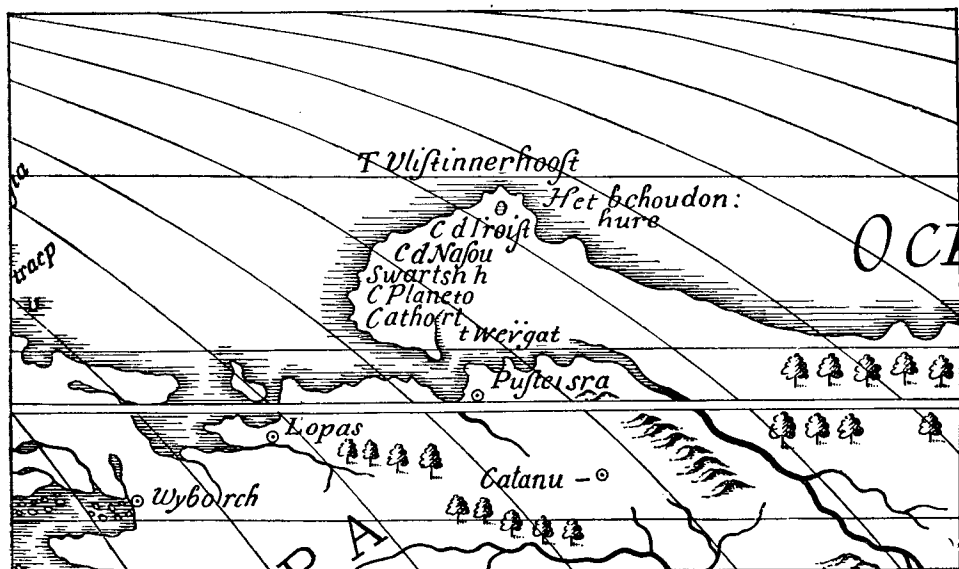


Рис. 2. Деталь карты «Всего Мира» «Nova totius orbis terrarum descriptio» из книги о кругосветном путешествии голландского капитана Георга Шпицбергена, изданной в Амстердаме в 1619 г.

немую (что весьма сомнительно.—К. С.) карту этих стран, сделанную по устным указаниям его покойного брата. Он сам бывал в Вайгачском проливе и знает всю местность до р. Оби, но о более далеких странах он только слышал. Таким образом, карта передает только береговые места. Я ее получил с большим трудом, так как русский, сообщивший ее мне, подвергся бы смертной казни, если бы о том узнали, потому я не назову его имени.

В 1612 г. Исаак Масса вернулся в Москву на этот раз в качестве дипломатического представителя Голландии. Его продолжали живо интересоваться чертежи Русского государства. В 1633 г. И. Масса опубликовал карту России. На поприще «приобретения» русских карт, как выразился Н. Бокачев, И. Масса «был особенно счастлив» [5].

Сам Масса писал: «Все, что я знаю, я собрал с величайшим трудом и обязан этому дружбе с несколькими московскими придворными, которые в знак расположения ко мне сообщили эти данные после того, как долго в них отказывали. Они могли поплатиться за это жизнью, так как русский народ чрезвычайно недоверчив и не терпит того, чтобы открывали тайны его страны» [2, стр. 245].

Несомненный интерес представляет выяснение вопроса, к какому времени относится карта, напечатанная Массой.

И. Масса получил карту до отъезда из Москвы, т. е. до 1609 г. Повидимому, она была составлена за несколько лет до 1609 г., но не ранее 1601 г., так как на карте показана Мангазея, основанная в 1601 г.

Весьма сомнительно утверждение И. Массы о том, что он получил «немую» карту. На опубликованной карте воспроизведено свыше 110 названий, в большинстве своем правильно отнесенных к тем или иным географическим объектам. Появление этих названий может быть объяснено двояко: либо И. Масса по каким-то причинам решил скрыть наличие иллюминирующих надписей на карте, либо он имел другую русскую карту Севера.

Повидимому, карта 1601—1609 гг. не была известна авторам известного «Большого Чертежа», составленного в последней четверти XVI в., так как

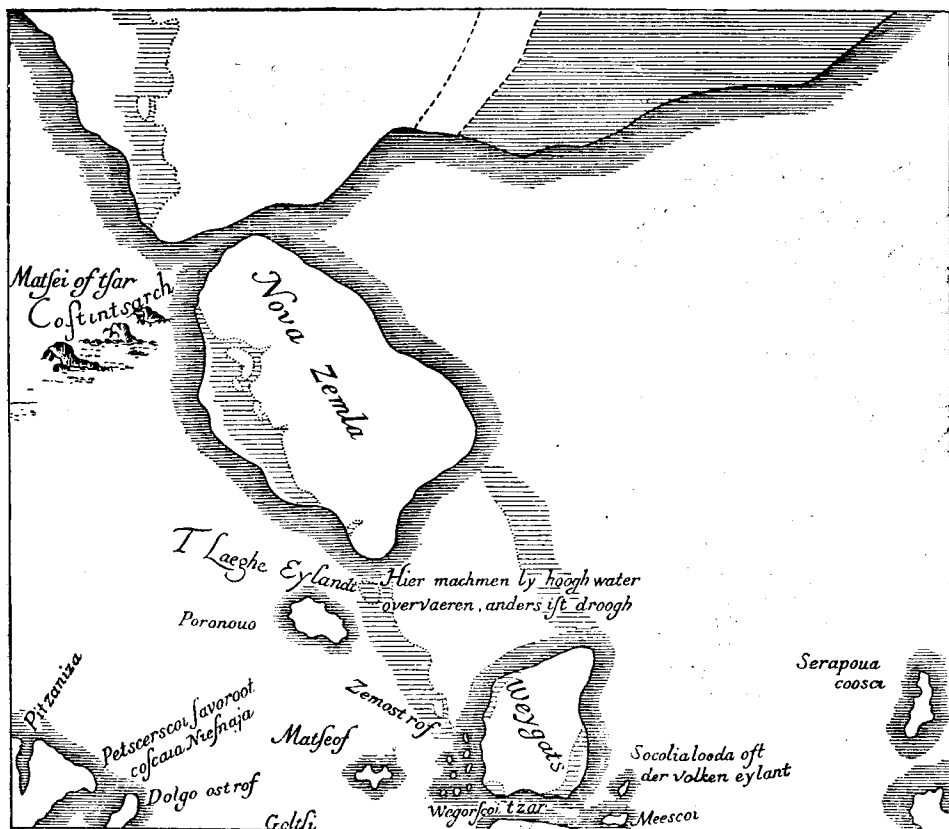


Рис. 3. Деталь карты, изданной Исааком Массой в 1609 г.

в «Книге Большому Чертежу» [22] описание северных берегов России заканчивается островом Вайгач и о Новой Земле в ней не упоминается.

По нашему мнению, в публикации И. Массы представлен вполне оригинальный труд русской картографии начала XVII в.

На карте изображен целиком южный остров и часть северного острова Новой Земли. Западный и восточный берега последнего доведены до северной рамки. К сожалению, по этой карте трудно уяснить, какое представление имели русские в начале XVII в. о северном острове Новой Земли. Считали ли они ее «неведом остров» или «неведома матерая земля». Автор карты явно имел целью показать морской путь из Белого моря через Вайгач, Карское море и далее Ямальским волоком к Мангазее, в силу этого меньше внимания уделял изображению северной части Новой Земли.

Масштаб Новой Земли на карте не выдержан. При внимательном рассмотрении можно обнаружить, что на западной стороне северного острова даны два варианта очертания берегов, а на Карской стороне показано три варианта. Повидимому, при составлении карты автор пользовался несколькими источниками и не знал, какому отдать предпочтение. Поэтому он изобразил отдельно каждый из них.

Характерно, что на карте западные берега показаны более изрезанными, а восточные—более ровными, что вполне соответствует действительным очертаниям. Это обстоятельство указывает на то, что поморы в XVI в. совершали плавание не только вдоль западных, но и вдоль восточных берегов Новой Земли.

Направляясь на промысел, поморы, очевидно, проходили мимо острова Междушарского, который отчетливо показан на карте. Миновав Маточкин Шар, они шли вблизи полуострова Панкратьева, изображенного на карте около северной ее рамки. Посредине этого пути обозначен остров, который был обнаружен в 1594 г. Баренцом и назван островом Адмиралтейства¹. Таким образом, карта при всех ее недостатках подтверждает, что русские уже в XVI в. совершали регулярные плавания в Баренцовом и Карском морях, заходили далеко вдоль берегов Новой Земли и, высаживаясь там, собирали достоверные сведения об этой арктической земле.

Географические открытия XVI и XVII вв. расширили территориальные пределы Русского государства до берегов Великого океана. Освоение новых промысловых областей повлекло за собой дальнейшее развитие картографических работ: были созданы чертежи Сибири Петра Годунова (1667), Семена Ремезова (1698). и др.

Проявляя большой интерес к Сибири, Швеция и Голландия приложили немало усилий в получении этих и других чертежей.

Так, «Чертеж Сибири» Петра Годунова, составленный в 1667 г., оказался у шведского посла Кронемана [12].

В 1673 г. к шведскому посольству в Москве был прикомандирован Э. Пальмквист с целью «выведаť все, что можно о силах и средствах защиты, какими могло располагать Московское государство» [9]. Пальмквисту удалось приобрести 16 географических карт, в том числе две карты Сибири и копию «Карты Вайгачского залива и части Сибири», составленной по приказанию царя. Можно полагать, что эта карта, обнимающая восточный берег Белого моря от устья реки Двины до Вайгача и западных берегов Новой Земли, является деталью «Чертежа Сибирския земли» (рис. 4). Эта карта достаточно достоверно передает очертания северных берегов России и имеет 25 названий в русской транскрипции, отнесенных к определенным географическим объектам Новой Земли: мысам, островам, заливам, проливам, рекам.

Из помещенных на карте 25 географических названий до наших дней сохранились 15, причем названия: Маточкин Шар, остров Подрезов и остров Воронов у Вайгача попали в картографический обиход еще во второй половине XVI в. Остальные 10 названий, хотя в дальнейшем и исчезли с карт, но сохранились у наших поморских мореплавателей начала XIX в. Об этом свидетельствует статья В. Ю. Визе «Старинные русские названия на Новой Земле» [7], в которой собраны народные русские названия, относящиеся к Новой Земле, по возможности размещенные на современной карте.

На карте, составленной В. Ю. Визе по работе Крестинина [14; 19], встречаются те же названия, что и на рассматриваемой нами «Карте Вайгачского залива и части Сибири», хотя размещение некоторых из них несколько иное.

В точности рассматриваемой нами пальмквистовской копии русской карты XVII в. не может быть сомнений (если не считать незначительных искажений в написании некоторых названий), так как Э. Пальмквист известен, как далеко не второстепенный живописец. На «Карте Вайгачского залива и части Сибири» масштаб не выдержан, что несколько затрудняет отождествление географических объектов с показаниями современных карт. Тем не менее мы попытались такое сопоставление произвести.

Южный остров. У южной оконечности Новой Земли нанесен остров под названием «Олений» (Eolenoy ostrof). Под таким же названием имеется

¹ Ф. П. Литке в 1822 г. при описи берегов Новой Земли от мыса Гусиный Нос до мыса Нассау в этом месте вместо острова обнаружил полуостров. Превращение острова в полуостров за истекшее время произошло вследствие поднятия Новой Земли.

остров на карте «части рек Печоры, Оби, Енисея, купно с их устьями в Северный океан впадающих», помещенной в «Атласе Российском» Академии наук (1745 г.). Позднее Литке [15] на своей карте нанес два острова: Большой и Малый Олений. Острова с такими названиями существуют и на современных картах.

Севернее обозначен остров Бритвин (Brittin ostrof). На современных картах имеются два острова: Большой и Малый Бритвины.

Надпись Рапоуѳос приурочена к губе (или реке), носящей название «Проносная». На карте Российской империи «Атласа Российского» Академии наук (1745 г.) это название встречается в виде «Переневка».

Мыс «Перевесной» (Perewesnoÿ) обозначается на современных картах как мыс Перевесинский.

Далее следует название «Мутный Нос» (Mushcaÿ nos) по одноименному названию губы Мутной. Это название встречается по русским источникам на картах XVI в. в атласе «Speculum ordis terrae» Г. Иоде (1593 г.). В. Ю. Визе прав, указывая, что «Литке (а вслед за ним русские картографы и составители лоций) переделал это название в «Мучный, Мучная», ошибочно полагая, что название «Мутная» происходит от Баренцовой Мучной Гавани (Mell—haven)» [7, стр. 109].

Название «Прешар» (Preschar) правильнее считать «Предшар», т. е. остров, лежащий перед Костиным Шаром. Сейчас этот остров называется Междушарским.

Южный мыс острова Междушарского (Preschar) имеет одноименное название «Костяной Нос» (Kostinoÿ nos). Южный мыс и ныне сохраняет несколько измененное название «Костин Нос».

В проливе Костин Шар расположено непонятное название «Orrdös». Отождествить его с каким-либо русским названием не представляется возможным.

В северной части Костина Шара расположен остров «Подрезок» (Podresök). Это название встречается также в атласе Г. Иоде (1593 г.) в виде Podrechof и упоминается Рахманиным [14]. Остров Подрезов есть и на современных картах.

Рядом расположена другая надпись «Зелезной-вароб» (Selesnoÿ-warob).

Это, несомненно, искаженное название Железных ворот, относящееся к проливу между островами Междушарский и Ярцев. На современных картах он называется Железным проливом.

Впервые встречается название «Красная река» (Кгаспа гесса). У Крестинина такое название не упоминается, но оно имеется на ряде карт в иностранных атласах первой половины XVIII в. и на генеральной карте России в «Атласе Российском» Академии наук (1745). Повидимому, Красную реку следует отождествить с рекой Рогачевой современных карт.

Название «Гагарин Нос» (Qagarinos) отождествляется с мысом «Южный Гусиный Нос» губы Гагарьевой современных карт. У Крестинина оно не встречается.

Мыс «Гусиный Нос» (Qusinos) сейчас называется Северный Гусиный Нос.

Выше этого мыса, в заливе Моллера, названного так позднее Литке [15], расположена цепь островов. Самый северный остров носит название «Бритвин» (Brittin ostrof). Ныне он называется Пуховым.

Название мыса «Бритвин Нос» (Brittin nos) сохранилось до настоящего времени, как Бритвин мыс.

Не представляется возможным расшифровать надпись «Рауѳерне».

Выше расположена Шумлова губа (Schumlova guba). Это название до нас не дошло. Его можно отождествлять с губой Безымянной современных карт.

Губа «Грибовая» (Qribowa guba) не вызывает сомнений. В такой транскрипции название известно и в наши дни.



Карта Вайгачского залива и части Сибири по копии Э. Пальмквиста (не позже 1673 г.)

Около западного устья Маточкина Шара указана река «Пестрянка» (Pestranka). Это искаженное название реки Песчанка, расположенной на современных картах в Северной части Земли Панкова.

Название «Матюшкин Шар» (Matuskin schar), относящееся к проливу Маточкин Шар, является одним из наиболее древних русских названий данного пролива. Оно встречается в иностранных атласах Г. Иоде (1593) и Г. Меркатора (1595) в форме Матенс киншар (Matens kinsar) и на русской карте, опубликованной И. Массой в 1609 г., в форме Матвеев Шар (Matsei of tsar).

О происхождении названия Маточкин Шар до сих пор еще нет единого мнения. Одни считают, что название происходило от слова «маточка», «матка» (так русские в XVI—XVII вв. называли компас), другие от слова «матерая». Нам представляется более правильным название «Маточкин Шар» считать искаженным во времени от первоначального Матвеев Шар, затем уменьшительного Матюшин, Матюшкин и, наконец, Маточкин. Такая версия подкрепляется тем, что остров, расположенный в западном устье, издавна именуется островом Матвея.

Северный остров. Около устья Маточкина Шара показана «Блудная губа» (Bludnaia guba). Без каких бы то ни было сомнений ее можно отождествить с губой Серебрянкой. В этом районе горные массивы вплотную подходят к проливу, что действительно вводит в заблуждение при розыске губы, особенно в период туманов. В 1821 г. розыски входа в западное устье Маточкина Шара во время плавания Литке оказались безуспешными [15].

Далее показана губа Митюшиха (guba Mituschiga) с расположенным в ней островом. Это остров Гагачий современных карт.

Название «Митюшев Нос» (Mituschowa nos) соответствует мысу Сухой Нос, названному так Литке вместо баренцова Длинного Носа (Langenes).

На полуострове обозначено название «Ресса Wosknak». Его следует принять за название реки «Волчиха», впадающей в губу Митюшиху и носящей это название поныне.

Машигина губа (Maschygina guba) на современных картах обозначена как губа Крестовая. В ней расположены два острова, тогда как в губе, названной в современных картах Машигиной, островов нет.

Рядом с губой Машигиной показана Ледяная губа (Laedenaia guba). В. Ю. Визе отождествляет ее с заливом Мелким современных карт, с чем можно согласиться.

В самой северной части карты показана Архангельская губа (Archangel'ska guba). В. Ю. Визе отождествляет ее с губой Северной Сульменевой, основываясь, видимо, на очередности перечисления заливов по Откупщикову [7]. Однако против такого утверждения свидетельствует рассматриваемая нами карта: в Архангельской губе показаны два острова, тогда как в губе Северной Сульменевой островов не было и нет.

Описи и съемки Ф. П. Литке 1821—1824 гг., В. А. Русанова 1907—1910 гг., Г. Я. Седова 1912 г. и последних лет вообще не обнаружили островов на всем протяжении от губы Крестовой и примерно до 76° с. ш., где лежит остров Вилгельма, а затем против современной губы Архангельской—острова Горбовые (острова Берга и Личугина). Можно, видимо, считать, что это и есть Архангельская губа старинных карт. О ней упоминает Откупщиков, указывая, что здесь с большой горы спускается ледник [14]. В лоции Карского моря указывается, что на восточном берегу Архангельской губы действительно «опускается большой ледник длиной около 2,5 мили». В губе Северной Сульменевой такого ледника нет.

На рассматриваемой карте допущено масштабное несоответствие в расположении губ Машигиной, Ледяной и Архангельской. Последняя должна быть удалена значительно севернее от двух первых. Это ошибка составителя

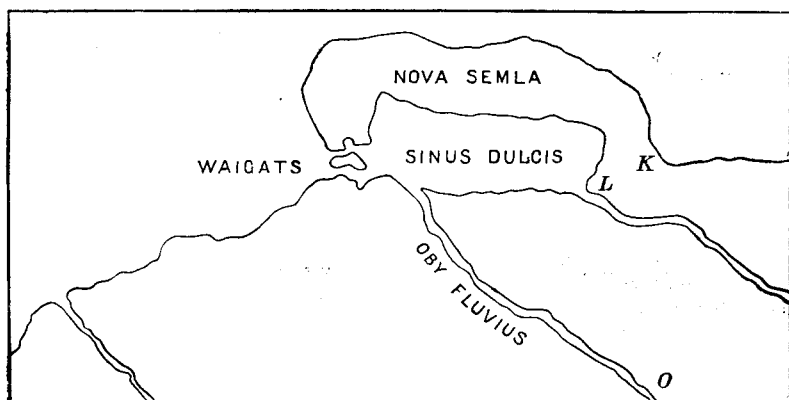


Рис. 5. Изображение Новой Земли на карте Н. Витсена—С. Лопуцкого, 1674 г.

карты, так как Пальмквист при копировке мог допустить ошибки лишь в транскрипции географических названий.

Таким образом, основные географические названия «Карты Вайгачского залива и части Сибири» поддаются полной расшифровке.

К сожалению, на этой карте показаны только западные берега Новой Земли, доведенные примерно до $76^{\circ}30'$ с. ш. Поэтому не представляется возможным судить о размерах всего острова.

Особого внимания заслуживает выяснение вопроса, откуда появилось на иностранных картах конца XVII и начала XVIII в. изображение Новой Земли в виде полуострова. В. А. Кордт справедливо считает, что такая традиция возникла после напечатания в английском журнале «Philosophical Transactions» (vol. IX, London, 1674) карты Новой Земли, полученной Н. Витсеном² из России от Станислава Лопуцкого (рис. 5).

В письме Витсена, приложенном к карте, говорилось следующее «Настоящим посылаю Вам новую карту Новой Земли и Вайгача, составленную по повелению царя и скопированную живописцем паном Лопуцким, который выслал мне ее как подарок из Москвы. Из этой карты видно, что Новая Земля не остров, как ее считали до сих пор, и что Ледовитое море (Карское море.—К. С.) не море, а залив, вода которого пресная. То же самое утверждают татары³, которые пробовали эту воду в самой середине залива. Самоеды, как и татары, единодушно утверждают, что позади Новой Земли на значительном расстоянии мореплаватели могут дойти до Японии. Была большая ошибка англичан и голландцев, что при поисках пути в Японию они прошли с южной стороны Новой Земли через Вайгач. Буква «О» большая, указывает место катаранты или падение реки Оби. Буква «К» отмечает соединение Новой Земли с континентом. Река «L» течет по направлению к Китаю и названа Китаем⁴ и которая не везде судоходна по причинам скал и других неудобств, препятствующих проезду кораблей. Вайгач очень трудно проходить ввиду большого скопления льда, поступающего непрерывно из реки Оби, отчего этот прямой проход закупоривается. Самоеды едут на рыбную ловлю на названном пресном море в сторону Новой Земли» [23, стр. 248—249].

² Н. Витсен (1641—1717)—известный голландский ученый-географ, бургомистр Амстердама и один из видных деятелей Нидерландской Ост-Индской компании, автор известной книги о России.

³ Под татарами Витсен подразумевал коренное население Крайнего Севера и Северо-Востока Сибири.

⁴ Под рекой Китаем очевидно следует понимать Енисей. Русским в XVII в. Енисей был хорошо известен на всем протяжении и никогда ими не назывался рекой «Китаем».

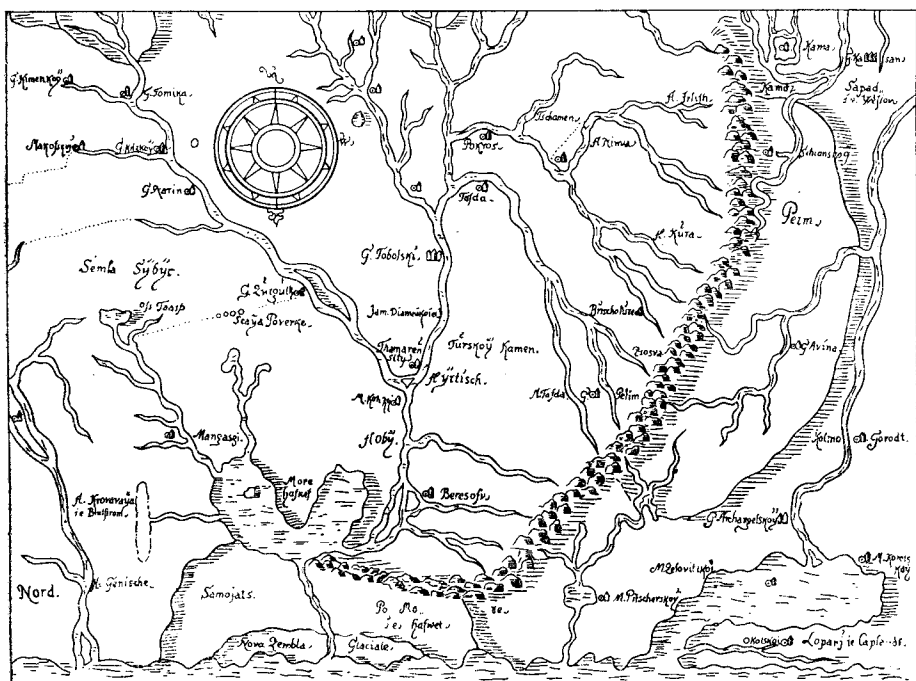


Рис. 6. Деталь карты Петра Годунова, 1667 г.

Этот документ подробно проанализирован М. П. Алексеевым в его работе: «Один из русских корреспондентов Николая Витсена» [1]. Мы считаем необходимым все же остановиться на разборе этого документа, так как поднятые М. П. Алексеевым вопросы, на наш взгляд, остались нерешенными.

М. П. Алексеев считает, что карта, которую Лопуцкий прислал Витсену, «есть ни что иное, как» «Чертеж Сибирския Земли», изготовленный по указу царя Алексея Михайловича стольником и воеводой Тобольским Петром Ивановичем Годуновым в 176 г.» (1667 г.). Это утверждение основывается, во-первых, на совпадении дат получения Витсеном карты (Лопуцкий умер в 1669 г.) и составлении П. И. Годуновым «Чертежа Сибири» в 1667 г. (рис. 6) и, во-вторых, на отождествлении указа П. И. Годунову об изготовлении «Чертежа Сибирския Земли» с повелением царя о составлении карты Новой Земли и Вайгача, которое упоминает в своем письме Витсен. «Изучая эту единственную дошедшую до нас копию Годуновского чертежа и сопоставляя с иностранными,—пишет Алексеев,—мы придем неизбежно к заключению, что Лопуцкий сообщил Витсену деталь именно этой карты» [1, стр. 56].

Свой вывод М. П. Алексеев подкрепляет тем, что на годуновском чертеже «название» Новая Земля «написано на северном берегу, а это действительно дает заключение, что она примыкает к нему в виде полуострова».

Однако сличение карты Витсена—Лопуцкого с известными нам копиями годуновского «Чертежа Сибири» ничего общего между ними не обнаруживает. На годуновских чертежах расположение Новой Земли относительно Оби и Енисея совершенно иное, чем на карте Витсена—Лопуцкого. Годуновым Новая Земля показана островом, отделенным от другого острова проливом, являющимся как бы продолжением Оби. Сам остров

от материка отделен протокой (рис. 6). Судя по этим чертежам нет оснований считать, что Новая Земля примыкает к матерiku в виде полуострова.

Правда, на годуновском чертеже искажена конфигурация Новой Земли и неверно ее географическое положение относительно других географических объектов, но это находит объяснение в том (как справедливо указывает М. П. Алексеев), что чертеж изготовлялся со специальной целью: «Для высмотра, какие крепости и где поставить и притом, за свидетельством всяких чинов и людей», которые опрашивались в «Сибирских во всех городах и острогах». В связи с этим морские берега Сибири были обозначены П. И. Годуновым более чем приблизительно, почти прямолинейно и приурочены к рамке карты. Внимание Годунова было сосредоточено на центральных частях Сибири и на ее восточных и юго-восточных пограничных областях для защиты «от прихода воинских людей» [1, стр. 55—57].

По нашему мнению, карту Витсена—Лопуцкого нельзя считать деталью годуновского или другого какого-либо русского чертежа, тем более что она неправильно отражала действительные представления русских XVI и XVII вв. о Новой Земле.

Напомним, что карта, составленная еще в самом начале XVII в. (см. рис. 3), ясно указывала на то, что Новая Земля с материком не соединяется и не может служить препятствием для плавания вдоль берегов Сибири.

Находка остатков лагеря полярных мореходов XVII в. на острове Фаддея и в заливе Симса на Таймыре [16] убедительно свидетельствует, что в начале XVII в. русские обогнули с запада на восток берега Таймырского полуострова. Сама возможность такого похода могла возникнуть только при условии, что организаторы его знали: Новая Земля не полуостров, она не соединена с Таймырским полуостровом и не мешает пути морем на восток.

Совершая плавания вдоль западных берегов Новой Земли, поморы заходили выше 76° с. ш. к острову Максимкову, отождествляемому на современных картах с островом Северным Крестовым. Они издавна считали Новую Землю «неведома остров» или «неведома матерая земля». Об этом мы находим указание в отписках Тобольских воевод, связанных с запрещением Мангазейского морского хода [20].

В одной из таких отписок от 9 декабря 1619 г. [20, столб. 1063 и 1064] воевода Иван Биркин писал царю Михаилу Федоровичу из Мангазеи: «В допросе же торговых людей три человека сказали: хотят де они на Новую Землю из Кулуского устья на Канин Нос, на Глубник, и с Канина Носа в Новой Земле ход севером и полунощником, и кораблей де на Новой Земле не видели (надо подразумевать иностранных.—К. С.), а та де Новая Земля лежит против Мурманской стороны, а не Мангазейской земли, не к Енисейскому устью. А по Новой Земле ходят до Максимкова, а проходят к тому месту на Успенъев день и на Семенъев день, а дале же того по Новой Земле нельзя бывати, великих ради непроходимых льдов⁵, а та де Новая Земля неведома остров, неведома матерая земля».

Еще более конкретное указание на то, что Новая Земля не является полуостровом, содержится в документах о крупной государственной экспедиции на Новую землю 1651—1653 гг. в составе 83 человек под начальством Романа Неплюева «для сыску серебряные и медные руды и узорочного камня и жемчугу и для рассмотрения всяких угодных мест» [11, стр. 80]. Роман Неплюев оставил нам следующие сведения о Новой Земле: «Та земля стала за морем к матерому берегу нигде не при-

⁵ Плавание этих торговых людей в высокие широты Баренцева моря к берегам Новой Земли видимо пришлось на годы с неблагоприятными ледовыми условиями.

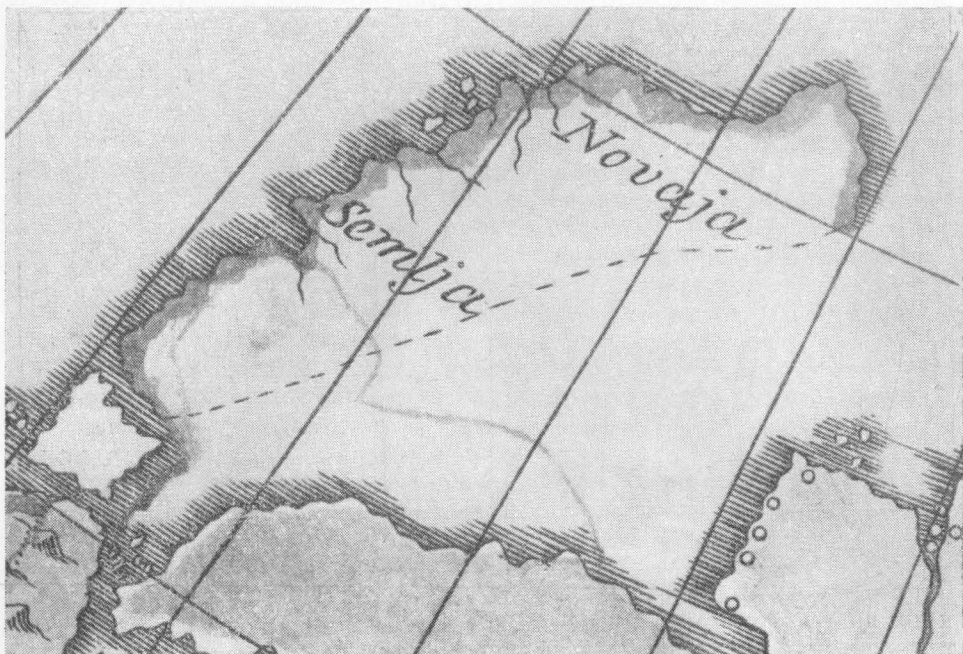


Рис. 8. Деталь «Генеральной карты Российской империи» из атласа И. И. Кирилова, 1734 г.

ловым, Новая Земля также показана островом (рис. 8). Западный берег ее близок к карте Баренца, но северо-восточную часть от мыса Нассау до мыса Желания И. Кирилов значительно укоротил, придав Новой Земле очертания, более приближающиеся к истинным. В результате Новая Земля по долготе расположена в пределах 15° , т. е. на $2^{\circ}45'$ меньше действительного, в то время как на карте Баренца она показана простирающейся по долготе в пределах 27° , т. е. на $9^{\circ}45'$ больше действительного. Несомненно у Кирилова были веские основания произвести такую операцию.

Восточные берега Кирилов очертил пунктиром. Он показал на своей карте также пролив Маточкин Шар и наметил путь из него через Карское море к Оби. Правда, он сделал это осторожно, обозначив пролив бледной полосой примерно в широте Костина Шара.

Между тем западноевропейские географы продолжали упорствовать в своей ошибочной традиции. Еще в конце первой половины XVIII в. на карте России, озаглавленной «Kaert van het geneele Russische Keizerryk Mitsga des Utrecht, 1743», составленной Газием, Новая Земля попрежнему нарисована полуостровом. Очертания западного берега взяты с карты Баренца и поэтому сильно искажены. От Вайгача до 75° с. ш. берег вытянут вдоль меридиана, затем повернут на восток под углом 90° и присоединен к матерiku за Обью. Такое же изображение находим на других картах (рис. 9).

Итак, в то самое время, когда в Западной Европе на географических картах Новая Земля продолжала обозначаться в виде полуострова самых различных очертаний, русские карты неуклонно изображали Новую Землю островом.

Новая полоса в истории картографии Новой Земли открылась во второй половине XVIII в. Но рассмотрение этого вопроса выходит за рамки настоящей статьи.



Рис. 9. Деталь западноевропейской карты неизвестного автора середины XVIII в.

Напомним лишь некоторые факты.

В 1788—1789 гг. В. В. Крестинин в работе «Географическое известие о Новой Земле в стране полуночного края» [14] впервые охарактеризовал физико-географические особенности острова. Затем, уже в первой половине XIX в., Пospelов, Литке, Пахтусов, Циволька, Моисеев и др. произвели подробные описи берегов южного острова и части западного и восточного берегов северного острова, причем Ф. П. Литке нанес на карту большинство старинных русских названий. К 1870 г. опись берегов Новой Земли была в основном закончена. Это позволило Гидрографическому управлению в 1870 г. составить первую более или менее достоверную карту острова и по ней впервые определить площадь Новой Земли [21].

Так правильное географическое представление о Новой Земле, основанное на действительных наблюдениях, постепенно накапливалось русскими людьми за значительный промежуток времени.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексеев М. П. Один из русских корреспондентов Николая Витсена, Сб. «С. Ф. Ольденбургу. К 50-летию научно-общественной деятельности. 1882—1932 гг.» Л., 1934.
2. Алексеев М. П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей, Иркутск, 1932.
3. Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. Перев. с англ. Ю. В. Готье, М., 1938.
4. Андреев А. И. Очерки по источниковедению Сибири XVII века, Л., 1940.
5. Бокачев Н. Географические карты России XV—XIX столетия, СПб., 1892.
6. Визе В. Ю. Виллем Баренц, «Изв. ВГО», т. 80, вып. 4, 1948.
7. Визе В. Ю. Старинные русские названия на Новой Земле, Сб. «Летопись Севера», 1949, вып. 1.
8. Гамель И. Англичане в России в XVI и XVII столетиях, «Зап. Акад. наук», СПб., 1865, т. 8.
9. Готье Ю. В. Известие Пальмквиста о России, «Археол. изв. и зам.», 1899, № 3—5.

10. Де-Фер Г. Плавание Баренца, Л., 1936.
11. Зворыкин А. А. Пионеры изучения Арктики (экспедиция Романа Неплюева на Новую Землю в 1651—1653 гг.), «Природа», 1946, № 12.
12. Кордт В. А. Материалы по истории русской картографии, Киев, 1899, вып. 1.
13. Кордт В. А. Очерки сношений московского государства с республикой Нидерландов по 1631 г., «Сб. Русск. истор. об-ва», СПб., 1902, т. 116.
14. Крестинин В. В. Географическое известие о Новой Земле полунощного края. Новые ежемесячные сочинения, 1788, ч. XIX.
15. Крестинин В. В. Первое прибавление к географическому известию о Новой Земле. Новые ежемесячные сочинения, 1789, ч. XXXI.
16. Литке Ф. П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, совершенное на военном бриге «Новая Земля» в 1821—1824 гг., СПб., 1828.
17. Окладников А. П. Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра, М., 1948.
18. Платонов С. Ф. Прошлое Русского Севера (очерки по истории колонизации Поморья), М., 1923.
19. Путешествие академика Ивана Лепехина, СПб., 1805.
20. Русская историческая библиотека, СПб., 1875, т. II.
21. Стрельбицкий И. Исчисление поверхности Российской империи, СПб., 1874.
22. Чертежная книга Сибири, составленная тобольским сыном боярским Семеном Ремезовым в 1701 году, Изд. Археографической комиссии, СПб., 1882.
23. Gebhard I. F. Het Leven van Mr. Nicolaas Cornelisz Witsen (1641—1717), Utrecht, 1882.
24. Witsen N. Nord en Oost Tartarye, Amsterdam, 1692; изд. 2-е. 1705.

Арктический Научно-исследовательский
институт Главсевморпути



**ПУТЕШЕСТВИЯ ПО ЧУКОТСКОЙ ЗЕМЛЕ
И ПЛАВАНИЕ НА АЛЯСКУ КАЗАЧЬЕГО СОТНИКА
ИВАНА КОБЕЛЕВА
в 1779 и 1789—1791 гг.**

М. Б. Черненко

В исследованиях Крайнего Северо-Востока нашей страны в ту пору, когда «Чукотская землица» только лишь номинально входила в состав Русского государства, немалое участие приняли служилые люди дальних окраинных гарнизонов. Таким неутомимым и любознательным русским человеком был Иван Кобелев, чьи заслуги перед отечественной географией до настоящего времени оценены еще недостаточно.

Более или менее известно только первое путешествие Кобелева в 1779 г. на острова Диомиды. «Перечень из дневной записки казачьева сотника Ивана Кобелева, посыланного 1779 года в марте месяце из Гижигинской крепости в Чукоцкую землю» с приложением карты напечатан в академическом «Месяцослове историческом и географическом на 1784 год». Тогда же в несколько сокращенном виде и под другим названием извлечение из донесения и карта Кобелева были опубликованы П. С. Палласом в его «Neue Nordische Beytrage» (Band IV, 1783, S. 105—111. Auszug aus dem Tagebuche des kasakensozniks Iwan Kobelef über das Land der Tschuktschen und demselben entgegenliegende Inseln und Landeche von America). В 1790 г. «Перечень» был перепечатан в V части «Собрания сочинений, выбранных из месяцесловов на разные годы»¹.

Напомним основные даты и события этого путешествия.

Гижигинскую крепость (у впадения реки Гижиги в залив Шелихова Охотского моря) Кобелев покинул 22 марта 1779 г. 9 мая он пересек Анадырь. 28 мая был у горы, «именуемой Сердце Камень» (так была названа Берингом приметная гора в районе залива Креста)². Целью путешествия

¹ В ЦГАДА сохранился «Экстракт, выбранной из журнала казачьева сотника Ивана Кобелева», составленный секунд-майором Михаилом Татариновым. Об этом в 1948 г. сообщил А. И. Андреев [28, стр. 59—60]. В 1950 г. указанный «Экстракт» напечатал А. В. Ефимов в приложении к своей книге «Из истории великих русских географических открытий в Северном Ледовитом и Тихом океанах» [9, стр. 264—268]. Текст «Экстракта», повидимому составленный по подлинному журналу И. Кобелева, отличается от публикации 1783—1790 гг. малосущественными деталями. А. В. Ефимов указывает [цит. соч., стр. 157], что выдержки из донесения Кобелева были с пропусками и искажениями напечатаны в журнале «Северный Архив» № 22 за 1825 г. При просмотре комплекта этого журнала за 1825 г. и за ряд смежных лет обнаружить эту публикацию нам не удалось.

² Касааясь расселения чукчей в этом районе, Кобелев писал, что «От сего места начинаются сидячие коряки, т. е. оленей не имеющие; оленные чукчи с сидячими посту-

Кобелева были острова в Беринговом проливе, расположенные против Восточного мыса (современный мыс Дежнева), о существовании которых русские знали давно. Кобелев, не задерживаясь, продвигался по побережью, но только 17 июля прибыл в Ягягинский острожек чукчей (современный Яндагай³) у входа в залив Лаврентия. Потом он перебрался в другой острожек—Нунемгинский (современный Нунягмо). Жители этих селений помнили приход сюда почти полвека назад («в давних годах») судов первой экспедиции Беринга. За год до Кобелева здесь побывали суда экспедиции Кука—Кларка; англичане не упустили случая завязать грабительскую меновую торговлю с чукчами: они выменивали пушнину за бисер. 26 июля Кобелев с материкового берега переехал на первый остров Имовлин⁴. В его дневнике указывается величина пролива (около 40 верст), размеры острова и численность населения («в длину остров до пяти верст, а в ширину около двух, на нем два острожка, в которых мужеска полу с малолетними 203 человека, а женскаго с малолетними же 195»)⁵.

31 июля Кобелев переехал на второй остров—Игеллин, «отстоявший от первого около трех верст и подобно первому безлесной». «Длиною сей остров,—записал Кобелев,—около трех верст, а шириною около полуторы версты. Жителей на нем мужескаго полу 85, женскаго 79 с малолетними»⁶.

Остальные сведения об островах немногословны. Кобелев отметил, что островитяне подобно пешим чукчам (эскимосам.—М. Ч.), говорят тем же языком, питаются мясом китов, нерп и моржей. «Звери водятся только песцы и то в малом числе».

Как ни кратки эти сведения, они весьма ценны тем, что сообщены человеком, который не только видел, но побывал сам на обоих островах Диомиды. Более ранние сведения об этих островах основывались исключительно на рассказах чукчей, если не считать немногословного сообщения Гвоздева об острове Ратманова, к которому он подходил в 1732 г. на боте «Гавриил».

Следует напомнить, что еще в 1763 г. сенатская инструкция, составленная Ф. И. Соймоновым, поручала осмотреть эти острова Н. Шалаурову [1, стр. 175]. Спустя 16 лет Кобелев первым из русских высадился на обоих островах Диомиды и дал первые достоверные сведения об их положении, размерах и населении⁷.

пают так, как в России помещики со своими крестьянами; сидячие для оленных должны заготавливать китовый жир, моржовое мясо, а оленные привозят к ним только оленьё мясо». В примечании к Экстракту М. Татаринова А. В. Ефимов [цит. соч., стр. 265] справедливо отмечает неправильность аналогии Кобелева о сходстве взаимоотношений сидячих и оленных чукчей с положением крепостных крестьян в России.

³ Все современные названия даны по карте СССР под общей редакцией И. П. Заруцкой (в масштабе 1 : 2 500 000), изд. ГУГК, 1949. Соответствие этих названий указанным Кобелевым установлено путем сличения современной карты с картами Кобелева, Дауркина и Сарычева.

⁴ В других документах—Имоглин, Имаглин, Имяглин, на карте Л. А. Загоскина [10]—Имаклит. В 1816 г. назван О. Коцебу островом Ратманова. В договоре 1867 г. о разграничении владений между Россией и США наименован остров Нуларбук.

⁵ Следует отметить сравнительную точность сведений Кобелева. По данным современной лоции, остров Ратманова отстоит от евразийского материка на 35,2 км, длина острова около 8,3 км, его ширина 3,5—4,5 км. Гвоздев, впервые видевший остров в 1732 г., указал размеры в три раза меньше; это дает основание предполагать, что Гвоздев видел не первый, а второй остров группы Диомиды, т. е. остров Крузенштерна. Два эскимосских поселения существовали на острове Ратманова еще во время переписи 1897 г. [2, стр. 24].

⁶ В других документах—Инялин, Игналык, у Л. А. Загоскина—Инаклит. Современное название—остров Крузенштерна. Размеры пролива по лоции около 5 км, острова—в 2¹/₂ раза меньше, чем остров Ратманова. Население в 1939 г.—129 человек.

⁷ В литературе, в частности у Л. С. Берга [2, стр. 105], встречается указание на то, что в 1763 г. на первом из островов группы Диомиды, т. е. на острове Ратманова, побывал казак из чукчей, автор ряда карт Чукотки—Николай Дауркин, прошедший

В своем журнале Кобелев записал, что «От одного острова (острова Крузенштерна.—М. Ч.) до берегу Северной Америки верст до 30, и американские берега, как ближние и отдаленные видны, так и чукоцкой берег виден же» [9, стр. 266]. Редакторы «Месяцослова», повидимому, усомнились в достоверности этого свидетельства Кобелева и изложили его менее утвердительно.

Кобелев подробно расспрашивал местных жителей об Америке, ее жителях, поселениях и промыслах. Главный тойон острова Игеллин Кайгуня Момахунин «объявил о себе якобы он природою американец, и родился в земле американской». От него впервые Кобелев и услышал взволновавший его рассказ о существовании на реке Хуеверен поселения русских людей.

«На американской земле по реке Хеврене—рассказал Момахунин,—острожке называемом Кымговей, жительство имеют российские люди, разговор имеют по российски ж, читают книги, пишут, поклоняются иконам, и прочая собою от американцев отмениты, ибо у американцев бороды редкие, а и те выщипывают, а у живущих де там россиян бороды густые и большие» [9, стр. 266]⁸.

Тщетно Кобелев уговаривал островитян отвести его на американский берег «до тех российских людей». Ему отказали, ссылаясь на строжайшее запрещение ясачных чукчей, которые боялись, «чтоб ево, Кобелева, на американском берегу не убили или б не задержали, и в таком случае страшась взыску, или на них безвинного притеснения и бедствия».

Единственно на что согласился тойон острова это передать русским поселенцам на Хеврене (Хуеверене) письмо Кобелева «с верною оказиею». Из текста письма видно, что Кобелев счел русских на Хуеверене потомками мореходов, пропавших без вести «в давние годы», возможно спутников С. Дежнева. Кобелев писал: «Слышал я, еще быв в Анадырске, от предков моих, что в давние годы вышло из устья реки Лены, по прежнему званию семь кочей, и поворотя Северным морем, шли благополучно до реки Колымы и оттоль тем же Северным морем вокруг Чукоцкой нос, поровнясь против самого носу, и тут зделался шторм, и тем штормом те кочи разнесло, из которых четыре известны, а о трех неизвестно, и те народы где ныне находятся, не знатно ж».

На обратном пути в Кангунском Евунминском острожке (на карте Кобелева это селение не обозначено) Кобелев собрал дополнительные сведе-

сюда по льду с Чукотского Носа. Однако судя по карте Н. Дауркина и «экспликация» к ней, сохранившихся в ЦГАДА, видно, что во время путешествия 1763—1764 гг. Дауркин не заходил по материковому берегу далее Мечигменской губы и побывал не на острове Имаглин (Ратманова), а на острове Иивугнен, т. е. современном острове Св. Лаврентия, куда плавал на байдарке (под эскимосским названием Эйвугьен остров Св. Лаврентия обозначен на карте Г. А. Сарычева). Недавно карта Н. Дауркина и «экспликация» к ней опубликованы в приложениях к сборнику документов «Открытие русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века» [20]. Следовательно, сведения Н. Дауркина об островах Диомиды также основывались на расспросах чукчей. «Скаска» Дауркина опубликована П. С. Палласом в его «Neue Nordische Beytraege». (Band I, 1781, S. 245—248). Копия «скаска» Н. Дауркина, заверенная Плениснером, имеется в ЦГАДА, ф. 199, оп. 2, 528, 1, д. 8. На это впервые указал А. И. Андреев в предисловии к «Истории Сибири» Миллера (т. 1, № 37, 1937, стр. 556), а позднее О. М. Медушевская в диссертации [18]. Предположение А. И. Андреева о том, что напечатанные в «Северном архиве» (ч. XVIII, 1825, стр. 164—201) и в книге «Колониальная политика царизма на Камчатке...» материалы о чукчах и жителях Большой Земли, представленные Екатерине II сибирским губернатором Чичериным, якобы «собраны Дауркиным», является спорным.

⁸ В публикации «Месяцослова на 1784 год» это сообщение изложено более осторожно: «Якобы в Америке по реке Хеврене в острожке Кинговей живут люди, которые говорят по российски, читают книги, кланяются иконам и разнствуют от американцев тем, что бороды имеют большие и густые, и потому прозваны бородами, а у американцев бороды редкия, да и те выщипывают».

ния о русских на Аляске. Пеший чукча Ехипка Опухин (в публикации «Месяцослова» — Ехилка Опухин), бывший на Аляске в военных походах и «для торгу разов до пяти», сообщил Кобелеву о своем друге с острова Укипеня (остров Кинг.—М. Ч.), который приносил на остров Имовлин от русских письмо, написанное на дощечке с одной стороны красной краской, а на другой «черными с вырезью словами». Русские нуждались в железе и просили доставить их письмо в Анадырскую крепость. Ехипка почему-то письмо не взял. Кобелеву он рассказал, что жители Хуеверена «собираются в одну зделанную большую хоромину и тут молятся, еще есть де у тех людей такое место на поле и ставят деревянные писанные дощечки, стают противу оных прямо передом, мужеск пол большие, а за ними и прочие». В заключение своего рассказа Ехипка Опухин показал Кобелеву, как хуеверенцы при молении крестятся.

Так подтверждались смутные слухи, уже давно доходившие до анадырских старожилов, о существовании на Большой Американской земле поселения русских людей⁹.

Весьма интересны наблюдения Кобелева за течениями и ледовым режимом Берингова пролива. В его «журнале» отмечено, в частности, отсутствие приливо-отливных явлений на островах Диомида. Вполне соответствует современным представлениям указание Кобелева на то, что «между островами бывает небыстрое течение с колошнем¹⁰; течение бывает во все лето

⁹ Слухи о «белых бородатых людях», живущих в Северной Америке, привлекали внимание исследователей еще в первой половине XVIII в.

Об этих слухах сообщал еще проф. Г. Ф. Миллер в своем сочинении «Известия о северном морском ходе из устья Лены реки ради обретения восточных стран», которое Беринг препроводил председателствующему в Адмиралтейств-коллегии адмиралу Н. Ф. Головину при своем письме от 27 апреля 1737 г. «В протчем сказывают, — писал Г. Ф. Миллер, — в Анадырском остроге, по скаскам тамошних чукчей, подлинное известие имеется, что с восточной стороны Чукотского Носу есть за морем острова или матерая земля...; бородатые люди и долгое платье оным известием подтверждаются; от них же получают деревянные чашки, которые с рускою работою во всем сходны, и надеются, что помянутые люди подлинно от русских людей произошли, которых прадеды во время бывших в прежние годы морских путей, имея на море несчастье, на сих островах или матерой земле остались» [9, стр. 261]. Позднее Г. Ф. Миллер полностью включил это сообщение в свою статью «Описание морских путешествий по Ледовитому и по Восточному морю с российской стороны учиненные» [19, стр. 207].

Об этом же писал Я. И. Линденау в «Описании о Чукотской земли, где оная имеетца» 1742 года: «И по разглагольствию тех чукч имеетца чрез русских людей известие заподлинно так, что якобы купецким людям двенадцатию кочами минувших лет за семьдесят или более Колымскому среднему зимовью, где прежде ярмонга бывала, для торгу пошедших и от сильных морских погод друг от друга разшедшихся, иные в Камчатку проплыли, а иные к тому острову, которой Большой землей называется, пристали и, тамо жительствующими народами совокупившись, у них поженились и расплодился» [28, стр. 110].

То, что какие-то «бородатые люди» живут на американском берегу, подтверждали разные источники, в частности опросы в канцелярии Охотского порта казаков Анадырского гарнизона Ивана Гребешкова и Леонтия Вершинина в 1762 г. [1, стр. 182—184]. «А народы на них живут, — утверждал И. Гребешков, — как руския всем образом сходны, и которые старообразны, у тех бороды отрощены, а у молодых нет... Дома у себя оные народы рубленные как руские». «А за теми двумя островами имеетца де матерая Большая Земля, на которой живут люди бородатыя, подобны де руским людям», — сказывал Л. Вершинин.

Позднее крепость на Хуеверене была изображена на ряде карт, составленных не позже 1769 г. На одной из них, присланной в Академию наук и Адмиралтейскую коллегию сибирским губернатором Д. Чичериным, на месте, соответствующем современному мысу принца Уэльского, изображен полуостров «Земля, называемая Кыгмын», и вблизи в океан впадает большая река Хевуврен. На берегу реки обозначено большое поселение с надписью «Крепость» и по полю карты дана надпись: «Люди живут, носят платье соболье, лисье и рысье, разговор с чукчами не сходен». А. В. Ефимов в результате изучения оригинала этой карты, пришел к выводу, что среди обитателей крепости изображен белый человек [9, стр. 151; 156; 157].

¹⁰ Колошень — поморское название мертвой зыби.

из Восточного океана в Северный, а с августа месяца возвращается к югу и наносит льды».

Большой интерес представляет карта Кобелева, приложенная к «Месяцослову на 1784 год». Хотя в надписях карты говорится о том, что очертание Чукотской Земли и северо-американского берега дано по «примечаниям аглинских офицеров», и только речки, губы, жилища и острова нанесены по данным самого Кобелева, сличение этой карты с картами Кука—Кларка [23] показывает весьма существенные отличия, делающие карту Кобелева вполне оригинальной. Во всяком случае она более близка к современным, чем другие карты конца XVIII в.¹¹.

Сведения, собранные И. Кобелевым во время его путешествия 1779 г., прочно вошли в отечественную географическую науку. Географический словарь Российской империи, изданный А. Щекатовым в 1801—1808 гг., в описании островов Диомидов основывается исключительно на сведениях Кобелева, данные которого приводятся со ссылкой на «Месяцослов» [32, стр. 693 и 755].

Словарь указывает, что первооткрывателем второго острова—Игеллина является Кобелев (в 1779 г.).

Однако вклад И. Кобелева в исследование Северо-Востока не исчерпывается путешествием 1779 г. До сих пор остается мало известным второе его еще более примечательное путешествие 1789—1791 гг., во время которого Кобелев трижды пересекал глубинные районы горной чукотской тундры и вместе с чукчами побывал на Аляске. «Журнал» этого путешествия имеется в фонде экспедиции Биллингса в Центральном архиве Военно-морского флота в Ленинграде (ЦГАВМФ, ф. Биллингса, д. 28, л. 395—407).

Второе путешествие И. Кобелева связано с известной экспедицией Биллингса—Сарычева, в частности с сухопутным путешествием Биллингса по Чукотской земле.

Эта экспедиция Биллингса до последнего времени не получала правильной оценки, хотя она была предприятием особой государственной важности¹². Нужно напомнить, что в конце XVIII в. усилились происки англичан на севере Тихого океана. Вслед за Куком сюда направлялись и другие иноземные экспедиции (в частности, Лаперуза), преследовавшие цели разведки путей проникновения с тыла в глубину азиатских и тихоокеанских владений России. Сохранение в этих условиях на крайнем Северо-Востоке немирных племен, оказывающих упорное и безуспешное сопротивление русскому проникновению, представляло явную опасность для интересов России.

То, что с экспедицией Биллингса были связаны особые интересы, видно хотя бы из переписки Екатерины II с Гриммом: в ней императрица всячески пыталась затушевать значение экспедиции и более чем уклончиво сообщала о целях экспедиции, которой настойчиво интересовались ее корреспонденты.

15 апреля 1785 г. в письме Гримму Екатерина II решительно опровергала слух о предстоящем отправлении на Северо-Восток крупной правительственной экспедиции и уверяла, что это небольшая экспедиция, якобы снаряжаемая только в угоду П. С. Палласу [21, стр. 330]. 10 августа 1785 г., через два дня после подписания указа об отправке экспедиции, для которой устанавливались совершенно необычные льготы и награды, Екатерина II

¹¹ Сведения И. Кобелева о размещении эскимосских поселений на тихоокеанском берегу Аляски были использованы при составлении «Карты Шелехова странствования», приложенной к книге о путешествии Г. И. Шелихова, изданной в 1793 г. [26].

¹² Когда эта статья находилась в печати, в свет вышла книга М. И. Белова «Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века» (том I «История открытия и освоения Северного морского пути», М., 1956), в которой на основе изучения архива И. Биллингса впервые дана развернутая оценка этой экспедиции с точки зрения государственных интересов России на Дальнем Востоке.

вскользь сообщила Гримму, что «Лаперуз еще не отправился; а также и Биллингс» [21, стр. 359]. Наконец, уже 17 ноября 1786 г., когда экспедиция развернула работу в Охотске и на Колыме, Екатерина II, отвечая Гримму, замечала: «Все, что пишут об этой экспедиции,—бредни, вся она сводится к капитану Биллингсу и его команде, подобранной им и Палласом» [21, стр. 378].

Когда морской поход из Колымы вдоль чукотского берега не удался, Биллингс, как известно, принял решение пересечь Чукотскую землю по сухопутью. Тот факт, что начальник оставил основное ядро экспедиции можно объяснить только наличием каких-то особых заданий, связанных с более важными целями, чем морская часть экспедиции. Несомненно, такие задания сводились к обследованию Чукотской земли и установлению мирных добрососедских взаимоотношений с чукчами.

Нельзя согласиться с Н. Н. Зубовым, что работа сухопутного отряда Биллингса была мало успешной [30, стр. 11]. В действительности Биллингс и его отряд вполне успешно выполнили возложенные на них задачи. Достаточно сослаться хотя бы на свидетельство советского геолога В. Г. Дитмара, исследователя северной части Чукотского округа, опубликованное в 1938 г. в «Трудах Всесоюзного арктического института». «Маршрут, совершенный Биллингсом в 1791—1792 гг.,—писал В. Г. Дитмар,—был до последних лет единственным маршрутом в пределах Чукотского хребта на столь большое расстояние. Этот маршрут описан по журналам участников экспедиции Г. Сарычевым. Опубликованная на страницах этой работы маршрутная карта с рядом незначительных исправлений до экспедиции Арктического института (1932—1935 гг.—М. Ч.) ложилась в основу карт нашего района... До последнего времени книга Сарычева была также единственным материалом, содержащим географические сведения о внутренних частях нашего района» [8, стр. 6]. К этому нужно добавить, что исход экспедиции Биллингса сыграл немалую роль в выработке той правительственной политики, которая определила новый этап во взаимоотношениях государственной власти с «немирными» чукчами.

Выражение этой новой политики мы находим в сочинении Ф. П. Литке о плавании на военном шлюпе «Сенявин» в 1826—1829 гг. Литке писал о чукчах и их мнимой жестокости следующее: «Неоднократные дружеские посещения наших и других судов могли, конечно, произвести добрую перемену в их расположении. Но мне кажется, что они никогда не были столь беспокойным народом, как их описывали. Они были немирные, покуда с ними обращались дурно; с переменой обращения и они переменились. Однажды вкоренившееся мнение не скоро может истребиться: на Колыме их о сию пору боятся как нелюдей; между тем как небольшая артель русских без всякого опасения живет на Анадыре совершенно в руках у чукоч. Все это я разумею об оленных, которых и здесь около нас было довольно; оседлые же всегда слыли тихими» [15, стр. 200].

Есть основание утверждать, что успех сухопутного путешествия Биллингса был во многом подготовлен Иваном Кобелевым.

Из сочинения Г. А. Сарычева известно, что после неудачного плавания «Палласа» и «Ясашны», в августе 1787 г. сотнику Кобелеву и переводчику Дауркину, находившимся в Нижне-Колымске, было приказано «следовать в город Гижигинск, где дождавшись прибытия чукоч, которые ежегодно туда приходят для торгу, отправится с ними на Чукотский Нос и, предвзя живущие там народы о нашем прибытии, ожидать судов наших у самого Берингова пролива» [30, стр. 85].

Сведений о том, как Кобелев добирался к исходному пункту своего путешествия, в нашем распоряжении не имеется. Во всяком случае в августе 1789 г. он был в Охотске, откуда, как отмечает Кобелев в своем

журнале¹³, 12 августа 1789 г. отправился «от начальника морской секретной экспедиции флота капитана 2-го ранга Иосифа Биллингса по данному мне секретному наставлению чрез город Гижигинск в Чукотскую землю».

В Гижигинск Кобелев прибыл на морском транспортном судне 2 октября. Спустя два с половиной месяца, 19 декабря, он ушел «для ожидания чукок в коряцкие стойбища» и 24 декабря прибыл в стойбище к старшине Коммату Яхвикову.

Вскоре наступили зимние непогоды. «День был мрачный с пребезмерною по земле метелицею», «день был мрачный с великою пургою и ветром», — лаконично отмечал Кобелев.

10 марта 1790 г. на стойбище к корякам прибыли оленные чукчи, кочевавшие у берегов Северного Ледовитого океана. «День был ясный, тихий, сиянием солнца, — читаем в «журнале» Кобелева. — Сего дня прибыли во оное стойбище аленные чукчи, с коими по уговорам моим свел дружество и дарил их по их вкусу данными мне от экспедиции подарками. Из коих Северного Ледовитого моря лутчие люди Погранче и Млялянтыны согласились со своими родственниками, кои при том были, вестъ меня с переводчиком дворянином Дауркиным в их землю. А потом выговаривал тем чукчам — можно ль морем подле берега байдарами или сухим путем провести начальника до реки Ковымы. Кои объявили: за препятствующими превеликими льдами что байдарами пройти никак невозможно, а самого начальника, или от него кто послан будет, вестъ берегом от чукоцкого Восточного мыса даже до самого устья реки Ковымы для описания берега на оленях со охотою согласными себя учинили».

4 апреля 1790 г. Кобелев «с коими чукчами в их землю возымел путешествие от самого против каменного пеших коряк острожка, от называемой Шестаковой сопки». 6 апреля он «перешел реку Аклань, коя течение имеет в реку Пенжину», 10 апреля — реку Пенжину, 14 апреля — Майн, приток Анадыря, 27 апреля — саму реку Анадырь, «коя течение имеет Восточное Тихое море». Переходя реки, Кобелев тщательно отмечал породы встречающихся в них рыб и их обилие, наличие лесных насаждений, пушных и копытных зверей. Путь лежал все дальше на север. 14 мая перешли реку Нерпачью¹⁴, «в коей, — пишет Кобелев, — имеца рыба — сига, харбезь¹⁵, по оной реке никакого лесу не имеца, кроме самого мелкого, растилающегося по земле, тальнику¹⁶ не имеца; коя течение имеет в реку Анадырь». Спустя пять дней чукчи вышли на побережье.

Повидимому, через Чукотский хребт они прошли единственным перевалом, ведущим из бассейна реки Анадырь на Ванкаремскую низменность — по долине реки Вульфгум, притоку реки Амгуемы, традиционному пути чукотских кочевий. Под датой 19 мая Кобелев внес следующую запись: «День был ясный, тихий, сиянием солнца, коего дни вышел на Ледовитое море против острова Кулючина, где нашел лучшего оленного чукчу Кагилевута с его родственниками».

Десять месяцев — все лето, осень и зиму 1790 г. вплоть до марта 1791 г. Кобелев кочевал с оленными чукчами между Колучинской губой и рекой Чаун. Записи в его «журнале» за этот период крайне немногословны и многие ограничиваются только сведениями о погоде. За три летних месяца — июнь, июль и август 41 день был «ясный, тихий, сиянием солнца», иногда «с погодой» и 51 день — «мрачный, «с погодой и туманом», а нередко «с великим туманом и морским бусом».

¹³ ЦГАВМФ, ф. Биллингса, д. 28, л. 395.

¹⁴ Под именем реки Нерпачьей вплоть до середины XIX в. на картах значилась современная река Канчалан. См., например, карту Г. А. Сарычева [30].

¹⁵ Хариус — рыба из семейства лососевых.

¹⁶ Тальник — ползучий кустарник низкорослой ивы.

Первоначально в 1790 г. «остановились летовать» при урочище Инниляк (в других местах «журнала» оно называется Иннили или Инныпилха), недалеко от Колочинской губы, и, как заметил Кобелев, «поблизости пеших чукоч». Выбор места летовья тут же пояснен: «В летнее время оленные (чукчи.—М. Ч.) табуны отгоняют в гору, а сами оленные питание имеют от пеших морским зверем». 20 июля «на горах выпали снега». 22 августа «оленные покочевали от моря в горы для зимовки к реке Чавуну». В сентябре снегопады участились, а 24 сентября и 4 октября выпали «большие снега». Покинув летовье, чукчи двинулись на запад. 18 октября, «перешед реку Велмай (современная река Ванкарем.—М. Ч.), коя течение имеет в Северное Ледовитое море, она сама по себе водою невелика и не довольно глубока, во оной рыба—чирь, щуки, налимы, сига, валки, голцы и решная сельдь довольно, по коей никакого лесу не имеца, кроме самого мелкого, растилающегося по земле тальнику, да и то редко».

25 октября «пришел к камню, называемому по чукоцкому званию Тыркигей, где остановились зимовать в числе десяти юрт, а прочие прокочевали далее к реке Чавуну». 14 ноября «солнце уже не сказывалось». 20 ноября «прикочевали все задние чукчи и остановились близ меня для зимовки, всего с прибывшими неподалеку соединились 18 юрт». 3 января «оказалось солнце».

Несомненно, что за это время весть о русском человеке, живущем в чукотском стойбище и вместе с чукчами кочующем по тундре, далеко обошла всю округу. В памяти чукчей еще сохранялись воспоминания о недавних кровопролитных столкновениях с казачьими отрядами и тем приветливее они встречали первого русского человека, добровольно и с самыми дружескими намерениями пришедшего в глубинную чукотскую тундру.

Если путь из Анадырского острога вверх по Анадырю и Малому Анюю и затем в Нижне-Колымск был сравнительно обычен для казаков и служилых людей, то вся огромная горная страна, лежащая к северо-востоку от этого пути, представляла почти неизвестную область. После походов майора Павлуцкого в 40-е годы XVIII в., ознаменовавшихся кровавыми столкновениями с чукчами, в литературе нет сведений о том, чтобы русские чиновники или казаки проникали в глубину этой территории, населенной воинственными чукчами и на протяжении большей части года недоступной по природным условиям¹⁷.

Путешествие Кобелева являлось по существу дипломатической миссией, и оно увенчалось полным успехом.

В тот самый год по приказу якутских властей зашиверский земский исправник Баннер впервые организовал на реке Большой Анюй вблизи устья ее притока Ангарки весеннюю ярмарку, куда для меновой торговли с чукчами съехались колымские и якутские купцы [12, стр. 188—189]. Анюйская ярмарка стала затем ежегодной и сыграла заметную роль в развитии мирных отношений с чукчами¹⁸. Обороты ее во второй половине XIX в. достигли 200 тыс. руб. [3, ч. 1, стр. 81], причем в обмен на русские товары чукчи доставляли не только песцовые шкуры, но и американскую пушнину, вымененную ими при посредстве эскимосов островов Диомида и Северной Аляски. Заинтересованные в приобретении русских товаров, чукчи в первый же год прибывали сюда из самых отдаленных мест.

¹⁷ Было несколько случаев, когда вместе с чукчами довольно длительное время кочевали казаки, попавшие к ним в плен. Один из них—Борис Кузнецкий, пробывший в плену два года (1754—1756), после освобождения сообщил весьма обстоятельные сведения о Чукотской земле, нравах и быте чукчей [25, также 12]. Однако добровольные путешествия по чукотской тундре до Кобелева неизвестны.

¹⁸ Впоследствии ярмарка была перенесена на другой приток Колымы—Сухой (Малый) Анюй в урочище Островное. Ярмарка в Островном подробно описана Ф. Ф. Матюшкиным [7, стр. 174—186].

Кобелев, повидимому, был хорошо осведомлен об организации анюйской ярмарки, так как, кочуя с чукчами, он еще 30 ноября 1790 г. отметил прибытие чукчей, направлявшихся на Анюй: «Коего дни прикочевали с Тихого моря с урочища называемого Ягьягей камню, кои следовали для торговли в Колыму числом мужской полу двадцать пять человек, женской двадцать одна, при них санок 55, езжалых оленей 220». 24 февраля он «получил сведение, что с Колымы чукчи возвратились обратно и прибыли на Чавун к зимовавшим тут чукчам». Кобелев сразу же поехал вместе со своим хозяином Пагранчи к чаванским чукчам. 14 марта, переезжая реку Хиват, он отметил, что «на устье оной купца Шалаурова судно льдами разбило, и люди от гладу все померли на самом том устье»¹⁹. 17 марта Кобелев «Прибыл на реку Чавун; около оной реки довольно оленных чукок было. Река Чавун сама по себе водою невелика; во оной рыба голцы предовольное число, сига, налимы, частью коих голцов чукчи промышляют в зимнее время сетями и поддевают крючьями железными. А на оной лед в зимнее время крайне тонок от множества рыбы, и так множество, что во оной земли (видимо, дна реки.—М. Ч.) не видно. По реке никакого лесу не имеетца, кроме самого мелкого, растilaющегося по земле тальнику, да и то в редкость. При мне ж все покочевали поблизости Кульчину острову. Почему в летнее время там не бывают, что пеших чукок подле моря нет, за превеликими льдами никакого морского зверя не имеетца».

Свидетельство Кобелева подтверждает, что в конце XVIII в. западной границей расселения чукчей была река Чаун, а чукчи, встреченные русскими к западу от Чаунской губы (в частности, в 1642 г. на Алазее), селились, лишь отдельными родами, оказавшимися в силу каких-то причин спутниками юкагиров в их кочевьях [22, стр. 90].

28 марта Кобелев вернулся «к своей юрте». На следующий день «покечевали обратно к морю к острову Кулучину». Оленеводы, пользуясь ясной и спокойной погодой, не спеша продвигались по своему традиционному пути, чтобы до конца использовать зимние пастбищные угодья.

Кобелева это не устраивало. 3 мая он покинул стойбище и «поехал на собаках к морю подле берега к Восточному мысу с прибывшими пешими чукчами». Уже 8 мая он «прибыл к Северному морю в селение пеших чукок, называемой Ванхарымак», 9-го он был на острове Кулючин, 10—в Иннили, 11—в Неты, «того ж дни проехал острожики Тапхан», 14—прибыл в Чечан, «того ж дни проехал Энгормин Натакагичвунь», 15—проехал Утеин Отан, 16—прибыл в Увелен»²⁰.

Большинство населенных пунктов, указанных Кобелевым, находим в «Списке селений по берегу Ледовитого океана», приведенном В. Г. Богоразом в его монографии «Чукчи» [3, ч. 1, стр. 15—16].

¹⁹ Долгое время, как известно, считалось, что экспедиция Н. Шалаурова погибла к востоку от мыса Шелагского в устье реки Веркон, где один из мысов поныне носит название мыс Шалаурова изба. Такая ошибочная точка зрения основывалась на неточном сообщении Ф. П. Врангеля. М. И. Белов [1, стр. 177] отмечает, что впервые подлинное место гибели Н. Шалаурова в устье реки Елкова, или Елькан, впадающей в Чаунскую губу, указано в походном журнале И. Биллингса. «Чукчи сказывали нам,—писал Биллингс,—что несколько лет тому назад нашли на устье сэй реки в зимнее время избу, покрытую парусиной, и что в той избе было множество костей человеческих и что те остовы принадлежали промышленникам российским Шалауровой компании, которых судно тут зимовало; что тела совершенно были съедены песцами и горными лисицами, которых там бывает великое множество, и что остались одни только от костей оглодыши. Они в избе находили также образа, котлы медные и железные со многими другими вещами, которых они прибрали себе». Это важное сообщение Биллингса, подтвердившее, что экспедиция Шалаурова погибла в Чаунской губе, а не восточнее Шелагского мыса, несомненно получено через Кобелева, в дневнике которого находка зафиксирована за год до путешествия Биллингса.

²⁰ Все названия даны по «журналу» Кобелева.

Так, Ванхарымак—это современный Ванкарем (по Богоразу—Wan-kareman от Wan-kat «моржовый клык»), Кулючин—современный Колючин (по Богоразу—Kuluci, «старая ледяная гора»), Иннили—по Богоразу Ыпгыли, «крутохолмистый», Тапхан, современный Тэпкэн, на острове Идлидли (по Тан-Богоразу—Terpen, «низкий прямой берег»), Энгормин, современный Энурмин (по Богоразу Enurmin), Натакагичвунь—по Тан-Богоразу Netekečivun, изгиб «Neten'a», Утеин Отан—по Богоразу Otenm-tagyn, «конец скалы Утена», наконец, Увелен, современный Уэлен (по Богоразу Uwelen, «нож для пластаная»).

Поездка на Восточный мыс (мыс Дежнева) была нужна Кобелеву для осуществления его давней мечты—побывать на Хуеверене (Хеврене, Хевуверене). На этот раз уговоры увенчались успехом. Под 26 мая 1791 г. в «журнале» Кобелева имеется следующая запись «В Увеленском острожке будучи, нашел лучшего пешего человека Опрею, коего всячески уговаривал, чтоб он свозил меня в байдаре чрез проливы на американскую землю (которой с американцами наивсегда дружество имеет) и посмотрел бы я тамошних народов, однако через уговоры мои согласился».

4 июня 1791 г. начался байдарочный поход на Аляску. Поскольку записи Кобелева за время плавания на Аляску представляют особый интерес, ниже они приводятся полностью.

4 июня «день был ясный, тихий, сиянием солнца. Коего дни перегреб в числе десяти байдар на Имаглин остров. На коем жительствоющих народов мужеска с подростками сто три, женска с малолетними до ста пятнадцати человек²¹. Питание имеют морским зверем, а платье носят птичье. У мужеска пола нижние губы прорезаны и вставляются сделанные на то из моржовой кости, наподобие запонок, токмо большие, а у протчих каменные. Которые со мною крайне обходились дружелюбно и ласково, почему я и прежде на том острове в прошлом 780-м году был²². Народ отважной, завсегда обращаются в веселости, почасту собираются мушны и женщины, ведрянные дни на улице, а в ненасливые в юртах. Когда собереца, то женщины станут петь по их обыкновению песни, а протчие муж с женою парами пляшут, и так долгое время, наконец, расходяца по своим домам. А живут в юртах деревянных, которые окладены камнем с дерном, а вход и выход выведено по подземелью, длиною сажени по четыре и более, у которых юрт на полу прорезана дыра, тою вход и выход имеют. На потолке окно одно и покрыто оконницею китовою, кою сдирают с китовой печенки. В зимнее время варят в юртах на жирником горящим. А лес в юртах перевозят с Америки, выкидной по берегам, еловой и лисвяничной».

На острове Ратманова Кобелев пробыл шесть дней.

10 июня плавание продолжалось. Запись гласит: «день был ясный, тихий, сиянием солнца. Коего дни переехали чрез второй пролив на Игеллин остров, на коем таков же народ, как и на Имаглине острове и разговор один. Жительство имеют в таковых же юртах, нрав и поведение имеют единственное и платье носят такое ж птичье. И те со мною крайне обращались приятно. На оном мужеска с подростками сорок пять, женска с малолетними пятьдесят пять человек. Питание имеют таковое ж морским зверем».

Запись за 11 июня рассказывает о посещении Кобелевым аляскинского берега и попытках пройти к устью реки Хуеверен: «День был ясный, тихий, сиянием солнца. Коего дни переехали на американскую землю в селение по их названию в Кигигмен²³, в котором я сам был. Жительство никак

²¹ Обращает на себя внимание тот факт, что население острова Ратманова за 12 лет (1779—1791) сократилось почти вдвое. Причиной этого возможно был голод, отмеченный ниже И. Кобелевым, что вынудило часть жителей покинуть остров.

²² Повидимому, описка. Кобелев первый раз был на острове Ратманова в 1779 г.

²³ Богораз указывает, что именем Киги азиатские эскимосы издавна называли

велико, юрт имеетца до пятидесяти, таковые ж как на островах Имаглине и Игеллине, только жительствоющих народов не имеетца. Сказывают якобы от пребезмерного гладу, оставя свои селения, отошли в северную и южную страны (а берег земли к северу низвенной, а в южную небольшими утесами). А к тому разведали они еще по зиме, приезжали к ним на собаках со здешней (Чукотской.—М. Ч.) земли Увеленского острожку, когда море покрыто было льдом, что здешнего (Чукотского.—М. Ч.) берега намеряютца итти на их в поход, которые почасту и прежде на их довольно хаживали походом, множество убивали, жен и детей брали в плен, по большей части кажетца от страху отошли. Однако, как по видимости моей и по самой справедливости собрались байдар до двадцати итти походом, всего до ста пятидесяти человек, в северную страну к урочищу называемому Тапхан. А скрай же моря лесу стоячего никакого не имеетца, сказывают в гору на собаках езды день, лесу довольно всякого. Подле которого (видимо берега.—М. Ч.) и погребли в южную сторону в устье реки Хеверен. По берегу морскому почасту все селения небольшие, токмо пусты. Однако, не точию в устьереки Хеверен войти, но и в губу попасть не мог за препятствующими превеликими льдами. Губа Хеверинская²⁴ еще покрыта была вся льдом так, как наподобие зимою. Однако мысли расположил поворотить на Укипинь остров²⁵, которой от американской земли обстоит в море, например, верстах пятидесяти, против самой губы Хеверенской. Почему и просил того Опрея, чтобы побывать на Укипине острове, однако все, которые были со мною, согласными себя учинили».

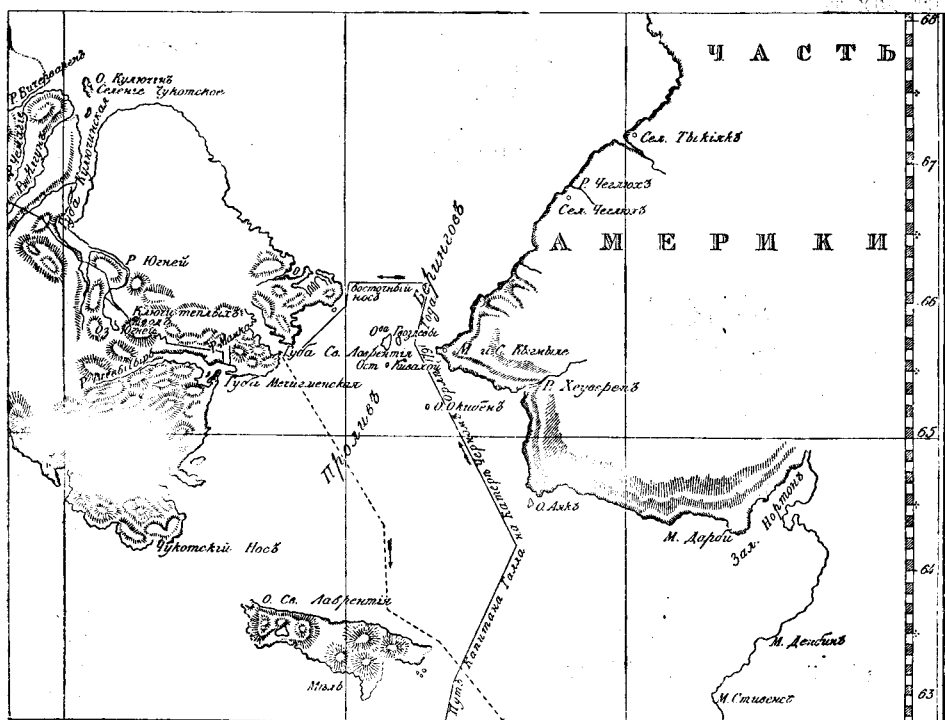
Сведения И. Кобелева уточняют истинное положение реки Хеуверен, с которой на протяжении длительного времени связывались поиски древнего русского поселения на Аляске. Это важно отметить, так как по этому вопросу до последнего времени сохраняются неправильные представления, которые привели к ряду досадных ошибок. Л. С. Берг [2, стр. 108], не располагавший достаточными архивными материалами, высказал предположение, что Хеуверен—это не что иное, как великая река американского Северо-Запада—Юкон. Такое предположение было воспринято как бесспорное. Полностью ассоциируют Хеуверен с Юконом А. В. Ефимов [9, стр. 157] и С. Н. Марков [16, стр. 33, 43]. Отсюда возникли легенды о существовании в XVII в. русского поселения на Юконе, о том, что И. Кобелев первым из русских побывал в устье Юкона и даже открыл... остров Нунивок. Между тем, приведенные выше записи в «Журнале» Кобелева не оставляют сомнения в том, что Хеуверенская губа (по Сарычеву Эмягра, по Загоскину—залив Кавияк)—это современный залив Кларенс на полуострове Стюард, а сама река Хеуверен—либо протока, ведущая в этот залив из озера Имирук-Бесин, либо впадающая в упомянутое озеро река Кузитрин. Это полностью согласуется со сведениями Г. А. Сарычева, указывающего со слов эскимосов, что губа «называемая Эмягра, величиною с Мечигменскую губу» находится на половине расстояния от Мечигменской губы до острова Аяка (современный остров Следж); «в оную,—пишет Сарычев,—впадает немалая река, именуемая Хеуверен» [30, стр. 244]²⁶.

современный мыс принца Уэльского и селение на нем. Отсюда происходит имя «кыхмы» или «кыхмыльцы»—обитатели селения Киги и вообще жители Большой Земли—Амери́ки. Само название жителей мыса принца Уэльского кинугмюты [3, ч. 1, стр. 9]. Впервые указание на то, что чукчи называют жителей Америки «кыхмыльцами», имеется в показаниях казака Б. Кузнецкого, 1756 г. [12].

²⁴ У Сарычева эта губа названа, со слов эскимосов, Эмягра [30, стр. 244].

²⁵ Остров, известный эскимосам под именем Укибень, Укипень (или Окибень), был назван англичанами островом Кинг [30, стр. 181] и под этим именем обозначается на современных картах. На карте Л. А. Загоскина он назван островом Укивок [10].

²⁶ На карте Дауркина 1771 г. (ЦГАДА, карты Иркутской губернии, № 24), составленной по расспросным сведениям, на американском берегу имеется следующая над-



Деталь «Меркаторской карты, представляющей Ледовитое море, Берингов пролив и часть Восточного океана с берегом Чукотской земли и Северной Америки». Из книги Г. Сарычева «Путешествие капитана Биллингса по Чукотской земле», СПб., 1812 (уменьшена)

Таким образом, никаких оснований для отождествления реки Хуеверен и Юкона не имеется.

Кстати, заметим, что река Хуеверен показана протекающей по полуострову Стюард и впадающей в Берингов пролив также на картах Сарычева, 1812 г. [30] и Коцебу, 1816 г. [14].

После неудавшихся попыток проникнуть в устье Хуеверена 12 июня 1791 г. Кобелев совершил плавание к острову Кинг (Укибень). Описание своеобразного ритуала меновой торговли между коренными поселенцами Чукотки и острова Кинг представляет собой единственное свидетельство очевидца, не повторяющееся в литературе ²⁷.

«Поутру,—гласит запись за 12 июня,—на самом восходе солнца подгребли к острову. Те укипанцы, усмотря еще нас в море, то наши все байдары остановились и оделись в куяки²⁸, в руках копье, луки и стрелы на

пись: «Река Хеуверен, то есть глубокая... По ней есть лес стоячий, обхвата в три и четыре, а именно березник, сосняк, кедровник, пихтовник, ельник, еще ж есть лес подобно кость, толстой, а на нем листы широкие» [18].

²⁷ Эти сведения первым частично использовал И. С. Вдовин в статье «Расселение народностей Северо-Востока Азии во 2-й половине XVII и начале XVIII в.» [5]. И. С. Вдовин неправильно датировал плавание Кобелева июнем 1789 г. И. П. Магидович [17] без всякого к тому основания относит это плавание к лету 1780 г.

²⁸ Куяк—чукотские латы, изготовленные из толстой кожи морского зверя, костяных, деревянных, а позднее кованых металлических пластин. Современные Кобелеву рисунки чукотских воинов в боевых доспехах сделал художник Лука Воронин, рисовавший экспедиции Биллингса. Такой рисунок напечатал Г. А. Сарычев в 1812 г. в первом издании книги «Путешествие капитана Биллингса чрез Чукотскую землю». Аналогичный рисунок Луки Воронина в числе других приложен к рукописи участ-

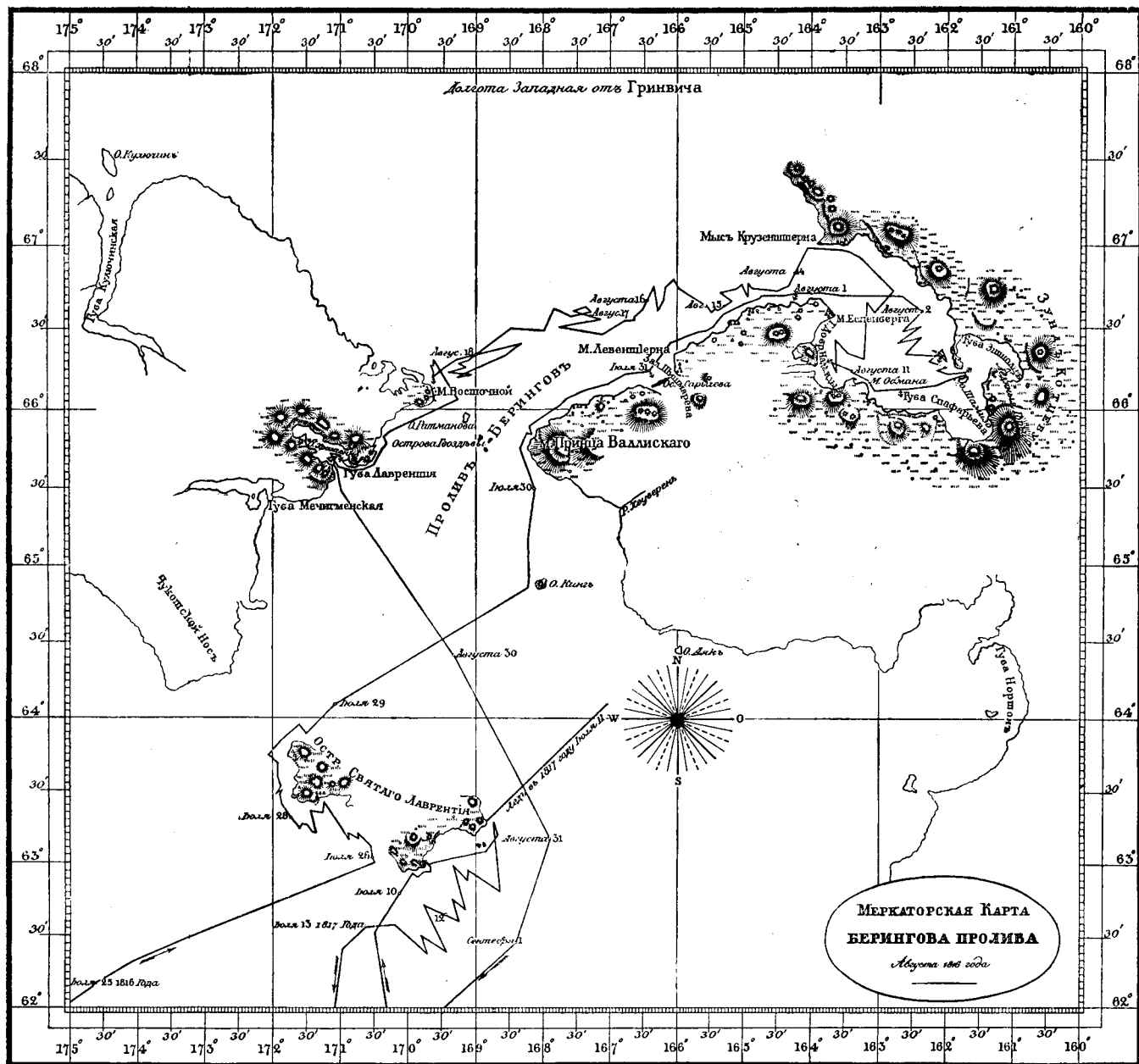
титивах так, как ратица должно. Почему я спрашивал на что готовитесь к войне, мы идем не с войною. На то мне объявили, что у тех укипанцов всегда обращение таковое и оне нас таковым же образом стречать будут. Потом, приваля к берегу, те укипанцы по тому ж оделись в куюки, луки и копыя в руках и стрелы на титивах. Наши выносили борошен на берег, а протчие стоя вооруженно. После того же жители разобрали всех по своим юртам. Укипень остров крайне небольшой, токмо высок, селение в косо-горе в больших кекурах, юрты таковые ж как и на Имаглине острове. На нем жительствоющих народов мужеска с подростками до семидесяти, женска с малолетними до ста человек. У мужска пола нижние губы прорезаны, как у имаглинцев. Мушины у себя имеют жен по шести и по осми. Разговор таков же, как на Имаглине и пеших чукоч, кои около Восточного мыса живут. Начальников над собой не имеют. Которые со мною крайне в дружестве обращались, чрез перевод мне говорили ходи де по всему их селению и смотри все. Того ж самого дни сделались между ими торговля. Укипанцы променивают куньи парки, лисицы, волки, росомахи, выдры, рыси и оленье постели²⁹ небольшою частью, которое все достают с Америки. А с нашей стороны променивают же копыя, ножи, топоры, палмы³⁰, котлы железные, корольки всякие, бисер. А питание имеют те жители морским зверем, китовиной, моржевиной и нерпиной. Платье носят сделанной из оленьих кож, которое достают с Америки ж».

Неожиданной для Кобелева была встреча на острове Кинг с приехавшими сюда эскимосами с реки Хуеверен. К сожалению, объясниться с ними ему не удалось по причинам, которые Кобелев подробно излагает: «На том же острову нашел самих американцев человек до десяти, которые жительство имеют по реке Хевереню, кои переехали еще прошедшего лета на трех байдарах для торгу. Те же американцы со мною обращались все крайне дружелюбно и ласково. Разговаривал со оными чрез перевод. Которые ска-зывают, давно де они слышали имя мое, что я был на первых двух островах. И очень много они разговаривали не по один к разу, почасту. Только пере-водчиков никак принудить не мог, чтоб перевесть мне хоть один их разговор (кроме того, что только перевели слышали про имя мое давно). А наконец уже где я с американцами стою, то с нашей стороны ко мне не приходят и обходят околицею, с тем, чтоб мне нисколько не переводить. Однако они и сами американцы молчат, что худы ваши не переводят. Они ж амери-канцы свое лицо и грудь и мое лицо, также и грудь, гладят и обнимают, то значитса большого и неразрывного их со мною дружества. И на свою землю указывают и меня за платье тянут, и видно к себе зовут в Америку. Когда я по русски говорю, то они в свой язык перстом указывают, да на свою землю. Вскрытно от наших прибывших три кратно наодине крестились рукою и махали на их же землю. И изо всего видица, что есть таковые ж люди, как я, таков же и разговор. Почему примета я, что прибывшие со мною американцам мой и их разговор не переводят, есть ли русские со оными соединяца дружественно, чрез то самая их коммерция решица. Почему ж прошедшего лета переехал в летнее время один американец, с тем, чтобы со мною видеца (которой разведал обо мне на острове Игеллине, что я при-

²⁹ Ника той же экспедиции доктора К. Мерка «Описание чукчей, их обычаев и образа жизни». Рукопись сохраняется в рукописном отделе библиотеки имени Салтыкова-Щедрина в Ленинграде. Г. А. Сарычеву эта рукопись и рисунки, приложенные к ней, не были известны. Рисунки Луки Воронина, приложенные к рукописи К. Мерка, впервые опубликовали Ю. И. Бронштейн и Н. В. Шнакенбург в 1941 г. [4] и В. А. Самойлов в 1945 г. [29].

³⁰ Оленьи постели—зимние шкуры взрослого оленя: широко употребляются в хозяйстве чукчей и эскимосов.

³⁰ Палма—длинный нож с односторонним широким лезвием, прикрепленный к длинной палке, использовался как охотничье и боевое режущее и колющее оружие.



Зак. 658

³¹ Рапорт был вручен чукчами Биллингсу в первый же день прибытия экспедиции на Чукотку—4 августа 1791 г. «Кобелев в своем рапорте доносил,—пишет Сарычев,—что он с оленними чукчами ожидал здесь и на Восточном мысе прибытия наших судов с 26 июня по 26 июля, и как чукчи не хотели долее ждать, то он принужден был с ними отправиться морем на байдарках к острову Колучину, лежащему на Ледовитом море, где у чукоч оставлены были стада оленей и находилось главное их стойбище. Наконец, уведомляет, что там простоят они до 15 августа и тогда отправятся все на оленях внутрь страны» [30, стр. 182].

был в чукчи и буду годовать), которого, не допустя до меня, в самом Восточном мысу убили».

Это сообщение Кобелева показывает, как бдительно охраняли чукчи свое монопольное положение в товарообмене с Аляской. В этом, видимо, и следует видеть одну из главных причин безуспешности попыток установить связь с русскими людьми или их потомками, жившими на Хуеве-рене.

14 июня Кобелев покинул остров Кинг. «Возвратились,—пишет он,—прямо морем, подле носимые в море льды, на Игеллин остров. При самом отправлении таковы ж проводины были, как и встречали, со обеих сторон вооружены».

16 июня Кобелев снова был в Уэлленском острожке. Спустя неделю он перебрался в Нунаглинский острожек, «где и остановился для ожидания прибытия нашего судна». Между тем, судно экспедиции Биллингса «Слава России» задержалось на Алеутских островах и прибыло в залив Св. Лаврентия на Чукотку только 4 августа [30, стр. 182]. Деятельному Кобелеву претило безделье. После месячного ожидания, оставив в заливе Св. Лаврентия рапорт Биллингсу³¹, он снова направился в тундру. Под 28 июля в «Журнале» Кобелева имеется следующая запись: «Отправился от Восточного мыса к Ледовитому морю вообще с оленными и пешими чукчами». 8 августа он «прибыл к оленным чукчам, где хозяин мой летовье имел в урочище Инныпилха и с ним оленных чукок было всего 10 юрт, при каждой по табуну оленей». 9 августа «на горах выпали снега». 11-го «протчие чукчи покочевали от моря в гору». 20 августа ушло в горы, покинув летовье, стойбище Пагранчи, в котором находился Кобелев. Только 9 сентября его догнало известие о приходе на Чукотку судна экспедиции Биллингса. «Получил известие чрез пеших чукок,—гласит запись за это число,—что после меня приехало Восточный мыс морское судно. Выходили на берег, а какое не знают». Непогода задержала его в горах до 22 сентября.

Из сочинения Г. Сарычева «Путешествие капитана Биллингса чрез Чукотскую землю от Берингова пролива до Нижне-Колымского острога...» [30], известно, что 4 октября 1791 г. Кобелев присоединился к экспедиции Биллингса, примерно за месяц до того вышедшей из Мечигменской губы в пеший поход через Чукотку. На этом самостоятельное путешествие Кобелева закончилось. Дальнейший путь он совершал в составе отряда Биллингса.

Путь Биллингса по Чукотской земле в значительной степени повторял маршрут Кобелева 1790—1791 гг. Сопровождая Биллингса, Кобелев выполнял обязанности переводчика с чукотского языка, который он хорошо знал. Биллингс и его спутники повседневно пользовались объяснениями Кобелева при выяснении любого интересующего их вопроса. То, что экспедиция смогла в короткий срок собрать наиболее полные сведения по многим вопросам, безусловно надо отнести за счет опытности переводчика, его многолетних наблюдений за бытом чукчей и острого пытливого ума. Характерно, что ряд этнографических сведений в «Журнале» Кобелева почти текстуально совпадает с записками доктора Мерка [4], работа которого является первым научным исследованием хозяйства и бытового уклада чукчей.

³¹ Рапорт был вручен чукчами Биллингсу в первый же день прибытия экспедиции на Чукотку—4 августа 1791 г. «Кобелев в своем рапорте доносил,—пишет Сарычев,—что он с оленными чукчами ожидал здесь и на Восточном мысе прибытия наших судов с 26 июня по 26 июля, и как чукчи не хотели долее ждать, то он принужден был с ними отправиться морем на байдарках к острову Колючину, лежащему на Ледовитом море, где у чукок оставлены были стада оленей и находилось главное их стойбище. Наконец, уведомляет, что там простоят они до 15 августа и тогда отправятся все на оленях внутрь страны» [30, стр. 182].

Сочинение Г. Сарычева не упоминает о путешествии Кобелева 1789—1791 гг., хотя оно подготовило успех последующей экспедиции Биллингса по территории, заселенной «немирными» чукчами.

Мероприятия Ф. Х. Плениснера, предпринимавшиеся по приказанию Ф. И. Соймонова и созданной при нем «Секретной и о заграничных обращениях комиссии», организация анойской ярмарки, походы Кобелева, сухопутная экспедиция Биллингса³² знаменовали развитие нового этапа во взаимоотношениях с чукчами, переход от политики завоевания с помощью военно-карательных экспедиций к политике вовлечения чукотских племен в орбиту русского государства мирным путем. Такая политика диктовалась насущными государственными интересами России.

«Во время моего бытия в Чукоцкой земле, — пишет Кобелев, — довольно разговаривали как с оленными, равно, и с пешими, живущими по Северному морю о бытии в вечном и непоколебимом е. и. в. подданстве, которые утверждали себя со всеми своими родами быть непоколебимо. Хотя де и Тихого моря живущее около устья реки Анадырь, может и паки какую ни есть сделают над российскими пакость (то-есть смертное убийство, как прежде они в 784-м году побили отставного казака Долгополова с товарищи пять человек на реке Пенжине), а оне Ледовитого моря такового случая неточию чинить, но и слышать не желают. А с российскими народами в дружестве вечно обходитца желают. И со оными свидание иметь будут в городе Гижигинске и в Нижнековымской крепости, которые и ныне по желаемости своей для торгу каждогодно в зимнее время на оленях ходят».

Любопытны сведения этнографического характера, собранные Кобелевым во время почти двухлетнего его путешествия. В его «Журнале» содержится специальный раздел: «чукотские, как оленных, равно и пеших, нравы, узаконения, обряды и случающиеся церемонии». Здесь описаны некоторые жертвоприношения и обряды при рождении, «в сочетаниях брака», при погребениях.

Вполне отчетливы наблюдения, показывающие своеобразие социальной организации чукчей и сохранение еще в конце XVIII в. обособленности отдельных семейных общин: «Богу не знают, закону и начальников над собою не имеют, а живут каждой по своей власти... Да и впредь начальников над собою иметь не желают, почему де как прежние деды и отцы находились в их земле, не имея у себя начальников, с тем же и оне жизнь свою кончать имеют».

Отмечено распространение «обряда помазания кровью», которое по религиозным представлениям чукчей, как указывает Богораз [3, ч. II, стр. 64, 69 и др.], символизировало родство всех членов семейной общины, а также считалось защитой от болезней. «В жертвоприношениях, — писал Кобелев, — имеют церемонии, где они стоят случица гора или море, оленные быют оленей, из раны берут кровь рукою и бросают на воздух горе или морю, по большей части на западную страну, тою ж кровью муж у жены мажет лоб и брюхо, а жена у мужа и детей по тому ж... Пешие ж чукчи... в жертвоприношениях быют собак, также из раны кровь бросают единственно, как и оленные».

Рассказывая о брачных церемониях, Кобелев отметил, что у чукчей «ни платья, ни придан не бывает».

Подробно описывается похоронный обряд у оленных чукчей: «При погребениях, когда человек помрет, то взявши его оденут в белые оленьи

³² В наставлении Государственной Адмиралтейств-коллегии Биллингсу в статье VII специально предписывалось: «Постарайтесь также, сколько возможно, сведать о земле чукчей, силе и нравах сего народа и при случае потешитесь своим поведением споспешествовать утверждению сего народа в зависимости России и в добром мнении о кротости правления, под которым они находятся» [30, стр. 286].

порки, штаны и обутки, на бедру нож большой, другой маленькой и положат на санку, к санке пристегнут копье, лук со стрелами и с налучнем, и лыжи, и повезут на гору, какая прилучица ближе, соберут дрова и зажгут, а мертвого положат и с санкою на огонь и сожгут. А подпреженных оленей под ним двух убьют, кости из оленей вынут, оставят над мертвым, а мясо употребляют притом в пищу, с чем и уедут обратно. А на опослея того, когда случица близ того места кочевать, то родственники ездят на оленях для поминовения, возят оленьи рога и становятся в одно место над самым мертвым и кладут небольшой огонь и бросают в огонь олений жир и сами себе в пищу употребляют. А когда случица табак, малую часть кладут в огонь и говорят: на тебе табак, покури, и сами при том курят. А когда случица далеко кочуют для такового ж поминку ездят дня по четыре и по три, а летом ходят пешком».

Интересно замечание об обрядах, связанных с завершением охоты на кита, так называемый «праздник кита»: «Когда случица в летнее время убьют кита, то жены их выйдут в край моря и станут рядом, поют песни по их обыкновению и скажут, то якобы веселым образом кита встречают. Как скоро байдары привалят к берегу и выйдут, то растершею синєю краскою у каждого переносье поперек, жены их мажут».

Отмечены Кобелевым пережитки группового брака у чукчей, «мена женами», являвшиеся, как указывают современные исследователи [6], не исключением, а обычным бытовым явлением: «Как оленные, равно и пешие между собою по согласию женами меняются... А которые сластолюбивые меняются с пятнадцати человеками, и в том между собою никакого зазрения не имеют».

О ледовом режиме Чукотского моря Кобелев сообщает следующее: «Во время бытия моего в летнее время подле Северного моря байдарами и сухим путем около острова Кулючина к Шалацкому мысу крайне мало да и то временами льды от берегов относит, хотя и отнесет точию все в виду человеческом. А к Восточному мысу несколько приотносит из виду. А есть ли с моря погода, то множество наносит, что и байдарами пройти невозможно. А в самой Восточной мыс августа к 15-му числу множество льдов наносит, а иногда и ранее. А к Шалацкому мысу в протчих местах и во все лето не относит».

В целом «Журнал о путешествии вторично в Чукотскую землю сотника Кобелева» представляет интереснейший документ отечественной географии конца XVIII в.

К сожалению, сколько-нибудь достоверные биографические сведения о самом Кобелеве отсутствуют. Можно только предполагать, что он принадлежал к семье видных восточносибирских служилых людей³³.

В феврале 1792 г., после прибытия Биллингса в Нижнеколымск, Кобелев вместе с тойонами колючинских и мечигменских чукчей подписал прошение о восстановлении русского поселения на реке Анадырь [12, стр. 190]. В ноябре 1792 г. иркутский генерал-губернатор Пиль сообщал Биллингсу об отправке Кобелева «со всеми порученными ему делами в Петербург» [12, стр. 192].

³³ Сын боярский Родион Кобелев в 1668 г. был направлен из Якутска в Анадырский острожек для приискания «новых земель», затем в течение 13 лет служил в Анадыре и в 80-х годах XVII в. совершил плавание с Колымы в Якутск с «костяной казной» [27, стр. 301]. Сын боярский Тимофей Родионов Кобелев в 1699—1701 гг. сменил Владимира Атласова на посту приказчика Анадырского острога [27, стр. 327]. В 1700 г. он совершил сухопутное путешествие из Анадыря на Пенжину на оленях и собаках и сообщил сведения о Карагинском острове [9, стр. 108]. В те же годы он восстановил разоренный коряками Верхне-Камчатский острог и был первым камчатским приказчиком [34, стр. 18, 35, 148]. По Сгибневу, Т. Р. Кобелев основал Нижне-Камчатский острог [31, стр. 76], по Щеглову, — Большерецкий [35, стр. 148].

Богораз указывает, что Кобелев в течение полувека служил первым официальным переводчиком чукотского языка, жил очень долго, более ста лет, и имя его якобы упоминается даже в 1849 г. [3, ч. 1, стр. 53].

Долгое время привлекали к себе внимание сведения, собранные Кобелевым, о существовании древнего русского поселения на реке Хуеверен.

Биограф Г. И. Шелихова Б. Юркевич, ссылаясь на архив, найденный в Вологде краеведом Андреевским, цитирует письмо первого главного правителя русских владений в Америке А. А. Баранова от 20 мая 1795 г., в котором сообщается о намерении Баранова «послать Шильца на паруснике «Дельфин» описать берега Берингова моря, а также и разрешить загадку о заселениях древних россиян или славян в недалеком расстоянии от казанного пролива на реке Хуеверен и тут же по пути не откроет ли тот желаемый к Гудзонову и Баффинову заливам пролив» [36, стр. 266]. Эта экспедиция не состоялась. «Дельфин» под командой Шильца пошел к заливу Льюта и островам Королевы Шарлотты.

Остается пока неизвестным, что предпринимали в дальнейшем русские поселенцы на Кадьяке для поисков своих соотечественников. Но слухи о далеком северном поселении не были опровергнуты. Об этом свидетельствует ряд фактов.

Зимой 1804—1805 гг. на острове Кадьяке находилась «Нева» Ю. Ф. Лисянского. В составе его экипажа был 23-летний мичман Василий Берх, впоследствии известный историк. Во время зимовки Берх перевел с английского вышедшую незадолго до того (в 1801 г.) книгу Мэкензи о его путешествии к берегам Ледовитого океана. В этой книге Мэкензи сообщал, что во время похода по реке (ныне носящей его имя) в 1789 г. индейцы, живущие по нижнему течению этой реки (в районе современного порта Норман), рассказали ему о том, что к юго-западу от них, за горами, течет река, которая впадает в озеро «Бельхулай тое», на берегах которой живут белые люди. Индейцы сообщали, что в устье той реки часто приходят большие лодки, а индейцы выменивают у белых железо за меха. Об этом им стало известно «зим десять тому назад», т. е. в конце 1770-х годов. В. Берх сопроводил эти строки перевода следующими комментариями: «Можно, кажется, надеяться, что слова их справедливы, ибо по преданиям известно и у нас, что около реки Хуевереня живут русские белые бородатые люди, поклоняющиеся иконам» [24].

Вопрос о поселении русских людей на Хуеверене остался невыясненным. Еще 25 мая 1817 г., рассматривая инструкцию В. М. Головнину в связи с предстоящим его кругосветным плаванием на шлюпе «Камчатка», Государственный Адмиралтейский департамент включил в эту инструкцию следующий пункт: «В Беринговом проливе на американском берегу против губы Св. Лаврентия, по уверению чукчей, находится пространный и глубокий залив, близ коего живет особый род людей, не похожий на американцев, у коего по сказанию чукчей есть и книги и образа, которым молятся. Сей залив, во время бывшей там экспедиции капитана Биллингса, капитан Сарычев намерен был осмотреть; но позднее время и противные ветры тогда ему воспрепятствовали, а по сему желательно бы было в случае нахождения Вашего в тех местах, ежели время позволит, исполнить тогдашнее намерение г. Сарычева» [11, стр. 11]. В. М. Головнин до этих мест не дошел.

В 1818 г. правитель русских владений в Америке Л. В. Гегемейстер направил с острова Кадьяка на север экспедицию Петра Корсаковского, имевшую, как видно из его дневника³⁴, какое-то «секретное» задание,

³⁴ Копия (список) дневника П. Корсаковского сохраняется в рукописном отделе Государственной библиотеки СССР имени В. И. Ленина (Р—487). Список выполнен на бумаге 1817 г. и содержит 99 листов большого формата. Документ ошибочно озаглавлен «Журнал плаванья (!?) из Камчатки в Америку».

связанное с поисками древнего русского поселения. Корсаковский прошел до реки Кускоквим и, вынужденный из-за позднего времени вернуться, принес известие о том, что на Кускоквине среди коренного населения также бытовали рассказы о русских людях, живущих на Севере. Старик Кылымбак, дважды бывавший к северу от устья Квихпака (Юкона), рассказывал, что однажды при нем на «игрушку»³⁵ к дальним индейцам пришли на лыжах двое мужчин, «на них камзол или троеклинки и шаравары, выделанные из оленых кож без волоса и выкрашены черной краской. Сапоги из черной кожи. С бородами. Разговор у них другой, так что все индейцы, бывши на сей игрушки, не могли понимать одного. Видели у них стволину медную, один конец шире, а другой уже, на подобие мушкетона, а у другого медная стволина на подобие ружейной, украшенная черными сепями и белыми чертами». «Кылымбак,—записал Корсаковский,—платье их сравнивает с нашим, точно так скроено, как и у нас. На сих жилищах, проходимых им, есть топоры железные, котлы медные, трубки курительные, корольки разные, латунь. Все ж сии вещи чрез торговлю достают... Он сравнивал тамошние топоры, точно такие ж, как у нас» [13, стр. 46 и 46/об.].

Из опубликованных и имеющихся в нашем распоряжении архивных материалов не удастся выяснить дальнейшую судьбу и результаты поисков потомков русских людей на Хуеверене.

Примечательно то, что на карте Л. А. Загоскина (1848) на территории полуострова Стюард, как раз там, где по указаниям Кобелева можно предполагать существование древнего русского поселения, стоят без всяких пояснений два условных знака (треугольники с крестами), которыми на морских картах середины XIX в. обычно обозначались часовни или молитвенные дома. В тексте сочинения Загоскина не содержится ни объяснений к этим условным знакам, ни каких-либо иных сведений о русских людях на Хуеверене.

Так обрывается цепочка сведений о русском поселении XVII в. на полуострове Стюард³⁶.

Более чем полтора века прошло со времени путешествий Кобелева. Воздавая должное заслугам наших предков в исследованиях родной страны, мы должны внести в летопись отечественной географии имя простого русского человека—казацкого сотника Ивана Кобелева.

³⁵ Игрушками русские называли обрядовые и ритуальные собрания местных жителей—эскимосов и индейцев.

³⁶ В труде А. В. Ефимова [8] сведения Кобелева о русских на Хуеверене связываются с находкой американскими археологами остатков русского поселения в Кенайском заливе. В этом случае речь идет о двух различных селениях, отстоящих друг от друга более чем на 1000 км.

ЛИТЕРАТУРА

1. Белов М. И. Новые материалы о походах устьужского купца Никиты Шалау-рова, «Геогр. сб.», 1954, III.
2. Берг Л. С. Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, М.—Л., 1946.
3. Богораз-Тан В. Г. Чукчи, Л., 1934, ч. I, 1939, ч. II.
4. Бронштейн Ю. И. и Шнакенбург Н. Б. Записки доктора К. Мерка, «Сов. Арктика», 1941, № 4.
5. Вдовин И. С. К истории общественного строя чукчей, «Ученые записки Ленинградского университета», 1950, № 115, вып. I, стр. 73—100.
6. Вдовин И. С. Расселение народностей Северо-Востока Азии во второй половине XVIII в., «Изв. ВГО», 1944, т. 76, вып. 5, стр. 250—265.
7. Врангель Ф. П. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, М., 1948.
8. Дитмар В. Г. Геологическое строение северной части Чукотского округа, «Труды Всес. Арк. ин-та», Л., 1938, т. 95.

9. Ефимов А. В. Из истории географических открытий русских в Северном Ледовитом и Тихом океанах. XVII—первая половина XVIII в., М., 1950.
10. Загоскин Л. А. Пешеходная опись части русских владений в Америке, СПб., 1847, ч. I; 1848, ч. 2.
11. «Зап. Гос. Адмиралтейского департамента», 1820, ч. IV.
12. Колониальная политика царизма на Камчатке и Чукотке в XVIII в., Сб. архив. докум., Л., 1935.
13. Корсаковский Петр. Журнал путешествия. Рукописная копия в рукоп. отд. Гос. библиот. СССР им. Ленина.
14. Коцебу О. Е. Путешествия [вокруг света, М., 1948.
15. Литке Ф. П. Путешествие [вокруг] света на военном шлюпе «Сенявин» 1826—1829, М., 1948.
16. Марков С. Н. Летопись Аляски, М., 1948.
17. Магидович И. П. Известные русские мореплаватели, Сб. «Русск. мореплаватели», М., 1953.
18. Медушевская О. М. Русские географические открытия на Тихом океане и в Северной Америке (50-е—начало 80-х годов XVIII в.), М., 1952. Диссертация, ф. Гос. библиот. СССР им. Ленина.
19. Миллер Г. Ф. Описание морских путешествий по Ледовитому и по Восточному морям с российской стороны учиненных. Сочинения и переводы к пользе и увеселению служащие, 1758, кн. I—IX.
20. Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII в. на северо-востоке Азии, Сб. документов, под ред. А. В. Ефимова, М., 1951.
21. Письма Екатерины II к Гримму, «Сб. Русск. Истор. об-ва», 1878, т. 23.
22. Поkishевский В. В. Заселение Сибири, Иркутск, 1951.
23. Путешествие в Северный Тихий океан по повелению короля Георгия III, предпринятое... под начальством капитанов Кука, Кларка и Горна на судах «Резолюция» и «Дисковери» в продолжение 1776—1780 гг. Перев. Г. Л. Голенищева-Кутузова, СПб., 1805, ч. I; 1810, ч. 2.
24. Путешествия по Северной Америке к Ледовитому морю и Тихому океану, совершенные гг. Херном и Мякензием. Перев. с англ. В. Берхом на острове Кадьяк. СПб., 1808.
25. Разные известия и показания о Чукотской земле, «Северный архив», 1825, ч. XVIII, вып. 22, стр. 164—201.
26. Российского купца именитого Рыльского гражданина Григорья Шелехова первое странствование с 1783 г. из Охотска по Восточному океану к американским берегам..., СПб., 1793.
27. Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах, Сб. документов, сост. М. И. Белов, Л.—М., 1952.
28. Русские открытия в Тихом океане и Северной Америке в XVIII веке, под ред. А. И. Андреева, М., 1948.
29. Самойлов В. А. Семен Дежнев и его время, М., 1945.
30. Сарычев Г. А. Путешествие по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану, М., 1952.
31. Сгибнев А. Исторический очерк главнейших событий в Камчатке, «Морской сборник», 1869, т. CI, № 4.
32. Словарь географический Российского государства..., собранный А. Щ. (Афанасием Щекатовым), М., 1804, ч. 2.
33. Словцов П. А. Историческое обозрение Сибири, СПб., 1886.
34. Слюнин Н. В. Охотско-Камчатский край, СПб., 1900, т. I.
35. Щеглов И. В. Хронологический перечень важнейших данных по истории Сибири, Иркутск, 1885.
36. Юркевич Б. Григорий Шелихов, «Литературный Альманах», Курск, 1940, кн. 2.

К ИСТОРИИ ОТКРЫТИЯ ШПИЦБЕРГЕНА

(Письмо Джерома Мюнцера 1493 года).

П. А. Фрумкин

В настоящее время представляется бесспорным, что еще в XI—XII вв. русские люди вышли к берегам северных морей и вскоре стали предпринимать смелые походы по этим морям [9, 10].

Карл Маркс в «Обзоре истории России до 1613 года» писал о Новгороде XII века: «... неизмеримые пространства между Ладожским озером, Белым морем, Новой Землей и Онегой были им несколько цивилизованы и обращены в христианство...» [1, стр. 156].

Новгородцы, привыкшие к плаваниям по обширным северным озерам и речным системам, умели, очевидно, строить суда, приспособленные для дальних плаваний во льдах и в открытом океане. По мере развития древнерусских плаваний накапливался и передавался из поколения в поколение опыт, знание условий судождения, ветров, течений, приливно-отливных явлений, приметных мысов — всего того, что входит в предмет современной мореходной науки.

Главной побудительной причиной дальних походов в глубь «Студеного» океана являлись промыслы морского зверя, добыча рыбы, сбор гагачьего пуха, истарившие служившие важными отраслями хозяйства русских поморов. Во время зверобойного промысла поморы выходили к кромке льдов в Баренцовом море. Это и привело их к крупным географическим открытиям.

Н. Н. Зубов в работе об отечественных мореплавателях [9] высказал предположение, что к открытию Новой Земли, а затем и Шпицбергена, привели плавания древних поморов вдоль кромки льдов. «В Баренцовом море кромка льдов в течение лета постепенно отступает на восток и на север, — пишет Н. Н. Зу-

бов, — ...Следуя за кромкой, отступающей на север, поморы открыли Новую Землю.

Наконец, следуя вдоль кромки льдов от Новой Земли на запад, поморы подошли к островам Медвежьему и Надежде и к восточным берегам Шпицбергена» [9, стр. 18].

К такому же выводу на основе анализа ряда западноевропейских карт пришел М. И. Белов [4, стр. 73]. Последним отмечена, в частности, голландская навигационная карта 1619 г. [24, таблица № 2, карта № 32], на которой, безусловно со слов русских поморов, отмечен их путь на Грумант. Этот маршрут проходит от мыса Черного (на северном острове Новой Земли) к Медвежьему острову.

Не вызывает сомнения, что русские знали Шпицберген задолго до экспедиции 1596 г. под руководством Виллема Баренца.

Об этом, в частности, свидетельствует известное письмо датского короля Фредерика II в Тронхейм купцу Людвигу Мунку от 11 марта 1576 г., опубликованное в «Литературном вестнике» за 1901 г. [15, стр. 441]. В этом письме указано, что русский кормщик Павел Нишец (вслед за А. М. Филипповым все авторы называют его Никитичем) ежегодно около Варфоломеева дня плавал из Мальмуса (современное Вардö) в Гренландию, как в то время называли Шпицберген.

Свидетельство раннего проникновения на Шпицберген отдельных русских поморов можно обнаружить и на карте мира Г. Меркатора 1569 г., где севернее Скандинавии нанесено семь островов под названием «Святые русские»; под этим названием имеется в виду, несомненно, Шпицбергенский архипелаг. На карте

1614 г. Иориса Королиса указан «Марфин остров». (Это отмечает М. И. Белов в введении к «Географическому сборнику», № 3, Л., 1954).

Небезинтересно отметить, что голландской экспедиции 1596 г. путь к архипелагу также, повидимому, указал русский мореход. Английский путешественник Эдж в 1612 г. писал, что проводником голландцев был Аллен Салловес (*Allen Sallowes*), видимо Алексей с Соловецких островов, «нанятый двадцать лет тому назад (т. е. в 1592 г. — П. Ф.) в Северных морях Московской компанией. Он покинул свою страну за долги и был приглашен голландцами в качестве лоцмана» [17, стр. 3]. Во время экспедиции 1596 г. голландцы, пройдя Скандинавию, не повернули на восток, как это они делали в 1594 и 1595 гг., а прошли прямо на север к острову Медвежьему и затем к Шпицбергену. Несомненно, что такой маршрут был избран по совету проводника. Историк Шпицбергена Мартин Конвей, цитируя это сообщение Эджа, утверждает, что Аллен Салловес, якобы, был англичанином, но ничем своего мнения не обосновывает [16, стр. 638].

Ряд авторов (А. М. Филиппов [15], В. Ю. Визе [6, стр. 82]), основываясь на приведенном письме Фредерика II, относят первое знакомство русских со Шпицбергеном ко второй половине XVI в. Другие, ссылаясь на заявление вологодского крестьянина Антона Старостина, утверждавшего, что его предки еще до основания Соловецкого монастыря (т. е. до 1435 г.) плавали на Шпицберген, датируют это событие по крайней мере первой третью XV в. К. С. Бадигин [3, стр. 268], не приводя сколько-нибудь достоверных документальных данных, считает, что первое посещение архипелага русскими имело место примерно в XII в. Этой же точки зрения придерживается и М. Ставницер [14, стр. 8].

Некоторый свет на вопрос о времени открытия архипелага проливает письмо нюрнбергского ученого, доктора философии и медицины Джерома Мюнцера от 14 июля 1493 г., адресованное португальскому королю Хуану II. Этот документ в переводе с латинского на португальский язык опубликован Генри Харрисом в книге «Открытие Северной Америки», изданной в Париже в 1892 г. [19, стр. 393—395]. В указанной книге письмо Джерома Мюнцера напечатано на старопортугальском языке и в переводе на английский. Как указывает Харрис, это письмо Мюнцера заимствовано им из «Трактата о Земном шаре»¹, который в единственном экземпляре хранится

в городской библиотеке города Эвора (Португалия). По свидетельству автора, публикации этого документа имели место в 1865 г. в газете «Folha do Sul» города Эвора (№ 88 от 15 марта 1865 г.), в 1878 г. (частное издание Аннибала Томаза (Thomas), в городе Коимбра и в 1879 г. в городе Понта Дельгада (частное издание Эрнесто до Канто)².

Письмо Джерома Мюнцера португальскому королю относится ко времени снаряжения первой экспедиции Христофора Колумба. Нюрнбергский ученый принадлежал к числу тех, кто убеждал португальского короля для открытия «страны приностей» направить корабли на запад, т. е. по тому самому пути, по которому в 1493 г. и пошел Колумб. Мюнцер доказывал, что Земля имеет форму шара и что большая часть земной поверхности представляет собою не море, а сушу. Берега Китая, по мнению Мюнцера, очень близко подходят к западу, о чем, в частности, говорит то, что в шторм к Азорским островам приносит бамбуковые стебли. «Бесчисленное число доводов свидетельствует о том, что за несколько дней плавания можно достичь восточного побережья Китая, — утверждал Джером Мюнцер. У тебя много сил и способных моряков, полных страстного желания приобрести тебе славу и бессмертие. Сколько славы принесет тебе открытие Востока! Какую прибыль принесет тебе торговля с этими странами! Ты не должен также забывать, что восточные острова станут твоими данниками, а большинство королей, восхваляясь тобою, станут твоими вассалами» [19, стр. 394].

Как видно из этой выдержки, взгляды Мюнцера в отношении пути на Восток полностью согласовывались с представлениями ряда видных западноевропейских ученых того времени и, в частности, известного космографа Мартина Бехайма—автора глобуса 1492 г.

Джером Мюнцер был одним из образованнейших географов своего времени. Его перу принадлежат работа о португальских открытиях в Африке [21] и описание путешествия по европейским странам. Он был близок к Мартину Бехайму, отражавшему наиболее передовые географические взгляды конца XV в.

² Указания на письмо Джерома Мюнцера от 14 июля 1493 г. встречались нам в статье Фридриха Кунстманна «Сообщение Йеронимуса Мюнцера об открытии Гвиней» [21, стр. 347], Гольдшмидта-Энтнера [18, стр. 191—192], С. Е. Мерисона [22, стр. 100] и в ряде других. В последней монографии отмечается, что во втором томе книги Vignaud, Henry. «Histoire Critique de la Grande Entreprise de Christophe Colomb», изданной в 1911 г. в Париже, на стр. 620—625 помещен португальский и частично латинский текст и французский перевод письма.

¹ «Tractado da Spera do mundo tiraroa de latim em linguagê portugues Combua [sic pro uma] carta que huon grãde doutor Alemam mandou a el Rey de Portugall dom Joam ho segundo».

Тем больший интерес представляет эта часть письма Джерома Мюнцера от 14 июля 1493 г., в которой он сообщает португальскому королю о недавнем открытии русскими крупного арктического острова: «Немцы, италяянцы, рутены и аполлоновы (?) скифы, те, что живут под суровой звездой Арктического полюса, восхваляют тебя, как и Великого князя Московского (Ивана III.—П. Ф.) за то, что несколько лет тому назад под суровой этой звездой был открыт (буквально познан.—П. Ф.) большой остров Гренландия (Grulanda), тянущийся по берегу на триста лег на котором находится огромное поселение людей под властью названного князя» [19, стр. 394]³.

Таким образом, письмо Джерома Мюнцера утверждает, что русскими в 80-х годах XV в. был открыт крупный арктический остров.

То, что здесь, как и в письме датского короля Фредерика II купцу Людвигу Мунку 1576 г., речь идет о Шпицбергене,—несомненно⁴.

Нужно напомнить, что с середины XIV в. полностью оборвались связи со скандинавскими поселениями в Гренландии, основанными еще в X в. после первого открытия Гренландии Эриком Торвальдсенем Рыжим (982 г.). Фактически эта земля, лежащая за тяжелыми льдами Гренландского моря, была утрачена, а пути к ней забыты. На протяжении XIV—XV вв. неоднократные попытки вновь найти потерянную землю оставались безуспешными. Однако легенды об этой земле и ее богатствах не переставали жить в Скандинавии. Русские поморы, которые теснейшим образом общались с норвежцами и вели с ними оживленную торговлю, не могли не знать этих слухов и легенд об утраченной северной стране. Вполне естественно, что открытие большой земли к северу от Скандинавии прежде всего ассоциировалось с открытием Гренландии. Именно отсюда идет традиция, сохранившаяся в Поморье на протяжении нескольких веков, по которой Шпицберген именовался Гренландией (или Грумантом) вплоть до последнего времени.

Вторичное открытие подлинной Гренландии произошло только в 1578 г., когда англичанин Мартин Фробишер вы-

садился на ее берег и выяснил, что открытая им земля в действительности является Гренландией. Но и в 1579, и в 1581 гг. датский король Фредерик II, который вербовал кормщика Павла Нишца, продолжал снаряжать экспедиции для открытия Гренландии. Прошло еще почти полтора века, пока в 1721 г. в Гренландии, близ Готхавна, высадился норвежский пастор Ханс Эгед, положивший начало новому заселению Гренландии [7, стр. 27—36].

В западноевропейской географии все это время продолжало сохраняться мнение, что Шпицберген представляет собой часть Гренландии, северные пределы которой оставались неизвестными до конца XIX в.

Виллем Баренц, давший архипелагу наименование Шпицберген, также считал его частью Гренландии. Геррит де Фер в своем дневнике о третьем плавании Баренца писал о Шпицбергене, что «эта страна, которую мы считаем Гренландией, расположена под 80° широты и еще севернее...» [8, стр. 130].

Шпицберген именовался Гренландией на картах англичанина Эджа 1625 г., Люк Фокса 1635 г., английского лоцмана Джона Селлера 1671 г., М. Питта 1680 г., полярных мореплавателей Р. Маунта и Т. Пейджа 1716 г., Г. Молла, опубликованной в Лондоне между 1727 и 1760 гг., и многих других. В этом отношении большой интерес представляет карта Вильяма Скорсби 1820 г., на которой на месте архипелага содержится следующая надпись: «Восточная Гренландия, или Шпицберген»⁵. Только с этого времени можно считать, что европейская картография признала раздельное существование Гренландии и Шпицбергена. В связи с этим никак нельзя согласиться с встречающимся в литературе утверждением, что «за границей Шпицберген был известен только под современным его наименованием» [12, стр. 30].

Вполне естественно, что в русских источниках за Шпицбергом также долгое время сохранялось так или иначе искаженное наименование «Гренландия». М. И. Белов любезно предоставил нам копии ряда таможенных записей Архангельских портовых властей начала XVIII в. В них единодушно говорится о русских плаваниях на Грунда, Грунт, Грунландскую землю, Грунт Ландию, Грунтланд, Грумант, Между тем во всех

³ Указанный абзац письма Джерома Мюнцера переведен акад. В. Ф. Шишмаревым.

⁴ В последнее время В. В. Мавродиным высказано предположение, что Павел Нищ, о котором пишет датский король Фредерик II, собирался вести суда тронхеймских купцов в Гренландию, а не на Шпицберген. При этом автор основывается на близости Шпицбергена от Гренландии и сравнительном потеплении Арктики, имевшем место в конце XVI в. [11, стр. 23, 24].

⁵ Копии перечисленных и ряда других карт напечатаны в атласе Видера «Открытие голландцами Шпицбергена и его картирование. 1596—1829», изданном в Амстердаме в 1919 г. [24]. На десяти картах этого атласа на месте архипелага Шпицбергена помещена надпись «Гренландия».

этих документах речь идет об одном и том же районе—Шпицбергене.

Таким образом, есть все основания утверждать, что в письме Джерома Мюнцера 1493 г. речь идет о Шпицбергене. Интересно отметить, что и в самом этом документе наименование Гренландии несколько искажено—«Груланда».

Может представиться неясным, откуда нюрнбергский ученый узнал об этом русском открытии. Обладая большими познаниями в области космографии, Мюнцер не мог не интересоваться географическими достижениями русских. Вполне вероятно, что сведения о русских открытиях он получил из первоисточника, т. е. от кого-либо из русских, находившихся за границей с дипломатической миссией, так как после женитьбы Ивана III на Софье Палеолог в 1472 г. заграничные поездки русских людей, близко стоящих ко двору великого князя Московского, стали очень частыми. Конечно, все это лишь предположение, но отнюдь не противоречащее известным до настоящего времени данным по этому вопросу. Крупные германские города в XV в. поддерживали оживленные связи с Московским государством. М. П. Алексеев указывает, что «Германия получила ранние известия о России еще в 1488 г. от Н. Поппеля, а с 1489 по 1492 гг. от Юрия Траханюта, Халепы, Аксентьева, Кулешина, доктора Торна, Яропкина и Курицына» [2, стр. XLIV].

Комментатору письма Мюнцера Генри Харрису открытие русскими Шпицбергена показалось невероятным и в примечании к письму он указал: «Иван III, умерший в 1505 году, прославился своими громадными территориальными приобретениями в Сибири и Лапландии, но им никогда не была открыта или присоединена Гренландия». Это замечание, несомненно, вызвано тем, что Харрис воспринял сообщение Мюнцера как свидетельство об открытии подлинной Гренландии, тогда как речь шла о Шпицбергене, который лишь по традиции XV в. именовался Гренландией.

Обращает на себя внимание факт крайнего преувеличения размеров архипелага—«триста лег», что в пересчете на современные меры длины составляет более 1500 км.⁶ Происхождение такого преувеличения можно объяснить разными причинами. Автор письма Джером Мюнцер, заимствуя сведения об архипелаге от русских, мог просто спутать меру измерения. Поморы обычно измеряли расстояния днями пути и, реже, верстами; на западе такие меры расстояний в то время могли быть неизвестны. Возможно также, что Джером Мюнцер сознательно преувеличил размеры острова. Сообщать

португальскому королю об открытии небольшого острова не представляло интереса, тем более, что автор письма стремился побудить Хуана II направить экспедицию для совершения значительных географических открытий. История географических открытий знает не мало случаев таких преувеличений. Можно напомнить хотя бы дневник первого путешествия Христофора Колумба, где говорилось о весьма больших размерах острова Тортуга, тогда как на самом деле площадь его не составляет и 300 кв. км [13, стр. 148]. Да и само наименование Гренландии было дано Эриком Торвальдсенем Рыжим потому, что тогда «люди захотят пойти туда, если она будет носить привлекательное название» [Сага об Эрике Рыжем, 23, стр. 123]. Этот интерес к вновь открытой «Зеленой стране» был столь велик, что уже в следующее лето (983 г.) отправились из Исландии в Гренландию 25 судов [23, стр. 124].

Явно преувеличено сообщение Мюнцера о многолюдности населения острова. Автор письма, повидимому, хотел таким путем подчеркнуть богатство новоприобретенной земли. Для португальского короля незаселенная, пустынная территория не представляла интереса. Подобного рода преувеличения также неоднократно встречаются в описаниях путешествий и открытий. Напомним хотя бы описание небольшого островка Кергелен, покрытого антарктической тундрой, в сочинении Ив-Жозеф де-Кергелен-Тремарека (в 1771 году): «Земли, которые я имел счастье открыть,—писал он,—повидимому, образуют центральный массив антарктического континента... а земля, названная мной Южной Францией, господствует над путями в Индию, к Молуккским островам, Китаю и южным морям. Широка, под которой она лежит, гарантирует, что на ней могут вызреть все те культуры, что и в метрополии (т. е. во Франции.—П. Ф.)... Нет сомнения, что в ней будет найдено ценное дерево, минералы, рубины, драгоценные камни и мрамор» (Цит. по Бейкеру «История географич. открытий», М., 1950, стр. 201).

К сожалению, мы не располагаем другими документальными данными, подтверждающими факт посещения русскими промышленниками Шпицбергена в XV в. Вместе с тем отсутствуют и какие-либо археологические данные, говорящие о существовании в то время на Шпицбергене хотя бы временных поселений. Наука вообще пока не располагает памятниками материальной культуры Шпицбергена XV или XVI вв. Правда, археологически Шпицберген исследован еще очень слабо. Могло быть и так, что эти древние сооружения разрушены последующими поселенцами. Участник русской градусной экспедиции на Шпицберген 1899—1901 гг. А. С. Васильев писал: «На Шпицбергене существует хороший обычай все остав-

⁶ Одна португальская лега равна 5 км, одна морская португальская лега—5,555 км.

ленное не разрушать и не брать, разве только в случае какой-либо крайней нужды. Однако к русским памятникам, например, многочисленным деревянным крестам, оставленным в разных местах Шпицбергена русскими промышленниками, норвежцы и шведы применяют иную мерку» [5, стр. 42], т. е. уничтожают их. Другой пример. Норвежский ученый Кейльхау в 1827 г. осматривал на юго-западном берегу острова Эдж большое русское становище, состоящее из двух изб и нескольких меньших строений. А посетивший спустя 31 год после Кейльхау это поселение англичанин Ламон обнаружил там только одну избу, вторая была разрушена.

Таким образом, отсутствие вещественных доказательств древних посещений русскими Шпицбергена не может быть расценено как факт, свидетельствующий о недостоверности таких посещений.

Весьма важным моментом, косвенно подтверждающим открытие Шпицбергена в XV в., является анализ ледовых условий в прилегающих морях. Хорошо известно, что именно эти условия зачастую определяют возможность достижения того или иного участка полярного бассейна.

Известно, что в результате ухудшения ледовых условий в Гренландском море на протяжении XIII—XIV вв. оборвались всякие связи с Гренландией и фактически погибли гренландские поселения норманнов. К сожалению, мы не располагаем какими-либо непосредственными данными об изменении ледовых условий в интересующий нас период.

Но кое-какие косвенные данные по этому вопросу имеются. Согласно исследованиям Лауге Коха [20], ледовые условия у восточных берегов Гренландии и вокруг Исландии на протяжении XV в. стали более благоприятными по сравнению с предшествующими двумя столетиями. Так, например, в 80-е годы XV в. вокруг Исландии лед держался в течение трех-четырёх недель, тогда как в другие периоды (например, на рубеже XIX—XX вв.) огромные ледяные поля в этом районе наблюдались на протяжении 20—21 недели. Лауге Кох указывает, что в 80-е годы сравнительно благоприятные условия отмечались также у восточных берегов Гренландии. Примерно такие же ледовые условия сложились и позднее, в 70-е годы XVI в., когда, как нам известно, регулярно плавал на Грумант наш соотечественник Павел Нишец.

Сопоставляя все эти данные, можно с известной достоверностью говорить о сравнительно благоприятных условиях в районе Шпицбергена в 80-е годы XV в., к которым и относится сообщение Джерома Мюнцера об открытии архипелага русскими.

Письмо Джерома Мюнцера от 14 июля 1493 г. позволяет предположительно датировать открытие русскими архипелага Шпицбергена 80-ми годами XV в. Этот документ представляет тем больший интерес, что он написан на 83 года ранее всех других известных до сих пор исторических документов, свидетельствующих об открытии Шпицбергена русскими (в данном случае речь идет о письме Фредерика II Людвигу Мунку 1576 г.).

ЛИТЕРАТУРА

1. Архив К. Маркса и Ф. Энгельса, М., 1946, т. 8.
2. Алексеев М. П. Сибирь в известиях иностранных путешественников и писателей, Иркутск, 1941.
3. Бадин К. С. Путь на Грумант, М., 1953.
4. Белов М. И. Семен Дежнев, изд. 2-е, М., 1955.
5. Васильев А. С. На Шпицбергене и по Шпицбергену во время градусного измерения, Одесса, 1915.
6. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики, М.—Л., 1948.
7. Гренландия, Сб., М., 1953.
8. Де-Фер Г. Плавание Баренца (*Diarium Nauticum*) 1594—1597, Л., 1936.
9. Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели—исследователи морей и океанов, М., 1954.
10. Мавродин В. В. Русское полярное мореходство и открытия русских поморов на Севере Европы с древнейших времен и до XVI века, «Вопросы истории», 1954, № 8.
11. Мавродин В. В. Русские полярные мореходы (с древнейших времен до XVI века), Л., 1955.
12. Поморцева Е. Архипелаг Шпицберген, «Морской флот», 1952, № 1.
13. Путешествия Христофора Колумба (дневники, письма, документы), М., 1952.
14. Ставницер М. Русские на Шпицбергене, М., 1948.
15. Филиппов А. М. Датский документ о посещении Шпицбергена русскими в XVI веке, «Литературный вестник», 1901, т. 1, кн. 4.
16. Sowma Martin. The Cartography of Spitsbergen, «The Geographical Journal», 1903, № 6, vol. 21.
17. Early. Dutch and English voyages to Spitsbergen in the seventeenth century, London, 1904.

18. Coldschmitt-Jentner R. K. Christoph Columbus. Der Mensch, die Tat, die Wirkung, Hamburg, 1949.
19. Harrisse Henry. The Discovery of North America, Paris, 1892.
20. Koch Laue. The East Greenland Ice, København, 1945.
21. Kunstmann Friedrich. Hieronymus Münzer's Bericht über die Entdeckung der Guinea. In: «Athandlungen der Historischen Classe. Der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften», München, 1855, 7 Bd.
22. Morison S. E. Admiral of the Ocean Sea. A life of Christopher Columbus, Boston, 1942, vol. 1.
23. Stefansson V. Greenland, N. Y., 1943.
24. Wieder F. C. The Dutch Discovery and Mapping of Spitsbergen 1596—1829, Amsterdam, 1919.

Институт аэроклиматологии
 Главного управления гидрометеорологической службы
 при Совете министров СССР

КАК БЫЛО ПРЕДСКАЗАНО СУЩЕСТВОВАНИЕ ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА

Б. А. Кремер

Поучительная история исследования Земли Франца-Иосифа довольно широко освещена в советской литературе. Много и плодотворно работал в этой области выдающийся советский ученый В. Ю. Визе—неоднократный участник экспедиций на Землю Франца-Иосифа. Немало ценных сведений содержится в работах других исследователей.

Приходится, однако, отметить, что вопрос о том, как было предсказано ее существование задолго до фактического открытия, до сих пор различными авторами освещается противоречиво, а подчас неверно.

Обычно считают, что выдающийся географ П. А. Кропоткин, изучая движение льдов и течения в Северном Ледовитом океане, первым пришел к убеждению, что в северной части Баренцова моря, между Новой Землей и Шпицбергом, находится не открытая еще земля.

М. С. Боднарский утверждает: «Если бы русские осуществили экспедицию для изучения пловучих льдов в Северном Ледовитом океане, проектированную в 1870 г. П. А. Кропоткиным, то не могли бы не открыть этой земли (речь идет о Земле Франца-Иосифа—Б. К.), тем более, что Кропоткин высказал предположение, что к северу от Новой Земли должна находиться «еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицберга и удерживает за собой льды» и привел ряд доказательств этого предположения. Таким образом, Кропоткин открыл Землю Франца-Иосифа еще в 1870 г.» [3, стр. 122].

«Этот архипелаг,—утверждает Л. С. Берг,—был открыт в 1873 г. австрийской экспедицией Пайера и Вейпрехта, но существование его было предсказано еще раньше П. А. Кропоткиным. В 1871 г.

Кропоткин высказал предположение, не находится ли между Шпицбергом и Новой Землей «еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицберга и удерживает льды за собою» [2, стр. 500].

Автор книги о путешествиях П. А. Кропоткина—С. Анисимов сообщает: «Кропоткин теоретически совершил замечательное географическое открытие. Он установил существование земли или архипелага к северу от Новой Земли» [1, стр. 114]. Такой же точки зрения придерживается В. Ю. Визе [5, стр. 119, 120], автор статьи о П. А. Кропоткине в БСЭ [4, стр. 486] и некоторые другие.

Иначе освещает этот факт В. К. Есипов. Он пишет: «Однако первоначальная мысль о возможном существовании неизвестной земли к северу от Новой Земли принадлежит не П. А. Кропоткину, как обыкновенно полагают, но русскому флотскому офицеру Шиллингу. Сам Кропоткин с присущей ему величайшей скромностью и объективностью прямо указывал в своих широко известных «Записках революционера», что на возможное существование архипелага Франца-Иосифа впервые указал Шиллинг «в своем превосходном, но мало известном докладе о течениях в Ледовитом океане» [7, стр. 8—9].

Возникает законный вопрос, кто же и когда теоретически совершил замечательное географическое открытие—П. А. Кропоткин, как утверждают Боднарский, Берг, Анисимов и Визе, или Шиллинг, как утверждает В. К. Есипов. Чтобы разобраться в этом вопросе, необходимо обратиться к первоисточникам.

В 1865 г. в «Морском сборнике» была напечатана обстоятельная статья Н. Г. Шиллинга «Соображения о новом пути

для открытий в Северном Полярном океане». В этой статье Н. Г. Шиллинг, анализируя плавание моряков, а также течения и дрейф льдов в Северном Ледовитом океане, впервые и с большой убедительностью высказал мысль о наличии в северной части Баренцова моря еще не открытой земли. «Между Шпицбергом и восточным берегом Гренландии, — читаем мы в этой статье, — всеми мореплавателями замечено сильное течение от NE к SW, которое постоянно несет огромные массы плавающего льда по этому направлению. Неоднократно суда испытывали весьма неприятным образом действие этого течения, быв увлекаемы им на сотни миль, часто против ветра, при тщетных усилиях экипажа. Придвинув льды к восточному берегу Гренландии, это течение от NE громоздит тут льдину на льдину и спирает их так, что плавание в этих местах решительно невозможно. Это самое явление, замеченное у восточных берегов Шпицбергена и Новой Земли и у всего северного берега Сибири, позволяет положительно утверждать, что и у этих берегов оно происходит от тех же причин, т. е. от общего течения моря к SW. Относительно легкое плавание по западной стороне Новой Земли, Шпицбергена и Гренландии, защищенное этими островами от плавающих льдов, подтверждает существование такого течения, в котором уже никто не сомневается, и ему надлежит по преимуществу приписать вышеупомянутые успехи мореплавания к западу от Шпицбергена. Только вряд ли одна группа островов Шпицбергена в состоянии удерживать огромные массы льда, занимающие пространство в несколько тысяч квадратных миль, в постоянно одинаковом положении между Шпицбергом и Новой Землей. Не представляет ли нам это обстоятельство, равно как и относительно легкое достижение северной части Шпицбергена, право думать, что между этим островом и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает льды за собою? Если бы это не было, то вероятно от действия течения к SW Нордкап и весь берег Лапландии были бы покрыты вечным льдом, подобно берегам Сибири» [14, стр. 218].

Мысль Шиллинга о вероятном существовании не открытой еще земли на севере Баренцова моря получила авторитетное подтверждение через шесть лет на страницах «Известий Русского географического общества», где был напечатан «Доклад Комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря, составленный П. А. Кропоткиным при содействии А. И. Воейкова, М. Е. Рыкачева, Н. Г. Шиллинга, Ф. Б. Шмидта и Ф. Ф. Яржинского» [6, стр. 29—117].

История возникновения этого доклада такова. В конце 1870 г. (18 декабря)

на объединенном заседании отделений физической и математической географии была избрана Комиссия, которой поручалось рассмотреть поступившие в отделения предложения А. И. Воейкова и М. К. Сидорова о снаряжении экспедиции в наши северные моря и составить проект такой экспедиции. В состав комиссии вошли А. И. Воейков, С. И. Зеленый, Н. А. Ивашинцев, П. А. Кропоткин, Ф. Р. Остен-Сакен, М. А. Рыкачев, П. П. Семенов, М. К. Сидоров, Н. Г. Шиллинг, Л. И. Шренк и Ф. Ф. Яржинский. Председателем Комиссии единогласно был избран Н. Г. Шиллинг [8].

Представляя проект экспедиции, Комиссия сочла необходимым подкрепить его обширной пояснительной запиской, в которой «подробнее рассмотрены вопросы, подлежащие исследованию северной экспедиции и изложены основания, которыми руководилась Комиссия в своих заключениях» [6, стр. 29]. Этой объяснительной запиской и был упомянутый выше «Доклад Комиссии». Здесь почти дословно и повторены приведенные выше рассуждения Шиллинга о течениях Ледовитого океана и соображения о вероятном существовании земли между Шпицбергом и Новой Землей.

Сопоставление статьи Шиллинга «О новом пути для открытий в Северном Полярном океане» с «Докладом Комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря», ссылка в «Докладе» на статью Шиллинга, убедительно показывают, что Комиссия, и в том числе составитель доклада—П. А. Кропоткин, полностью приняла доводы Н. Г. Шиллинга в пользу существования «неоткрытой земли», и, не меняя формулировок, с очень незначительными дополнениями перенесла соответствующую часть статьи Н. Г. Шиллинга в текст доклада.

Из этого с полной очевидностью следует, что честь «теоретического открытия» неизвестной земли на севере Баренцова моря, т. е. Земли Франца-Иосифа, безраздельно принадлежит русскому флотскому офицеру—Н. Г. Шиллингу.

Сам Кропоткин никогда и нигде не приписывал себе авторства в предсказании Земли Франца-Иосифа. «Возможное существование такого архипелага,—писал он впоследствии,—указал в своем превосходном, но мало известном докладе о течениях в Ледовитом океане русский флотский офицер барон Шиллинг. Когда я прочитал этот доклад, а также путешествие Лютке (Литке—Б.К.) на Новую Землю и познакомился с общими условиями этой части Ледовитого океана, то сразу увидел, что предположение Шиллинга должно быть верно» [10, стр. 220].

Приоритет Н. Г. Шиллинга в предсказании Земли Франца-Иосифа ни в какой степени не умаляет выдающихся заслуг П. А. Кропоткина.

В качестве секретаря Комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря П. А. Кропоткин вынес на своих плечах всю тяжесть организационных работ, связанных с деятельностью Комиссии. Используя материалы предоставленные в его распоряжение А. И. Воейковым, М. А. Рыкачевым, Н. Г. Шиллингом и др., он написал основной документ Комиссии—обширный и содержательный «Доклад комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря».

В этом докладе П. А. Кропоткин с большой страстностью призывал к организации экспедиции, которая могла бы «...возбудить или воскресить в населении Севера дух морской и охотничьей предприимчивости... Привлечь внимание общества к Северу и искоренить слишком укоренившиеся ложные представления о жизни на Севере и о ничтожности его промышленных сил; привлечь внимание общества и литературы к жизни и промыслам Севера, к смелым и полным приключений плаваниям поморов; пробудить внимание к морю и его жизни, к нуждам торгового мореплавания; наконец, привлечь путем распространения верных сведений о Севере, внимание правительства к этой забытой окраине... [6, стр. 102].

Доклад Комиссии, составленный П. А. Кропоткиным, вошел в золотой фонд русской географической литературы. 17 марта 1871 г. доклад Комиссии был зачитан на заседании Совета Русского Географического общества, проведенного под председательством Ф. П. Литке при участии П. П. Семенова, П. А. Кропоткина, Н. Г. Шиллинга. «Чтение означенного доклада возбудило самый живой интерес в среде Совета» [9, стр. 23]. Совет общества постановил ходатайствовать перед правительством о снаряжении экспедиции.

Как известно, Министерство Финансов отказало в финансировании проектируемой Географическим обществом экспедиции в северные моря и она не состоялась. Земля, предсказанная в 1865 г. Н. Г. Шиллингом, фактически была открыта в 1873 г. австро-венгерской экспедицией Вейпрехта и Пайера и названа ими Землей Франца-Иосифа.

В доводах Н. Г. Шиллинга о существовании Земли Франца-Иосифа, с точки зрения современной науки, не все правильно. Но это ни в какой степени не умаляет значение его теоретического прогноза.

Здесь уместно вспомнить замечательные слова выдающегося ученого-моряка Степана Осиповича Макарова: «Я считаю, что обобщение никогда не преждевременно—оно может быть основано на большом числе наблюдений или

на малом иметь более прочный фундамент или менее прочный фундамент, но оно всегда полезно для обзора и проверки уже сделанного и для того, чтобы правильно наметить ход дальнейших наблюдений. Откладывая обобщения, мы рискуем потерять напрасно многие годы» [11, стр. VI].

Заслуга Н. Г. Шиллинга тем более велика, что обобщение знаний о природе Арктического района, приведшее к предсказанию не известного до того большого архипелага, построено им на крайне ограниченном фактическом материале.

Следует сообщить некоторые биографические сведения о Николае Густавовиче Шиллинге. Он родился в октябре 1828 г. в семье прибалтийских дворян. Восемнадцати лет окончил морской кадетский корпус. Службу в военно-морском флоте начал на Балтийском море. В 1853—1855 гг. в чине лейтенанта на фрегате «Диана» под командованием адмирала Путятина совершил переход из Кронштадта к берегам Японии. Одним из товарищей Шиллинга в этом плавании был А. Ф. Можайский, впоследствии изобретатель первого самолета. За время плавания на «Диане» и особенно при крушении корабля Шиллинг проявил себя деловым, энергичным и смелым офицером. При возвращении с частью команды на немецком торговом пароходе он был взят в плен английским военным судном. В плену вел себя с большим достоинством, высоко держал честь русского офицера. Преуспевая по службе, он прошел путь от гардемарина до полного адмирала и был награжден всеми русскими и многими иностранными орденами того времени. С 1865 г.—действительный член Русского географического общества, с 1873 по 1877 г.—член Совета общества.

Хотя по роду своей службы Шиллинг и не был связан с изучением Северного Ледовитого океана, он живо интересовался этой областью Мирового океана, и посвятил арктической океанографии несколько работ, в том числе «Общий очерк постоянных морских течений» [14, 15, 16, 17]. В 1892 г. в журнале «Русский Архив» № 5—7 опубликованы его «Воспоминания старого моряка», относящиеся ко времени плавания на «Диане».

Скончался Шиллинг 20 декабря 1910 г.

Имя Н. Г. Шиллинга «высокообразованного моряка, с особой любовью изучавшего физическую географию полярных стран» [12, стр. 676], к сожалению, до сих пор не нашло места ни в одной нашей энциклопедии. Ни один из многочисленных островов предсказанной Н. Г. Шиллингом Земли Франца-Иосифа не назван в его честь.

1. Анисимов С. Путешествия П. А. Кропоткина, М., 1943.
2. Берг Л. С. Географические зоны Советского Союза, М., 1952, т. 2.
3. Боднарский М. С. Великий Северный морской путь. Историко-географический очерк открытия Северо-восточного прохода, ГИЗ, 1926.
4. Большая Советская Энциклопедия, изд. 2-е, т. 23, ст. «Кропоткин П. А».
5. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики, М.—Л., 1948.
6. Доклад комиссии по снаряжению экспедиции в северные моря, составленный П. А. Кропоткиным при содействии А. И. Воейкова, М. А. Рыкачева, барона Н. Г. Шиллинга, Ф. Б. Шмидта и Ф. Ф. Яржинского, «Изв. РГО», т. VII, 1871, № 3, стр. 29—117.
7. Есипов В. К. Земля Франца-Иосифа, Арх., 1935.
8. Журнал соединенного заседания отделений географии математической и физической 18 декабря 1870 г., «Изв. РГО», т. VII, 1871, № 3, стр. 160—175.
9. Журнал заседания Совета Русск. геогр. об-ва 17 марта 1871 г., «Изв. РГО», т. VII, 1871, № 3, стр. 23.
10. Кропоткин П. А. Записки революционера, Лондон, изд. фонда Вольной русской прессы, 1902.
11. Макаров С. О. «Витязь» и Тихий океан, СПб., 1894.
12. Общий морской список (ст. «Шиллинг Н. Г.»), СПб., 1900, т. 10, ч. XII.
13. Семенов-Тянь-Шанский П. П. История полугодовой деятельности Имп. Русского географического общества, СПб., 1896, ч. 2.
14. Шиллинг Н. Соображения о новом пути для открытий в Северном Полярном океане, «Морской сборник», 1865, № 5, т. LXXVIII часть неофиц., стр. 213—224.
15. Шиллинг Н. Г. Географическая заметка, «Морской сборник», т. XCV, 1868, № 4, неофиц. отд., стр. 59—63.
16. Шиллинг Н. Г. О снаряжении ученой экспедиции в наши северные моря, «Изв. РГО», т. VI, 1870, № 5, стр. 153—161.
17. Шиллинг Н. Г. Общий очерк теории постоянных морских течений, изд. Геогр. об-ва, 1873.

Главное управление
Северного морского пути

К БИОГРАФИИ ПЕРВОГО ПОЛЯРНОГО ЛЕТЧИКА Я. И. НАГУРСКОГО

М. Б. Черненко

Начало полярной авиации, как известно, было положено полетами русского военного летчика Яна Иосифовича Нагурского в 1914 г. в районе Новой Земли в связи с поисками экспедиции Г. Я. Седова.

В Центральном государственном архиве Военно-морского флота в Ленинграде (ф. 406, разд. Аттестации, литер «Н», д. 6 и разд. Послужные списки, д. 2975) сохранились послужной список и другие документы, характеризующие Я. И. Нагурского в период его службы в русской армии и военно-морском флоте.

Я. И. Нагурский по национальности поляк. Родился 27 января 1888 г. в Варшавской губернии. В 1909 г. после окончания Одесского пехотного юнкерского училища, был произведен в подпоручики и назначен в состав 23-го Восточно-Сибирского стрелкового полка. Некоторое время обучал молодых солдат на ст. Иман (Дальний Восток). В марте 1913 г. был принят в авиационный отдел офицерской воздухоплавательной школы, получил звание военного летчика. Непродолжительное время служил летчиком в пограничной страже.

В это время Я. И. Нагурский вместе с другим русским авиатором П. В. Евсюковым и был приглашен Главным гидро-

графическим управлением участвовать в поисках Г. Я. Седова, В. А. Русанова и Г. Л. Брусилова, об экспедициях которых долгое время не было никаких сведений. На поиски экспедиции Г. Я. Седова направлялась шхуна «Герта», экспедиций Русанова и Брусилова—пароход «Эклипс».

Это было время активного развития русской авиации. В 1913 г. Русско-Балтийский завод в Петрограде начал строить первые в мире многомоторные самолеты-гиганты «Русский Витязь» и «Илья Муромец». На этих самолетах летом 1914 г. были установлены мировые рекорды продолжительности полета и высоты. В тот же период конструктор Д. П. Григорович создал летающую лодку М-5 [7]. Строились отечественные моторы Уфимцева, Гризодубова, Калеп. Инженер Лобанов изобрел знаменитые «снеголеты» и впервые в истории авиации поставил самолеты на лыжи.

Однако морское ведомство, не доверяя отечественным фирмам, решило для полярной экспедиции приобрести гидро-самолеты во Франции. Для выбора самолета туда и был направлен Нагурский. Это свидетельствует о том что, летчика считали человеком технически доста-

точно подготовленным и умевшим разбираться в достоинствах и недостатках самолетов того времени.

9 июня 1914 г., во время пребывания Я. И. Нагурского в Париже, он был переведен из пограничной стражи в Морское ведомство с зачислением поручиком по Адмиралтейству во 2-й Балтийский флотский экипаж. По прибытии на новое место службы он был откомандирован в распоряжение Главного морского штаба.

С момента подписания контракта на полеты в Арктике летчики получали от морского ведомства по 400 руб. в месяц и им бесплатно был выдан запас продовольствия... на два с половиной года. Жизнь летчиков была застрахована наравне с остальными участниками спасательной экспедиции, так как ни одно страховое общество не согласилось страховать жизнь летчика от падения с аппарата.

В августе—начале сентября 1914 г. Я. И. Нагурский совершил полеты в районе Новой Земли. Его ближайшим помощником был матрос Черноморского флота Кузнецов. Им было сделано восемь полетов, во время которых самолет прошел 1060 км и пробыл в воздухе 10 часов 40 минут.

Второму пилоту, П. В. Евсюкову, не пришлось участвовать в арктических полетах, так как гидросамолет, предназначенный для экспедиции на «Эклипсе», был задержан в Бергене (Норвегия) в связи с началом первой мировой войны. Евсюков после ухода «Эклипса» в плавание уехал обратно в Петербург¹.

Я. И. Нагурский после возвращения из Арктики был произведен в штабс-капитаны (приказ Главнокомандующего VI армии от 20 мая 1915 г.), а 6 июня 1915 г. переведен во флот в чине лейтенанта с зачислением в береговой состав.

¹ П. В. Евсюков был студентом Горного института, в 1911 г. он окончил летную школу при авиационном заводе Щетинина в Петербурге, где обучался под руководством известного русского военного летчика штабс-капитана Руднева. Оставленный при школе в качестве инструктора, Евсюков успешно готовил новых пилотов и одновременно работал приемщиком самолетов для военного ведомства. Осенью 1912 г. он участвовал в Балканской войне и за боевые заслуги был награжден болгарским орденом. В мае 1913 г., во время третьей авиационной недели в Петербурге, Евсюков совершил полет на самолете с мотором русского конструктора Калепа и, пролетев 60 км за час, завоевал третий приз недели [2, стр. 8; стр. 13]. По возвращении из Мурманского края Евсюков вступил добровольцем в армию. В августе 1914 г. он погиб при испытании новой летающей лодки в Петроградском гребном порту [6, стр. 573].

В этот период Я. И. Нагурский работал летчиком-испытателем гидросамолетов. Однажды, взлетев на летающей лодке М-9 конструкции Д. П. Григоровича с пассажиром и полной боевой нагрузкой, он сделал две петли Нестерова подряд, доказав тем самым, что высший пилотаж применим в боевых условиях, даже на тяжело загруженном гидросамолете [5, стр. 200].

В послужном списке отмечено, что 9 августа 1917 г. Я. И. Нагурский был зачислен штаб-офицером в управление морской авиации и воздухоплавания. Долгое время дальнейшие сведения о жизни славного летчика отсутствовали.

Тем большей неожиданностью явилось выступление Я. И. Нагурского с воспоминаниями о его полетах в Арктике по польскому радио в специальной передаче для СССР 26 февраля 1956 г. Летом 1956 г. ветеран полярной авиации по приглашению Главного управления Северного морского пути посетил СССР и был тепло встречен советскими полярниками.

В связи с этим удалось выяснить ряд неизвестных ранее биографических сведений о Я. И. Нагурском [4; 8]. Родился Ян Иосифович на берегах Вислы в небольшом польском городе Влоцлавек. После окончания гимназии некоторое время работал учителем, а затем для завершения образования переехал в Варшаву, где получил аттестат зрелости, после чего 18-летний юноша был зачислен в Одесское пехотное училище. В 1910 г., закончив службу на Дальнем Востоке, Я. И. Нагурский приехал в Петербург и поступил здесь в Высшее инженерное училище. По приглашению товарищей по учебе он стал посещать один из первых петербургских аэроклубов, где живо интересовался авиацией. В аэроклубе училось 12—14 человек. Первые свои полеты курсанты совершали на самолете братьев Райт, который был продан этими авиаторами аэроклубу после гастрольных полетов по городам России. Из аэроклуба Нагурский перешел учиться в офицерскую воздухоплавательную школу. Полеты в Арктике были его первым серьезным летным испытанием.

После возвращения из Арктики Нагурский некоторое время служил в Килькоу на острове Эзель, вылетал для воздушного патрулирования морских рубежей, вел воздушные бои во время «охоты» за немецкими транспортами, перевозившими железную руду из Швеции. Во время одного такого боя был сбит, несколько часов плавал на резиновой шлюпке в Балтийском море и случайно был подобран русской подводной лодкой. Товарищи по оружию считали его погибшим. Однако смелый летчик с честью прошел испытание; после излечения он вернулся на службу в Управление морской авиации и воздухоплавания. Великая Октябрь-

ская революция застала его в Петрограде. Потеряв за годы войны связь с родителями, он отправился в Польшу искать их. События последующих лет лишили его возможности вернуться в Россию. В годы гитлеровского нашествия Нагурский вынужден был скрываться по деревням, чтобы не попасть в руки фашистов. В этот период он частично уничтожил свой архив, письма видных полярных исследователей начала XX в.

Сейчас Я. И. Нагурскому 68 лет. Он инженер, охотно помогает молодежи в овладении техническими знаниями. Пионер полярной авиации поныне хранит вырезки из газет сорокалетней давности о его полетах, переписку с Р. Амундсеном, небольшую книжку Нансена, которая в свое время устремила мысль молодого Нагурского к высоким широтам полярных стран. С большим интересом Я. И. Нагурский следит за развитием арктических исследований. Им собственноручно составлены карты, на которые нанесены маршруты многих плаваний и полетов. Среди них маршруты экспедиции Андре на воздушном шаре (1897), Н. Н. Матусевича (1923), Б. В. Давыдова (1927), О. Ю. Шмидта (1929—1932), полетов М. С. Бабушкина, С. А. Леваневского, М. В. Водопьянова. Он неослабно следит за всеми сообщениями о последних советских арктических экспедициях, за работой дрейфующих научных станций. Мысли Я. И. Нагурского теперь нередко переносятся и на Крайний Юг. В особой папке у него собраны материалы о советской антарктической экспедиции.

В своем выступлении по польскому радио Я. И. Нагурский заявил: «Сегодня мне самому трудно понять, как я мог тогда решиться на такой шаг. Ведь сравним только машину, на которой я поднялся тогда в воздух, с новыми современными самолетами. Моя машина делала 100 км в час, и это считалось хорошей скоростью. А скорость современных воздушных кораблей превысила уже 1000 км. Приборы, какими я пользовался, были самые примитивные. Наша машина весила всего 2 т. Кабины не было. Над нами висело неизведанное небо, вокруг дули неизвестные ветры и скрещивались неисследованные воздушные течения...

Никогда не забуду чувства, какое я испытал, оставшись с глазу на глаз с суровой, таинственной Арктикой. Все время слышался треск передвигающихся льдин. Внезапно наступала тишина и... опять грозный шум. Всего 48 часов мы монтировали самолет. Потом поднялись в воздух. Летели низко, тщательно осматривая поверхность льда. Задача была двойная: осмотреть все восточное побережье Новой Земли и одновременно искать следы пропавших экспедиций. В первый полет мы заметили избушку на островах Панкратьева. На обратном пути из Рус-

ской гавани мы сделали посадку и сразу отправились осмотреть избушку. Это был маленький полярный домик. Все здесь свидетельствовало о пребывании людей: и остатки пищи, и пепел в печурке. На столе из необтесанных досок мы нашли запаянную жестяную банку. Там были документы, оставленные членами экспедиции Седова. Из записей мы узнали, какую тяжелую зиму пережили героические исследователи Арктики, узнали что из команды умерло двое людей и что плотный лед помешал экспедиции Седова достичь Земли Франца-Иосифа, и Седов решил зимовать на Панкратьевых островах. К сожалению, больше ничего нам не удалось найти.

Нашей основной базой для полетов был один из островков Панкратьева. Оттуда мы поддерживали связь с судном «Печора», которое привезло нам бензин, уголь, продукты. Мы совершили также рекогносцировочный полет в направлении Земли Франца-Иосифа. Тогда мы провели в воздухе почти пять часов. Это очень много, ведь предел нашего самолета был именно пять часов. Мне удалось провести много интересных наблюдений над изменениями погоды, положением льдов и действием мотора в арктических условиях.

Больших полетов было пять. Сегодня может показаться что это очень мало. Но ведь в то время считалось вообще невозможным летать в Арктике. Ведь, когда снаряжали нашу экспедицию, велась форменная война между немногочисленными сторонниками отправки самолета и скептиками, которые не верили, что вообще возможно подняться в воздух в условиях Арктики. Совершенные мною полеты доказали, что идея покорения Арктики на самолетах правильна.

В заключение своего выступления Я. И. Нагурский заявил: «Я горжусь тем, что среди замечательных русских покорителей Арктики был и поляк; что я был одним из тех, кто ввел новую технику в бой за победу над Арктикой.

Я поздравляю русских летчиков, которые базировались на станциях «Северный полюс» и своим подвигом проложили дорогу будущему постоянному сообщению через Северный полюс».

Когда Я. И. Нагурский находился на борту «Герты», он сфотографировался в полный рост стоящим на шкуре незадолго до того убитого белого медведя. Эта фотография была опубликована в «Иллюстрированном приложении к газете «Новое Время» 11/24 октября 1914 г.¹ По этой фотографии портрет отважного летчика восстановлен художественной мастерской Центральной студии документальных фильмов.

¹ В 1956 г. эта фотография напечатана в книге А. Ф. Лактионова «Северный полюс», изд. 2-е, стр. 19.



Я. И. Нагурский на Новой Земле. Рисунок (реконструкция) художественной мастерской Центральной студии документальных фильмов (руководитель Н. М. Нижник)

В известном своем рапорте (см. «Летопись Севера», вып. I, М., 1949) Нагурский уверенно заявил о широких возможностях, которые открывает авиация для исследования полярных стран, и вполне отчетливо наметил будущее применение авиации в Арктике.

«Летать в арктических странах, — писал Нагурский в своем рапорте, — хотя и тяжело, но вполне возможно, и авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу в следующих случаях: при рекогносцировках льдов, в открытии новых земель, нахождением и нанесением на карту подводных преград, препятствующих судоходству. С высоты видны все рифы, банки, отмели.

Фотографии сверху могут дать точные данные для исправления и дополнения карт.

Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячеверстным расстоянием, которое нужно преодолеть, полным преград и самых тяжелых условий.

Авиация как колоссально быстрый способ передвижения есть единственный способ для разрешения этой задачи» [10, стр. 226]. Летчик оказался дальновиднее многих полярных авторитетов.

Как известно, самолеты в Арктике долгое время не получали признания. Знаменитый норвежский полярный исследователь Руал Амундсен и американец Элсворт решились достичь на самолетах Северного полюса только спустя одиннадцать лет после Нагурского.

После нескольких часов полета запас бензина оказался наполовину израсходован, а в заднем моторе одного из самолетов послышались перебои. Оба самолета сели среди льдов, в небольшой полынье, покрытой тонкой ледовой пленкой — салом. С большим трудом, оставив одну из ма-

шин во льдах Центральной Арктики, экспедиция Амундсена—Элсворта вернулась на исходную базу Кингсбей на Шпицбергене. В следующем (1926) году беспосадочный полет из Кингсбея до Северного полюса и обратно совершил известный американский летчик Бэрд. Однако общий вывод о возможностях авиации в Арктике был мало утешительным. Видные полярные исследователи, в том числе Ф. Нансен и Р. Амундсен, отдавали явное предпочтение дирижаблю. На протяжении ряда лет (1927—1931) предпринимались многочисленные попытки проникнуть на дирижаблях в труднодоступные области Арктического бассейна и узаконить дирижабль как основное средство исследования Арктики.

В отношении самолета в это время распространялись весьма пессимистические суждения. «Мы не видали ни одного годного для спуска места в течение всего нашего долгого пути от Свальбарда до Аляски, — писал Амундсен в 1926 г. после полета на дирижабле «Норвегия». — Ни одного единого!.. Наш совет таков: не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска» [1 стр. 268—269].

Спустя некоторое время, в 1928 г. (в дни спасения экспедиции Нобиле на дирижабле «Италия») молодая советская полярная авиация, вопреки мнению пессимистов, наглядно продемонстрировала свои возможности. А в конце 30-х годов советская воздушная экспедиция на Северный полюс и великие советские трансполярные перелеты утвердили самолет как важнейшее и наиболее надежное средство завоевания Арктики человеком. Так была доказана правильность предвидения первого полярного летчика Я. И. Нагурского.

ЛИТЕРАТУРА

1. Амундсен Р. Первый полет над Ледовитым океаном, Соч., т. IV, Л., 1936.
2. «Аэро- и автомобильная жизнь», 1913, № 11.
3. То же, 1914, № 15—19.
4. Болотников Н. Я. Пионер полярной авиации, «Водный транспорт», 28 июля 1956, № 89 (3511).
5. Бурче Е. Ф. Петр Николаевич Нестеров, М., 1955.
6. «Воздухоплаватель», 1914, № 9.
7. Виноградов Р. И. и Минаев А. В. Краткий очерк развития самолетов в СССР, М., 1956.
8. Гальперин Ю. Первый полярный летчик, «Огонек», 1956, № 26.
9. Дембо А. На гидросамолете в Арктику, «Крылья Родины», 1951, № 9.
10. Рапорт морского летчика поручика по адмиралтейству Нагурского начальнику Главного гидрографического управления от 1 октября 1914 г., «Летопись Севера», вып. 1, 1949.

Комиссия по проблемам Севера
Академии наук СССР

СЛЕДЫ СТАРИННОГО ЗАСЕЛЕНИЯ НА ОСТРОВЕ ВРАНГЕЛЯ

Л. В. Громов

В 30-е годы на острове Врангеля были найдены остатки заселения, относящегося, повидимому, к XVIII или возможно началу XIX в. Это открытие имеет несомненный интерес.

Остров Врангеля лежит на границе Восточно-Сибирского и Чукотского морей, в 135 км к северу от Чукотского полуострова. Горы в срединной части острова резко возвышаются над мелкогорьем и тундрой, занимающими большую часть территории. На фоне окружающих льдов горы острова выделяются черными массивами, а их вершины летом в редкие ясные дни видны издалека.

Естественно, что коренные обитатели Чукотки—чукчи и эскимосы знали о существовании земли в Чукотском море еще до появления на Чукотке русских. Близость к материке вызывала стремление не только достигнуть, но и освоить его.

Еще Г. А. Сарычев, который в 1787 г. первым указал на существование земли к северу от Чукотского полуострова [4, стр. 15—16], основывался на сообщениях местных жителей.

Хорошо известен рассказ, записанный в 1823 г. Ф. П. Врангелем со слов чукотского камакая (старшины) вблизи Чаунской губы: «Между мысом Ерни (мыс Шелагский.—Л. Г.) и Ир-Кайнио (мыс Шмидта.—Л. Г.), близ устья одной реки, с невысоких прибрежных скал в ясные летние дни бывают видны на севере, за морем, высокие, снегом покрытые горы, но зимой однакож их не видно. В прежние годы приходили с моря, вероятно оттуда, большие стада оленей, но, преследуемые и истребляемые чукчами и волками, теперь они не показываются. Сам он однажды преследовал в апреле месяце целый день стадо оленей на своих санях, запряженных двумя оленями, но в некотором отдалении от берега морской лед сделался столь неровен, что он принужден был возвратиться. По мнению камакая, виденные с берегов горы находились не на острове, а на такой же пространной земле, как его родина. От отца своего слышал он, что в давние времена один чукотский старшина со своими домочадцами поехал туда на большой кожаной байдарке, но что там нашел и вообще возвратился ли он оттуда,—неизвестно» [2 стр. 291—292].

В 1854 г., по сообщению А. Аргентова, чукчи и ему рассказывали о том, что «к северу от Якана в море по временам виднеется берег, куда и откуда во множестве прилетает белый гусь» [1, стр. 82].

Сейчас есть основания утверждать, что рассказы чукчей основывались на вполне достоверных данных.

В 1937 г. охотник эскимос Айнафак

на склоне горы Фомы (западное побережье острова) обнаружил остатки жилища и предметы домашнего обихода чукотского охотника. Были найдены обломки деревянного копыя, гарпунной палки, примитивная деревянная лопата, сделанная из плавника. Айнафак обнаружил также полусгнившие от времени бревна, служившие опорой для жилья.

Несколько позднее место старинного жилища посетил эскимос Таян. Он нашел моржовый клык, который, повидимому, служил наконечником для копыя или просто ударным инструментом, и различные деревянные предметы.

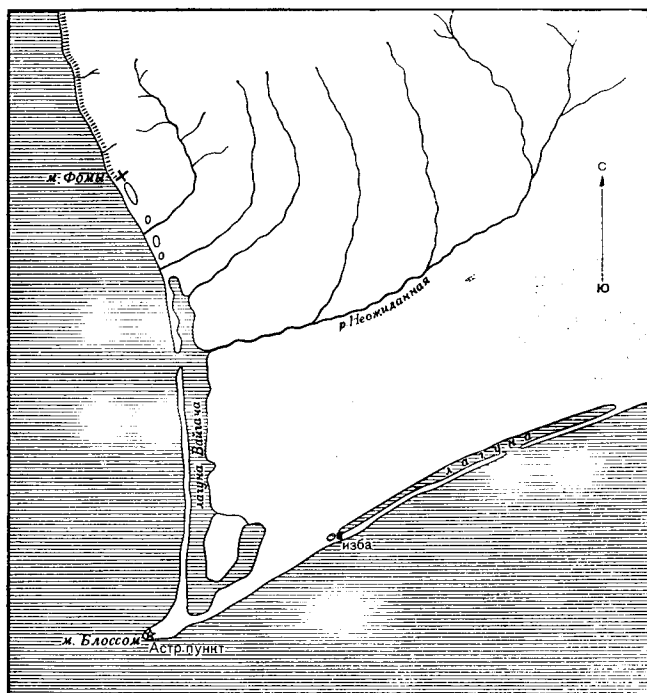
Весной 1937 г. автор этих строк вместе с местным жителем С. Э. Поповым осмотрел остатки этого жилища. Они находятся на склоне горы мыса Фомы на высоте 35—40 м над уровнем моря, а по форме и расположению напоминают жилища Чукотки.

Непосредственно на месте, где находилось жилище, нами были найдены обычные предметы обихода прибрежного охотника-чукчи: гарпунная палка, деревянное копые, плохо обструганная лопата, моржовый клык, выделанный, как наконечник гарпуна или копыя, части нарт. Была найдена также голубая бусинка и перпичья косточка, подобная тем, которыми чукотские и эскимосские дети играют на материке [3]. Голубая бусинка—предмет привозной, связанный с проникновением на Крайний Север русских товаров. Это показывает, что остатки жилища относятся уже ко времени появления на крайнем Северо-Востоке русских, т. е. не раньше середины XVII в.

Специальные раскопки на месте не производились. Мы ограничились лишь сбором предметов на поверхности.

Интересная находка бесспорно доказывает пребывание в XVII или XVIII вв. на острове Врангеля коренных жителей Крайнего Севера. Менее вероятна версия о принадлежности этого жилища потерпевшим кораблекрушение, хотя такая возможность не исключена.

Важно отметить сходство остатков жилища на острове Врангеля со строениями береговых чукчей и эскимосов. Известно, что строения подобного рода раньше были широко распространены на побережье Чукотского полуострова. В «Объявлении сотников Попова, Нижегородова, Павлова, пятидесятника Русанова и других казаков Анадырской команды» (1763 г.) говорится: «Что же принадлежит до сидячих около моря и вокруг тех оленных живущих чюкоч, то у оных есть юрты, выкопанные в земле, деревянные, а лес на строение берут из наносу с моря на берегу на припайках и ездят на собаках»



Место находки остатков чукотского стойбища на острове Врангеля (указано крестом). По эскизу Л. Громова

[5, стр. 165]. Точно так же описывает земляные юрты казак Кузнецкий, бывший в течение 1754—1756 гг. пленником чукчей: «называемые сидячие около моря чукчи (возможно, эскимосы.—Л. Г.), т. е. кон оленей не имеют, а ездят на собаках, у оных юрты выкопанные в земли деревянные, лес на строение берут из наноса с моря на берегу на припайках» [5, стр. 182].

В принадлежности остатков избушки у мыса Фомы береговым жителям Чукотки твердо убеждены современные поселенцы острова—эскимосы и чукчи.

Вопрос о первых поселенцах острова

Врангеля еще окончательно не решен. Большие размеры жилища (4×5 м), нахождение деревянных предметов неизвестного назначения и ряд других особенностей места поселения у мыса Фомы заставляют более внимательно подойти к установлению времени появления первых поселенцев на острове, выяснению условий их жизни и быта.

Желательно, чтобы раскопки на месте остатков жилища у мыса Фомы и поиски других мест старинного проживания людей на острове были осуществлены специалистом-археологом. Несомненно, эти исследования принесут много нового.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аргентов А. А. Описание Николаевского Чаунского прихода с прибавлением «О существовании земли и людей на Ледовитом море, в северо-западной стороне от острова Колючи». «Зап. сибирск. отд. Русск. географ. об-ва», 1857, кн. 3.
2. Врангель Ф. П. Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, совершенное в 1820—1824 гг., СПб., 1841, т. II.
3. Громов Л. В. Остатки древнего жилища на острове Врангеля. «Проблемы Арктики», 1941, № 3.
4. Зубов Н. Н. Гавриил Андреевич Сарычев. Вступ. ст. к кн. Г. А. Сарычева «Путешествие по Северо-Восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану», М., 1952.
5. Колониальная политика царизма на Камчатке и Чукотке в XVIII веке. Сб. архивных материалов, Л., 1935.
6. Шокальский Ю. М. Данные об острове Врангеля, «Изв. Гос. геогр. о-ва», т. 56, 1924, вып. 1.

Совет по изучению производительных сил
АН СССР



ИЗ ИСТОРИИ БОРЬБЫ ЗА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОСВОЕНИЕ СЕВЕРА

ВТОРАЯ СИБИРСКО-ТИХООКЕАНСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ И ВОПРОСЫ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

В. А. Дивин

В XVIII в. феодально-крепостническая Россия активно проводила политику колонизации своих окраин.

Естественно, что в этот период выдвигались многочисленные проекты создания и упрочения экономической базы царизма на Дальнем Востоке, ибо государственным деятелям того времени представлялось довольно ясным, что без такой базы невозможно защитить земли, недавно присоединенные к русскому государству, установить и расширить торговые связи со странами тихоокеанского бассейна.

Авторы проектов, представляемых Сенату, двору, разным коллегиям, исходили прежде всего из интересов абсолютистской империи, интересов колониальной политики царизма. Большинство из этих проектов оставались классово ограниченными, не преследовали цели выхода за пределы официальной политики царизма. Никто из составителей проектов не требовал, например, отказа от руссификации, распространения христианства, от сбора ясака, хотя некоторые из авторов предлагали более гибкие формы взаимоотношений с коренным населением.

При всем этом такие проекты не могли игнорировать насущные нужды развития производительных сил далекой окраины русского государства. Отражая потребности экономического и политического развития России, они выдвигали разнообразные предложения о заведении промышленности, развитии мореплавания, внедрении на Дальнем Востоке земледелия и др., что объективно имело для своего времени исторически прогрессивное значение.

В этой связи примечательна деятельность Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции. Ее многочисленные отряды на огромном пространстве от Архангельска до берегов Японии и Северо-Западной Америки выполняли обширные и разносторонние исследования. Участники экспедиции собрали ценные материалы об естественных ресурсах огромной территории Сибири и Дальнего Востока, что усилило интерес к этим районам со стороны русского правительства. В ходе подготовки экспедиции и во время ее деятельности в условиях жестокой колониальной политики выдвинут и осуществлен ряд мер по хозяйственному освоению Дальнего Востока. В дальнейшем развитие научных исследований и морских промыслов на Алеутских островах, а позднее на Аляске, а также укрепление стратегических позиций России на Тихом океане были непосредственно связаны с экономическим развитием далекой восточной окраины.

Следует отметить, что вопросы хозяйственного развития Дальнего Востока в связи с русскими географическими исследованиями и открытиями нашли большое место в работах А. И. Андреева, М. И. Белова, Л. С. Берга, А. В. Ефимова, Д. М. Лебедева, А. А. Покровского и других советских исследователей [см. в частности, 2; 6; 8; 9].

В настоящей статье мы попытаемся затронуть лишь некоторые стороны этой важной и сложной проблемы, не претендуя на ее исчерпывающее освещение.

При этом автор исходит из того положения, что проводниками прогрессивных начинаний на Дальнем Востоке были не только простые русские люди, поселенцы этого далекого края, которые нередко выступали вместе с коренным населением этих мест на борьбу против феодальных порядков, но и многие ученые, моряки, государственные деятели. Заслуги тех или иных лиц должны оцениваться по той роли, которую они объективно сыграли в истории нашей страны и в развитии отечественной науки.

Предложения по хозяйственному развитию Дальнего Востока стали разрабатываться сразу после окончания первой экспедиции Беринга. Основные из них Беринг изложил в своих «Предложениях», которые представил правительству в апреле 1730 г. в связи с проектом организации новой экспедиции. Эти «Предложения» затрагивали широкий круг вопросов. На первый план выдвигался вопрос об организации производства железа для нужд экспедиции. Беринг указывал, что доставка железа из Тобольска до «дальних городов» связана с большими расходами. Между тем «при Ангаре реке, около Яндинского острога, имеется железная руда, також около Якуцкого». Местные жители в этих районах «сами плавят в крицы... а Якуцкой народ делают для себя из того железа котлы, и обивают сундуки, и на всякие другие нужды употребляют» [11, стр. 428].

Размеры производства железа, конечно, были невелики и ни в какой мере нельзя было рассчитывать на то, чтобы за счет их полностью удовлетворить нужды экспедиции. Интересы обеспечения судостроения настоятельно требовали увеличения производства железа в Восточной Сибири или на Дальнем Востоке, но для этого необходимо было применить более совершенную технику получения железа. «А ежелиб определено кому умеющему плавить* в прутья, то можноб во всяком деле и в судовом строении довольствоваться без нужд. А оное против самого лучшего сибирского железа будет»,—писал Беринг [11, стр. 429].

Большое внимание Беринг уделил вопросам развития земледелия и скотоводства. Он высказал сожаление об отсутствии в Охотске крупного рогатого скота, хотя там имелись луговые угодья, в частности на реке Урак. Беринг предлагал поселить там три-четыре семьи якутов, а если возможно и больше, «которые б могли иметь скотину и лошадей; тогда б проезжие люди могли б и пропитание от того возымать, и лошадей для провозу казны от Охотска до реки Юдомы».

Беринг высказался также за развитие хлебопашества и скотоводства на Камчатке и отметил, что русские служилые люди на Камчатке выражали желание заниматься скотоводством. Он подчеркивал, что государство должно взять на себя доставку на Камчатку скота: «Ежели б от Якуцка до Охотска повелено пригнать молодой скотины: коров, свиней, и от Охотска перевезть через моря на Камчатку или сухим путем чрез Колым; и при всяком остроге определить по одной или две семьи людей из якутов, которым пасти скотину, понеже камчатский

* Беринг пишет о «плавке» железа, в то время как железо выделялось кричным способом.—*Ред.*

народ к тому [не] обычен, тоб можно там и землю пахать и всякой хлеб сеять; понеже в бытность мою учинена проба обо всяком огородном овощу, також и рожь при мне сеяна; а прежде нас сеяли ячмень, репу и конопли, которая и родилась, токмо пашут людьми» [11, стр. 429].

Беринг критиковал самоуправство комиссаров, без нужды отсылавших с Камчатки служилых людей—ремесленников, «которые на Камчатке давно обретаются и имеют дома, жен и детей; в том числе переменяют и ремесленных людей. А по мнению моему надлежит больше посылать ремесленных людей на Камчатку, нежели оттуда вывозить; а именно: плотников и кузнецов, прядильщиков, слесарей; понеже, когда случится нужда, тогда не надобно возить от дальних городов» [11, стр. 433].

Для дальнейшего развития мореплавания требовался подготовленный личный состав. Беринг рекомендовал «для морского пути обучать молодых казачьих детей всякому морскому обыкновению», и считал возможным «свободно обучать сколько надлежит для проезду от Камчатки до Охотска. И ежелиб оное учинилось, то б отселе посылать не надобно». Для обучения он предложил назначать по 12—15 человек на каждое судно.

Обширная программа развития производительных сил Камчатки, Охотского края и прилегающих к ним районов была изложена в инструкции Скорнякову-Писареву, назначенному в 1731 г. начальником Охотского края¹.

Эта инструкция включила многие предложения Беринга и обер-секретаря Сената И. К. Кирилова [6, стр. 288—292].

Авторы инструкции справедливо считали, что прочные основы для колонизации края можно создать лишь при развитии на месте земледелия, судостроения и других отраслей хозяйства. Скорнякову-Писареву поручалось завести хлебопашество, построить небольшую пристань, верфь и несколько мореходных судов для перевоза на Камчатку и оттуда к Охотску «казенной мяжкой рухляди и купецких людей с товарами и для других потреб».

Для постройки судов предлагалось привлечь ссыльных «а для показания пропорции в деле судов мастера и подмастерья, которой бы умел галюты и корабельные боты делать» и в помощь «плотничного командира и четырех человек плотников отправить из адмиралтейства»².

В целях заведения земледелия намечалось переселить из Илимского уезда и других мест на Камчатку на постоянное жительство 50 крестьянских семей, а «тунгусов хотя десятка три и обселить при Охотске и на пути в урочище, называемом Крест, между Юдомой и Ураком реками и на Уди, также и в Камчадалских острогах, сколько где по рассмотрению нужная, снабдя их на подъем и на первой случай рублев по десяти на семью да хлеба года на два»³.

В указанных местах предлагалось возделывать не только злаковые культуры, но также коноплю, чтобы снабжать судостроение пенькой.

Для поощрения переселенцев, семенной материал было решено выдавать им безвозвратно, «потому что место новое и не токмо в таком месте, но и в здешних местах, где селят деревни, дают семена без возврату»⁴.

Инструкция подчеркивала необходимость освоения речных путей, особенно на трудном участке между Юдомой и Ураком. Скорнякову-Писареву поручалось продолжить «водяную коммуникацию» до Охотска.

¹ Инструкция опубликована в «Полном собрании законов Российской империи» (ПСЗРИ), т. VIII, № 5813. Подлинник инструкции находится в ЦГАДА, ф. Сената, кн. 661.

² ЦГАДА, ф. Сената, кн. 664, л. 70.

³ Там же.

⁴ Там же, л. 71.

Из местных жителей предполагалось готовить квалифицированных специалистов-штурманов и матросов, и для этого завести в Охотске школы не только для грамоты одной, но и для «цыфирии и навигации».

Экстракт из инструкции был вручен капитан-командору Берингу при направлении его на Дальний Восток.

В 1733 г. Сенату был доложен проект М. Г. Головкина «О торговли Камчатской». Головкин был одним из сторонников экономических взглядов И. Т. Посошкова, который в своей «Книге о скудости и богатстве» очень ярко и всесторонне отразил интересы нарождавшегося купечества.

Автор проекта писал: «Торг в Камчатке по нынешнее время был в худом состоянии одними служилыми людьми, а купечество не ездят; а которые и были, и те с мелочными товаришками, да и быть з большими товарами не для чего, что купить некому»⁵. В перечне товаров, которые привозились на Камчатку, были указаны китайский табак, порох, бухарская выбойка, недорогие сукна, персидский шелк, медные и железные котлы, корольки (бусы), обработанные и необработанные олени кожи, топоры, ножи, сковороды, огнива, кремни, иглы, наперстки и др. По сравнению с прежним временем, как отмечал М. Головкин, потребность в товарах значительно возросла. Торговля могла бы оживиться, если бы товары доставлялись не только на Камчатку, но и на отдаленные острова и в Японию⁶. Как указывал Головкин, за Камчаткой расположены великие и многолюдные земли, «когда к ним ходить и торговать станут, прибавки расходу на русские товары надеятца можно ж»⁷.

Важнейшим условием, которое могло способствовать развитию торговли, Головкин считал всемерное поощрение купечества, ехавшего на Камчатку. Он требовал оградить купцов, пожелавших вести торговлю с отдаленными окраинами России, от всяких стеснений, которые могли бы нанести ущерб их интересам. В частности, дозволение купцам свободно совершать поездки в Охотск и освобождение их на десять лет от пошлин могло приобрести значение только при условии ограничения произвола местных сибирских властей, которые игнорировали царский указ о льготах купечеству. Головкин, например, сообщал, что иркутский вице-губернатор Жолобов приказал купцам, едущим из Якутска, обязательно заезжать в Иркутск для осмотра у них товаров и уплаты десятой пошлины под тем предлогом, что он, Жолобов, «лучше сам усмотреть может... А не разсуждал, что купцам в том заезде, более полуторы тысячи верст лишняго пути и лишняго ж росходу в провозе рубли по три на пуд становитца»⁸. Кроме того, товары досматривались на Маковской заставе в Верхотурье.

Проект попутно отмечал, что такие же порядки, стесняющие торговлю, существовали и на китайской границе.

Головкин настаивал на устранении барьеров, затруднявших торговые связи с дальневосточными областями России. Его проект намечал также меры поощрения купечества; он предлагал осмотр товаров у купцов, ехавших в Якутск, Охотск и на Камчатку, производить только один раз в Верхотурье, здесь брать пошлину и выдавать владельцам товаров документы на свободный проезд до Охотска и Камчатки. Такой же порядок должен был соблюдаться и в отношении купцов, везущих товары с Камчатки и Охотска: «тамошние товары в первых местах осматривая, тюки или места печатать и давать проезжие выписи, с которыми в Якутске, в Ылимске, в Енисейске, в Маковской заставе и в Тобольску и по другим местам не останавливать

⁵ ЦГАДА, ф. Сената, кн. 664, л. 304/об.

⁶ Там же, л. 305.

⁷ Там же.

⁸ Там же, л. 305/об.

и не разбивать до самого Верхотурья, где обыкновенно осмотр и взятие пошлин бывает»⁹.

Считая, что купцы на первых порах сами не смогут строить суда для перевозки товаров от Верхотурья до Юдомского Креста, Головкин предлагал транспортировку товаров на этом пути осуществлять казенными судами, за что с купцов взимать плату в два-три раза дороже против установленной стоимости провоза, «от чего будет в казну возврат, а купечеству великая польза и безопасный проезд»¹⁰.

Всесторонне разобран в проекте вопрос о последующей перевозке товаров до Камчатки. Во время первой Камчатской экспедиции провиант и снаряжение доставлялись судами в Большерецк, откуда все грузы перевозились служилыми и ясачными людьми на себе, что ложилось тяжелым бременем на русское и местное население; при таком способе перевозки неизбежны были потери и порча продуктов. Головкин предложил использовать для перевозки морской путь, поскольку «морем дальность не великая, и никто из тамошнего народа никакой тягости не почувствует; таким же образом купецким людям и другим, кто пожелает с товарами ехать на Камчатку, давать места в тех же морских судах»¹¹.

Со временем, как полагал Головкин, торговля распространится и на острова, лежащие к Японии, «из которых четыре известны находятся в подданстве российском» (имеются в виду Курильские острова.—В. Д.). В этом случае для поддержания торговли потребуются выделить еще одно или два судна, «покамест в Охотске жителями умножитца и собственные свои морские купецкие суда заведут, и в том охоты для лучшего распространения не отнимать, ибо удобнее без убытку казенного, сами купцы и промышленники в отдаленные и поныне неизвестные места путь сыщут, как и Камчатка и иные прежде неизвестные места купцами и промышленниками сысканы»¹².

Автор проекта указывал на крайнюю необходимость просмаливать суда, так как несмоленные корабли «скоро преют»¹³. Он высказывался за то, чтобы холст для оснащения судов покупали в Тобольске, а не в Енисейске, так как холст, привезенный из Тобольска в Енисейск, ценится дороже, чем местный; пеньку на канаты он рекомендовал покупать в Енисейске, где она дешевле¹⁴.

⁹ ЦГАА, ф. Сената, кн. 664, л. 306.

¹⁰ Там же, л. 306/об.

¹¹ Там же, л. 307. Дабы при получении места на судах купцы не столкнулись с трудностями и чтобы вселить уверенность в то, что камчатская торговля сулит большие выгоды, автор проекта настаивал на предоставлении купцам большей самостоятельности. По его мнению, в распоряжение купцов целесообразно было выделить два судна, которым надлежало совершать рейсы в установленное время и по определенному маршруту. Одно судно должно было следовать из Охотска на Камчатку, заходя по пути в Большерецк, где «кто хочет вытить, с судна ссадить, а с прочими морем к Нижнему Камчатскому острогу иттить». Другому же судну, идущему от Камчатского устья, надлежало заходить в Большерецк, брать там купецких людей и всех желающих продолжить путь до Охотска и «тако всегда от места до места свободно переезжать». Зная время рейсов, купцы могли собираться к определенному сроку в условленном месте. Таким образом, торговые связи с Камчаткой могли поддерживаться регулярно.

¹² Там же, л. 307/об.

¹³ Там же, л. 308/об.

¹⁴ Подсчеты М. Г. Головкина показали, что перевозка одной тысячи пудов груза от Верхотурья до Юдомской пристани обойдется не более 185 руб. 40 коп., включая все расходы по перевозке судов и оплате работных людей. Далее рассматривался вопрос о транспортировке товаров от Юдомского Креста до Охотска. Товары до Урака предполагалось доставлять зимой гужевым транспортом из расчета, что одна лошадь может взять 15 пудов. В зимнее время следовало строить суда на одну сплавку и летом, «когда от дождей вода прибывает, и на тех судах всякую кладь сплавливать до Охотска, а из Охотска, затем, что вверх по Ураку подымать нельзя, употреблять

Проект Головкина во многих отношениях является примечательным. В нем были предвосхищены пути и методы, по которым пошло в дальнейшем освоение Камчатки, Курильских и Алеутских островов.

Копии проекта после рассмотрения 3 августа 1733 г. Сенат направил сибирскому губернатору, Берингу и Скорнякову-Писареву. Им было предписано немедленно рассмотреть вопрос о перевозке хлеба и других припасов для Камчатской экспедиции, «кои де удобнее с Верхоленских пристаней, не удерживая в Якуцке, отправлять водою реками, как о том описано в проекте пространно; и тем провоз дешевле и скорее в определенные места поспеть может и о прочем, что к тому принадлежит, сибирскому губернатору с товарищи, с капитаном-командором, как в Тобольск приедет, обще»¹⁵.

Намеченные меры не могли, однако, дать быстро ощутимых результатов. Поэтому на протяжении всех лет своей деятельности Вторая Сибирско-Тихоокеанская экспедиция испытывала серьезные трудности. Не хватало рабочих, хлеба, соли и других продовольственных продуктов, а также материалов для постройки судов.

Снабжение экспедиции продовольствием было возложено на Илимскую воеводскую канцелярию, за счет мучного оброка, взимаемого с крестьян. Из-за недостатка мельниц и малой их производительности они не успевали в срок внести установленное количество муки, в результате чего образовалась большая задолженность. «Понеже у оных крестьян мельницы имеюцца на малых речках и ручьях... и мелют вешним временем снежной водою и летним временем дождевой водою и то по малому числу едва на пропитание»¹⁶. Зимой ручьи вымерзали, и производительность мельниц, установленных на малых реках, резко падала.

Характерен пример Орленской слободы. Большинство ее крестьян помол производило в «домах своих рукомолотными жерновами». В Орленскую приказную избу для сбора недоимки был послан тобольский дворянин И. И. Цыбульский, которому было велено «со всяким радетельным поспешанием под опасением немалого штрафа иметь старание неослабно в выправке Илимского воеводства с крестьян доимочного провианта, чтобы был в готовности к отдаче в Камчацкую экспедицию, вымолочен и в муку смолот»¹⁷. По требованию указанного дворянина в Ленских острогах и слободах Криволуцкой, Усткутской, Орленской были избраны старосты и десятские, которые принимали в казну рожь, «а буди с них, крестьян рожью не збирать, то всконечно будет в доимке, и никоими мерами мукою выправить с них, крестьян, невозможно»¹⁸. Одновременно илимский управитель приказал выделять лошадей и людей для перевозки провианта от Кетемской слободы до Усть-кута и строжайше предписал: «оной провиант приняв перевезть к Лене реке подрядом или за поверстные деньги, усматривая, которая сумма произойдет ниже»¹⁹.

на строение». «Сей перевоз от Юдомского Креста,—пишет Головкин,—до Ураку, а Ураком до Охотска со всем расходом уповать можно не з большим, разве по гривне». В случае необходимости товары от Юдомского Креста могли перевозиться «зимним путем санями до Охотска з генваря месяца, как снега установятца, только труднее и излишном малым расходом будет».

Общие расходы по доставке товаров от Верхоленских пристаней до Охотска не должны были превысить 42,5 коп. за пуд, а когда «пустыя места жильем заселятца и обращение судов без упущения времени с надлежащим бережением будет, то уповать можно, еще знатная убавка и с провозу» (ЦГАДА, ф. Сената, кн. 664, л. 309—310).

¹⁵ ЦГАДА, ф. Сената, кн. 664, л. 310.

¹⁶ ЦГАДА, ф. Илимской воеводской канцелярии, д. 3, л. 77/об.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Там же, д. 3, л. 79.

¹⁹ Там же.

Много неприятностей русским поселенцам доставляла нехватка соли. В декабре 1741 г., Девьер сообщал в Иркутскую провинциальную канцелярию, что служители Охотска из-за недостатка соли «принимают немалую нужду», так как в Охотске продажи соли не бывает, а «хотя б у кого в продаже и имелось, то очень де за всеконечною им скудостью купить нечем, а отчего уже многие из них имеют де цынготные болезни»²⁰.

В этом же «репорте» указывалось, что в Охотске есть несколько пудов соли. Девьер просил выдавать соль помесечно и заявил о готовности уплатить за нее, «чтоб служители за неимением соли не претерпевали нужды и от цынготной болезни, как случилось прежде и ныне от такой болезни охоцкие служители не померли б»²¹.

Оставшаяся от Камчатской экспедиции соль портилась «понеже имеющаяся в Охоцке соль от сырого и морского здесь воздуха живет всегда весьма скоро и истекает безмерно»²². Иркутская провинциальная канцелярия дала разрешение выдавать соль служилым людям Охотска по два фунта на человека в месяц. Такие же трудности возникли со снабжением работных людей, строивших суда для экспедиции. В декабре 1733 г. Шпанберг сообщал, что для сплавки в Якутск провианта и материалов начали строить суда, для чего было привлечено «плотников немало число». За работу им платили деньгами, но провианта не давали, «а на те деньги купить не сыщут, никто не продает, и помирают голодом, отчего в работе не без остановки»²³. Шпанберг просил дать распоряжение жителям Усткутского острога, чтобы они «у кого имеетца за излишеством провианта, продавали настоящею ценою команды нашей плотникам и кузнецам, чтобы от безкормицы людей в строении судов не учинилось остановки»²⁴.

Приведенные факты достаточно наглядно говорят об условиях, в которых протекала деятельность экспедиции.

Были сделаны попытки завести хлебопашество на Камчатке, в Охотске и других местах. Участники экспедиции, и в этом их большая заслуга, собрали обстоятельные материалы о возможностях возделывания злаковых культур и овощей в различных районах. Ценные сведения по этому вопросу содержатся в труде С. П. Крашенинникова «Описание земли Камчатки» [7], в рапортах Чирикова и других. Участники экспедиции опрашивали пашенных крестьян, записывали их мнения.

Так, крестьяне Удского острога—Панкрат Конюхов, Авраам Александров, Степан Коморников, Василий Брянский, Яков Хохлачев, Тихон Дауркин, Михий Малышев, Игнатий Латрушев 13 октября 1744 г. подали Линденау сказку, в которой был обобщен двухлетний опыт их земледельческого труда и отмечены почвенные особенности района. «А земля здесь песчана и иловата», но если эту землю удобрить навозом,—писали они,—то «ячмень родится, а рожь и ярица родится годом»²⁵.

В 1742 г. было посеяно 42 пуда «и от того насаенного хлеба всякого родилось двадцать пуд и с отвеями и для того против насаенного хлеба не родилось». Недород был результатом того, что землю не удобряли. В следующем году было засеяно 35 пудов и «от того хлеба родилось прибыли сорок пуд». В 1744 г. было посеяно 32 пуда, «но токмо оный хлеб выела червь целую десятину, а что будет при молоту, то знать не можем»²⁶. Пашенные крестьяне рассказывали, что земли ими распахано еще очень мало, так

²⁰ ЦГАДА, ф. Иркутской провинциальной канцелярии, д. 2, л. 3

²¹ Там же.

²² Там же, л. 3/об.

²³ ЦГАДА, ф. Илимской воеводской канцелярии, д. 3.

²⁴ Там же.

²⁵ Архив АН СССР, ф. 21, оп. 5, д. 142, л. 52.

²⁶ Там же.

как они прибыли на Уду только 26 августа 1736 г., из-за позднего приезда не сумели заготовить необходимого количества сена и «онные кони от той безсенницы выпали все и для того земли мало распахано и копали мы землю руками и ныне у нас коней мало имеется»²⁷. Этими крестьянами было вспахано всего пять десятин. Крестьяне несколько раз подчеркивали, что землю здесь нужно удобрять навозом, а навоза не было «понеже здесь ныне налицо рогатых скотин восемь, да меринов пять, кобыл три, один жеребец и от них столько назму не будет понеже де оная земля без назму ежегод хлеба родить не будет»²⁸.

Известно, что привлечение крестьян, переселившихся в Восточную Сибирь, к хлебопашеству не было делом добровольным; однако, несмотря на неудачи, они не теряли надежды и уверенности в том, что при хорошем уходе за землей их труд не пропадет даром.

Железо для постройки судов и других нужд экспедиции завозилось в значительной части с уральских заводов. Однако существенную роль в поставках железных изделий сыграл Тамгинский завод. Решение о постройке этого завода было принято по предложению Беринга в 1732 году. Для строительства завода из Нерчинска в Якутск был направлен Бурцов, а из Петербурга — горный надзиратель Соловьев с мастеровыми людьми. Местным властям было предписано оказывать заводу помощь деньгами и людьми²⁹.

Тамгинский завод был построен в 1735 г. Берг-коллегия и Главное управление сибирскими заводами не оказывали этому заводу необходимой помощи. В своем донесении в Берг-коллегию Главное управление сибирскими заводами рекомендовало передать Тамгинский завод в распоряжение Беринга, «для которого тот завод в его смотрении и команде может быть содержан лутчее, нежели оному быть в здешнем правлении, того ради к нему капитан-командору Берингу писано отсюда... принять бы в свою команду, и к правлению оною определил из обретающихся при нем служителей кого пристойно»³⁰. На это письмо Беринг не ответил.

Работу завода сильно затрудняла нехватка кузнецов. 30 апреля 1738 г. надзиратель над припасами Митенев просил у главного правления заводов прислать ему четырех кузнецов, «чтобы за неимением оных в ковке припасов Камчатской экспедиции не учинил остановки, ибо на Иркутскую канцелярию как в кузницах, так и работниках надежд иметь невозможно»³¹. В декабре того же года Берг-коллегия сообщила Митеневу, чтобы он все, что нужно для завода, требовал от Беринга.

Таким образом, Берг-коллегия и Главное управление заводов рассматривали Тамгинский завод как чужеродное дело. Несмотря на это, сам факт основания и работы завода в Якутске представляет бесспорный интерес.

За период с 1735 по 1743 г., по данным Н. И. Павленко, заводом было выплавлено 16 $\frac{1}{4}$ тыс. пудов кричного железа, из которых около 2,3 тыс. пудов было направлено экспедиции, значительная часть израсходована самим заводом, а остальное продано на местном рынке [10, стр. 81].

Экспедиция Беринга, как свидетельствует Коростелев, «довольствовалась железом на строение и того Якуцкого заводу». Завод вырабатывал якоря и «прилежным старанием покойного господина капитана-командора Беринга (которой и сначала во всем, как взыскании удобного под тот завод места, так и в строении его всегда старание имел и командою своею споможение чинил) в такой порядок приведен, что уже за удовольствием экспедиции и обывателям якуцким и приезжим людям много железа продавано

²⁷ Архив АН СССР, ф. 21, оп. 5, д. 142, л. 52.

²⁸ Там же, л. 52/об.

²⁹ ЦГАДА, ф. Берг-коллегии, д. 1029, л. 107.

³⁰ Там же.

³¹ Там же.

было; також Якуцкую и Охоцкую канцелярию довольствовал, сколько потребно, и инструменты делают: топоры, долоты, напарьи, ножи и протчее; и в такой исправности тот завод состоял до самого отбытия из Якуцка в здешние сибирские города экспедицких команд по июнь 1744 год, а по отбытии их таков ж остался»³². После прекращения деятельности Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции вопрос об укреплении экономических позиций царизма на Дальнем Востоке не был снят с повестки дня.

Так, например, по требованию Правительствующего Сената 18 июня 1746 г. А. И. Чириков представил в Адмиралтейств-коллегию рапорт, в котором изложил меры, необходимые, по его мнению, для колонизации Дальнего Востока. Выдающийся русский мореплаватель и ученый правильно и широко определил значение дальневосточных земель для России и огромные возможности для развития производительных сил края. Мы здесь не рассматриваем во всех отношениях примечательный документ А. И. Чирикова, поскольку это подробно сделано в одной из наших работ («Великий русский мореплаватель А. И. Чириков», М., 1953).

Значительный интерес представляет «Известие, сочиненное при делах Камчаткой экспедиции февраля 24 числа 1750 году, на присланные от его превосходительства господина генерал-майора и ковалера Киндермана запросные пункты, которые в сем же известии прописаны точно». Документ подписан шкипером Коростелевым и писарем Иваном Рединым, участниками Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции³³.

«Известие» содержит разносторонние сведения по широкому кругу вопросов: характеристика отдельных географических районов, быт, нравы чукчей, коряк и других народов и особенности их хозяйственной деятельности, возможности заведения земледелия, условия и организация снабжения русских острогов и будущих экспедиций на Тихом и Северном Ледовитом океанах и многое другое.

Авторы «Известий» отметили, что ввиду малочисленности местного населения и примитивных форм хозяйственной деятельности оно и в минимальной мере не могло обеспечить потребности будущих экспедиций. За счет промысла и охоты могло жить только коренное население. Русские люди, попадавшие на Дальний Восток, нуждались в хлебе, мясе, молоке. Выход они видели в расширении посевных площадей в Восточной Сибири. Опираясь на сведения, собранные участниками Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции, они подчеркивали, что для этого имелись почти неисчерпаемые возможности, прежде всего вблизи самого Иркутска: «От Иркутска, как сказывают, что до села Тулока (которое Иркутского ведомства и последнее к Красноярским местам), тако ж и к Лене реке к Верхоленскому острогу и к протчим Иркутского ж ведомства ближним к тому острогу местам к хлебопашеству угодной земли довольно имеетца; токмо не во всех местах пашут и хлеб сеют за непоселением в тех местах крестьян; а где и есть крестьяня, то за малолюдством их всей земли упакать не могут»³⁴.

Авторы не ограничились простой констатацией фактов, а выдвинули ряд предложений. По мнению составителей указанного документа, существовал один всем известный способ—переселить надлежащее число крестьян «токмо из других мест, откуда за потребнее разсудитца, а не из Иркутской провинции, понеже у тутошних крестьян и своей земли, данной им на пашню, довольно»³⁵.

³² ЦГАДА, ф. 214. Сибирский приказ, оп. 18, д. 2526, л. 20 об.

³³ «Известие» основано на обобщении материалов А. И. Чирикова, Д. Лаптева и других лиц. Полностью использована чрезвычайно интересная промемория Чирикова от 15 мая 1743 г., направленная в Иркутскую провинциальную канцелярию.

³⁴ ЦГАДА, ф. 214. Сибирский приказ, оп. 18, д. 2526, л. 11.

³⁵ Там же.

Коростелев отмечал, что «по Лене реке до самого Чечюйской волости села Сполошного (которое от Илимска отстоит в пятистах двадцати осми верстах) деревни имеютца частые»³⁶.

Сложной и трудной задачей было отыскание наиболее удобных путей завоза всех необходимых материалов и провианта для экспедиций и служилых людей, проживавших в отдаленных русских гарнизонах. Опыт всех экспедиций первой половины XVIII в. указал на необходимость использования для этой цели речных путей, многочисленных больших и малых рек Сибири и Дальнего Востока.

По сравнению с гужевым транспортом водные магистрали были более удобными и дешевыми и требовали меньше рабочей силы. Не случайно в программе, преподанной Берингу во время Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции, исключительное внимание уделялось освоению сибирских рек. Участники указанной экспедиции проложили путь к Охотску, широко использовав Лену, Илим, Маю и другие реки.

Основываясь на опыте Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции, Коростелев значительное внимание уделил вопросу об использовании морского пути для снабжения Анадыря. По мнению Коростелева, завоз больших количеств провианта по существующим сухопутным дорогам через горы Яны, Индигирки и Колымы был невозможен. Неизмеримо проще был путь до Охотска, а оттуда морем до Анадыря в реки, «впадающие в то море, при которых Анадырского ведомства ясашные аленные коряки кочуют и алений у себя довольно имеют». Такой путь был слабо изучен «а ежели б подлинно известно было, то оной путь чрез Охоцк к перевозке в Анадырск весьма способнейший был»³⁷.

Вопрос о морском пути от Охотска до Анадыря в свое время поднимался Чириковым и Лаптевым. В мае 1743 г. они представили в Сенат обстоятельный рапорт, в котором показали выгоду этого пути для снабжения Анадырского острога, гарнизон которого насчитывал 450 человек. Общegодовая потребность в привозном провианте составляла 5400 пудов. Коростелев отметил, что при доставке такого груза по сухопутью из Якутска потребуется не менее 1300 лошадей, так как груз можно переправлять только вьючным способом. При большом расстоянии от Якутска до Анадыря и отсутствии на большей части пути фуража, неизбежен был провал такого предприятия. «Да и на тех лошадях, как видно из репорту господина капитана Лаптева, не токмо до Анадырского острогу, но и до Колымскаго поставить не могут». А от Колымскаго острога до Анадырскаго предстояло преодолеть еще большие расстояния—ехать на лошадях и по рекам на малых судах более 900 верст³⁸.

Между тем при освоении морского пути от реки Пенжины или Таловки до Анадырска оставалось сухопутной дороги всего 450 верст.

На основании этих данных, проанализировав возможности наземного и морского пути, Коростелев склонялся к тому, что морской путь имеет большие преимущества, хотя условия плавания не были еще надлежащим образом изучены. Он рекомендовал снабжать Анадырск из Якутска через Охотск³⁹.

³⁶ ЦГАДА, ф. 214, Сибирский приказ, оп. 18. д. 2526, л. 11/об.

³⁷ Там же, л. 13.

³⁸ Там же, д. 2480, л. 8/об.

³⁹ Это предложение сформулировано на основании рапорта Д. Лаптева А. И. Чирикову, в котором говорилось: «ежели при Охоцке есть морские суда и провиант и служители, то морем до устья реки Таловки и Акланы способнее де кажется перевозить: а при устье де Акланы реки ясашные анадырския коряки, у которых от трех до четырех тысяч алений езжалых набрать можно». (Цитируется по промемории А. И. Чирикова в Иркутскую провинциальную канцелярию, ЦГАДА, ф. 214, Сибирский приказ, д. 2480, л. 6/об.)

От устья Пенжины и Таловки провиант до Анадырска относительно легко было перевезти в течение зимы на оленях, «понеже при тех местах аленные коряки кочуют и аленей у них езжалых... довольно имеетца, что от трех и до четырех тысяч собрать можно и провианта, ежели ево в Охоцк, а оттуда через моря к тем местам хотя до десяти или пятнадцати тысяч пудов завезено будет, то в одну зиму столько перевезть на аленях смогут без тягости с переменою, ибо на каждого аленя полагаетца по пяти пуд»⁴⁰. Коростелев рекомендовал для осмотра рек послать из Охотска морское судно со служителями, снабдив их продовольствием на четыре месяца.

Как отмечалось в «Известиях», в Охотске в это время находились два мореходных судна, один галиот, один шхербот, кроме кораблей, оставшихся после экспедиции Беринга. Имелись также два штурмана и несколько матросов. Все это позволяло успешно провести исследование указанных рек.

В пользу пути через Охотск был приведен еще ряд веских аргументов. Во время Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции между Якутском и Охотском были построены склады-магазины (на Майской пристани, Юдомской и Урацком плодбище), а на реке Урак «не токмо магазиины, но и светлицы и избы построены; а в Охоцку уже и довольно хорошего и прочного строения имеетца, как экспедицкого, так и охоцкого». Эти помещения обеспечивали сохранение провианта и могли служить промежуточными базами на пути в Охотск.

После экспедиции Беринга начались плавания промышленников из Охотска и Камчатки на острова Тихого океана. Они выдвинули задачу выбора наиболее подходящих типов судов, определение мест судостроения, обеспечение их рабочей силой, укомплектования судов командирами, штурманами, матросами. Из-за отдаленности Охотска и Камчатки от центральных районов России и необходимости края эти задачи решались с большими трудностями [4; 9].

Постройка судов производилась в Охотске и Камчатке. Суда строились преимущественно из лиственницы. Главным типом корабля был небольшой палубный бот, имевший длину по килю до семи сажен. Для судостроения привлекались практики, обладавшие опытом судостроения. Многие мастера прибыли из Архангельска, Олонца и других центров поморского судостроения. Это были «такия ж люди, которые при судовом строении в работах бывали и к таковым строениям присмотрелись»⁴¹. В качестве плотников использовались не только русские, но и камчадалы, «приобыккыя к плотничьей и конопатной работе». На Камчатке и в Охотске имелись отличные мастера кузнечного дела, ставшие мастерами благодаря «единой только привычки». Но таких мастеровых было очень мало.

Железо, пенька, смола, паруса и другие материалы доставлялись на Камчатку через Охотск на адмиралтейских или купеческих судах, «которые всякой год ходят, во-первых с провиантом, а при том и с другими нужными купеческими вещами» для снабжения гарнизонов Камчатки. Потребности в смоле в значительной мере удовлетворялись за счет местного производства. Канаты выделялись из травы, напоминавшей крапиву; по прочности они значительно уступали пеньковому. Из привозного железа на Камчатке ковались якоря, которые, учитывая малую прочность травяных канатов, имели небольшой вес.

Для постройки судов купцы обычно объединялись в компании, так как постройка судна и его оснащение было не под силу одному купцу. Кормщиком или носовщиком (штурманом) нанимали знающего, опытного человека, который в плавании бывал «и многие на море приключении и компас

⁴⁰ ЦГАДА, ф. 214, Сибирский приказ, оп. 18, д. 2526, л. 16.

⁴¹ ЦГАДА, ф. Госархива, разр. XXIV, д. 34, л. 86/об.

знает и на неизвестный иттить пожелает»⁴². В помощь кормщику или носовщику приглашался помощник, или, как называли тогда, товарищ. Экипаж нанимался из охотников. Оплата производилась натурой; первоначально команда получала половину всей добычи, другая половина передавалась управителю судна и компанейщикам. Применялась и денежная оплата в размере от 50 до 200 руб. в год.

Владельцы судна снабжали команду продовольствием и брали на себя другие расходы. Экипаж на время промыслов получал сушеное и соленое мясо, рыбу и муки пуда по два на человека, а также несколько бочек пресной воды. Запас провизии делался обычно на два месяца, хотя опыт показал, что такое количество провизии не может обеспечить успех плавания.

Кормчий—управитель судна был полноправным начальником над судовой командой. В тех случаях когда судно уходило дальше обычного, чтобы «неизвестный острова и селения сыскать и тамо промыслы производить», работники обязаны были на вновь найденных островах, где есть селения, «приласкивать», как обычно говорилось в официальных документах царских властей, т. е. уговаривать жителей принять подданство России и «с тех, кто подданство примет, ясак брать и с ними дружитья», а в «протчем во всем искать промыслу зверей морских и береговых, которые б компании, а потом и им самим прибыль принесло и удовольствуюсь промыслами, чтоб судно не отяготить, возвратиться назад»⁴³.

С распространением промыслов на Командорские острова вопрос о снабжении мореплавателей приобретал особую остроту. На длительное время обеспечить мореходов провизией было невозможно. Обычно рекомендовалось брать продукты питания и пресную воду в количествах, достаточных для того, чтобы дойти «без нужды» до неизвестных островов, а во время зимовки вести промысел морского зверя и таким образом обеспечивать себя пропитанием; большое внимание уделялось охоте за морскими коровами: их мясо считалось полезным для здоровья, а сушеное могло заменить хлеб. «А как много в такой скотине жиру, то оной также заготавливают в боченки и употребляют в пищу вместо хорошего масла, что и пить его можно, как лучшее деревянное масло без вреда». Кожи морских коров применялись для обшивки лодок.

«И так надобность зделавшись учительницей, сказала им, что есть Берингов, т. е. Командорский и Медной острова, при которых из моря бывають такие коровы, что кожею одной коровы без всякого шитва вместо всех обшивных досок весь шлюпочный или лодочной деревянной набор, з боков, нос и корму, обще с килем до самых бортов и бортошные бруски, тож и с носу и с кормы обтенуть можно; что делает многим менее тягости досок, а тем еще и скоряе в ходу и от бурунов безопасней».

Отправляясь в плавание, мореходы брали с собой корпус легкой лодки или ялбота и «когда вознадобится, то в самое короткое время збирають челны и обмача кожу в воде, вместо обшивки обтягивають, и во всех местах прижимають, так как киль и ребра состоять; и потом употребляют в надобность»⁴⁴. Такие лодки обладали значительными преимуществами перед деревянными: ее легко было вытащить на берег и «от буруна как пузырь быть безопасна», два-три человека могли нести ее на значительное расстояние.

Для пополнения запасов соли «морскую воду в котлах перепаривають и остаток густоты делается изрядною солью»⁴⁵.

⁴² ЦГАДА, ф. Госархива, разр. XXIV, д. 34, л. 87/об.

⁴³ Там же, л. 88/об.—89.

⁴⁴ Там же, л. 90—92/об.

⁴⁵ Там же, л. 89/об.

На зимовке мореходы должны были заготовить продуктов питания не менее как на год, чтобы в июне и июле отправиться дальше в плавание и, «где случится, приставать к островам и какие рыбные и зверные промыслы употреблять». На каждой остановке запасы продовольствия пополнялись, чтобы всегда на судне был неприкосновенный запас. Некоторые продукты, как показал опыт плаваний, «при добром смотре и до трех годов может быть збережено. А что до муки и до хлеба так как бы здесь принадлежит, то при малом употреблении того от других привычка и без онаго другою пищею, а паче два хорошия свойства, воздух и вода награждают, как де то и на тех островах, где с упоминаемого судна наши были, и видели тамошних жителей без хлеба здоровых и сильных, и многих до глубокой старости дошедших»⁴⁶.

Развитие промысловой деятельности на Тихом океане, развитие торговли с Китаем через Кяхту настоятельно требовали усиления земледелия и животноводства в Сибири и заведения там рудников и мануфактур. Еще в 1724 г. миссия первого русского посольства в Китай составила «план пахотных земель и сенных покосов» в районе Иркутска (см. стр. 171).

Некоторые государственные деятели Сибири пытались от слов перейти к делу и изыскивали методы и средства для решения возникших задач. Большие заслуги в этом принадлежали выдающемуся ученому и моряку Ф. И. Соймонову [5; 8]. Будучи сибирским генерал-губернатором, он приложил немало усилий к тому, чтобы во всей Сибири, включая Якутск и Камчатку, «хлебопашество довести до совершенного градуса», обнаружив при этом глубокое понимание важности для страны хозяйственного освоения необозримых просторов Сибири и Дальнего Востока.

Заслуживает особого рассмотрения «Экстракт о хлебопашестве во всей Сибири, представленный в Сенат тайным Советником Ф. Соймоновым»⁴⁷. В экстракте не только показано состояние земледелия в Сибири, но выясняются причины того, почему оно не получило надлежащего развития. Для подъема сельскохозяйственного производства Соймонов предлагал применить систему поощрения земледельцев, считал необходимым, чтобы казенные земли оставались во владении крестьян и чтобы крестьяне записывали не только то, что им полагалось по оброку, «но и сверх того из новых земель, кто сколько пожелает поднимать, и тем хлебопашество размножить старались». Соймонов считал целесообразным, чтобы казна покупала излишки хлеба у крестьян «такими на первый случай ценами, которые б за труды их совершенно не обидны были»⁴⁸. Он предлагал также, чтобы земли раздавались всем, кто пожелает заниматься земледелием, и чтобы добровольцы-земледельцы освобождались от сбора пятинных хлебов.

Подобные меры могли вызвать большой интерес к земледельческому труду не только крестьян, но и купечества. В частности, по мнению Соймонова, купцы, «видя непременною покупку в казну хлеба и при том довольною за труды плату, конечно, не оставят хлебопашества размножить собственно сами, или наемными работниками и ставить довольное число в казну провианта; равным образом и крестьянство усмотря, что хлебопашество не меньше им прибыли приносить будет, нежели промыслы звериные, может прилежнее то и размножать, а распахавши довольное число земель и собственно сами положенные на первый случай единственно для приоучивания их к пашне цены время от времени умалять станут»⁴⁹. Усилия Соймонова, как и других передовых деятелей, были направлены к тому, чтобы убедить сибирское население в преимуществах земледелия перед про-

⁴⁶ ЦГАДА, ф. Госархива, разр. XXIV, д. 34, л. 90—90/об.

⁴⁷ Там же, д. 49.

⁴⁸ Там же, л. 6/об.—7/об.

⁴⁹ Там же, л. 8 и 8/об.

мысли, что создало бы благоприятные условия для экономического развития Сибири и Дальнего Востока и дальнейших исследований северо-восточной части Тихого океана. План развития крестьянского землепользования и «приохочивания» купцов к земледелию, а также привлечение к этому делу купеческих капиталов шел в разрез с интересами дворян-крепостников и, конечно, не мог встретить сочувствия в правящих сферах.

14 июля 1763 г. доклад сибирского губернатора был рассмотрен; 11 ноября Сенатская контора согласилась с предложениями Соймонова, но выступила против наделения беглых людей землей. В решении Сената указывалось, что беглым людям «земель ни под каким видом не отводить, хотя б оные и требовали, о чем оному сибирскому губернатору во все ведомства той губернии места и подтвердить накрепчайше»⁵⁰. Таким образом, классовая ограниченность царизма, его корыстные цели препятствовали вовлечению в сельскохозяйственное производство значительной части тогдашнего сибирского населения.

Вместе с тем согласно указу Сената крестьянам разрешалось выделять до 185 десятин земли на один двор. Пустующие земли надлежало отбирать и передавать тем, кто способен обрабатывать их. Особое внимание обращалось на необходимость заведения хлебопашества в Нерчинске.

Соймонов еще в 1758 г. представил свои соображения о развитии хлебопашества в Нерчинске. «Что во умножении в Нерчинском уезде хлебопашества как для довольствия находящихся там воинских команд, так и для поставки впредь в *северо-восточные места* (подчеркнуто мною.— В. Д.) провианта для всяких нечаянных случаев надобность состоит; которого провианта без всякого тамошним жителям отягощения, а казне убытка, в непродолжительном времени довольно иметь можно»⁵¹.

Соймонов считал, что хлебопашество можно завести в Якутии и Камчатке. Он отметил, что во время Камчатской экспедиции в Олекминском остроге и в верховилуйских местах прежними губернаторами в деле заведения хлебопашества были сделаны «полезнейшие учреждения, но по лености и нерадению якутских воевод все то было упущено»⁵². Соймонов, в частности, указал, что, по представлению Беринга, в 200 верстах восточнее Якутска было поселено около 200 семей. В 1740 г. по его же предложению было отправлено 50 семей, но «по лености тамошних командиров никакова успеха произведено не было; а на Амге реке, хотя хлебородие и было и довольно урожай получен, но бывшие потом якутские воеводы сие толь нужнейшее дело пренебрегли, что и никакова хлебопашества не осталось по той причине, что тех переселенных крестьян леность принудила хлебопашество оставить»⁵³. Разумеется, дело не в «лености крестьян», а в том, что царизм и его местные власти не создали крестьянам условий, которые бы обеспечили им материальные выгоды от занятия сельским хозяйством.

Далее Соймонов сообщал, что из 50 семей, отправленных на Камчатку, несколько семей было оставлено в Охотске, «в которых и нималой нужды не имелось», остальные же были высажены в Большерецке и по распоряжению командира Большерецкого острога оставлены при том же остроге. Эти переселенцы «за лучшее восприяли пропитание иметь по тому ж от тамошних зверей и рыб, а хлебопашество вовсе оставили»⁵⁴. Таким образом, усилия руководителей Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции, направленные на внедрение земледелия на Камчатке, не дали ощутимых

⁵⁰ ЦГАДА, ф. Госархива, разр. XXIV, л. 49, л. 9/об.

⁵¹ Там же, л. 15/об.

⁵² Там же, л. 34/об.

⁵³ Там же, л. 35.

⁵⁴ Там же, л. 35/об.

результатов. Повинны в этом были местные власти⁵⁵. По представлению Соймонова Сенат своим указом поручил командирам камчатских острогов «оное хлебопашество возобновить и в надлежащем порядке содержать»⁵⁶. Хлебопашенных крестьян из Большерецкого острога было велено перевести в Верхний Камчатский острог, «от которого хлебопашества по репортам немалая надежда усматривается»⁵⁷.

23 декабря 1763 г. в Якутскую, Охотскую и Камчатские канцелярии были посланы указы Сената об исполнении предложений Соймонова «без промедления и упущения». Ответственность за заведение хлебопашества на Камчатке была возложена на якутского воеводу Федора Чередова. Ему было выдано из Сибирского приказа 1000 руб. на покупку инструментов и семян⁵⁸.

В результате широкого развития мореплавания и судостроения в Сибири сильно возросла потребность в пеньке. Прежде она полностью ввозилась из центральных районов России. Ежегодный завоз достигал 5000 пудов. Делались некоторые попытки расширения посевов конопли и льна. Так, в Тобольске было посеяно 153 десятины конопли; выделанное из конопляного семени масло продавалось на рынке. Соймонов отмечал «и как то семя, так и из него масло бито и в продажу употреблялось, а пенька прядена и на суда снасти спускались, от чего покупка в Нижнем Новгороде отменена. И все то с прибытком казенным употреблялось, что все вышеписанное и чинено было через три года с немалою прибылью в урожае хлеба и пеньки»⁵⁹.

Однако масштабы производства пеньки не могли удовлетворить. Именной указ Екатерины II от 17 апреля 1787 г. предписывал Иркутскому и Колыванскому генерал-губернатору Пилю: «чтобы он изыскал способ к размножению в здешнем крае такого продукта, из которого вырабатываться может пенька и прочее для того, чтобы избежать тех великих издержек казны, каковые бывают от перевоски сюда для морских экспедиций нужных снарядов»⁶⁰.

Указ возымел некоторую силу. В рапорте от 22 июня 1789 г. Пиль доносил: «Поселяне здешние, как то я имею уже верное сведение, будучи неутомимыми старателями о собственной своей пользе, засевали земель коноплем и льном гораздо более прежних лет, а именно в данном прошлом

⁵⁵ Выдающийся ученый и мореплаватель В. М. Головин в течение многих лет интересовался вопросами экономического освоения Дальнего Востока. Анализируя причины медленного внедрения во второй половине XVIII в. земледелия и животноводства в Охотске и других местах, Головин с большим сожалением писал: «...к несчастью единственно от времен и обстоятельств тогдашних последовавшему, сии поселенцы как в данном скоте, равно и земледелии совершенной хозяйственной власти и свободы не имели, поелику скот почитался казенным, переходил из рук в руки, определяемых из Охотска každогодно на управление тамошними казаками казачьих урядников, которые, выдаваемым молоком довольствуясь, лишали того самого крестьян». Строгий контроль за производственной деятельностью поселенцев, а также изъятие у них всего того, что приносил их тяжелый труд, не могло способствовать прогрессу хлебопашества. «Земледелие, — писал Головин, — производилось с не меньшим для крестьян отягощением: распахиwanie земли, посев хлеба, жатва и вымолочение совершалось под присмотром и по точному приказанию не имеющих о том понятия урядников, авымолоченный хлеб, не отдавая крестьянам, складываем был в казенные магазины... тот хлеб от небрежного хранения подвергался гнилости к употреблению негодным, о чем паки было представлено, и по другому повелению выбрасывался в реку Уд» (ЦГАВМФ, ф. 7, д. 21). Крестьяне голодали и прекращали заниматься земледелием.

⁵⁶ ЦГАДА, ф. Госархива, разр. XXIV, д. 49, л. 35/об.

⁵⁷ Там же, л. 36.

⁵⁸ В одном из своих рапортов Чередов сообщал, что на Камчатку было отправлено семян: 20 пудов ржи, а овса и конопли по 5 пудов. В том же рапорте Чередов писал, что на полученные деньги он купил 10 железных сошников, 20 топоров, 20 серпов.

⁵⁹ ЦГАДА, ф. Госархива, разр. XXIV, д. 64, ч. 1, л. 3.

⁶⁰ Там же, л. 13.

788 году обрабатывали они для тех продуктов земли столько, что одних сих семян вышло первых 6702, а последних 87 четвертей; сколько же в настоящем году окажется таковых произрастаний, я буду особенным себе поставлять долгом со всею подробностью донести в. в.»⁶¹. В дальнейшем Пиль ежегодно сообщал сведения о посевах технических культур.

Таковы отдельные успехи в экономическом развитии Дальнего Востока, которые подтверждают справедливость слов Ф. Энгельса о том, что Россия играла прогрессивную роль по отношению к Востоку⁶².

Внимание к этим вопросам диктовалось и внешнеполитическими обстоятельствами. В 60—70-е годы на Тихом океане обострились противоречия между великими державами. Англия стала проявлять повышенный интерес к Китаю, Японии и северо-восточной части Тихого океана. Особую тревогу в правящих кругах России породило путешествие Дж. Кука, которое, как подчеркивает английский историк Бейкер, было предпринято с политическими целями [3, стр. 205].

Статс-секретарь кабинета Екатерины II П. А. Соймонов писал президенту Адмиралтейств-коллегии Чернышеву, что путешествие Кука и его «открытия», а также последующие плавания англичан создают определенную опасность для России⁶³. Отсюда он делал вывод: нужно принять решительные шаги для защиты русских промыслов на Тихом океане. Соймонов указывал, что существует два способа: «Один,—писал он,—основан на превосходстве сил, а другой—на искусстве и трудолюбии. Первой состоит в том, чтобы заставить покушающихся противу воли их отстать от такого предприятия, которое прямо устремляется к уменьшению наших промыслов, снисканных и в действо произведенных собственным нашим старанием, без всякой иностранной помощи и руководства. Другой заключается в доставлении себе такого положения, чрез которое совместничество других народов никогда не было бы для нас опасным. Первой хотя есть и кратчайший, но представляет такие неудобства, кои преодолеть не иначе должно, как потерю всякого иждивения; ибо вооружение на сих морях трех или четырех фрегатов издержками своим соуровнится вооружению на европейских морях целого флота; а сверх того немалого времени на таковое заведение будет потребно. По всем сим обстоятельствам—последний является быть предпочтительным, тем наипаче, что выполнением его и трудности уничтожаются»⁶⁴.

П. А. Соймонов обстоятельно описал трудности, стоящие на пути обеспечения безопасности русских промыслов. Первое и самое главное—дороговизна провоза материалов и провианта из Якутска до Охотска. На этом пути предстояло преодолеть цепи гор Яблонового и Станового хребтов, «а должно по необходимости все тягости на расстоянии 1000 верст возить на вьючных лошадях и для того не менее платить за провос с пуда, как от двух до трех рублей, а иногда и более, а сверх того и перевозимые сим путем вещи повреждены бывают от крутизны гор». Такие тяжеловесные предметы, как якоря, канаты, на вьючных лошадях вообще невозможно было перевозить. «Одна сия трудность,—пишет Соймонов,—о прочном построении судов и мыслить запрещает»⁶⁵.

В результате подрядчики при строительстве судов «единственно о том токмо стараются, чтобы меньшим употреблением железа и других привозных материалов» избежать лишних затрат, «жизнь и безвредие отправляющихся на судне людей оставляют быть на произвол слепого случая, отчего

⁶¹ ЦГАДА, ф. Госархива, разр. XXIV, д. 64, ч. 1, л. 13/об.

⁶² К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. XXI, стр. 211.

⁶³ ЦГАВМФ, ф. Чернышева, д. 408, ч. II, л. 273/об.

⁶⁴ Там же, л. 274.

⁶⁵ Там же, л. 275/об.

нередко суда подвергаются разбитию, а люди гибели, несмотря на спокойствие моря, по справедливости Тихим названного»⁶⁶.

Соймонов возражал против взимания ясака, который вызывает недовольствие островитян и отклоняет их «от близкого с промышленниками союза», что сильно осложняет положение русских на Тихом океане. Он считал более выгодным, «если сей сбор преобразен будет в некоторое добровольное приношение от островитян в знак их подданства России». Замена ясака добровольным приношением хотя принесет недобор в сборе, но в будущем «несравненно (воз)наградится размножением промыслов; а потому и взятием десятины с привозу их, таможенными доходами при продаже их китайцам»⁶⁷.

Важнейшим условием освоения далеких островных владений России Соймонов считал заведение там постоянных контор, которые могли бы поддерживать связи с местным населением, отпуская им необходимые вещи за доступную плату.

Но основным оставалось развитие мореплавания; оно должно было привлечь к промысловой деятельности более просвещенных людей, что укрепит согласие, «от которого большого сообщения и лучшего союза с островскими и американскими жителями ожидать будет можно»⁶⁸.

* * *

Великие географические открытия, совершенные во время Второй Сибирско-Тихоокеанской экспедиции, явились ценным вкладом в дело исследования северной части Тихого океана. Оценивая научные результаты экспедиции, современный английский историк Дж. Бейкер пишет: «Этими путешествиями были решены все важнейшие проблемы северной части Тихого океана в той мере, в какой они были предусмотрены данным Берингу заданием» [3, стр. 192]. Значение этой экспедиции состоит также в том, что она открыла перспективы развития производительных сил Дальнего Востока и оказала огромное влияние на дальнейшее развитие не только промыслов, но и сельского хозяйства, промышленности и торговли.

Медленно, с исключительно большими трудностями выполнялось все намеченное. Этому препятствовал социальный строй России, колониальная политика царизма, направленная на порабощение и угнетение народов Сибири и Дальнего Востока, что затрудняло внедрение более передовых методов ведения хозяйства в отдаленном крае. Но прогрессивные деятели России уже в XVIII в. поставили проблему освоения Дальнего Востока и усиления безопасности России на берегах Тихого океана. Они бились над разрешением вопросов, имевших жизненное значение для нашей дальневосточной окраины.

В борьбе с силой привычек, неверия, при сопротивлении приверженцев старого, постепенно побеждали более прогрессивные формы хозяйства. Пробирались ростки новой сельскохозяйственной культуры; возникали очаги земледелия, скотоводства на Камчатке и в других местах Дальнего Востока; нередко, возникнув, они потом затухали, но спустя некоторое время вновь оживали. Порой земли Камчатки, Охотска, Приамурья и других дальневосточных районов щедро оплачивали тяжелый труд крестьянина, принося обильный урожай. Настойчивые попытки утвердить земледелие на Дальнем Востоке имели большое значение. Важно отметить, что именно русские

⁶⁶ ЦГАВМФ, ф. Чернышева, д. 408, ч. II, л. 276.

⁶⁷ Там же, л. 279.

⁶⁸ Там же, л. 279/об.

мореплаватели первыми оценили и обобщили имеющийся опыт, выступали проводниками, а иногда и застрельщиками земледелия в новых, еще не обжитых, но богатых краях. Развитие мореплавания способствовало также прогрессу промышленности, торговли, экономическому и культурному подъему Дальнего Востока, становлению России, как тихоокеанской державы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Андреев А. И. Русские открытия на Тихом океане в XVIII веке (обзор источников и литературы). В кн. Русские открытия в Тихом океане и Северной Америке в XVIII веке, М., 1948. См. также его статьи: Русские открытия в Тихом океане в первой половине XVIII века, «Изв. Всес. географ. о-ва», 1943, вып. 3; Роль русского военно-морского флота в географических открытиях XVIII века, «Морской сборник», 1947, № 4; Топографические описания и карты сибирских наместничеств 1783—1794 гг. и работы, связанные с ними, «Вопросы географии», 1950, вып. 17.
2. Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века («История открытия и освоения Северного морского пути», т. I), М., 1956.
3. Бейкер Дж. История географических исследований и открытий. Перев. с англ., М., 1950.
4. Берх В. Хронологическая история открытий Алеутских островов, СПб., 1823.
5. Гончаров В. Г. Федор Иванович Соймонов, «Изв. АН СССР. Серия географич.», т. 84, 1952, вып. 6.
6. Ефимов А. В. Из истории великих русских географических открытий, М., 1950.
7. Крашенинников С. П. Описание Земли Камчатки, М., 1950.
8. Лебедев Д. М. Из истории хозяйственного районирования России, «Изв. АН СССР. Серия географич.», т. 84, 1952, вып. 3.
9. Макарова Р. В. Экспедиция русских промышленных людей в Тихом океане, «Вопросы географии», 1950, вып. 17.
10. Павленко Н. И. Развитие металлургической промышленности в России в первой половине XVIII века, М.—Л., 1953.
11. Соколов А. П. Северная экспедиция 1733—1743 гг. «Зап. Гидрограф. департ.», 1851, ч. XI. Приложение.
12. Breitefus L. Early Maps of North-Eastern Asia and of the Jands around the North Pacific. В сб. «Imago Mundi», VIII, 1939, London.

Военно-Политическая академия
им. В. И. Ленина



ИЗ ИСТОРИИ ДОБЫЧИ И ПЕРЕРАБОТКИ НЕФТИ НА УХТЕ

А. Е. Пробст

Освоение природных богатств Севера требуют крупных, концентрированных и, как правило, длительных вложений, эффект от которых обычно не может быть быстро и непосредственно реализован. Вот почему в прошлом районы Севера России оставались заброшенными, их освоение было не под силу отдельным капиталистам. Только в социалистическом хозяйстве, основывающем свою деятельность на перспективном планировании, создаются необходимые условия для самого широкого развития производительных сил Севера. Об этом, в частности, говорит история ухтинской нефти.

В течение почти двух столетий неоднократно делались безуспешные попытки использовать богатства Ухто-Печорского края.

О наличии нефти в Ухтинском районе было известно давно. Нефть в этом районе выделяется на поверхность в виде небольших нефтяных ключей. Зачастую речные воды на значительной площади покрывает нефтяная пленка.

Николай Витсен в работе «Северная и восточная Татария», изданной в 1692 г. в Амстердаме, писал: «Река Ухта является притоком реки Печоры; на этой реке в расстоянии 1 $\frac{1}{2}$ мили от востока есть мелкое место, где из воды выделяется жир, представляющий черную нефть» [27, стр. 592]. Сам Витсен не был в Печорском крае и мог получить сведения об ухтинской нефти только в Москве, где он побывал с голландским посольством в 1664 г. Следовательно, ухтинская нефть в 60-х годах XVII в. была достаточно широко известна. Остается, к сожалению, неизвестным, собиралась ли в XVII в. нефть, выступавшая на водную поверхность реки Ухты, и делались ли какие-либо практические шаги к ее использованию.

Первые достоверные сведения об освоении ухтинской нефти относятся к началу XVIII в. Указ Петра I от 2 ноября 1700 г., предписывавший «всякому, кто поведает на чьей бы то ни было земле о каких рудах, объявлять» в специально организованный «Приказ рудокопных дел», а впоследствии в Берг-коллегию, вызвал широкий поток всякого рода донесений о находках всевозможных полезных ископаемых. Среди них было «доношение» мезенца Григория Черепанова о найденных им в Мезенском и Пустозерском уездах (на реках Цыльме, Ижме, Ухте и др.) минеральных красках и «нефтяном ключе».

Присланные Г. Черепановым пробы глины и «каменьев» Берг-коллегия признала не заслуживающими внимания, так как хотя «и годные, но токмо

простые, которые много и ближе тех стран находитца», а потому от них никакого «прибытку надеятца невозможно». По-иному оценила Берг-коллегия донесение Григория Черепанова о нефтяном ключе. Об этой находке было доложено царю. 5 мая 1721 г. последовал специальный указ Петра I о посылке на место из Архангельска аптекаря «или кому из них пристойно, кто б во оном знал искусство» и «немедленно... нефтяной ключ... освидетельствовать и учинить пробу» и «ежели из него будет прямая нефть», то исследовать, каким способом можно будет ее добыть «и будет ли из оного прибыль». Сведения должны были быть посланы на имя Петра («имянно»)¹.

Правительство Петра I было заинтересовано в увеличении доходов казны за счет вывоза нефти за границу (бакинская нефть, поступавшая транзитом из Персии, играла существенную роль во внешней торговле России с Западной Европой). В связи с этим Петр I обратил внимание и на находку нефти в Поволжье (на реке Соку), и на «нефтяные колодези» в Баку при его взятии². Так же живо интересовали Петра известия о находке нефти на Севере.

Хотя указом 1721 г. «аптекарю» совместно с Григорием Черепановым велено было «туда ехать немедленно», разведка ухтинской нефти осуществлялась крайне медленно. Данные о предварительном освидетельствовании найденного Г. Черепановым нефтяного источника были получены Берг-коллегией из Архангельска только спустя два с половиной года после указа. Сведения были, повидимому, весьма положительными, так как в ноябре 1723 г. Берг-коллегия затребовала от Григория Черепанова и Архангельской губернской канцелярии новые, более подробные сведения о местонахождении нефтяного источника, о суточном притоке нефти, ее качестве, условиях добычи и транспорта, а также общие сведения о ближайшем к источнику районе, не заболочен ли он, достаточно ли в нем лесов, имеется ли вблизи население³.

Но время практического использования ухтинской нефти еще не пришло. Первый этап в истории освоения ухтинской нефти, повидимому, ограничился сбором сведений и освидетельствованием месторождения.

Вновь вопрос об ухтинской нефти возник лишь в 40-е годы XVIII в.

В 1745 г. архангельский купец Федор Прядунов, ранее в течение ряда лет занимавшийся приисками руд на Севере, построил с разрешения Берг-коллегии в Пустоозерском уезде, в двухстах верстах от урочища Ижменского, «в пустом месте при малой реке Ухте невяной завод» и стал систематически добывать нефть⁴.

Строил Федор Прядунов «завод» целиком на собственные средства. Строительство обошлось ему «довольной суммой денег»—500 руб. «Для придания лучшей ему охоты» он был освобожден в течение первых двух лет от уплаты десятины. В 1748 г., по показаниям Прядунова и ряда свидетелей, «той завод и каменную плотину, которой стал мне в немалый капитал, прошедшую вешнюю водою все без остатку разломало и снесло». Но уже в следующий 1749 г. добыча нефти возобновилась.

Техника добычи нефти у Прядунова была весьма примитивной, соответствующей кустарному характеру «невяного завода». Но она не отставала от уровня техники добычи нефти в других районах. И. Лепехин на основании сведений, собранных для него А. Тряпицыным и С. Зуевым у местного населения, следующим образом описывает предприятие Ф. Прядунова: «Над самым нефтяным ключом, на середине биющим, построен был четверо-

¹ ЦГАДА, ф. Берг-коллегии, 1721, кн. 91, л. 249—250.

² Более подробно об этом см. в моей статье «Из истории организации в России добычи и переработки нефти» [16].

³ ЦГАДА, ф. Берг-коллегии, 1723, д. 94, л. 708.

⁴ Там же, 1750, д. 934, л. 10—19, а также д. 1094, л. 183.

угольный сруб вышиною тринадцать рядов, из коих шесть были загружены на дно, а прочие находились на поверхности земли. Внутри сруба поставлен был узкодонный джан, который истекающую из воды нефть впускал в себя отверстием дна. От быстротекущей воды защищал его поставленный с одной стороны водорез» [10, стр. 284; 12, стр. 35]. Добыча, следовательно, сводилась только к собиранию нефти, всплывавшей на воде.

Отрывочные сведения о предприятии Прядунова имеются в материалах Берг-коллегии. В них указывается, что для собирания нефти был сделан «колодец». Когда внешние воды снесли этот колодец, то «поставлена была вместо одного бочка бездонная, в которую она нефть 6 пуд. и накопилась». По показаниям Прядунова, плотина («водорез») была каменной.

На «заводе» Прядунова в первые годы его существования добывалось около 40 пудов натуральной нефти в год. Добыча нефти производилась вольнонаемными рабочими. Прядунов ежегодно привлекал несколько «человек с пашпортами», оплата которых производилась «хлебом и харчем» по 35—40 руб. на человека в год. В первые годы на «заводе» Прядунова добычей нефти было занято три-четыре таких вольнонаемных рабочих и сын Прядунова—Степан⁵.

Важно отметить, что Федор Прядунов на своем «нефтяном заводе» не только добывал натуральную нефть, но затем и перегонял («передвоивал») ее.

Дошедшие до нас материалы не дают полного представления о технологии перегонки натуральной нефти, применявшейся Ф. Прядуновым. Известно только, что в результате перегонки черной натуральной нефти получалась «светлая» нефть «желтого» цвета, т. е. керосин. Потери при перегонке составляли до $\frac{1}{3}$: из трех фунтов натуральной нефти после «передвойки» получалось два—два с лишним фунта светлой нефти. Известно также, что при перегонке нефти расходовались «припасы» и «уголье». Продукция «нефтяного завода» Ф. Прядунова, поступавшая в продажу, состояла в основном из продуктов нефтеперегонки, т. е. из очищенной нефти.

Таким образом, Прядунов первым в России, еще за 80 лет до братьев Дубининых, организовал на Ухте перегонку нефти⁶.

По доношению Прядунова в Берг-коллегию издержки по добыче и перегонке составляли в 1747 г. 9 руб. 50 коп. на пуд очищенной нефти. Очищенная нефть доставлялась для продажи в Москву. Этот путь был нелегким. В зимнее время «лесами», снегами и реками «по наслузам» возили нефть на оленях до села Ижмы, а затем на лошадях до Москвы. Перевозка таким путем обходилась в 1747 г. по 1 руб. 50 коп. за пуд. Был и другой способ доставки—сухопутным (санным) путем до Архангельска, а затем водным путем до Москвы⁷.

По данным Ф. Прядунова, сообщенным в фискальные органы, а потому отнюдь не преуменьшенным, очищенная нефть в 1747 г. обходилась ему в Москве, включая транспортные расходы, по 11 руб. за пуд. Бакинская натуральная нефть по справке Московской большой таможни продавалась в Москве в 1746 году по 7 руб., в 1747 году—по 5 руб. и в 1748 году—по 6 руб. за пуд. Однако путь из Баку (через Астрахань) в Москву, так же как и вся торговля с Персией, часто нарушались. Поэтому временами цены

⁵ ЦГАДА, ф. Сената по Берг-коллегии, 1748, д. 8/1510, л. 12—13.

⁶ Неправильно, конечно, говорить о разработке Прядуновым какой-либо технологии перегонки нефти. Его предприятие, созданное в 1745 г., было предельно примитивным. Но как бы то ни было на основе известной тогда технологии «передвойки», Ф. Прядунов впервые организовал перегонку в России нефти в промышленных масштабах.

⁷ ЦГАДА, ф. Сената по Берг-коллегии, 1748, д. 8/1510, л. 12—13; ф. Берг-коллегии, 1750, д. 934, л. 10—19.

на натуральную нефть в Москве резко повышались, достигая в отдельные годы 13—15 руб. за пуд. Цена очищенной нефти должна была быть по крайней мере в полтора раза выше, чем за натуральную нефть, так как потери при перегонке составляли около одной трети (да, кроме того, следует учесть и другие издержки по перегонке). Таким образом, при цене натуральной бакинской нефти в 6—7 руб. за пуд очищенная ухтинская нефть была в Москве вполне «конкурентно-способной» и ее продажа оказывалась прибыльной.

Учитывая это, Берг-коллегия в 1749 г. специальным постановлением обязала Ф. Прядунова доставлять ежегодно в Московскую главную аптеку «для аптекарских потреб на расходы» не только «передвоенную», но и натуральную ухтинскую нефть по цене ниже цены бакинской («заморской») нефти. В XVIII в. нефть была весьма дорогим, малодоступным экзотическим товаром. В России она издавна применялась для военных целей. В торговых договорах России с иностранными государствами XVI—XVII вв. нефть всегда фигурировала среди военных припасов обычно наряду с серой. Позднее применение нефти для военных целей сократилось. В очень небольших количествах нефть использовалась для иллюминации. Главным потребителем нефти была медицина, употреблявшая ее весьма разносторонне в качестве не только наружного, но и внутреннего лекарства. Для лечебных целей широко использовалась очищенная нефть ухтинского «завода». Федор Прядунов сам пытался лечить нефтью от разных болезней без разбору, что повлекло за собой печальные последствия; некоторые его «пациенты» умерли, и Ф. Прядунов был привлечен к уголовной ответственности.

Федор Прядунов сравнительно недолго возглавлял построенный им нефтяной «завод». В 1753 г. он умер и в 1756 г. «завод» был уступлен его вдовой вологодскому купцу Андрею Нагавикову. В указе Берг-коллегии, подтверждающем переход нефтяного завода во владение А. Нагавикову, указывается обязанность нового владельца «завод распространять и содержать в добром порядке и нефть добывать со всяким радением беспрепятственно» [26, стр. 7; 11].

Деятельность Нагавикова на нефтяном заводе также была непродолжительной: в 1760 г. он умер, и завод перешел во владение крестьянина Ивана Мингалева, а затем в 1765 г. к яренскому купцу Михаилу Баженову.

Михаил Баженов добывал нефть не только из источника, открытого Федором Прядуновым, но использовал другие близлежащие нефтяные ключи. Посланные из Яренской воеводской канцелярии в 1767 г. «видели другой его же Баженова промысел нефтяной же на другой речке, именуемой Чюты, состоящей от одного Ухтинского сухим путем, например, в четырех верстах, а водою в двух чумкосах зырянских пятиверстных (т. е. в 14 км.— А. П.), а на том Чютинском промысле достается нефть на выкопанных при одной речке Чюте в разных местах ям» [26, стр. 8].

По данным М. Чулкова, Михаил Баженов в 1766 г. добыл 25 пудов нефти, а в 1767 г.—40 [25, стр. 617].

Последние сведения об этом нефтяном заводе и его последнем владельце Михаиле Баженове обрываются на 1782 г., когда в Берг-коллегии рассматривалась претензия дочери Федора Прядунова, оспаривавшей законность продажи этого завода ее матерью Михаилу Баженову. Позднее этот завод был уничтожен; сгорел ли он, снесло ли его опять внешними водами, нам неизвестно. И. Лепехин в «Дневных записках» сообщает следующее: «От сего строения теперь никаких почти остатков нет; одна только нефть, плавающая по воде, на подобие смолы, оставила память оною» [10, стр. 284].

Нефтяной завод Федора Прядунова не был единственным нефтедобывающим предприятием на Севере. В 1766 г. житель Нового Усолья Ратов

и московский купец второй гильдии Александр Соболев просили Берг-коллегию разрешить добычу нефти «на приисканных ими своим коштом местах в том же Пустоозерском уезде на реке Ижме и на ее притоках Чюте и Маниде, на реке Позве и на ее притоках Першае и Красном. По заявлению Ратова и Соболева, они нашли по берегам реки Першая «нефтяные прииски» и выкопали «три ямы в глубину аршина четыре и в тех ямах оказались нефтяные ключи». Повидимому, эту нефть нашли «работные крестьяне» Афанасий Коршунов, Тимофей Лятков и Влас Мальгин, которыми были «выкопаны три ямы для копления оной нефти».

Ратов и Соболев возлагали большие надежды на развитие добычи нефти и хотели застраховать себя от конкуренции импортной нефти. Они просили Берг-коллегию, «чтобы запрещение то учинить в вывозе нефти из всех остзейских мест». Однако Берг-коллегия отклонила ходатайство, так как Ратов и Соболев по-настоящему еще добычу нефти не развернули, а «могут ли тою нефтью всю Россию удовлетворить» — нельзя было установить.

Ратов и Соболев добывали нефть примитивным способом («без всякого фабрик построения») и по существу ограничивались черпанием нефти из воды. В связи с этим Берг-коллегия отказала в просьбе об освобождении промысла от уплаты в течение первых лет десятины, так как для создания предприятия «многова кошту непотребно» [26, стр. 8].

Таким образом, первые попытки организовать на Севере добычу и переработку нефти в 40-х и 60-х годах XVIII в. оказались сравнительно непродолжительными и закончились неудачей. Маленькому кустарному предприятию, каким был «завод» Федора Прядунова, конечно, не под силу было освоить ухтинское месторождение. Для этого уже тогда требовалась организация крупных государственных и частных предприятий с затратами более или менее крупных средств. Вместе с тем и возить нефть на оленях и «по наслузам» на расстояние 1000 км до Архангельска или почти 2000 км до Петербурга и Москвы можно было только при условии, когда нефти добывалось всего несколько десятков пудов в год, а продажа ее в столицах производилась золотниками или фунтами, как это делал Прядунов.

В России того времени не было предпосылок для развития добычи нефти. Ограниченность внутреннего рынка потребления нефти, как результат узкого ее использования (преимущественно для медицины) и высоких цен на нефть, не могла стимулировать расширение добычи нефти.

Прошло еще почти сто лет. За эти годы развитие капиталистических отношений в России постепенно вытесняло феодальное хозяйство, прокладывая дорогу новому способу производства.

Новый этап в освоении ухтинской нефти уже в 60-е годы XIX в. связан с именем М. К. Сидорова.

В 1864 г. лесничий Мезенского лесничества Гладышев сообщил в Архангельскую палату о присутствии на Ухте нефти и о желательности ее использования [18; 19; 4]. Не получив ответа от начальства, Гладышев обратился к М. К. Сидорову, прибывшему тогда на Печору. Этот крупный капиталист, наживший миллионное состояние на удачной организации золотых приисков, был наделен прогрессивными чертами, свойственными буржуазии в период ее борьбы за развитие нового капиталистического способа производства. М. К. Сидоров был горячим энтузиастом Севера. Предложение взяться за разведку и разработку нефтяных месторождений на Ухте заинтересовало Сидорова. В том же году он послал специальную партию для обследования Ухтинского района. В результате было обнаружено одно месторождение нефти и два месторождения доманика*. В 1865 г. М. К. Сидоров обратился с ходатайством в Министерство государственных

* Доманик — разновидность горючего сланца девонского возраста. — *Ред.*

имуществ об отводе ему участка (3 кв. версты) для разработки нефти. С этого момента и началась упорная борьба Сидорова с косным чиновническо-бюрократическим аппаратом царизма, стремившимся задуть всякое новое, жизнеспособное начинание. Это был типичный эпизод борьбы полицейско-креспостнического государства с развивающимся новым капиталистическим способом производства. Министерство отказало Сидорову в отводе, мотивируя отказ формально-канцелярскими доводами. М. Сидоров не сдался, он добился отмены первоначального решения и в 1867 г. получил отвод, правда, меньшего участка: площадью в 1 кв. версту.

Разведку на отведенном ему участке М. Сидоров поставил сравнительно широко. Он пригласил из Швеции опытных инженеров, выписал оборудование и в 1867 г. приступил к бурению первой скважины на Ухте. Однако в результате происков князя Голицына разрешение Сидорову об отводе участка на Ухте было отменено и дано указание «не допускать Сидорова до разведки» под предлогом, что такая разведка в дальнейшем будет вестись специальной казенной комиссией архангельского губернаторства.

Сидоров настойчиво добивался пересмотра запрещения министерства. Тем временем выяснилась полная бездеятельность комиссии архангельского губернатора и Министерство, в конце концов, разрешило предоставить Сидорову отвод участка в 1 кв. версту.

Но архангельский губернатор и на этот раз добился отмены решения Министерства под предлогом «политической неблагонадежности» Сидорова.

В 1868 г. Сидоров все-таки получил разрешение на отвод участка. Он пригласил опытных техников, нанял 40 рабочих, знакомых с бурением, заложил буровую скважину в 12 дюймов, довел ее до глубины 200 футов, одновременно произведя разведку ручными шурфами.

Проходка скважины была приостановлена поломкой на дне скважины колонки, которую извлечь не удалось [3]. Сидоров заказал в Москве комплект нового бурового инструмента, но громоздкие детали так и не были доставлены на Ухту. По утверждению А. Панкратова, они еще в 900-х годах «валялись в Чердынском уезде» [14].

Чиновники архангельского губернатора не прекратили борьбу с Сидоровым и всячески препятствовали его предпринимательской деятельности: то они отказывали ему в праве рубки леса на ближайших участках, то вводили новую, более высокую арендную плату и т. п. В результате, в 1873 г. М. Сидоров приостановил все работы на Ухте потому, что «новые затруднения, новые стеснения администрации ставили меня в такое положение, что я не мог распоряжаться отведенным мне участком по своей воле; а где нет права и свободы в действиях, где все зависит от произвола администрации, — там всякий промысел немислим» [14].

Пробуренная скважина давала ежедневно около 1 пуда нефти, всего было добыто около 1000 пудов нефти. М. Сидоров купил железный пароход специально для испытания на нем нефтяного отопления, но этот пароход утонул во время ледохода; второй пароход постигла такая же участь.

На разведку нефтяных месторождений Ухты М. Сидоров истратил 650 тыс. руб. Несмотря на огромную инициативу и энергию, М. Сидорову так и не удалось создать нефтяную промышленность на Севере.

В 1873 г. он еще раз пытался организовать добычу нефти на Ухте путем создания компании нефтепромышленников, но и эта затея не дала результатов: бюрократический аппарат оказался сильнее его⁸.

⁸ В докладе, составленном в 1906 г. старшим окружным горным инженером В. А. Петровым «О нефтяных месторождениях в бассейне р. Печоры», указывалось, что М. Сидоров «7 лет потратил на всякие ходатайства и на борьбу с бюрократическими препонами». [Центральный государственный исторический архив в Ленинграде, в дальнейшем ЦГИАЛ, ф. 37 (Горный департамент), оп. 66, д. 780].

В 1887 г. М. Сидоров умер, но его деятельность на Ухте прекратилась еще раньше. После М. Сидорова ухтинские нефтяные месторождения на долгие годы были заброшены⁹.

Конец XIX в. характерен для России бурным развитием промышленности. Высокая степень концентрации русской промышленности и интенсивный приток иностранных капиталов, привлекаемых возможностями широкой эксплуатации дешевой рабочей силы, вызывали не только быстрый рост промышленности России, но и ускоренный переход к монополистическим формам ее организации. В 900-х годах монополистический капитал господствовал в основных отраслях тяжелой и частично легкой промышленности России.

Особенно бурно нефтяная промышленность развилась в конце XIX в. Добыча нефти в России за десять лет, с 1880 г. по 1889 г., выросла с 559 до 3166 тыс. т, или в 5,6 раза; в 1900 г. добыча нефти достигла 10,4 млн. т, т. е. увеличилась в 3,3 раза по сравнению с 1889 г. Еще в 1892 г. нефтяная промышленность Кавказа была монополизирована (раньше чем многие другие отрасли русской промышленности). Вскоре эта кавказская нефтяная монополия полностью подчинила себе добычу, переработку и продажу кавказской нефти и стала энергично проводить политику ограничения производства и установления монопольных цен. С 1901 г. прекратился дальнейший рост добычи нефти. Вместе с тем цены на нефть за период с 1901 по 1912 г. выросли в шесть раз.

Все это обеспечивало получение нефтепромышленникам огромных прибылей.

Бурное развитие кавказской нефтяной промышленности вызвало интерес к нефтяным месторождениям в других районах страны. В 1891 г. екатеринбургский купец А. М. Галин, основываясь на благоприятной оценке акад. Ф. Н. Чернышева нефтеносности Ухтинского района, приступил к разведке ухтинской нефти¹⁰.

Он купил у наследников М. Сидорова предоставленный тому в свое время на 24 года участок в 1 кв. версту и приступил к бурению¹¹. Галин привлек в свою компанию московского подрядчика по бурению артезианских колодцев фон Вангеля. В 1895 г. компания Галина и Вангеля заложила шесть скважин диаметром 3"—6" на глубину 165—585 футов; в 1896 г. было заложено еще 14 скважин [9, стр. 223; 14]. Ни одна скважина не дошла до нефти. Затем все дело прекратилось за отсутствием дальнейших средств у компании.

В конце столетия ухтинской нефтью заинтересовался инж. А. Гансберг, работавший в нефтяной промышленности Баку. Он обратился к С. Ю. Витте с просьбой содействовать разведке и разработке ухтинской нефти, но получил отказ. Тогда Гансберг решил заинтересовать своим проектом графа Канкрин, известного своими связями в придворных кругах. Граф Канкрин действительно «заинтересовался» этим делом. Предвидя возможность легкого заработка, он, обойдя А. Гансберга, получил в 1899 г. от С. Ю. Витте привилегию, т. е. в сущности монополию на изыскания нефти в Ухтинском районе на площади в 2000 кв. верст сроком на пять лет. Небезинтересно напомнить, что за тридцать лет до того другой министр отказал М. Сидорову в отводе участка в 3 кв. версты, мотивируя это опасностью «создания Сидоровым монополии».

⁹ Акад. Ф. Н. Чернышев, ознакомившись с разведочными работами, проведенными Сидоровым, писал, что «полное отсутствие научной постановки этих работ привело к тому, что Сидорову не удалось увидеть удовлетворительных их результатов» [24, стр. 75].

¹⁰ ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 2127.

¹¹ Там же, оп. 33, д. 22, л. 25.

Графу Канкрину монополия на весь Ухтинский нефтяной район была предоставлена без затруднений.

В течение пяти лет граф Канкрин ждал случая выгодно перепродать свое монопольное право, так как он вовсе не собирался сам непосредственно его реализовать. Случай, однако, не представился. Пока что Ухта была закрыта для всех, кто захотел бы заинтересоваться ее богатствами.

В 1905 г. срок монополии Канкрина истек. К этому периоду конъюнктура в нефтяной промышленности еще более обострилась. Цены на нефть продолжали расти, росли прибыли нефтепромышленников. Росло стремление вложить капиталы в столь выгодную отрасль промышленности. Вокруг любого дела, связанного с нефтью, создавался ажиотаж. Давно забытая Ухта вдруг стала привлекать внимание всевозможных дельцов, любителей легкой наживы. В связи с ликвидацией монополии Канкрина разведка нефтеносных площадей Ухты стала вновь свободна для всех. После 1905 г. широким потоком потекли заявки на отводы в Ухтинском районе. О количестве предоставленных отводов можно косвенно судить по данным о поступлении «подесятинной платы». С 1871 по 1893 г. ежегодная подесятинная плата по Ухтинскому району составляла 31 руб. 25 коп.; с 1893 по 1905 г. эта сумма выросла до 300 руб. в год; в 1906 г.—до 2000 руб., в 1907 г.—свыше 3750 руб. и продолжала расти в последующие годы¹².

Подавляющее большинство лиц, подававших заявки и получивших отводы на разработку ухтинской нефти, не имели никакого отношения ни к нефти, ни к ее разведке и вообще не собирались заниматься хлопотным делом. В числе получивших отводы были генералы, князья, графы, артисты (знаменитый певец Фигнер), чиновники всех рангов (в том числе вологодский губернатор А. Хвостов) [15]. Эти случайные или подставные лица использовали свои связи для получения отводов с целью спекуляции путем продажи участков, когда подтвердится промышленное значение ухтинской нефти и найдутся «деловые» люди, которые серьезно возьмутся за ее разработку.

Окружной инженер Северного горного округа в докладе Горному департаменту в 1909 г. писал: «В общем разведочные работы массой предпринимателей совершенно не производились, несмотря на очень большое количество выбранных предпринимателями дозвоительных свидетельств, из чего можно заключить, что большинство предпринимателей выбирали свидетельства лишь ради захвата площадей с целями спекулятивными... Затраты на разведку нефти всей массы предпринимателей пока сводятся главным образом лишь к затратам на постановку заявочных столбов и к выбору дозвоительных свидетельств, что не превышает 50—60 руб. на каждое свидетельство»¹³.

В течение трех лет, до 1908 г. всего было подано около 1000 заявок на отводы площадей на Ухте. Из заявителей только трое начали бурение, и только один Гансберг проводил разведку всерьез, по-деловому, стремясь своими ограниченными средствами найти нефть и начать ее добычу. В конце концов, он организовал самостоятельное предприятие на полученном им отводе—«Варавинский нефтяной промысел»¹⁴. А. Гансберг был уверен в нефтеносности Ухты и в ее больших перспективах. В статье об «Ухтинском нефтяном месторождении» он писал, что ряд данных «свидетельствует о колоссальных запасах нефти данного месторождения» [3]. Гансберг энергично и умело организовал свой промысел, хорошо оборудовал его доступными

¹² ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 888, л. 30 и след. Только за первые три месяца 1907 г. было выдано 100 разрешений на отводы, причем много заявлений осталось не рассмотренными [7, стр. 23].

¹³ Там же, д. 780.

¹⁴ ЦГИАЛ, ф. 37, Отд. нефт. пром., д. 822 и 19, а также ф. 37, оп. 66, д. 983.

техническими средствами (вплоть до электрического освещения) и пробурил самую глубокую в те времена на Ухте скважину глубиной в 51,5 саж. Однако до промышленной нефти эта скважина не дошла, хотя суточный ее дебит достигал 135 пудов¹⁵. Это не смущало Гансберга. Он открыто и неоднократно заявлял о необходимости более глубокого бурения и о своих планах быстрого и энергичного осуществления такого бурения.

И несмотря на это, вдруг совершенно неожиданно после 1907 г. А. Гансберг покинул Ухту и совершенно забросил свой промысел в этом районе.

Были также намерения организовать разведки Ухтинского месторождения на казенный счет, но они не были реализованы. В 1906 г. некий Воронов, офицер Измайловского полка, уговорил Горный департамент в «нецелесообразности» и «рискованности» затрат казенных средств на разведку ухтинской нефти и предложил произвести глубокое бурение за свой счет. Вскоре он получил разрешение на отвод 3700 десятин нефтеносных площадей на Ухте с обязательством заложить до 1910 г. две скважины, каждую на глубину 200 саж. [20, 21]. Монопольное право на разведку огромной площади было предоставлено на явно льготных условиях.

Создав специальную Акционерную Компанию, Воронов приступил к организации разведочно-промыслового предприятия на Ухте. По свидетельству современников, это предприятие было организовано «на скорую руку» и имело «жалкий и убогий вид» [15]. Средств на него было затрачено, повидимому, немного. Одну скважину Воронов все же заложил (на Яренге). Пройдя 54 саж. и не достигнув нефти, он в 1908 г. все дело прекратил; скважина была заброшена, как и все его предприятие.

На одном из 19 отведенных ему участков организовал бурение генерал А. Абаковский. Он заложил скважину и, применив алмазное бурение, дошел до глубины 37 саж., затем, так же как все другие, в 1908 г. прекратил бурение и бросил свое хозяйство.

Корреспондент «Русского слова» А. Панкратов описал полное запустение на Ухте летом 1909 г.: разведочные работы были прекращены, рабочие распущены, хозяйство заброшено; на всей огромной территории Ухтинского нефтеносного района после поднятого вокруг ухтинской нефти своеобразного «бума» осталось несколько сторожей покинутого оборудования [15].

Интересно выяснить, почему в 1908 г. почти одновременно были прекращены все разведочные работы на Ухте. Каждый из действовавших на Ухте предпринимателей объяснял прекращение своей деятельности отсутствием капиталов, истощением средств и т. п. Конечно, введение в эксплуатацию нового неразведанного нефтяного района, к тому же в трудных условиях Севера, при бездорожье, требовало крупных затрат. Освоить ухтинскую нефть усилиями и средствами единичных и в сущности мелких капиталистов, какими были Гансберг, Воронов и др., рассчитывавших на быстрое и легкое получение фонтанирующей нефти, было явно невозможно. Но почему же, несмотря на весьма благоприятную конъюнктуру «нефтяного рынка» и ажиотаж вокруг ухтинской нефти, капиталы в организацию нефтяных промыслов на Ухте не вкладывались? Почему, когда иссякли средства Гансберга, Воронова и др., им не удалось привлечь других капиталистов? Почему иностранный капитал, столь интересовавшийся бакинской нефтью, не удавалось привлечь на Ухту, несмотря на делавшиеся попытки?¹⁶

Надо напомнить, что резкое повышение цен на нефть в результате политики, проводившейся кавказской нефтяной монополией, обострило противоречия между отдельными группами капиталистов. Промышленники

¹⁵ ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 888, л. 15.

¹⁶ В. С. Мещерский писал Столыпину, что «все усилия привлечь русских и даже европейских капиталистов остались безрезультатными» (ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 1019).

центральных районов России, т. е. основные потребители кавказской нефти, искали средств борьбы с кавказской нефтяной монополией, посягавшей путем повышения цен на нефть, на часть их прибылей. Одним из таких средств была организация добычи нефти в других районах страны, помимо Кавказа, в частности на Ухте. Рыбинский Биржевой комитет в докладе министру торговли и промышленности в 1909 г. добивался «урегулирования создавшегося в Баку невыносимого для промышленности положения». Биржевики предлагали: «для развития добычи нефти помимо Баку необходимо, чтобы правительство оказало самую широкую поддержку частной инициативе по разработке новых месторождений нефти. Особенное внимание должно быть обращено на месторождение нефти в Вологодской губернии на реке Ухте» [6, стр. 207]. Пермский Биржевой комитет в письме министру торговли и промышленности в 1908 г. также подчеркивал значение ухтинской нефти для развития уральской промышленности и просил «о передаче этого высокой государственной важности дела в беспристрастные руки правительства»¹⁷. О государственной важности организации добычи нефти на Ухте докладывало Вологодское земство. В этом были заинтересованы влиятельные круги буржуазии. Поэтому вопрос широко и горячо обсуждался в прессе, дебатировался в Государственной Думе. Под давлением этих кругов и общественного мнения правительство было вынуждено созывать специальные междудеятельственные совещания для обсуждений вопросов разработки Ухтинского месторождения.

Но добыча ухтинской нефти противоречила интересам монополистического капитала, господствовавшего в кавказской нефтяной промышленности. Систематически ограничивая добычу кавказской нефти, монополисты искусственно создавали в стране «нефтяной голод» для повышения цен на нефть. Развитие добычи нефти на Ухте, как и в других районах страны, могло подорвать основы нефтяной монополии, а поэтому не могло быть допущено¹⁸. Одна из самых мощных монополистических организаций в стране, тесно связанная со всем государственным аппаратом, — Бакинская нефтяная монополия, располагала достаточными средствами для того, чтобы затормозить освоение новых нефтеносных районов. И она, действительно, этого достигла.

Еще в 1905—1906 гг., когда кончился срок монополии Канкрин, правительство, уступая интересам промышленников центральных областей, объявило об организации за счет казны разведочных работ на Ухте. Вот тогда-то Воронов предложил «не тратить на это казенные деньги» и получил монопольное право на разведку огромной нефтеносной площади. Какую цель преследовал Воронов? Достаточно указать, что в акционерной компании Воронова 50% акций принадлежало Нобелю, чтобы все стало ясным [20, 13]. Воронов был подставным лицом Нобеля; он сам признал, что «Нобель связал ему руки». Нобель через Воронова получил монополию на разведку огромной площади не для того, чтобы производить разведку, а для того, чтобы помешать производить ее другим¹⁹. Именно этим объясняется «жалкий вид» промысла Воронова: Нобелю не имело смысла затрачивать много средств. Представители Нобеля на междудеятельственном сове-

¹⁷ ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 888, л. 126—127.

¹⁸ Более подробно о политике монополистического капитала в топливной промышленности см. мою книгу «Основные проблемы географического размещения топливного хозяйства СССР» [17].

¹⁹ Богдановский и Рума в своем исследовании развития народного хозяйства России отмечали: «Наши крупные нефтепромышленники, правда, скупают часть новых месторождений, но и не думают ставить на них буровые работы; скупка эта имеет целью прежде всего дискредитировать всякое новое месторождение, как это делали представители фирмы Бр. Нобель с... Ухтой» [2, стр. 56].

щании публично заявляли, что дело на Ухте «рискованное и невыгодное» [5, стр. 285]. По поручению Нобеля, его геологи, а также геологи, им приглашенные (например, Андерсон и др.), заявляли о бесперспективности Ухты [2, стр. 57; 15]. В довершение всего в нужный момент по настоянию Нобеля Воронов уступил свою часть акций Нобелю за 2000 фунтов и прекратил свои работы [15, 13]. Прекратил или, вернее, был вынужден Нобелем прекратить свои работы и Гансберг. Свертывание в 1908 г. всех разведочных работ на Ухте использовалось в качестве доказательства бесперспективности этого района и нецелесообразности дальнейших разведочных работ²⁰.

Вологодское губернское земство писало по этому поводу в своем докладе: «Много лет можно вести дело там, сверля маленькие дырочки и вычерпывая из них поверхностную окисленную нефть и хотя бы и прямо спуская ее в Ухту; как будто и дело делается, и никто не будет вправе сказать, что нефтяное дело на Ухте заброшено, и выгодно, так как такого рода разработка, великолепно хороня дело, конечно, будет стоить неизмеримо дешевле тех убытков, какие бы понесли бакинцы в случае, если бы с Ухты была выпущена нефть в настоящем количестве на русский рынок» [5, стр. 289].

Прекращение разведочных работ на Ухте в результате происков Нобеля вызвало в свое время волну протестов со стороны заинтересованных групп буржуазии, требовавших от правительства вмешательства и ослабления влияния кавказской монополии. В ответ на бурные прения в Государственной Думе по этому вопросу министр торговли и промышленности Тимирязев 13 марта 1909 г. заявил, что «приложит все старания чтобы в России добывалось как можно больше нефти... чтобы добыча не ослаблялась... искусственными причинами, направленными к поднятию цен. Следует всемерно возбуждать разработку новых нефтеносных земель и геологическое их исследование везде, где только имеются признаки нефти: на Ухте» и т. д. [22, стр. 645]. Но что мог сделать царский министр против всеисильного Нобеля? Через две недели после выступления министра торговли и промышленности, 27 марта 1909 г., это же самое министерство объявило Ухтинский район «заведомо нефтеносным» и тем самым запретило дальнейшую разведку частным лицам²¹. Хотя предшествующее междудомственное совещание по Ухте не смогло определить степени нефтеносности Ухты и предполагаемые запасы нефти в этом районе оценивались умышленно преуменьшенными²², министерство все же объявило район «заведомо нефтеносным». Разве не ясно, в чьих интересах это было сделано?

Запретив разведку частным лицам на Ухте, правительство обещало организовать разведку Ухты на казенный счет. Но когда был внесен проект ассигнований на осуществление разведок ухтинской нефти, несмотря на утверждение этих ассигнований Государственной Думой Нобель и К° добились провала проекта в Государственном Совете [8, стр. 55—56; 2, стр. 57].

История ухтинской нефти лишний раз вскрывает продажность царского правительственного аппарата и вместе с тем его полную подчиненность капиталистическим монополиям. В результате энергичной «деятельности» Нобеля всякие разведочные работы ухтинской нефти в дальнейшем были прекращены и Ухта как нефтяное месторождение была похоронена вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции.

²⁰ Прекращение А. Гансбергом бурения на своем участке вызвало в свое время оживленные отклики в печати и появление ряда разоблачений «влияния» Нобеля и К° [2; 5; 9].

²¹ ЦГИАЛ, ф. 37, оп. 66, д. 994.

²² Там же, д. 888, л. 16.

Так закончилась предистория освоения ухтинской нефти. Ее подлинная история началась только после Великой Октябрьской социалистической революции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бернацкий И. Исторические сведения о добывании нефти в Архангельской губернии на р. Ухта, «Архангельские губернские ведомости», 1868, № 84.
2. Богдановский А. и Рума Л. Очерки и исследования, СПб., 1913, вып. II.
3. Гансберг А. Ухтинское нефтяное месторождение, «Экономист России», 1909, № 14.
4. Жилинский А. Россия на Севере, Архангельск, 1919.
5. Журнал Вологодского губернского земского собрания, Вологда, 1908.
6. Журнал Вологодского губернского земского собрания и доклады Вологодской земской управы, Вологда, 1909.
7. Журнал чрезвычайного Вологодского губернского земского собрания 29 мая 1907 г., Вологда, 1907.
8. Кадер С. Короли нефтяной промышленности и государственная монополия на нефть, Пг., 1915.
9. Кинд В. Нефть на севере России, «Изв. С.-Петербургского политехнического ин-та», 1910, вып. XIII.
10. Лепехин И. Дневные записки путешествия по разным провинциям Российского государства, СПб., 1805, ч. IV.
11. Лозгачев П. М. 130 лет нефтезаводу бр. Дубининых. «Нефтяное хозяйство», 1953, № 12.
12. Молчанов К. Описание Архангельской губернии, СПб., 1813.
13. Панкратов А. Миллионы в земле, М., 1914.
14. Панкратов А. Нефтяные дела на Ухте, «Нефтяное дело», 1909, № 17.
15. Панкратов А. Ухта, «Русское слово», 1909, № 194, 196, 198 и 201.
16. Пробст А. Е. Из истории организации в России добычи и переработки нефти, «Изв. Акад. наук СССР. Отделение экономики и права», 1950, № 4.
17. Пробст А. Е. Основные проблемы географического размещения топливного хозяйства СССР, М., 1939.
18. Сидоров М. О нефти на Севере России, СПб., 1882.
19. Сидоров М. Север России. О горных его богатствах и препятствиях к их разработке. СПб., 1881.
20. Статистик. Еще об Ухте, «Новое время», 1907, № 11245.
21. Статистик. Нефтяные дела на Ухте, «Новое время», 1907, № 11235.
22. Стенографические отчеты Государственной Думы 2-го созыва. Сессия вторая, 1909 г., СПб., 1909.
23. Труды экспедиции по исследованию земель Печорского края Вологодской губернии под ред. П. П. Соколова, т. I. Устьсысольский, уезд, СПб., 1909.
24. Чернышев Ф. Тиманские работы. «Изв. Геолог. комитета», СПб., 1890, т. X.
25. Чулков М. Историческое описание Российской коммерции, М., 1786, т. IV, кн. II.
26. Ш-ий А. (Шидловский А.). Исторические сведения о добывании нефти в Печорском крае, Архангельск, 1908.
27. Witsen N. Noord en Oost Tartarye, Amsterdam, 1692.

Совет по изучению производительных сил
АН СССР



К ИСТОРИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА СЕВЕРЕ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

С. В. Славин

Железнодорожное строительство в России неразрывно связано с развитием капитализма. Естественно, что в поле зрения строителей первых железных дорог оказались прежде всего обжитые районы страны, где владельцы дорог могли рассчитывать на получение крупных прибылей.

В дальнейшем, однако, возникли многочисленные проекты железнодорожного строительства и в районах Севера. Сначала они касались Европейского Севера, ближе расположенного к промышленным центрам страны и примыкавшего к морям, открывавшим путь в страны Западной Европы. Позже определенный интерес вызвали проекты железных дорог на Азиатском Севере, который был отделен тысячами километров бездорожья не только от Европейской России, но и от юга Сибири, где в конце XIX в. прошла единственная в азиатской части страны широтная Сибирская железная дорога.

СООРУЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРЕ РОССИИ

В истории развития транспортных связей Европейского Севера наибольший интерес представляет строительство трех железных дорог — Пермь-Котласской, Архангельской и Мурманской, вызванных к жизни развитием российского капитализма и необходимостью быстрее решить неотложные военно-стратегические задачи.

Территорию Европейского Севера в дореволюционной России составляли Архангельская и Олонецкая губернии. Основным занятием населения до конца XIX в. были рыбные промыслы; с развитием капитализма, в конце XIX и начале XX в., видное место в хозяйстве заняло использование лесных богатств для экспорта: заготовка леса, лесопиление, смолокурение¹.

Кроме того, в Архангельской губернии имелось солеварение и добывался точильный камень. В Повенецком уезде Олонецкой губернии суще-

¹ В 1895 г. число лесопильных заводов составило 21 против восьми в 1861 г., в 1900 г. — 34, в 1913 г. — 44; вывоз леса из северных портов составил в 1900 г. 27,7 млн. пудов, в 1909 г. 66,1 млн. пудов и в 1913 г. 88 млн. пудов [21]. Основной поток экспортного леса направлялся в Англию, кроме того, лес экспортировался во многие другие страны Западной Европы — Бельгию, Голландию, Германию, Францию, Данию, Норвегию. Вывоз леса внутрь страны был ничтожен: так, в 1913 г. по железной дороге из Архангельска было отправлено леса всего лишь 138,7 тыс. пуд. [11].

ествовало несколько мелких медеплавильных и передельных чугунолитейных заводов; в начале XX в. они закрылись в связи с развитием украинской и уральской металлургии, доставлявших более дешевый металл. Несколько карликовых металлургических предприятий на территории Архангельской губернии (Нювчемский, Кожимский) работали на местных болотных рудах. В ряде приморских районов (Архангельск, Кемь, Кола, Мезень, Онега) некоторое развитие получило судостроение.

До постройки железных дорог Европейский Север был связан с другими районами страны судоходством по Северной Двине и в небольших размерах по некоторым другим рекам, а также морскими перевозками, которые осуществляло организованное в 1875 г. Архангельско-Мурманское пароходство (малый каботаж по побережью и в Петербург), и гужевым транспортом по проселочным дорогам.

Говоря о «Дальнем Севере»—Архангельской губернии,—В. И. Ленин отметил, что «один из главных местных продуктов—лес, шел до последнего времени (т. е. до конца XIX в.—С. С.), главным образом, в Англию. В этом отношении, следовательно, данный район Европейской России служил внешним рынком для Англии, не будучи внутренним рынком для России» [1, стр. 523].

Центром внешней торговли на Севере Европейской России издавна являлся Архангельск. Во второй половине XIX в. через Архангельск, помимо леса, вывозились смола, лен, льняное семя, канаты, веревки.

При значительном развитии лесной промышленности и рыбных промыслов, которыми была занята большая часть населения Севера, местное сельскохозяйственное производство отнюдь не покрывало потребности населения в хлебе. На Север ежегодно доставлялось не менее 1—1,5 млн. пудов хлеба, сахар, соль, а также промышленные товары из центральных районов страны. Хлеб частью шел из Вятской губернии гужем и по притокам Северной Двины, частью с Волги из Казанской губернии вверх по реке до Рыбинска, затем по железной дороге Ярославль—Вологда и далее вниз по рекам Вологде, Сухоне и Северной Двине. Перевозка по мелководным плесам Волги на участке Казань—Рыбинск и особенно по рекам Вологде и Сухоне сильно затрудняла и удорожала доставку хлеба. На Печору хлеб поступал также по Каме через Чердынь по волоку, соединяющему Каму с Печорой, и с Оби по Сибиряковскому тракту, пересекавшему Уральский хребет. Сахар и другие товары из центральной России доставлялись на Север морским путем из Петербурга.

Пуд ржаного хлеба в Архангельской губернии стоил 1, а иногда и 2 рубля при цене его в восточных районах 45 коп. Трудности транспортировки ограничивали также вывоз продукции Севера на внутренний рынок, чрезмерно повышая цены на нее. Так, в Архангельске пуд рыбы стоил 50—60 коп., а после доставки ее в Вятку—1 руб. 50 коп. [8].

В 80-е годы большую актуальность приобрел вопрос о расширении экспорта хлеба [12]. До этого хлеб экспортировался, главным образом, из Центрально-Черноземной полосы и из районов Юга и Юго-Востока европейской части России, которые были связаны железными дорогами с западными портами России—Петербургом и Ригой. Волжские районы находились в худшем положении. Из районов выше Казани хлеб для экспорта приходилось доставлять вверх по Волге до Рыбинска и лишь далее по железной дороге к западным портам. Мелководье выше Казани затрудняло своевременную доставку хлеба в Рыбинск, и основная часть урожая оставалась лежать до следующего года, когда конъюнктура на мировом рынке могла измениться; смешанные перевозки вызывали дополнительные перегрузки. В целом транспортные издержки при доставке в Петербург волжского хлеба значительно превышали издержки на перевозку хлеба

с юга и из черноземной полосы, что понижало конкурентоспособность волжского хлеба на мировом рынке.

Положение Сибири было еще более тяжелым. В связи с высокими транспортными издержками, из-за огромной удаленности Сибири от балтийских портов, сибирский хлеб из районов, расположенных восточнее Омска, практически не имел выхода на внешние рынки.

В связи с этим возникла проблема создания более дешевого транспортного выхода для волжского и сибирского хлеба в районы Севера и на мировой рынок через Архангельск. Был выдвинут ряд вариантов строительства Волжско-Двинской железной дороги: Казань—Котлас, Пермь—Котлас и др.

Примерно в тот же период возникли проекты железных дорог Вологда—Архангельск и Петербург—Мурман.

Железная дорога Вологда—Архангельск, продолжая дорогу Ярославль—Вологда, обеспечивала кратчайшее сообщение с Севером для центральных районов России, тем самым открывался значительный рынок сбыта для русской промышленности и облегчалось использование природных ресурсов Севера для русского капитала, что при наличии удобного морского выхода на мировой рынок сулило значительные прибыли. Кроме того, железная дорога Вологда—Архангельск имела определенное военно-стратегическое значение, так как Архангельск являлся единственным крупным портом на Севере.

Строительство железной дороги Петербург—Мурман выдвигалось главным образом в военно-стратегических целях—для создания на Мурманском побережье незамерзающего порта.

Впервые проект соединения бассейнов Северной Двины и Волги железной дорогой возник в 1867 г. После голода 1867 г. особая комиссия по ликвидации последствий голода в Архангельской губернии поддержала проект строительства железной дороги Вятка—Северная Двина для надежного снабжения Севера волжским хлебом. Вопрос обсуждался много раз в различных правительственных комиссиях, но был решен только в конце XIX в. [16].

Такая волокита в значительной мере объясняется разгоревшейся вокруг проектов железнодорожного строительства борьбой различных капиталистических групп России. В постройке Волжско-Двинской железной дороги были заинтересованы помещики и кулачество волжских районов, купечество Архангельска, которое рассчитывало выступить посредником в торговле волжским хлебом, владельцы пароходов, плававших по Северной Двине, и владельцы морских судов, осуществлявших морскую связь Архангельска со странами Западной Европы и Петербургом.

Однако влиятельными противниками Волжско-Двинской железной дороги оказались экспортеры хлеба из западной и южной части Европейской России, которые справедливо усмотрели в новом транспортном направлении опасность выхода на мировой рынок дешевого волжского и сибирского хлеба.

За строительство дороги Вологда—Архангельск ратовали заводчики и фабриканты центральных районов. Об их заинтересованности говорит В. И. Ленин. «Русские предприниматели,—указывает Владимир Ильич,—конечно, завидовали английским (до постройки железной дороги.—С. С.) и теперь, с проведением железной дороги до Архангельска, они ликуют, предвидя подъем духа и предпринимательскую деятельность в разных отраслях промышленности края» [1, стр. 523].

Купцы и пароходовладельцы Архангельской губернии, наоборот, были яркими противниками этой железной дороги, так как видели в ней смертельную опасность для своих доходов. В телеграмме, посланной в 1894 г. на имя председателя Комитета министров Дурново в связи с рассмотрением вопроса о направлении железной дороги на Север, представители

архангельского купечества утверждали, что Архангельская губерния заинтересована прежде всего в подвозе дешевого хлеба с Волги и Сибири, соли из Астрахани, машин и других товаров, что может быть обеспечено сооружением Волжско-Двинской железной дороги. Между тем, сооружение железной дороги Вологда—Архангельск, идущей параллельно речному пути Сухона—Северная Двина, убьет существующее пароходство на этих реках, «нанесет страшный удар большим поморским судам, ходящим в Петербург и другие западные порты», приведет к разорению пароходовладельцев и обезлюдит побережье.

В конце концов, в 1894 г. было начато строительство узкоколейной железной дороги Вологда—Архангельск. Ее закончили в 1898 г., а в 1895—1899 гг. была построена дорога широкой колеи Пермь—Вятка—Котлас для кратчайшего выхода сибирского хлеба через Архангельск².

Однако постройка железной дороги Пермь—Котлас не решила проблемы. Хлеб из Сибири поступал в Котлас осенью, незадолго до прекращения навигации по Северной Двине, и оставался лежать на складах до следующей навигации; кроме того, организация перевозки хлеба по реке в Архангельск потребовала крупных капиталовложений в складское хозяйство и в развитие судоходства. В связи с этим хлебная торговля на Севере оказалась в руках немногих монополистов. Транспортные издержки при доставке сибирского хлеба в Архангельск оказались не намного меньшими, чем при доставке хлеба в Петербург (на 5—10 коп. за пуд). В результате через Котлас экспортировалось не более 3—4 млн. пудов сибирского хлеба в год при наличии в Сибири хлебных излишков в 100—150 млн. пудов ежегодно.

С постройкой железной дороги Вологда—Архангельск усилилось привлечение русских капиталов, в частности в лесную промышленность Европейского Севера, а после постройки дороги Пермь—Котлас усилилось судоходство по Северной Двине. Вырос грузооборот Архангельского порта. Экспортно-импортные операции производились, кроме того, и через многочисленные мелкие порты Севера—Онегу, Кемь, Умбу, Сороку, Ковду, Усть-Печорск, Мезень и др. Вывоз в небольших количествах осуществлялся также через Сороку, Сумский порт, Нюхчу, Кереть, Шуерецк.

Стратегическое значение железной дороги Вологда—Архангельск со всей силой выявилось в период первой мировой войны, когда Архангельский порт был единственным портом России, через который производился усиленный экспорт леса, хлеба, пеньки и других товаров, а также ввозилось военное снаряжение и снабженческие грузы для армии и населения. За время войны ввоз в этот порт увеличился в ценностном выражении более чем в 260 раз (с 5,1 до 1329 млн. руб.), а вывоз в 8 раз (с 32,4 до 258,1 млн. руб.) [17].

Вопрос о Мурманской железной дороге разрешался несколько иначе.

Проекты строительства железных дорог от Петербурга к Петрозаводску, Кемь, Сороке и к Мурманскому побережью возникли с началом железнодорожного строительства в России. Еще в 1871 г. был выдвинут проект Вытегорско-Онежской железной дороги. Позднее был представлен проект конно-железной дороги от Повенца на Онежском озере до Кемь с дальнейшим ее продолжением до Мурманского побережья [28]. Выдвигались и другие проекты направления дороги.

Строительство этой железной дороги не сулило быстрых и больших прибылей, так как хозяйственное освоение края представлялось делом

² Отказ от строительства участка Казань—Вятка, открывавшего выход на Архангельск хлебу Казанской губернии, можно объяснить тем, что в 1894 г. была построена железная дорога Казань—Нижний Новгород, обеспечившая прямой железнодорожный выход волжскому хлебу на Петербург и Ригу.

весьма далеким и длительным. Таким образом, главными оставались военно-стратегические соображения.

При обсуждении в 1890 г. вопроса о месте строительства нового военно-морского порта выявились два конкурирующих пункта—Либава и Мурманск. Посланный на Мурман для обследования побережья директор Беломорских маяков Иванов представил в Морское министерство отчет, в котором указал ряд бухт, удобных для строительства военно-морской базы на Севере. Однако по настоянию морского министра порт все же решили строить в Либаве. Назначенный в 1892 г. на пост министра финансов С. Ю. Витте, сторонник строительства Мурманского порта, посетил в 1894 г. Мурманское побережье и нашел, что здесь для такого порта имеются исключительно благоприятные условия. В докладе Александру III Витте доказывал, что, помимо военно-стратегических соображений, сооружение железной дороги и порта приведут к значительному развитию края, благодаря чему строительство будет в дальнейшем экономически оправдано. Предложения Витте не были приняты. Воцарившийся в 1894 г. Николай II усилил строительство военного порта в Либаве. Вопрос о Мурманской железной дороге надолго заглох [20].

По ходатайству земства Олонецкой губернии разрешение на строительство железной дороги от Петербурга до Петрозаводска (384 версты) было решено выдать частным компаниям. Однако капиталистов, желающих вложить средства в сооружение этой дороги, не находилось. Олонецкая железная дорога начала строиться только 14 июля 1914 года, т. е. за шесть дней до начала мировой войны, на средства французского синдиката «Enterprise Generale». С начала войны работы стали форсироваться; строительство участка дороги от Петрозаводска до Мурманского побережья началось на средства государства³.

Строительство осуществлялось в исключительно трудных условиях почти незаселенной и сильно заболоченной местности, сурового климата, при огромных затруднениях в доставке по бездорожью снаряжения и продовольствия. На прокладке дороги работали австрийские пленные, русские и финские рабочие. Несмотря на это, дорога была построена в необычайно короткие сроки: более 1000 верст пути за 1½ года, что являлось беспрецедентным в истории строительства железных дорог того времени⁴.

Сооружение Олонецкой дороги было закончено в 1915 г., Мурманской— в 1916 г. Вскоре Олонецкая дорога была выкуплена государством.

НЕОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ ПРОЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРЕ

В конце XIX—начале XX вв. возникло множество проектов строительства железных дорог, призванных связать бассейн Оби с побережьем морей, омывающих Север Европейской России.

Ряд проектов имел целью открыть транспортный выход сибирскому хлебу и другим грузам на европейские рынки в обход Карского моря⁵. К ним

³ На строительство северного участка железной дороги протяжением в 120 верст под дипломатическим давлением Англии был заключен договор с Остином Френчем—братом Джона Френча, английского фельдмаршала, командовавшего английской экспедиционной армией. Остин Френч получил от царского правительства аванс в 560 тыс. руб. золотом, после чего передал концессию английской фирме «Братья Баультон и К°». Однако фирма договора не выполнила и построила только 10 верст пути. В конечном итоге северный участок был построен русскими рабочими [6, стр. 183].

⁴ Подробнее обзор строительства железной дороги на Мурман с описанием ее района см. [14], [6], [20].

⁵ Освоение нормальных путей через Карское море, открывавших дешевый транспортный выход сибирскому хлебу на мировой рынок, противоречило интересам про-

относятся проекты Голохвастова, Кнорре, Белозерова и других, настаивавших на сооружении железной дороги от низовьев Оби на запад—к Хайпутырской губе или Медынскому завороту, к Болванской губе в Печорском заливе и к Архангельску.

Другие проекты намечали направление строительства с целью вывоза не только сибирского хлеба, но и лесных и других природных ресурсов Европейского Севера. Такими были проекты Обь-Мурманской и Обь-Беломорской железных дорог и железнодорожных выходов к бухте Индиге.

Еще в 1882 г. А. Д. Голохвастов [5] получил разрешение на изыскания, строительство и эксплуатацию железной дороги частного пользования от устья реки Вайкара, притока Оби, до Хайпутырской губы. В дальнейшем Голохвастов несколько изменил направление дороги; разрешение на концессию было продлено правительством до 1907 г. Однако никаких изысканий практически не было произведено. Между тем в правительственные органы поступил ряд ходатайств о разрешении строить железные дороги по другим направлениям (см. картосхему)⁶. В связи с этим вопрос о направлении строительства железной дороги или водного соединения рек Оби и Печоры в обход Карского моря был подвергнут детальному рассмотрению на совещании при министерстве путей сообщения 27 ноября, 5 и 12 декабря 1909 г.⁷

Детальные расчеты, произведенные в связи с этим Совещанием, показали, что для рентабельного вывоза сибирского хлеба через северные моря нужно было построить железную дорогу от низовьев Оби на запад протяженностью не более 450 верст. Совещание признало целесообразным провести изыскания для железной дороги от устья Оби к Хайпутырской губе или в близлежащие районы побережья. Однако такие изыскания до падения царского режима так и не были произведены.

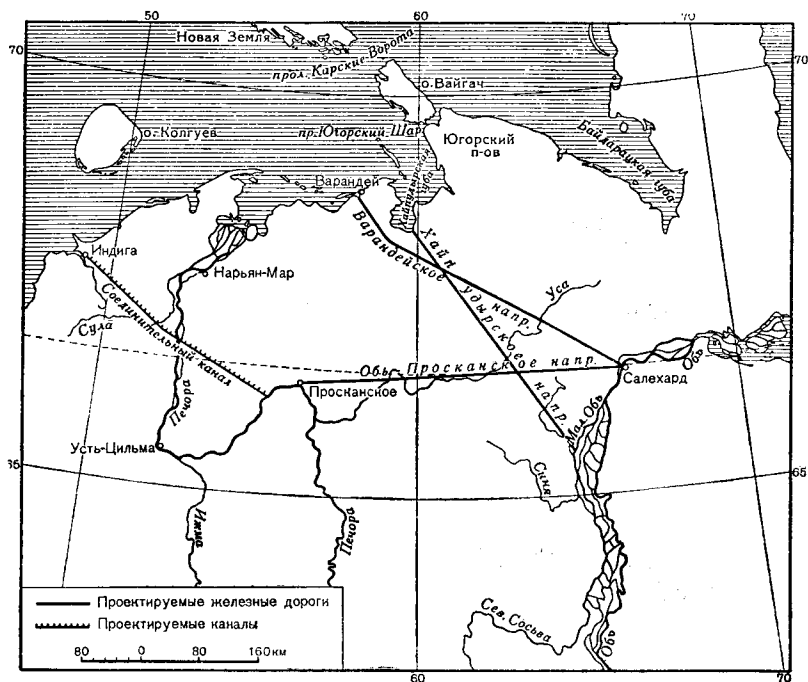
Серьезная борьба завязалась вокруг конкурировавших между собой проектов строительства Обь-Мурманской и Обь-Беломорской железных дорог. В строительстве этих дорог проявили большую заинтересованность иностранные капиталисты. Концессии на строительство первой добивались представители норвежских и английских фирм, а второй—германских. При этом иностранные капиталисты требовали преимущественного права на эксплуатацию природных богатств Севера, особенно лесных.

По схеме автора проекта Обь-Мурманской железной дороги А. А. Борисова дорога начиналась с села Атлынского на Оби (ниже впадения Иртыша), дальше переваливала через Урал, подходила к Якшинской пристани на Печоре и затем направлялась к г. Усть-Сысольску (ныне Сыктывкар) и ст. Котлас. От Котласа дорога шла на северо-запад к ст. Плесецкая (на

мышленной буржуазии, а также экспортеров хлеба европейской части России. Для капиталистических групп Центра Сибирь была монопольным рынком сбыта промышленных товаров и источником получения дешевого сырья; тесные торговые связи Сибири с Западной Европой привели бы к нарушению этой монополии и грозили в конечном счете потерей сибирского рынка сбыта, дававшего огромные прибыли. Экспортеры хлеба видели в дешевом морском выходе сибирского хлеба серьезного конкурента европейскому хлебу на мировом рынке. Все это вызвало жестокую борьбу интересов разных капиталистических групп (Сибири, заинтересованных в освоении морского пути в Сибирь, и Центра). Возникли также «теории» невозможности плавания через ледовитое море, а в связи с этим проекты строительства железнодорожных выходов из Сибири в обход Карского моря. См. работу автора «Экономика Сибири и освоение плаваний в Сибирь через Карское море в эпоху развития капитализма в России» [24].

⁶ Письмо министра финансов И. Коковцева А. Д. Голохвастову от 21 декабря 1906 г. Центр. военно-морской архив в Ленинграде, Деп. жел. дор. дел., отд. VII, д. 2098, л. 107—108.

⁷ Протоколы Совещания по вопросу о возможности установления коммерческого сообщения среднего течения Оби с Западной Европой, ЦГИАЛ, ф. 1276, Канц. Совета министров, оп. 100, 1911, д. 164.



Проекты железных дорог от устья Оби на запад

дороге Архангельск—Вологда) и на Сороку (Беломорск), примыкая в этом пункте к Мурманской железной дороге. Намечалось также примыкание к проектируемой дороге подъездных путей, в частности, соединение с Ухтинским нефтеносным районом, с Богословским горным округом и с намечавшейся Камо-Печорской железной дорогой [17].

Финансирование изыскательских работ по трассе Обь—Котлас—Сорока взял на себя Э. Ганновек, глава норвежской банковской фирмы «Эдвард Ганновек», рассчитывавший получить в концессию не только строительство и эксплуатацию дороги, но и тяготеющие к ней лесные массивы [15].

По проекту Обь-Беломорской железной дороги, выдвинутому Вольтманом и Цейдлером, дорога начиналась у с. Чемашевского на Оби, проходила через Урал на реку Илыч и далее шла на Ухту, Пинегу и Архангельск. По Уралу, вдоль его восточного склона, проектировалась ветка на Надеждинск (ныне Серов), а также от ст. Вожгорское на Усть-Цильму общей длиной 1460 верст (см. картосхему)⁸. Управлением по сооружению железных дорог предлагался другой вариант трассы, который должен был охватить большую площадь экономического тяготения, чем вариант Балътмана и Цейдлера.

Экономические изыскания, произведенные Бюро экономических работ Л. Л. Рума и К°, показали, что лесные богатства, тяготеющие к Обь-Мурманской железной дороге, в полтора раза превышают массивы, тяготеющие к Обь-Беломорской дороге [21].

Межведомственное совещание по выработке плана железнодорожного строительства в России (1916) отнесло к дорогам первой очереди Обь-Мур-

⁸ Доклад начальника управления по сооружению жел. дор. от 2 июля 1909 г. Библ. М-ва путей сообщения, шифр 385/01, Р-76.

дорог, дороги на Индигу и др.) были предметом оживленного обсуждения и в советское время. Однако в силу индустриального развития Европейского Севера и Сибири многие мотивы, которые выдвигались раньше для обоснования строительства некоторых железных дорог, теперь практически отпали: морской путь в Сибирь через Карское море был освоен в первые же годы советской власти и тем самым отпала надобность в поисках обхода Карского моря.

В связи с огромным развитием промышленности в Сибири, ростом ее городов, а также с бурным промышленным развитием европейской части СССР на длительное время отпала надобность в вывозе сибирского хлеба на внешние рынки; путь через Карское море с успехом используется для экспорта в больших масштабах сибирского леса и других перевозок; отпала также задача строительства на Европейском Севере железных дорог для развития экспорта леса, так как широкая индустриализация страны вызвала огромную потребность в лесу для внутренних нужд.

Вместе с тем промышленное освоение природных богатств Советского Севера вызвало к жизни проекты совсем иных направлений железных дорог, некоторые из которых уже осуществлены. Так, в связи с освоением Печорского угольного бассейна и Ухтинских месторождений нефти построена Печорская железная дорога. В последние годы ее продолжили на восток до Салехарда, открыв тем самым железнодорожный выход из низовьев Оби в европейскую часть СССР. В годы Великой Отечественной войны построена железная дорога Сорока—Обозерская, соединившая Северную железную дорогу с Кировской, и ряд других.

Однако в связи с предстоящим здесь дальнейшим развитием транспортной сети, изучение дореволюционных проектов строительства железных дорог на Севере представляет и в настоящее время значительный интерес.

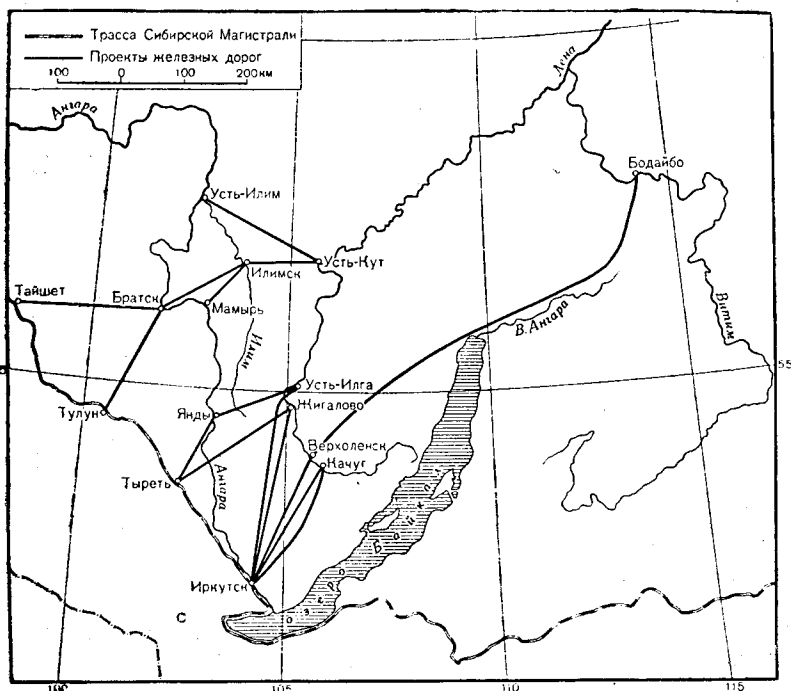
ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА АЗИАТСКОМ СЕВЕРЕ

В районах Азиатского Севера в дореволюционный период не было построено ни одной железной дороги. Но и по этим районам было выдвинуто множество проектов железнодорожного строительства. Эти проекты можно разбить на две группы: к первой относятся проекты, связанные с решением задач развития отдельных районов Севера (соединение Сибирской железной дороги с судоходной частью Лены и с золотопромышленными районами Ленского бассейна; дороги Томск—Енисейск, Ачинск—Енисейск и др.); ко второй относятся проекты магистральных железных дорог большого протяжения, охватывающие весь север Азии или большую ее часть.

По проектам соединения Сибирской железной дороги с судоходной частью Лены имеется обширная литература, отражающая многочисленные варианты такого соединения (см. картосхему) и борьбу вокруг них противоречивых интересов различных капиталистических групп.

Еще в 1894—1895 гг. Ленское золотопромышленное товарищество, Киренское городское общество и Иркутский губернатор выдвинули проекты соединения рек Лены и Ангары узкоколейной железной дорогой с расчисткой фарватеров на отдельных участках.

Для решения вопроса Министерством путей сообщения были произведены изыскания по четырем вариантам: 1) Иркутск—Качуг—230 верст, 2) от с. Янды до Усть-Илги—120—130, 3) от Мамыря на Илимск и Усть-Кут—около 270 и 4) от Ершова или Усть-Илима на Усть-Кут—260 и 290 верст. Министерством был принят вариант дороги Мамырь—Усть-Кут, исходя из того, что дорога будет примыкать к судоходной части Лены и на полпути охватит судоходную часть реки Илим [27].



Проекты ленских железных дорог

Торговая буржуазия Иркутска, служившая посредником между промышленниками европейской части России и Якутской областью и получавшая от этого огромные прибыли, решительно воспротивилась осуществлению этого варианта, так как примыкание Ленской железной дороги к другому пункту, кроме Иркутска, лишило бы Иркутск значения основного перевалочного пункта, что существенно ударяло по интересам иркутских купцов. В противовес проектам дороги с примыканием к Сибирской магистрали западнее Иркутска ими был выдвинут вариант железной дороги Иркутск—Бодайбо [19]. Этот вариант железной дороги усиливал посредническую роль Иркутска и способствовал более широкому использованию ресурсов Бодайбинского золотопромышленного района. По мнению авторов проекта, он выполнял также задачу западного варианта на Усть-Кут, открывая выход к судоходной части Лены через Витим.

Борьба между сторонниками этих двух основных направлений—западного и иркутского—была долгой и упорной. На отдельных этапах этой борьбы большую роль играла позиция Ленского золотопромышленного товарищества, представлявшего наиболее крупную буржуазию Восточной Сибири.

Вопрос о сооружении Ленской железной дороги впервые широко был рассмотрен на совещании под председательством Иркутского губернатора в 1906 г. [26]. На совещании были обсуждены три варианта соединения: Иркутск—Киренск, Тиреть—Жигалово и Тулун—Усть-Кут. Из них совещанием принято направление на Усть-Кут, как обеспечивавшее выход на судоходную часть Лены. При этом не предreshался вопрос о выборе пункта примыкания к Сибирской железной дороге. Совещание признало, что «таковой пункт должен быть выяснен при специальных детальных исследованиях» [26, стр. 38].

После проведенных в 1907—1908 гг. рекогносцировочных изысканий созванное по настоянию иркутских купцов в 1908 г. совещание высказалось

за вариант Иркутск—Бодайбо, мотивируя свое заключение тем, что по этому варианту золотопромышленный район получит транспортную связь в течение всего года, тогда как при вариантах выхода на Лену, навигация по которой продолжается только 5,5 месяца, такой связи не будет.

В следующем году совещание при иркутском генерал-губернаторе Селиванове признало более рациональным направление на Усть-Кут, как отвечающее государственным интересам, решающее проблему транспортирования грузов в Якутию и в то же время способствующее развитию золотой промышленности. Однако совещание не отвергло и направления Иркутск—Бодайбо, в отношении которого отмечалось, что оно имеет важное значение для золотой промышленности, и что «если бы нашлись на допустимых условиях предприниматели и на эту дорогу, то препятствовать им не следует» [4]. Известно, что таких предпринимателей не нашлось, капиталисты, заинтересованные в этой дороге, предпочитали, чтобы она была построена на средства государства.

По кредитам, утвержденным Государственной Думой в 1911 г., были произведены изыскания по семи вариантам: Иркутск—Жигалово, 355 верст; Иркутск—Верхоленск, 240; Иркутск—Качуг, 256; Иркутск—Качуг—Верхоленск, 290; Тыреть—Жигалово, 270; Тайшет—Усть-Кут, 715 и Тулун—Усть-Кут, 612 верст.

Направление от Иркутска на Жигалово, Качуг и Верхоленск оказалось более чем в два раза короче направления на Усть-Кут. Однако первое направление выходило на несудоходную часть Лены. По данным инж. Михайловского, руководившего изысканиями, между Жигалово и Усть-Кутом имелось 50 перекатов, глубина которых могла снизиться до 11 вершков [23].

Проведенное в 1912 г. новым иркутским генерал-губернатором Князевым совещание высказалось за направление Иркутск—Бодайбо, поддержанное на этот раз товариществом «Лена—Голдвилдз». В резолюции совещания указывалось, что это направление отвечает как местным, так и общегосударственным интересам.

Совет Министров, дважды рассматривавший по ходатайству Ленского товарищества этот вопрос (28 ноября 1913 г. и 24 апреля 1914 г.), не принял определенного решения. Указав на важность железной дороги Иркутск—Бодайбо, Совет Министров отметил, что выход дороги на запад (т. е. Усть-Кутское направление) с экономической точки зрения более рационален.

Все же в 1914 г. Министерством путей сообщения были произведены дополнительные изыскания железной дороги по двум вариантам: Иркутск—Бодайбо и Тулун—Бодайбо.

В 1916 г. вопрос о конкурирующих направлениях железной дороги в Ленский бассейн рассматривался в «Комиссии о новых железных дорогах»⁹. Обсуждались следующие варианты: 1) Тайшет—Усть-Кут, 715 верст; 2) Тулун—Усть-Кут, 612; 3) Тыреть—Усть-Илга, 337; 4) Иркутск—Усть-Илга, 380; 5) Иркутск—Бодайбо, 1180 верст.

Вариант примыкания дороги к Тайшету (в направлении на Усть-Кут) обосновывался тем, что, начиная со ст. Тайшет, Сибирская железная дорога уклоняется к юго-востоку в обход с юга озера Байкал и приближается к государственной границе. Поэтому примыкание до этого изгиба считалось целесообразным со стратегической точки зрения. Кроме того, при продолжении дороги от Усть-Кута на Бодайбо направление через Тайшет являлось кратчайшим для грузов, идущих с запада и составляющих 80% всех грузов, поступающих в Ленский бассейн.

⁹ Журнал Комиссии о новых железных дорогах по вопросу о соединении железнодорожным путем Приленского края с Сибирской магистралью (заседания 12—30 января 1916 г.). Библ. М-ва путей сообщения, шифр 385 (01)—р/76.

Направление Тыреть—Усть-Илга проходило по существовавшему тогда пути следования грузов через Балаганск.

Ленское золотопромышленное товарищество выдвигало вариант Иркутск—Качуг, как наиболее короткий, но при этом высказалось за любой другой вариант трассы, требуя лишь скорейшего его осуществления. Товарищество выступило как соискатель концессии на строительство дороги.

Незначительным большинством голосов Комиссия высказалась за направление на Усть-Кут от одной из станций между Тайшетом и Тулуном через Братский Острог с обязательством предпринимателя, на которого падает выбор при осуществлении этой дороги, произвести изыскания для продолжения дороги от Усть-Кута до Бодайбо.

В мае того же года вопрос о двух направлениях Ленской железной дороги рассматривался «Особым междуведомственным совещанием по выработке плана железнодорожного строительства на предстоящее пятилетие 1917—1922 гг.» под председательством товарища министра путей сообщения Борисова¹⁰. Совещание отвергло вариант Иркутск—Бодайбо.

Ленская железная дорога была включена в план строительства железных дорог первой очереди. Однако в связи с протестом иркутского генерал-губернатора, настаивавшего на направлении Иркутск—Бодайбо, совещание не решило вопрос о направлении дороги при выходе на судоходную часть Лены и предложило подвергнуть его дальнейшему изучению.

Борьба на этом не закончилась. При рассмотрении плана строительства железных дорог, разработанного комиссией Борисова, в 1916 г. на объединенном совещании центрального и областных военно-промышленных комитетов снова восторжествовала позиция иркутян: совещанием была одобрена дорога от Иркутска к Верхоленску или немного ниже Усть-Илги как головной участок дороги Иркутск-Бодайбо¹¹.

Не останавливаясь на разборе всех вариантов Ленской железной дороги, приведем лишь некоторые основные данные, характеризующие положительные и отрицательные стороны двух основных направлений.

Интересы страны требовали выхода железной дороги к Лене для решения двух основных задач: 1) обеспечения надежной и более дешевой (чем по существовавшим гужевым путям) доставки грузов в Якутскую область, ликвидации голодовок в Якутии из-за срыва доставки хлеба, особенно в годы мелководья в верхнем течении Лены, и 2) развития золотой промышленности в бассейне Лены.

Все варианты выхода железной дороги на несудоходную часть Лены или судоходную только в половодье (Качуг, Жигалово, Усть-Илга, Верхоленск) не решали ни одной из указанных задач, поскольку дальнейшая транспортировка грузов по Лене (сплавом на карбазах) была чрезвычайно трудна и все опасности срыва завоза в Якутскую область в случае мелководья на верхней Лене оставались в силе.

При западном направлении (от Тайшета или Тулуна на Усть-Кут) наиболее удовлетворительно решалась первая задача, обеспечивая выход железной дороге на судоходную часть Лены; частично решалась также и вторая задача, поскольку железной дорогой резко удешевлялась перевозка грузов для золотой промышленности Приленского района. Однако наиболее богатый Бодайбинский золотопромышленный район оставался все же при сезонной транспортной связи.

¹⁰ Журнал Особого междуведомственного совещания по выработке плана железнодорожного строительства на предстоящее пятилетие 1917—1922 гг., Библ. М-ва путей сообщения, шифр 385 (01)—р/76.

¹¹ «Труды Совещания представителей центрального и областного военно-промышленных комитетов для обсуждения плана железнодорожного строительства на ближайшее пятилетие» (20—22 октября 1916 г.), 1-я ч., Библ. М-ва путей сообщения, шифр 385—Е/56.

При направлении Иркутск—Бодайбо наилучшим образом решалась задача развития золотой промышленности, району Бодайбо обеспечивалась круглогодичная железнодорожная связь. Менее удовлетворительно, чем при первом направлении, решалась проблема завоза для Якутии. Хотя дорога и выходила на судоходную часть реки Витим, впадающей в Лену, грузы, следующие по ней с запада, имели бы большой перепробег, идя кружным путем через Иркутск.

Дорога Иркутск—Бодайбо имела протяжение в 1,5—2 раза больше, чем западная дорога на Усть-Кут (1180—1500 против 612—715 верст); проходя по горной местности, дорога на Бодайбо имела бы и более высокую строительную стоимость; в целом стоимость дороги Иркутск—Бодайбо оценивалась в 2,5 раза выше стоимости дороги по западному варианту (85—100 млн. руб., по данным Половникова [19], против 41 млн. руб., по расчетам Бажевского [3]).

При обсуждении западного варианта указывали на то, что западное направление дороги могло рассматриваться как часть будущей Восточно-Сибирской железной дороги (о ней ниже), в то время как Иркутск—Бодайбо была тупиковой линией.

Все сказанное показывает, что западное направление больше соответствовало государственным интересам. Если в конечном итоге после 10 лет борьбы было принято все же направление Иркутск—Бодайбо, то это лишний раз показывает, что в условиях царской России частные интересы отдельных капиталистических групп часто брали верх над общегосударственными интересами, причем коррупция правительственного аппарата играла при этом не последнюю роль.

Из первой группы дореволюционных проектов железнодорожного строительства на Севере Сибири заслуживает также внимания дорога Ачинск—Енисейск, рассматривавшаяся как продолжение линии Минусинск—Ачинск и Томск—Чулым—Енисейск.

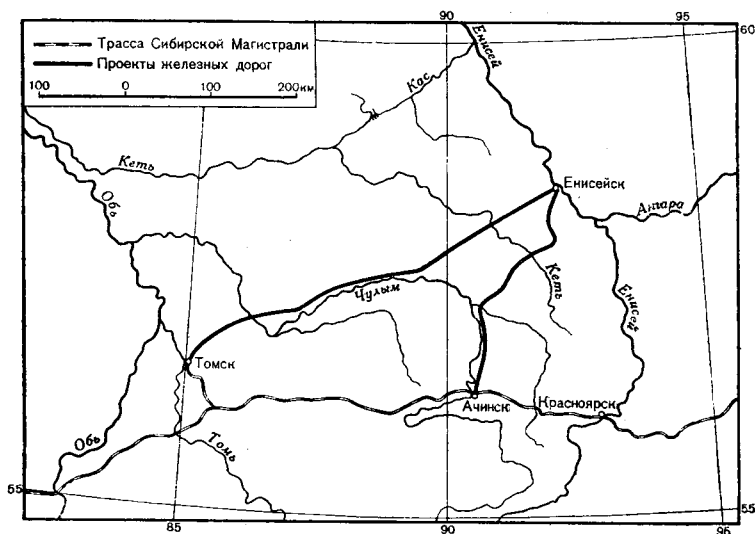
Проект первой железной дороги выдвигался городом Енисейском. Торгово-промышленные круги города считали, что Енисейск может быть морским портом, поскольку глубины на Енисее позволяют проходить до Енисейска морским судам, в связи с чем дорога могла приобрести транзитное и общегосударственное значение. Кроме того, указывалось на крупное ее значение для развития золотой промышленности в бассейне Енисея [22].

Проект строительства железной дороги Томск—Енисейск (см. карту-схему) обосновывался наличием в районе дороги больших, подготовленных для колонизации земельных фондов—560 тыс. десятин. Кроме того, только в одном Причулымском районе велись работы по подготовке площади в 1,8 млн. десятин для переселения. Железная дорога открывала выход в южные районы Сибири тяготеющим к ней богатым лесным районам бассейнов Чулыма и Енисея, а также облегчала использование полезных ископаемых района—золота, железа, угля и др. [23].

К проектам магистральных железных дорог относилось предложение о создании железной дороги Транс-Аляска—Сибирь, внесенное французским инженером Лойк де-Лобель, представлявшим интересы крупных железнодорожных магнатов США, объединившихся в синдикат.

Синдикат предлагал построить в порядке концессии железную дорогу от Иркутска (впоследствии от Канска) на Якутск—Верхнеколымск—мыс Дежнев протяжением в 5000 верст; далее намечалось построить тоннель под Беринговым проливом через острова Диомиды до мыса принца Уэльского.

В виде возмещения за понесенные затраты синдикат требовал от русского правительства не только сдачи сроком на 90 лет полосы отчуждения под рельсовые пути, железнодорожные постройки и устройство телеграфа,



Проекты железных дорог Ачинск—Енисейск и Томск—Енисейск

но и «по 8 миль (12 872 метра или кругло 12 верст) с каждой стороны дороги, причем в отношении этих земель на концессионеров переносятся все права, принадлежащие государству»¹² (подчеркнуто нами.—С. С.). Концессионеры рассчитывали получить право бесконтрольно эксплуатировать поверхность и недра передаваемой им территории. Как показывают документы, конечной целью концессии являлось отнюдь не строительство всей железнодорожной магистрали, а отторжение огромных территорий северо-востока России [25].

После длительной дискуссии, в ходе которой американские капиталисты нашли в России обширную агентуру в правительственных кругах и в царской фамилии, Совет Министров 20 марта 1907 г. все же отказал Лойк де-Лобелю в предоставлении концессии, указав на «опасности в политическом и экономическом отношении предоставления иностранному синдикату концессии на сооружение в Сибири рельсовой линии, сопряженной с дарованием особых прав»¹³.

В 1913 г. Н. В. Киселев выдвинул несколько вариантов Транссибирской железной дороги, соединяющей Берингово и Охотское моря с северными морями европейской части России [9]. Одна из них намечалась от Олюторска на востоке до Каменных островов Карского моря на западе протяжением примерно 3000 верст. Автор считал обоснованным строительство такой дороги, даже как чисто транзитной, для перевозки грузов в Европу с побережья русского Дальнего Востока, из Японии, Аляски и Тихоокеанского побережья Канады. В проекте указывается также на стратегическое значение этого пути. «Наша эскадра,—писал Киселев,—сосредоточенная в порту, в Каменных островах, опирающаяся на железную дорогу, имеющую сообщение с океаном при посредстве пересекаемых дорогом рек в период навигации, всегда будет в состоянии явиться на Дальний Восток для необходимых операций».

¹² ЦГИАЛ, ф. Совета Министров, оп. 1, д. 120, л. 3. Из записки Министерства торговли и промышленности по проекту Лойк де-Лобеля о сооружении железнодорожной линии Аляска—Сибирь.

¹³ ЦГИАЛ, ф. Управления по сооружению железных дорог 1915 г., д. 333, ч. XV, л. 245—251. О проекте Лойк де-Лобеля см. [25].

Второй вариант трассы намечался от Охотска до реки Печоры с водным выходом к бухте Индиге и имел значительно большую протяженность. Реку Печору Киселев предлагал соединить с бухтой Индигой при помощи канала по рекам Суле и Индиге.

Киселев выдвинул также проект водно-железнодорожного пути от Владивостока до Урала. Автор предлагал построить железную дорогу, проходящую севернее Байкала на Канск с ответвлением на Олекминск, для вовлечения в орбиту влияния дороги бассейна Лены. От Илимска на Ангаре начинается Обь-Енисейский водный путь до Тюмени, который также включался автором в состав проектируемого им водно-железнодорожного пути.

Нам не удалось найти сведений о рассмотрении указанных проектов Н. В. Киселева в правительственных инстанциях. Не нашли мы и ответных статей в печати того времени. Надо полагать, что они были обойдены молчанием ввиду явной нереальности.

К проектам магистральных железных дорог следует отнести также так называемую Восточно-Сибирскую и Лена-Амурскую железные дороги.

Проект Восточно-Сибирской железной дороги был выдвинут во время обсуждения вопроса о строительстве второй колен Сибирской железной дороги. Он предусматривал соединение ст. Тайшет с Амурской железной дорогой путем обхода севернее озера Байкал через золотые прииски верхнего Витима [2]. Дорога Тайшет—Усть-Кут должна была стать головным участком этой магистрали.

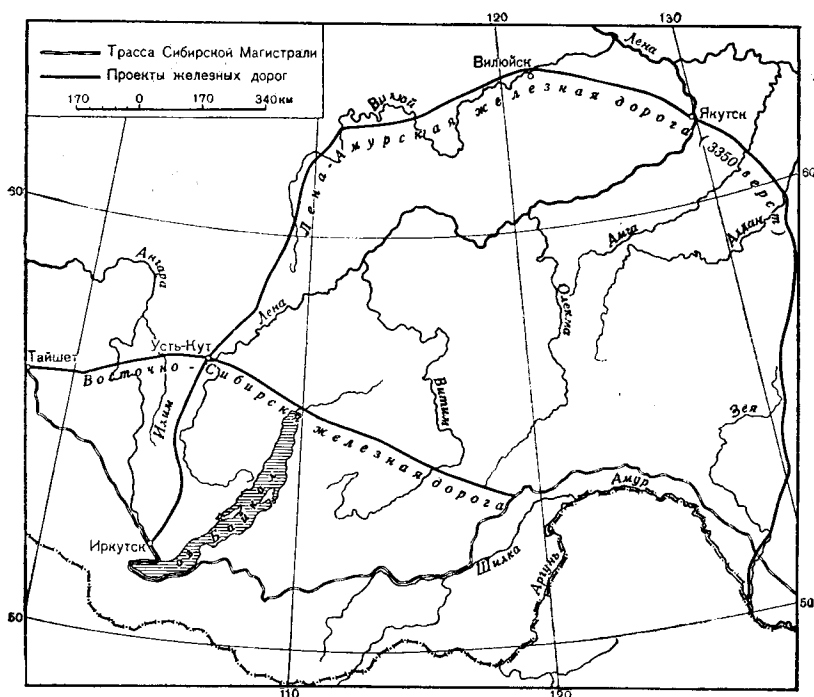
Сооружение Восточно-Сибирской железной дороги взамен строительства второй колен Сибирской железной дороги, проходящей около южной оконечности озера Байкал, мотивировалось многими соображениями. Путь, по которому шла первая колен вокруг Байкала, объявлялся ненадежным ввиду частых землетрясений. При многочисленных тоннелях повреждения могли якобы вывести из строя железную дорогу на длительное время. Восточно-Сибирской дороге придавалось существенное стратегическое значение, так как она была дальше удалена от государственной границы с Китаем. Затраты на строительство Восточно-Сибирской железной дороги исчислялись в той же примерно сумме, что и на строительство второй колен (около 130 млн. руб.) при меньшей строительной длине (1820 верст против 2160).

Проект подвергся резкой критике в литературе того времени [22]. Гр. П—н показал, что строительство Восточно-Сибирской железной дороги не может быть оправдано экономически, так как она проходит по незаселенным горным местам и нужна только ленским золотопромышленникам. Аргумент о ненадежности южного направления справедливо высмеивался автором.

В книге золотопромышленника Я. Д. Фризера [29] обосновывался проект Лена-Амурской железной дороги от Иркутска через Усть-Кут на Вилюйск—Якутск и далее по долинам рек Амга и Алдан, пересекая Становой хребет и выходя в долину реки Зеи, где она примыкает к Амурской железной дороге. Общее протяжение дороги 3350 верст.

Автором проводилось весьма туманное обоснование этой огромной железнодорожной магистрали. Он указывал, что «отдаленный, богатый природой и важный для государства Ленский край будет связан с империей особым внутренним, самостоятельным рельсовым путем», подчеркивалось стратегическое значение дороги, а также то, что она окажет благоприятное влияние на развитие золотой промышленности по Олекме, Витиму, Алдану, побережью Охотского моря и для колонизации края.

В отношении этого проекта, надо полагать, еще более чем в отношении Восточно-Сибирской дороги справедливо замечание Гр. П—н о том, что



Проекты Восточно-Сибирской и Лено-Амурской железных дорог

экономически такая дорога в то время не была оправдана. Если Восточно-Сибирская дорога могла иметь некоторое стратегическое значение, то Лена-Амурская дорога этого значения не имела.

В дореволюционный период ни один из приведенных проектов железных дорог не был осуществлен. Это объясняется тем, что, кроме Ленской железной дороги, остальные направления не имели актуального значения для колониальной Сибири и не могли оправдать крупных капитальных вложений государства и тем более отдельных капиталистических групп.

В советское время указанные проекты долгое время привлекали внимание плановых органов Сибири и проектных организаций. Некоторые проекты обсуждаются и в настоящее время. До Великой Отечественной войны была построена железная дорога Томск—Чулым, имеющая лесовозное значение. В 1951 г. вступила в эксплуатацию железная дорога Тайшет—Усть-Кут, имеющая важнейшее значение в развитии производительных сил Якутской АССР. Строится железная дорога Ачинск—Енисейск, создающая выход из богатейшего по лесным ресурсам района Ангары и Енисея в безлесные районы Средней Азии и Казахстана.

Таким образом, многие проекты железнодорожного строительства, оказавшиеся беспочвенными в эпоху капитализма, приобрели новое экономическое значение при индустриализации Сибири и Азиатского Севера в условиях социализма.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ленин В. И. Развитие капитализма в России, изд. 4-е, Соч., т. 3.
2. Адрианов Г. и Чмутов С. Сети железных дорог России в будущем, СПб., 1908.
3. Бажевский В. Пояснительная записка к проекту Ленской железной дороги (Тулун—Усть-Кут), СПб., 1911.

4. Богдановский А. Е. Статистико-экономические очерки района Иркутск (Тулун)—Бодайбо, Сб. «Район железной дороги Иркутск (Тулун)—Бодайбо в экономическом отношении», под редакцией Червинского П. П., Пг., 1915.
5. Голохвастов А. Д. Сибирское общество торговли и Обская железная дорога, 1881.
6. Гринер Д. И. Из истории Мурмана и Мурманской железной дороги. Сб. «Летопись Севера», М., 1949, вып. 1.
7. Железная дорога Обь—Мурманск, Экономическая записка, Пг., 1916, ч. 1.
8. Записка архангельского губернатора А. П. Энгельгарта о необходимости сооружения железной дороги от с. Котлас до г. Казани с ветвью на г. Вятку и Пермь для соединения С. Двины и Архангельского порта: с одной стороны—с р. Волгой и приволжскими губерниями, а с другой—с Камою и Сибирью, СПб., 1894.
9. Киселев Н. В. Русский Север и необходимые для него пути, «Журнал Министерства Путей Сообщения», 1913, кн. 9.
10. Комаров А. В. Опыт исследования Севера европейской части СССР в транспортном отношении, «Труды секции по научной разработке проблем транспорта», АН СССР, 1946 (рукопись).
11. Коммерческая справочная книга Архангельской губернии, арх., 1915.
12. Лященко П. И. Русское зерновое хозяйство в системе мирового хозяйства, М., 1927.
13. Маслова Н. М. Пояснительная записка к проекту Индига—Ухта, Тобольск.
14. Мурманская железная дорога. Краткий очерк постройки железной дороги на Мурман с описанием ее района, изд. Управления по постройке Мурманской железной дороги, Пг., 1916.
15. Новченко В. А. Итоги железнодорожных изысканий в Северном районе, Вологда, 1924.
16. О Волжско-Двинской железной дороге. Записка Казанского губернского земства, Казань, 1894.
17. Пирогов М. Прошлое Архангельской области, Арх., 1939.
18. План железнодорожного строительства, составленный Совещанием под председательством товарища министра путей сообщения И. Н. Борисова, СПб., 1916.
19. Половников В. П. Рекогносцировочные изыскания железнодорожного пути Иркутск—Бодайбо в 1907—1908 гг., СПб., 1910.
20. Пресс М. А. История сооружения Мурманской железной дороги, Сб. «Производительные силы района Мурманской железной дороги», Петрозаводск, 1923.
21. Проекты железнодорожного строительства на Севере и их сравнительное значение для русского государственного и народного хозяйства, «Труды бюро эконом. работ Рума и К», Усть-Сысольск, 1917.
22. П—н Гр. Очерк проектов железнодорожного строительства в Сибири, СПб., 1910.
23. Район железной дороги Иркутск (Тулун)—Бодайбо в экономическом отношении, под ред. Червинского П. П., Пг., 1915.
24. Славин С. В. Экономика Сибири и освоение плаваний в Сибирь через Карское море в эпоху развития капитализма в России, «Ученые записки Ленинградского университета», Л., 1950, № 115.
25. Славин С. В. Американская экспансия на северо-востоке царской России в начале XX века, Сб. «Летопись Севера», М., 1949, вып. 1.
26. Совещание 1906 г. в Иркутске о путях сообщения Сибири, СПб., 1911.
27. Субботин А. Экономическая записка по вопросу о соединении рельсовым путем рек Ангара и Лены, СПб., 1897.
28. «Труды Гос. колонизационного ин-та», М., 1924.
29. Фризер Я. Д. Железнодорожные варианты от Сибирской магистрали в Ленский бассейн. Лена-Амурская железная дорога, Иркутск, 1911.



БОРЬБА ЗА МОРСКОЙ ПУТЬ НА ПЕЧОРУ

И. Л. Фрейдин

Река Печора играла крупную транспортную роль еще в период движения на север новгородцев. Древний речной путь из устья Северной Двины в Мангазею шел через Мезень на Печору и по притокам последней «через Камень» на Обь и Таз. В тот же период был освоен морской путь из Горла Белого моря, через Канин полуостров по речкам Чижа—Чёша с волоком между ними, затем к устью Печоры и далее через Югорский Шар к Ямалу.

По этому пути в начале XVII в. ежегодно проходили десятки кочей. В связи с запрещением морского хода в Мангазею прекратились морские плавания и к устью Печоры.

Потеряв морские связи, не имея ни благоустроенных гужевых путей, ни каналов, связывающих его с другими районами страны, Припечорский край оставался до XIX в. одним из самых глухих районов Европейского Севера.

В первой половине XIX в. несколько раз поднимался вопрос об организации морских плаваний к устью реки Печоры.

В начале XIX в. Министр коммерции в правительстве Александра I граф Н. П. Румянцев предложил организовать экспорт сибирских товаров речным транспортом к устью Оби, а затем через притоки Оби на Усу и далее к устью Печоры, где предлагалось построить морской порт. Для соединения бассейнов Печоры и Оби было намечено проложить канал через Урал от верховьев Усы.

В 1808—1811 гг. полковник Попов производил рекогносцировочное обследование трассы и нивелировку уральского водораздела. Из-за большой стоимости этого строительства проект был оставлен [6].

В те же годы в бассейне Северной Двины выявился дефицит лиственницы для судостроения. В связи с этим возникло предложение доставлять морским путем в Архангельск лиственницу с Печоры. В 1821—1824 гг. на Печоре описью низовьев устья реки с моря занимался штурман И. Н. Иванов. В результате работ И. Н. Иванова Ф. П. Литке дал отзыв «о невозможности отпускать через устье этой реки морем к Архангельскому порту даже лиственничные корабельные леса» [6, стр. 341].

В 1830 г. в Печорский край «для описания и ревизии» были командированы сенаторы Мартенс и Корнилов. В их обязанности входило «удостоверение в возможности к отпуску через устье Печоры товаров морем в Ев-

ропу». После возвращения сенаторы доложили Николаю I о «... невозможности даже по одному суровому климату учредить порт при устье Печоры». Вместе с тем они предложили соединить бассейн Печоры каналом с бассейном Северной Двины (канал был намечен длиной всего лишь в 5 верст между Северной Мылвой—притоком Печоры, и Южной Мылвой—притоком Вычегды¹. Это предложение было оставлено без последствий.

В эту пору лесную промышленность и экспорт в бассейнах Северной Двины и Онеги целиком захватили иностранные, в основном английские фирмы, опиравшиеся на всестороннюю поддержку царских властей. Оставались еще никем неосвоенные лесные массивы бассейна Печоры. В 1840 г. крупный сибирский и архангельский купец В. Н. Латкин образовал Печорскую компанию с капиталом в 400 тыс. руб. для организации лесоэкспорта из устья Печоры². При основании компании предполагалось, что в покрытие издержек по исследованию устья Печоры, обстановке пути и организации новой морской трассы правительство разрешит компании отпуск леса без попенной платы, тем более что на Онеге английская компания Кларка получала лес бесплатно или за сниженную плату, а первому английскому лесопромышленнику Гому была предоставлена правительственная субсидия в размере 300 тыс. руб³. Однако Министерство государственных имуществ в льготах Латкину отказало. Печорская компания не смогла приступить к деятельности.

В середине XIX в. Печорой заинтересовался капитан (позднее вице-адмирал) П. И. Крузенштерн, который получил от правительства в подарок 500 деревьев на Печоре. П. И. Крузенштерн обследовал морской выход из Печоры, нашел плавание здесь невозможным и добился разрешения на вывоз пожалованной ему древесины через бассейн Северной Двины (с перевозкой гужом по волоку Печора—Вычегда). Для исполнения этого плана Крузенштерн в 1852 г. начал строительство грунтовой дороги длиной в 100 верст от с. Троицкого на Печоре до с. Помоздинского на Вычегде. Вскоре эта затея была оставлена, так как сплавливать лес по Печоре пришлось бы против течения.

Узнав об этом, Латкин предложил Крузенштерну вступить в Печорскую компанию на льготных условиях с тем, что Крузенштерн закончит гидрографическое описание устья Печоры и получит от Министерства государственных имуществ монополию на разработку печорских лесов в течение 25 лет. Крузенштерн, используя свои связи, получил привилегию и, как было обусловлено, передал свои права компаньонам В. Н. Латкину, И. А. Нелидову, Ламсдорфу и Волкову. Вскоре в дело был вовлечен еще и М. К. Сидоров, который предполагал вывозить через устье Печоры графит, добываемый им в Туруханском крае. Так зародилась компания, организовавшая первые морские плавания на Печору.

Свою деятельность Печорская компания начала со строительства судов (парусников, лихтеров и яхт) и организации лесозаготовок, в первую очередь 6500 брусев для экспорта. На средства Сидорова обследовалось устье Печоры [5].

Не дожидаясь результатов гидрографических работ, Сидоров проложил путь на оленях от Нижнего Енисея к Обдорску (ныне Салехард) и далее через Уральские горы к устью Печоры. По этому пути в 1864 г. к устью Печоры были доставлены 500 пудов экспортного графита. Предполагалось, что морским путем удастся вывозить графит не только на экспорт, но также для нужд Обуховского завода в Петербург. Однако как только

¹ Архив АН СССР в Ленинграде (далее ААН), ф. 270, оп. 1, д. 332 и 334.

² Центр. Гос. исторический архив в Ленинграде (ЦГИАЛ), ф. 387, оп. 1, N 6090.

³ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 361.

графит прибыл в устье Печоры, архангельский губернатор запретил вывозить его дальше на том основании, что в устье Печоры нет таможенного пункта, хотя графит не подлежал обложению пошлиной. Остальные транспорты с графитом были остановлены в Обдорске.

Разрешение на вывоз графита в Англию поступило только после окончания навигации, и Сидорову пришлось платить неустойку покупателям. Разрешение на вывоз графита, доставленного в Обдорск, так и не было дано⁴.

С открытием морского сообщения из устья Енисея вопрос о вывозе туруханского графита через устье Печоры вообще потерял значение.

Не менее печальная судьба постигла первые импортные грузы на Печору.

Население Печоры, занимавшееся рыболовством, сильно страдало от дороговизны и дефицита соли, которая доставлялась по сложному Камско-Печорскому пути. По просьбе Печорского сельского общества Печорская компания на одном из кораблей, шедшем за лесом, взамен балласта доставила на Печору груз соли. Предварительно было получено разрешение Министерства финансов внести пошлину за соль после доставки ее на Печору и проверки на месте ее количества. Но как только соль прибыла, по приказу архангельского губернатора Гагарина на нее был наложен арест, так как якобы пошлину следовало уплатить на месте ее закупки. На просьбу разрешить уплату пошлины наличными последовал отказ. Крестьяне, перегрузившие соль на свои суда для доставки вверх по Печоре, были задержаны. Пока шла переписка, соль на беспалубных судах подмокла и погибла. В довершение ко всему крестьян заставили уплатить пошлину за соль, которую они фактически не получили. Из-за отсутствия соли испортилось большое количество заготовленной рыбы, что привело к разорению многих рыбаков⁵.

Таким образом царские власти правдами и неправдами отстаивали интересы купцов, заинтересованных в изоляции Печорского края и прекращении его транспортных связей с внешним рынком.

Единственным грузом, который практически мог стать основой для развития плаваний к устью Печоры, оставался лес.

В бассейне Печоры имелись значительные запасы лиственницы, отличающейся твердостью, смолистостью и водостойчивостью. Лиственница считается отличным строительным материалом. Постройки из лиственницы стояли в Европе по 600 лет [4]. В судостроении лиственница превосходит по стойкости дуб. Построенные в Архангельске из лиственницы торговые корабли и фрегаты служили до первой тамберовки от 13 до 22 лет, т. е. дольше, чем суда, построенные из дуба. В 1857 г. при разборке корабля «Россия», прослужившего 17 лет, выяснилось, что дубовые его части сгнили, а лиственничные сохранились. Точно так же при разборе в 1863 г. в Кронштадте фрегата «Грозный» постройки 1846 г. оказалось, что дуб и тик сгнили, а лиственница осталась целой [7].

Нередко на Печоре встречались лиственничные брусья объемом до 150 кубофутов. Отсюда понятен интерес к вывозу печорской лиственницы, выявившийся еще в 20-е годы XIX в. Можно было рассчитывать на использование лиственницы не только для нужд отечественного судостроения, но и на экспорт для судостроения, гидротехнических сооружений и для других надобностей, например для шпал, поскольку Англия в 60-е годы широко применяла шпалы из лиственницы [7].

Возможности для развития лесной промышленности на Печоре были практически не ограничены. Лесная площадь в бассейне Печоры исчислялась на 1853 г. в 16,5 млн. десятин.

⁴ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 295.

⁵ Там же, д. 332.

Из этого количества исходило Министерство государственных имуществ при выдаче привилегии П. И. Крузенштерну на право вырубki в течение 25 лет 18,6 млн. деревьев по 744 тыс. деревьев в год [5].

При получении привилегии П. И. Крузенштерн не оговорил право на получение земельных участков, необходимых для строительства порта и лесопильных заводов. Это обстоятельство и было использовано чиновниками Министерства государственных имуществ для срыва деятельности Печорской компании.

Во всяком случае заготовка леса была организована. Древесина начала поступать сплавом в устье Печоры. Для вывоза печорского леса в 1860 г. было зафрахтовано 4 иностранных корабля. Из них три погибли в Печорском заливе, а четвертый («Диана» грузоподъемностью 365 т, владелец Георг Сангрей, капитан Стерри) благополучно прошел в Печорский залив и затем доставил груз леса в Англию.

Так в 1860 г. было положено начало морским плаваниям к устью Печоры. Первая навигация, когда из четырех судов три погибло, показала недостаточную техническую и организационную подготовку плаваний.

Вторая навигация оказалась более удачной. В 1861 г. в устье Печоры пришло за лесом три зафрахтованных корабля общей грузоподъемностью 1545 т. Все они благополучно приняли груз леса и доставили его в Лондон, Нант и Бордо. Путь Лондон—Печора был проделан за 21 день⁶.

Наиболее интересным было плавание капитана Робертсона. Хотя от Чешской губы до Печорского залива на небольшом расстоянии от берега держались льды, судно, имевшее осадку в 26 футов, свободно прошло в Печорский залив по чистой воде под берегом⁷.

Из Печорской лиственицы в 1862 г. на судостроительном заводе в Вульвиче был построен броненосный фрегат «Каледония». Выход печорской лиственицы на мировой лесной рынок явно напугал фирмы, хищнически эксплуатировавшие лесные богатства в бассейне Северной Двины и Онеги. В результате их происков Министерство государственных имуществ резко ухудшило условия лесоразработок для Печорской компании. Общее количество деревьев, разрешенных к заготовке, было снижено до 360 тыс., а цена повышена до 2 руб. 20 коп. за дерево.

В то время как английские компании, разрабатывавшие леса на Северной Двине и Онеге, продолжали получать его на льготных условиях, а на Онеге даже бесплатно, Печорская компания должна была за свой счет осваивать плавание, строить гавани, вести гидрографические работы, создавать обстановку в Печорском заливе и на Печоре.

В 1862—1864 гг. плавание в устье Печоры прекратилось. Цель, поставленная иностранными лесопромышленными фирмами, была, казалось, достигнута. Главный пайщик Печорской компании В. Н. Латкин обанкротился, оставшись должен только М. К. Сидорову 330 тыс. рублей. Пай Латкина перешел к Сидорову. Поскольку остальные компаньоны не выражали желания вести дальше дело, встал вопрос о ликвидации Печорской компании. Этому воспротивился Сидоров. Он выкупил пай Крузенштерна, Волкова, Нелидова и стал единоличным владельцем Печорской компании. С присущей ему энергией он продолжал заниматься освоением богатств Печоры.

М. К. Сидоров понимал необходимость изучения подходов к устью Печоры, чтобы обезопасить плавание морских судов. Для проведения исследований в 1864 г. у Волховского пароходства был куплен небольшой речной пароход, получивший название «Печора».

⁶ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 342.

⁷ Там же, д. 341.

«Печора» прошла по Каме на Колву к г. Чердыни, затем на реку Вишерку, в озеро Чусовское и далее через речки Б. Березовку и Вогулку к Камо-Печорскому водоразделу, чтобы затем по реке Волоснице пройти на Печору. Пароход вел на буксире рыболовную шхуну с Каспия, на борту которой находилась группа каспийских рыбаков со всеми рыболовными снастями, приглашенных «для введения подобных и в Студеном море». По Вогулке «из-за узости фарватера при многих поворотах» пароход не мог пройти. Шхуна же, которая была короче парохода на три сажени, прошла на Печору и спустилась вниз по этой реке в деревню Кую, где разместилась база Печорской компании.

«Печора» вернулась к Усть-Еловской пристани, в устье реки Еловки, впадающей в Б. Березовку. Было решено пароход разобрать и по зимнему пути перевезти за 40 километров на Печору. Эта операция была поручена местному крестьянину Прокопию Семеновичу Матюшеву, который получил инструкцию Сидорова «нанявши людей, изготовивши все инструменты, уничтожить все препятствия и, несмотря на издержки, спустить пароход на Печору». В 1865 г. «Печора» открыла первую навигацию по р. Печоре. Сидоров отправился вниз по Печоре на лодке с расчетом, что пароход нагонит его в устье реки.

В первую очередь было решено отыскать место для хорошей гавани взамен созданной на восточном берегу Волванской губы при речке Иевке (Хыль-Чоу), так как эта гавань не была защищена от западных и северо-западных ветров. Изыскания были поручены штурману В. Ф. Матисену, занимавшемуся проводкой морских судов к устью Печоры и составлением карты Печорского залива.

Побывав в Болванской губе, где находился главный промысел печорской семги, Сидоров познакомился с интересным планом рыбака Павлова, предложившего совершить плавание в Обскую губу через Карское море.

Неудачу плавания сына П. И. Крузенштерна—лейтенанта П. П. Крузенштерна в 1862 г. на шхуне «Ермак» Павлов объяснял исключительно тяжелыми ледовыми условиями этого года. Вместе с тем он утверждал, что в 1863 или 1864 г. можно было без затруднений достичь устья Енисея. В 1864 г. второй год стояло теплое лето, на Печоре под 66° с. ш. созрел и был убран хлеб. Колосья этого хлеба Сидоров доставил в Вольное экономическое общество.

На основании наблюдений Павлов считал, что в 1864 г. ледовая обстановка будет легкой, и согласился пройти через Карское море в Обскую губу хотя бы на лодке. Конечно, плавание на лодке по морю было слишком рискованным и, главное, не могло открыть судоходство к устью Оби. К сожалению, пароход «Печора» во-время к устью Печоры не пришел, поэтому в 1864 г. осуществить плавание, предложенное Павловым, не удалось⁸.

С 1865 г. Печорская компания возобновила экспорт печорской ливеницы. За 1865 и 1866 гг. было отправлено в Англию и Голландию 16 парусных кораблей с лесом. В 1866 г. в Амстердаме были зафрахтованы на Печору восемь голландских кораблей. Часть судов вышла в плавание слишком рано—около 12 июня по старому стилю (голландцы перепутали старый стиль с новым). Суда подошли в тот период, когда в течение 40 дней подряд дул северо-восточный ветер и вход в Печорский залив был блокирован льдами. Корабли пришлось задержать у острова Колгуева на 30 дней, а один даже на 40 дней. На трех голландских судах капитаны плавали с семьями—женами и детьми; для них задержка оказалась особенно тягостной. Казалось, все это могло надолго скомпрометировать морской путь на Печору. Но позднее установилась тихая и теплая погода,

⁸ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 295.

и голландские моряки успешно провели операцию. Они предложили свои услуги для плавания на Печору и на будущий год⁹.

В 1866 г. была предпринята новая попытка удешевить плавания на Печору, загрузив корабли в обоих направлениях. Нужно отметить, что на Печоре в те годы население систематически голодало из-за дороговизны хлеба, доставлявшегося с Камы. С дешевым рынком сибирского хлеба—басейном Оби—Печора не была связана. Хлеб в казенных магазинах на Печоре продавался по 1 руб. 54 коп., у чердынских торговцев по 2 руб., в то время как в Березове цена хлеба не превышала 30 коп. за пуд. Население Печоры вместо хлеба питалось суррогатами: муку мешали пополам с соломой, рябиновыми листьями и корой¹⁰.

На голландском рынке рожь продавалась по 60 коп. за пуд. Сидоров решил грузить импортную рожь вместо балласта на суда, идущие за печорским лесом. Это позволило бы удешевить перевозки леса и снабдить голодающее население дешевым хлебом. Но такой план ставил под удар прибыли вятских помещиков и чердынских хлебных спекулянтов, снабжавших население Печоры дорогим хлебом. Импорт хлеба для голодающих был запрещен. Грузопоток попрежнему остался односторонним.

В результате происков конкурентов Печорской компании вскоре был сорван и экспорт ливеницы.

Первая на севере русская лесоэкспортная Печорская компания не имела возможности войти в непосредственный контакт с мировым лесным рынком и была вынуждена обратиться к посредничеству комиссионеров. Комиссионный договор был заключен с английским торговым домом Гитчов и К°. Это оказалось роковым шагом. Комиссионеры, связанные с английскими беломорскими фирмами, сделали все, что было в их силах, чтобы предотвратить выход русских лесопромышленников на английский рынок.

После прибытия первых партий печорской ливеницы английские судостроители предложили оплату по 1 руб. 60 коп. за кубофут. Однако комиссионеры отказались продать им лес. Продержав лес несколько месяцев, комиссионеры продали печорскую ливеницу, якобы из-за отсутствия спроса, по 30 коп. за кубофут на дрова, что не окупало даже расходов на фрахт. После этого комиссионеры предъявили Сидорову иск по возмещению «убытков» в сумме 115 391 руб. Дело это тянулось в Сенате 12 лет и было в конце концов решено в пользу англичан, причем ответчика обязали не только уплатить полностью по иску, но и возместить проценты за 12 лет.

Потерпев поражение на заграничном рынке, Сидоров не сдался и решил проложить путь печорскому лесу в отечественное судостроение. С этой целью он решил организовать вывоз печорской ливеницы в Кронштадт для нужд военного судостроения.

Между тем путь в устье Печоры оставался все так же слабо исследованным. «Руководство к плаванию на Печору», изданное Гидрографическим департаментом в 1867 г., характеризовало навигационные условия района следующим образом: «...Туманы являются часто неожиданно, так что никогда нельзя ручаться, чтобы в продолжение трех часов простояла ясная погода. Миражи очень сильны... и делают плавание тяжелым... Трудности заключаются также в большом количестве льдов... Капитаны не могут быть вполне убеждены в безопасности своих судов... Полярный день и туманы затрудняют определение по звездам и луне. В период навигации большие колебания температуры. Около половины июля термометр в продолжении двух часов времени опускается с двух градусов тепла до нескольких градусов ниже точки замерзания»¹¹.

⁹ «Народная газета», 1866, № 47.

¹⁰ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 47.

¹¹ Там же, д. 334.

Неоднократные аварии судов в Печорском заливе, казалось, подтверждали его неблагоприятную навигационную характеристику. К тому же русские страховые компании отказались страховать суда и грузы в районе Печорского залива, а иностранные компании требовали премии в размере до 50% стоимости грузов. Иностранные судовладельцы ограничивались страховкой своих кораблей, в то время как груз оставался незастрахованным, что уменьшало заинтересованность капитанов в успешном завершении плавания. Интересный случай произошел с кораблем «Елизавета» из Нью-Кэстля. Приняв груз леса, это судно 6 сентября 1868 г. прошло Печорский бар при низкой воде, имея осадку 12,5 фута. Затем, когда вода от действия нагонных ветров стала прибывать, капитан умудрился посадить судно на банку. Корабль был застрахован. Поэтому капитан не задумываясь снял команду, бросил корабль и груз на произвол судьбы и отправился в Архангельск для оформления документов об аварии, необходимых для получения страховой суммы. Тем временем во время прилива корабль снялся с мели и его принесло течением к Большеземельскому берегу¹².

Аварии объяснялись не только неизученностью фарватера, неточностью или неопытностью судоводителей, но иной раз и прямым вредительством. Так, в 1866 г. на Печорском баре было задержано 17 ненцев и русских крестьян, которые сознались, что переставляли знаки для того, чтобы суда, направленные по ложному фарватеру, садились на мель. После этого брошенные суда подвергались разграблению [5].

В результате этих действий плавания на Печору были в сильнейшей степени скомпрометированы в глазах кораблевладельцев и судоводителей. В 1867 г. почти не находилось желающих идти на Печору.

Единственный корабль, зафрахтованный в 1867 г. для вывоза леса, 17 августа у входа в Печорский залив севернее Русского Заворота при шестифутовой осадке сел на мель, не показанную на карте. Снявшись с мели, капитан повел корабль на восток, но, продолжая плавание до Вайгача, так и не нашел фарватер и, в конце концов, повернул обратно.

Тогда Сидоров приобрел собственный корабль, названный «Ломоносов». Капитаном был назначен русский штурман Василий Федорович Матисен. В 1867 г. «Ломоносов» увез около 10 тыс. кубофутов лиственницы в Кронштадт. Имея осадку в 12 футов, «Ломоносов» вышел из устья Печоры 16 сентября и 7 ноября прибыл в Кронштадт¹⁴.

Так было открыто морское сообщение Печора—Нева.

Управление Петербургского порта признало доставленную на «Ломоносове» лиственницу превосходной. До этого для военного судостроения, особенно для подкладки под броню, применялся импортный тик, обходившийся от 3 до 4,5 руб. золотом за кубофут. Печорская лиственница, вполне заменившая тик, обходилась адмиралтейству по 1 руб. 10 коп. ассигнациями за кубофут¹⁵.

В итоге навигаций 1860—1867 гг. можно было считать, что на Печору проходят корабли с осадкой свыше 20 футов, парусные корабли грузоподъемностью до 900 т и пароходы до 1100 т. Самый ранний приход кораблей был отмечен 9 июля, самый поздний выход между 16 и 23 сентября. Путь до Англии занимал приблизительно две недели, до Кронштадта парусные суда шли 26—30 суток, пароходы 16 суток¹⁶.

Несмотря на все это, предложение Сидорова доверить ему поставку печорской лиственницы для морского военного судостроения в Кронштадте

¹² ААН, ф. 270, оп. 1, д. 350.

¹³ Там же, д. 295.

¹⁴ Там же, д. 350.

¹⁵ Там же, д. 361.

¹⁶ Там же, д. 328.

было отклонено Адмиралтейским Советом, так как «таковую доставку лесов с Печоры невозможно производить даже и за 800 верст в Архангельск для военного судостроения по причине банок, мелей и льдов»¹⁷. Предложение поставлять печорскую лиственницу за 7000 верст в Кронштадт признавалось беспочвенным. Что касается первого удачного плавания, то его приписывали случайности.

Положение осложнялось тем, что безопасная стоянка для судов в устье Печоры и место для лесопильного завода так и не были отведены. И вследствие этого планы вывоза, помимо круглого леса, хотя бы частично пиломатериалов не могли быть осуществлены.

Для строительства лесопильного завода и порта нужно было купить или получить в долгосрочную аренду землю у Министерства государственных имуществ. Незаселенные и неосвоенные земли на Крайнем Севере в то время не имели рыночной ценности. В 1849 г., например, Министерство государственных имуществ выделило в Лапландии участки по 1—3 тыс. десятин для бесплатной раздачи. Когда лицам, получившим землю, предложили уплатить по 16 коп. с десятины за обмер, они отказались от земли [3].

Несмотря на все это, переговоры Печорской компании с Министерством государственных имуществ об отводе территории в устье Печоры для постройки порта и лесопильного завода, длившиеся 20 лет [!!!], не увенчались успехом.

Первые просьба об отводе 12 квадратных верст земли в Печорском заливе, частично на отмелях, заливаемых во время прилива водой, с целью устройства здесь гавани, доков и лесопильных заводов, была подана еще в 1862 г. Министерство уменьшило эту цифру до 3,8 квадратной версты (400 десятин) и предложило отвести их в других местах, якобы тоже пригодных для устройства гавани и лесопильных заводов. Через 10 лет переписка по этому поводу была закончена, Сидоров согласился получить предложенную ему территорию. Последняя была осмотрена за счет Сидорова, был составлен план и подготовлен текст условий для передачи намеченных участков. Но после этого министерство перестало отвечать не только на обращения Сидорова, но и на отношения архангельского управления государственных имуществ, пока в 1882 г. двадцатилетняя волокита не закончилась автоматически ввиду ликвидации лесной промышленности и прекращения плаваний на Печоре¹⁸.

Таким образом, в 1868 г. ни гавани, ни лесопильных заводов на Печоре не было. Работа должна была продолжаться на прежних основаниях.

В 1868 г. на Печоре снова был голод. Комитет помощи голодающим договорился с Сидоровым о перевозке в незагруженном направлении из Кронштадта на Печору до деревни Куя 3000 кулей муки (по 8 пудов куль) с оплатой фрахта по 20 коп. за пуд, в то время как Архангельское пароходство, закупавшее хлеб для низовьев реки в верховьях Печоры у Якшинской пристани, получало за доставку хлеба вниз по течению свыше 40 коп. за пуд.

Доставка хлеба из Кронштадта на Печору и обратно лиственницы с Печоры в Кронштадт была возложена на зафрахтованный в Нью-Кэстле пароход «Колумбан» грузоподъемностью 830 т. Погрузившись в Кронштадте мукой, «Колумбан» вышел 1 августа на Печору, имея на борту чеха Шерцеля, лингвиста, знавшего 40 языков, намеревавшегося в низовьях Печоры ознакомиться с языком зырян.

При подходе к Печорскому заливу «Колумбан» встретился с «Ломоносовым», который шел с грузом лиственницы с Печоры в Кронштадт. 16 августа «Колумбан» пришел в Печорский залив. В заливе в это время вода стояла

¹⁷ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 242.

¹⁸ Там же, д. 361.

очень низко, вместо обычных 13 футов даже во время прилива глубины на баре не превышали 12 футов. Частично разгрузившись, «Колумбан» все же не смог пройти бар. Сдав треть груза, пароход ушел в Архангельск, не дождавшись повышения уровня воды на баре под действием нагонных ветров, которое началось в первых числах сентября (6 сентября корабль «Елизавета» прошел Печорский бар с осадкой в 12,5 фута).

Несмотря на все трудности, за 1868 и 1869 гг. на зафрахтованном пароходе «Суфольк» (грузоподъемностью 1022 т) и парусных кораблях (все-го в этих двух навигациях участвовало 12 судов) в Кронштадт было доставлено 200 тыс. кубофутов лиственницы.

В 1869 г. Сидоров обратился в Адмиралтейский Совет с просьбой выдать ему ссуду для приобретения буксирного парохода, необходимого для ввода парусных судов из Печорского залива в устье Печоры в более удобные для погрузки леса гавани. В ссуде было отказано даже при условии обеспечения ее банковыми билетами¹⁹. Сидоров все же получил частную ссуду, (у кронштадтского купца Иконникова) под обеспечение сумм, причитающихся ему с Морского министерства. Буксирный пароход был куплен, на нем проводились исследования и обстановка Печорского залива²⁰.

В 1871 г. по ходатайству морского министерства Сидорову было разрешено вывезти с Печоры в Кронштадт еще 500 тыс. кубофутов лиственницы, что и было выполнено до 1874 г. Всего таким образом Сидоров доставил в Кронштадт 700 тыс. кубофутов печорской лиственницы.

В 1871 г. Печорская компания получила предложение о поставке лиственницы для Николаевского (на Черном море) судостроительного завода. Без порта и лесопильных заводов выполнить эту поставку не представлялось возможным²¹.

В конце концов, в кругах Морского министерства нашлись люди, готовые поддерживать Сидорова. Управляющий Морским министерством С. С. Лесовский по поводу поставки печорской лиственницы отметил, что она производилась во время франко-прусской войны, «когда появилась надобность вытембировать и капитально исправить свои деревянные фрегаты и клипера и когда ощущался недостаток в лесе, и если министерство вышло из этих затруднений, то единственно благодаря исправности поставки печорской лиственницы»²².

Адмиралтейский Совет даже принял постановление: «Вполне сочувствуя развитию лесной промышленности на Печоре, которая дает возможность получать для флота превосходного качества лиственницу и тем заменить приобретаемый за границей тик, Совет положил представить Управляющему морским министерством обратить внимание министерства финансов на предприятие Сидорова с целью оказать ему поддержку»²³.

Однако на деле ничего не изменилось. Печорская лесная промышленность всячески ущемлялась в угоду иностранным фирмам, эксплуатировавшим русские леса на Северной Двине и Онеге.

Министерство финансов не только не откликнулось на просьбу Морского министерства о поддержке печорской лесной промышленности, но не согласилось даже с предложением министра государственных имуществ Зеленого о компенсировании расходов по открытию Печорского порта путем отпуска 360 тыс. деревьев без попенной платы. Кстати, первоначально на ту же цель

¹⁹ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 242.

²⁰ В Географическое общество была представлена карта Печорского залива, составленная Матисеном в результате промеров и исследований в течение навигаций 1863—1868 гг. (ААН, ф. 270, оп. 1, д. 350).

²¹ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 295.

²² Там же.

²³ Там же, д. 328.

было обещано 18 млн. деревьев. Фактически на Печоре было вырублено только 18 тыс. деревьев при полной попенной плате.

За время существования Печорской компании на Печору пришло 117 судов, из них погибло 27, а 90 судов ушло с грузом, в том числе 70 для Морского министерства [5].

В 1874 г. истек срок привилегии на вывоз 360 тыс. деревьев, хотя было вырублено только 5% этого количества; в продлении разрешения было отказано.

В это время на Печоре для рубки было пригодно до 40 миллионов деревьев. Сидоров предлагал за первоначально обусловленные 18 млн. деревьев платить по 1 руб. за дерево. Вновь ему отказали.

Вследствие потери десятка незастрахованных судов и грузов, больших расходов на изучение Печорского залива, содержание лоцмейстерской службы и буксиров убытки Сидорова составили огромную сумму, в то время как Морское министерство получило 2,5 млн. руб. золотом прямой экономии от замены импортного тика печорской лиственницей.

Свои убытки М. К. Сидоров мог покрыть только при условии продолжения деятельности компании. После отказа в продлении прежней привилегии он все же попытался заключить новый контракт на покупку 133 тыс. деревьев на Печоре. Спустя 8 лет, в 1882 г., этот контракт был расторгнут из-за невырубки деревьев в срок. Возражения Сидорова, указывавшего, что развитие лесной промышленности на Печоре было заторможено самим министерством, не были приняты во внимание²⁴.

Двадцатилетняя борьба за освоение морских плаваний в устье Печоры, непосредственно связанная с организацией отечественной лесной промышленности на Севере в противовес иностранным монополиям, закончилась ликвидацией печорской лесной промышленности и прекращением плаваний на Печору, т. е. победой иностранного капитала.

Политика царского правительства обрекала на заведомую неудачу любую попытку отдельных русских капиталистов-патриотов в деле освоения Севера. Все это привело к тому, что в последней четверти XIX в. Архангельская губерния служила, как отмечал В. И. Ленин, «внешним рынком для Англии, не будучи внутренним для России» (Соч., т. 3, стр. 523).

²⁴ ААН, ф. 270, оп. 1, д. 361.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ленин В. И. Соч., т. 3.
2. Литке Ф. П. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан. М., 1948.
3. Сидоров М. К. Беседы о Севере России, СПб., 1867.
4. Сидоров М. К. Лиственница, СПб., 1871.
5. Сидоров М. К. Об открытии порта в устье Печоры, «Изв. об-ва содействия русск. торг. мореходству», М., 1882.
6. Сидоров М. К. Север России, СПб., 1870.
7. Сидоров М. К. Труды для ознакомления с Севером России, СПб., 1882.

Г. Я. СЕДОВ НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ

П. А. Чумак

В начале русско-японской войны Георгий Яковлевич Седов, будучи помощником начальника экспедиции Северного Ледовитого океана, производившей гидрографические исследования в Белом, Баренцовом и Карском морях, подал рапорт об откомандировании его на театр военных действий. Просьба была удовлетворена: в апреле 1904 г. он был направлен на Дальний Восток, в Николаевск-на-Амуре.

Отряд миноносцев, в котором служил Г. Я. Седов, нес сторожевую вахту в Амурском заливе. Первоначально Г. Я. Седов выполнял обязанности ревизора отряда миноносцев, затем стал командиром миноносца.

Как русский моряк и патриот он остро переживал военное поражение России. Возмущение в народе вызвала весть о гибели отправленной на выручку Порт-Артура Второй Тихоокеанской эскадры, совершившей переход вокруг Африки и попавшей в западню Цусимы.

Плавания в пределах Амурского лимана, Сахалина и Камчатки близко познакомили Г. Я. Седова с военно-стратегическим и экономическим положением Дальнего Востока. После заключения портсмутского мирного договора империалистическая Япония приобрела важные плацдармы в Корее и Южной Маньчжурии и закрыла для России естественный выход в Тихий океан. Это еще больше осложнило положение Дальнего Востока.

В конце 1906—начале 1907 г. Г. Я. Седов выступил с рядом статей на страницах владивостокской газеты «Уссурийская жизнь». Эта недолго существовавшая провинциальная газета привлекла внимание читателей своими попытками критически освещать злободневные вопросы политической и экономической жизни Дальнего Востока.

В начале декабря 1906 г. Г. Я. Седов опубликовал в морском отделе этой газеты статью «Амурский лиман» за подписью «Г. С.». Будучи в то время помощником распорядителя работ по постановке вех и бакенов в Тихом океане, он дал в статье критический обзор судоходства в Амурском лимане и предложил свой проект организации лоцманской службы.

Спустя несколько дней Г. Я. Седов обратился с патриотической статьей-призывом к морякам, у которых есть «искреннее желание поработать для пользы края». Статья озаглавлена: «Вниманию наших моряков». Под ней стоит подпись: («Эн Эм»), состоящая из начальных букв слов «Наш Моряк». Авторство Г. Я. Седова установлено нами в результате тщательного анализа текста. Не только стиль и время написания статьи, но и ряд наиболее важных высказываний текстуально совпадают с высказываниями двух последующих статей Г. Я. Седова в той же «Уссурийской жизни», опубликованных за полной подписью «Г. Седов».

Как морской офицер он высказывался за быстреее возрождение русского военно-морского флота, предлагая патриотам-морякам добровольно взяться за подготовку и издание своеобразной морской энциклопедии—«свода сведений о побережьях и морях нашей части Тихого океана». «Стыдно сказать,—говорилось в статье,—имея массу сведений, собранных нашими моряками, мы пользуемся не только английскими книгами, но и картами». По мнению автора статьи, нельзя было говорить о Дальнем Востоке, что он «утратил интерес. Наоборот, он начинает его приобретать» хотя бы потому, что «Недаром шустрые янки предлагают даже деньги на концессию на постройку Аляско-Сибирской железной дороги».

Тревога Г. Я. Седова не была напрасной. В это время американские капиталисты через подставных лиц предпринимали настойчивые попытки склонить царское правительство и его продажных высокопоставленных чиновников к заключению сделки на постройку «международной» железнодорожной магистрали Аляска—Сибирь с выходом по тоннелю под Беринговым проливом на соединение с железнодорожной сетью Соединенных Штатов Америки. Авантюристическая концессия была рассчитана на отторжение от России Северо-Востока. Исходя из собственных интересов, против концессии выступили сибирские промышленники. К их голосу вынуждено было прислушаться царское правительство. В декабре 1906 г. в Иркутске состоялось специальное совещание по вопросу о дальнейшем развитии путей сообщения в Сибирь.

За несколько дней до открытия Иркутского совещания Г. Я. Седов выступил с большой программной статьей «Северный океанский путь», в которой предлагал использовать для нужд мореплавания и обороны страны восточную часть Северного морского пути—от устья Енисея до Берингова пролива.

Не возобновляя дискуссию о необходимости Северного морского пути, которая велась в русской печати на протяжении ряда лет, он сразу привел наиболее убедительное доказательство: успешную проводку в 1905 г. каравана торговых судов по западному участку Северного морского пути—от Мурманска к устью Енисея¹. Такой массовый переход был совершен впервые и, несомненно, являлся крупным событием в жизни русского флота. Однако это событие осталось мало замеченным, а в последующие годы не получило, да и не могло получить дальнейшего развития. Г. Я. Седов правильно оценил этот исключительный успех русского судоходства в полярных морях и на его основе, а также учтя опыт прошлых русских полярных исследований, уже в 1906 г. сумел наметить программу освоения восточной части Северного морского пути.

Программа Г. Я. Седова отличалась глубокой продуманностью. Он указывал, что для выполнения задач, поставленных перед такими исследованиями, «не нужно миллионов». Ссылаясь на достижения Пахтусова, Иванова, Рогозина, он призывал не прибегать к сложному и дорогому оснащению экспедиций, но добиваться больших результатов малыми средствами. Высоко оценивая рекогносцировочные работы первых полярных гидрографов, Г. Я. Седов правильно отмечал, что их исследования служат «хорошим подготовительным материалом для современных усовершенствованных экспедиций». Эту мысль он решительно отстаивал, заявляя, что «дорогой экспедицией сразу рисковать не следует, да ей и трудно будет приступить непосредственно прямо к неподготовленному делу в неизведанном месте».

Строго научная последовательность в подходе к делу изучения и освоения Северного морского пути свидетельствует о зрелости научного мышления Г. Я. Седова.

Намечая программу изучения восточной части Северного морского пути, Г. Я. Седов своевременно и мужественно предупреждал: «южный путь на восток для нашего флота теперь безнадежен и его приходится насколько можно заменить северным».

Трезво учитывая интересы страны, он настаивал на неотложном изучении и освоении Северного морского пути «ради отечественной пользы долга перед Родиной и национальной гордости». Во имя этой цели он отодвигал на неопределенный срок осуществление даже заманчивой и давно уже назревшей задачи, как открытие Северного полюса.

Г. Я. Седов заявлял: «Нам до полюса далеко, когда лежащий у нас под боком наш родной берег еще до сих пор для нас представляется загадкой». Отметив эту отсталость царской России, он с горечью писал: «Можно с уверенностью сказать, что если мы посидим еще года два-три сложа руки, то иностранцы за нас это сделают...»

Через три дня после начала совещания в Иркутске в «Уссурийской жизни» была опубликована небольшая статья «О путях сообщения», в которой развивались основные положения, высказанные Г. Я. Седовым. Автор этой статьи «Н. Як-ов» подчеркивал, что «все пути сообщения в Восточной Сибири ведут к нам, через Приамурский край, к Великому океану и, в частности, к нашему центру на этом океане—Владивостоку». В этой статье вновь указывалось, что единственным и естественным выходом для Енисея и Лены является «морской путь через Северный океан в воды Великого океана, т. е. к нам, в Приамурский край».

Автор статьи не предавался иллюзиям и решительно подчеркивал, что на организаторов иркутского совещания положиться нельзя: они «упустили из виду, что решить вопрос *«что сделать»* гораздо легче, чем *«как сделать»*». Жизнь убедительно показала, что перед этим «как сделать»—увы!—разбиваются вдребезги многие великие реформы, осуществление коих—жгучий вопрос всего великого будущего России».

¹ В статье неточно указано число судов, участвовавших в экспедиции 1905 г. под начальством полковника И. С. Сергеева. Для этой экспедиции, предпринятой Министерством путей сообщения, было использовано 22 судна, доставивших на Енисей выше 13 тыс. т разных грузов.—П. Ч.

Статья Н. Якова заканчивалась смелым политическим выводом, что в России необходимо «широкое и твердое проведение реформ, проведенных через горнило действительности народного представительства».

В январе 1907 г. Г. Я. Седов опубликовал в «Уссурийской жизни» новую статью: «Значение Северного океанского пути для России».

Тревожась о судьбах Дальнего Востока, об укреплении связи этого необъятного и богатого края со всей Россией, Г. Я. Седов с еще большей остротой поднимал вопрос о мореплавании по восточной части Северного морского пути. Вместе с тем он обосновывал в своей статье предложение об усилении обороны Дальнего Востока посредством использования Северного морского пути и сооружения порта на Камчатке.

Г. Я. Седов открыто осуждал царское правительство, которое «вопреки здравому смыслу» может отказать в необходимых минимальных средствах морякам, «вызывавшимся посвятить свой труд исследованию Северного морского пути».

Знаменательно указание Г. Я. Седова на то, что среди русских моряков есть немало патриотов, которые по первому зову «бросят все и охотно станут под почетный флаг полярной экспедиции, принесут свои личные интересы в жертву великому делу своей Родины...» Но патриоты-моряки не могли сами «открыто и энергично высказать» царскому правительству «свой взгляд на это дело, ибо уже много было примеров, когда смельчаки обращались по этому вопросу к правительству за содействием». В ответ они слушали один и тот же чиновничий окрик «цыц», «молчать». После этого, пишет Г. Я. Седов, «ничего не остается этим смельчакам делать, как сидеть и ждать, сдерживая свои высокие порывы души быть полезными Родине...» Царское правительство, по мнению Г. Я. Седова, «остается попрежнему глухо и немое», проявляя беззаботность к делу использования Северного морского пути. А между тем, предупреждал он, всевозможные осложнения на Дальнем Востоке «не за горами», они «громко и прозрачно звучат о новой для нас беде». В каком же тогда мы очутимся положении, — спрашивал автор статьи, — если над Россией нависнет новая опасность и будет необходимо «послать на Восток свой флот и войска?» Предупреждение Г. Я. Седова было прямым обвинением царского правительства в нежелании укреплять обороноспособность России на Дальнем Востоке.

Это выступление в печати с критикой самодержавного правительства происходило в начале 1907 г., когда реакция, ободренная поражением революции 1905 г., всюду поднимала голову и спешно восстанавливала в стране военно-полицейские порядки. Для Г. Я. Седова, как морского офицера, такие высказывания грозили серьезными карами. Выступления Г. Я. Седова на страницах «Уссурийской жизни» лишний раз показывают, что он обладал незаурядной смелостью и решительностью в достижении цели, отвечающей насущным интересам России. Именно в этих высказываниях следует видеть идейно-политические истоки бессмертного подвига Г. Я. Седова, принявшего пять лет спустя свой славный поход к Северному полюсу.

Статьи Г. Я. Седова, неизвестные до последнего времени, печатаются ниже по тексту газеты «Уссурийская жизнь». Только после Великой Октябрьской социалистической революции сбылось то, о чем мечтал Г. Я. Седов: советский народ под руководством Коммунистической партии осуществил завоевание Северного полюса, освоил Северный морской путь, обеспечил могучий расцвет Дальнего Востока, поставил на службу Родине богатства Арктики.

Московский филиал
Географического общества
СССР

ВНИМАНИЮ НАШИХ МОРЯКОВ

«Уссурийская жизнь», № 68, 26 ноября (9 декабря) 1906 г.

Теперь, когда нашему военному флоту придется возрождаться почти сначала, необходимо подвести итоги всему прежнему пережитому.

За столетнее свое плавание здесь, у наших побережий, как-никак им что-нибудь да сделано.

Даже безразлично, возродится ли здесь в прежней силе наш военный флот или нет, — итоги все же подвести необходимо.

Это необходимо и в том случае, если в дальнейшем нашей окраине предстоит только одна мирная культурная работа

и развитие без большого участия военных сил.

Дело в том, как мне уже нередко приходилось указывать, у нас сказывается крупный недостаток в более или менее обстоятельных исследованиях разных пунктов края.

Работу эту произвести будет необходимо; сделать это придется не сегодня-завтра.

Между тем ее сильно могли облегчить данные, собранные нашими военными моряками, напечатанные в разных специальных морских изданиях, а частью

хранящиеся в рукописях архивов морского министерства и здешнего порта.

Было бы в высшей степени полезно организовать комитет из моряков с участием желающих из частных лиц, который бы специально занялся извлечением из разных изданий и архивов всего того, что касается наших побережий и морей Тихого океана и открытий, сделанных нашими моряками.

Это была бы некоторым образом энциклопедия. Ее можно было бы снабдить массой иллюстраций и карт; как те, так и другие можно было бы сделать в соседней Японии, где они обойдутся вдвое дешевле, чем в России.

Самая работа эта людям, занявшимся ею, могла принести большое удовлетворение и пользу. Работая, они приобретали бы познания.

Правда, это отвлекло бы от безделья, флирта, винта и прочего, но ведь когда-нибудь же нужно будет начать новую жизнь?

Как же это сделать без жертв?

Весь труд можно было бы разбить на отделы, и каждый из этих отделов поручить особым лицам.

То, что не сделали наши моряки на войне, — в силу каких причин — этого касаться не будем, ведь все равно прошедшего не воротить, — то они могли бы возместить этим полезным трудом.

Труд этот большую пользу мог принести их молодым товарищам, которым придется служить здесь, а также и коммерческому мореплаванию, где он явился бы настоящей книгой.

А теперь, стыдно сказать, имея массу сведений, собранных нашими моряками, мы пользуемся не только английскими книгами, но и картами.

Все жалуются, что нет наших книг. Да, нет, но они могут быть созданы без больших затруднений.

Благодаря отсутствию такой сводки очень часто приходится тем же морякам затрачивать массу времени совершенно непроизводительно, при желании более или менее обстоятельно ознакомиться с тем или другим пунктом края.

Им нередко приходится открывать давно открытые америки.

Но такой труд был бы в высшей степени полезен не только для одних моряков.

Меньше было бы работы исследователям материка и его жизни.

Лица, занимающиеся морскими промыслами или желающие заняться ими, нашли бы в книге много полезных для себя указаний.

Ведь вообще никто не скажет, что край наш утратил интерес. Наоборот, он начинает его приобретать. Недаром шустрые янки предлагают даже деньги на концессию на постройку Аляско-Сибирской железной дороги.

Как знать, может быть мы и доживем до этой дороги.

Во всяком случае, интересующихся краем даже с коммерческой стороны слишком много и упомянутому труду сбыт среди них гарантирован и, таким образом, материальные затраты на издание будут вполне покрыты.

Работа облегчится тем, что уже имеются более или менее солидные труды вроде: «Витязь» и Тихий океан покойного С. О. Макарова, работы гидрографических экспедиций и пр.

Свод сведений о побережьях и морях нашей части Тихого океана мог бы одновременно составляться здесь и в Петербурге, где находится архив морского министерства и где, пожалуй, в настоящее время единственно можно найти полный экземпляр (комплект) специальных морских изданий вроде «Морского сборника» и т. п., так как богатая морская библиотека, могущая дать в этом отношении богатый материал, погибла во время погрома 30—31 октября 1905 года.

Но кое-что можно найти в библиотеке Общества изучения Амурского края и в Архиве портовой конторы, а также в делах местного областного управления.

Дело в том, что в былое время командующие морским ведомством являлись в то же время и губернаторами Приморской области и таким образом было вполне возможно смешение документов, как было возможно смешение функций моряков поручениями гражданского характера.

Нельзя сомневаться, что и в Петербурге найдутся люди, готовые послужить этому делу.

Пытливый дух Г. И. Невельского не мог же совершенно угаснуть среди русских военных моряков.

Что такие люди не переводились — служит составленный контр-адмиралом Старицким каталог изданий, касающихся края, несколько лет тому назад присланный музею Общества изучения Амурского края.

Другим примером мог бы служить тот же упомянутый С. О. Макаров, не забывавший края, кажется, до самого своего конца. Словом, повторяем, такие люди найдутся.

Конечно, больше шансов на то, что дело будет выполнено лучше, имелось бы в том случае, если бы была проявлена частная инициатива, но, во-первых, нужен беспрепятственный доступ к источникам, а, во-вторых, нужны средства на разную черную работу. Поэтому правительство должно притти на помощь.

Вообще в данном случае распространяться не приходится — полезность такого издания ясна как божий день и вопрос лишь в том, явится ли у местных моряков искреннее желание поработать для пользы края. Этим они создали бы себе памятник и примирили бы с собою, что помогло бы забыть некоторые их промахи. Итак, моряки, за работу.

Эн. Эм.

«Уссурийская жизнь» от 3 (16) и 5 (18) декабря 1906 г.

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, работавшая на пароходе «Пахтусов» в продолжение семи лет, с 1897 по 1904 г., над исследованием морского пути к устьям сибирских рек Оби и Енисея, сделала свое дело. В прошлом году торговая экспедиция, снаряженная на средства Министерства путей сообщения, блестяще совершила плавание по ее указаниям к устью Енисея. Далее экспедиция, под проводкой знатоков реки, прошла до Красноярска, где и зазимовала.

В состав экспедиции входило около сорока судов различного типа, большая часть которых благодаря своей особой конструкции свободно двигалась по реке без перегрузки. Суда все были нагружены рельсами, цементом и другими материалами для железнодорожного пути. Вел экспедицию пароход «Пахтусов» под командой известного знатока нашего Севера Н. В. Морозова. На случай встречи со льдами был взят ледокол «Ермак», но им экспедиции, к сожалению, не удалось воспользоваться, так как он по дороге, ушедши в сторону от каравана, напоролся на камни и настолько повредился, что принужден был вернуться обратно; «Пахтусов» же, продолжая путь, обходил встречные льды то в ту, то в другую сторону и, таким образом, привел весь караван к месту назначения благополучно.

Начальником экспедиции на морском пароходе состоял И. С. Сергеев, положивший много трудов на изучение этого пути и теперь безусловно заслуживающий доверия по вопросам, касающимся плавания по нему. Общие указания по движению экспедиции давал А. И. Вилькицкий, проводивший караван до Карского моря. Указания Вилькицкого надо признать весьма ценными, так как он, будучи основателем гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, первый изучил этот путь, дав в то же время богатый материал гидрографии. После Вилькицкого работали над исследованием этого пути А. И. Варнек и Ф. К. Дриженко, также давшие большие и весьма полезные наставления плователям Северного Ледовитого океана.

Перечислив вкратце главнейших деятелей и так сказать хозяев Обь-Енисейского пути, нельзя обойти молчанием их высокую заслугу перед своей родиной... Путь исследован и корабли пошли. Теперь на очередь выступила вторая половина Северного океанского пути — от устья Енисея до Берингова пролива; будем ее называть Восточной половиной. Эта половина пути совершенно не исследована и даже не знакома нам. Отважные плователи Норденшельд, Хансен, Крузенштерн и другие хотя и попадали по тем или другим причинам в эти воды,

но серьезных следов после себя не оставили, которыми можно было бы хоть сколько-нибудь руководствоваться при теперешнем плавании.

Я не берусь отстаивать Восточную половину Северного океанского пути, как годную для свободного плавания, я только хочу указать на возможность свободного прохода² по ней судов, по крайней мере, хотя раз в год. Правда, льды на этом пути есть непобедимое препятствие для судна, но ведь с ними бороться и не нужно, их всегда можно обойти, как это делал «Пахтусов». Стоит только изучить сколько-нибудь их постоянное расположение и движение, а это не представляет большой трудности, так как распределение их в океане всегда зависит от дующих ветров, — ветры же пронаблюдать в достаточной степени можно и с берега, как это делала гидрографическая экспедиция при исследовании западной половины пути.

Мне кажется, уже настало время для наших моряков позаняться серьезнее исследованием и Восточной половины пути, чтобы открыть глаза русскому обществу, которое привыкло смотреть на него, как на что-то такое страшное, недосягаемое. Да, ведь, и на западную половину до сих пор смотрели так же дико, она же была исследована и Виггинс, вода по ней свои торговые суда с большими авариями, наводил прямо-таки ужас на наших плователей.

Но вот явился энергичный Вилькицкий, образовал экспедицию. Проработал на совесть семь лет. Дал нам карты и сказал: готово... можно плавать — и мы, переменив свои взгляды, благополучно поплыли до Енисея. Поплывемте же и дальше — до Берингова пролива, смелые моряки!.. Вам это необходимо сделать ради отечественной пользы, долга перед родиной и национальной гордости. Вы, моряки, обязаны сказать своим соотечественникам: что это за путь и можно ли им свободно проходить судам. Не посылать же нам на это дело людей, стоящих у других специальностей. Правительству на это дело едва ли откажет в необходимых средствах, стоит только привести ему разумные доводы в необходимости таковой затраты. Для этого ведь не нужно миллионов, которых теперь, положим, у нас нет. Знаменитый Пахтусов описывал Новую Землю на ничтожном карбасе, а его работы и теперь считаются весьма удовлетворительными. Иванов и Рогозин описывали берега Карского моря на оленях и собаках, таская за собой хронометры на нартах по кочковатой тундре; измеряли расстояния простым

² В тексте «парохода» — опечатка — П.Ч.

лагом, бросая его с нары, как с судна, — и все же их работы признаются и теперь весьма ценными, послужившими хорошим подготовительным материалом для современных усовершенствованных экспедиций. Словом, эти дешевенькие экспедиции дали дорогой материал новейшим исследователям нашего Севера.

В случае, если бы отказало правительство в средствах на это почетное и святое дело, у нас есть богатое купечество, к которому можно также обратиться за помощью, указав на пример богатого американца Циглера, который в 1903 году дал миллион рублей ученым на экспедицию по открытию Северного полюса. Экспедиция отправилась к полюсу на судне «Америка» под именем циглеровской экспедиции в тот же год и до сих пор, кажется, не вернулась обратно. Циглер, давая деньги, руководствовался исключительно чувством национального удовлетворения³.

Найдутся, я думаю, и у нас такие патриоты! Нам для этого дела не нужно миллиона, — подготовительная экспедиция потребует затрату тысяч в сорок—пятьдесят рублей, с этого нам и надо начать действовать. Нам до полюса далеко, когда лежащий у нас под боком наш родной берег еще до сих пор для нас представляется загадкой. Можно с уверенностью сказать, что если мы посидим еще года два-три сложа руки, то иностранцы за нас это сделают и кому-то тогда будет стыдно.

Начать исследование нужно с подготовительных экспедиций, вроде Пахтусова и Иванова на карбасах и оленях, они обойдутся не дорого, но подготовительный материал для последующих солидных исследователей дадут очень дорогой. Дорогой экспедицией сразу рисковать не следует, да ей и трудно будет приступить непосредственно прямо к неподготовленному делу в неизведанном

месте. Подготовительную экспедицию следует разбить на две партии с таким расчетом, чтобы они одновременно двинулись в путь с противоположных пунктов друг другу навстречу, одна из устья Енисея, а другая от Берингова пролива, и чем соединение их произойдет ближе к середине пути, тем больше у обеих партий будет сохранена неизбежная хронометрическая ошибка. У обеих партий должны быть и карбасы и олени, которые в движении вдоль берега должны иметь постоянную связь, — для успеха работ и взаимопомощи.

Описывать нужно для первого раза более выступающие в море берега, мысы, важнейшие бухты, якорные стоянки и близлежащие к пути острова, с постановкой на всех выдающихся местах приметных знаков. Положение знаков должно быть точно, насколько позволяют обстоятельства, определено и нанесено на общую карту, независимо от отдельных планшетов описанной местности. Все описанные бухты должны быть обследованы промером, а также и подходы к ним и глубины нанесены на общую карту. Одну бухту необходимо обследовать на Новосибирских островах, как лежащих близ морского пути судов. Все курсы карбасов необходимо делать с промером и наносить на общую карту. Обе партии должны делать также метеорологические наблюдения, в особенности внимательно должно делаться наблюдение над ветром. Экспедиция на карбасах, надо думать, удастся, так как наблюдения показали, что при большом скоплении льда у берегов всегда между льдом и берегом имеется неширокая водная полоса, по которой и могут без риска пробираться карбасы, делая свое дело.

Итак, для блага родины начнем хлопотать и будем надеяться, энергичные работники! Надо вспомнить, что южный путь на восток для нашего флота теперь безнадежен и его приходится, насколько можно, заменить северным.

Г. Седов.

ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО ОКЕАНСКОГО ПУТИ ДЛЯ РОССИИ

«Уссурийская жизнь» от 17(30) января 1907 г.

Я уже писал в «Уссурийской жизни» в самом прошедшего года о том, что русским морякам необходимо и спешно нужно, насколько позволят обстоятельства, исследовать Северный океанский путь: от устья Енисея до Берингова пролива⁴. И предлагал в своих статьях краткую программу этого исследования, указывая в то же время на то, как легче

и целесообразнее было бы приступить к самому исследованию с наименьшими затратами для правительства или русского купечества, если бы, вопреки здравому смыслу, первое отказалось бы отпустить потребные средства морякам, вызвавшимся посвятить свой труд на это почетное и святое общегосударственное дело.

Я думаю и почти уверен, что между русскими моряками уже есть такие охотники и они по первому зову⁵ правительства: «вызываем желающих» — бросят все

⁴ От Горла Белого моря до Енисея исследован гидрографической экспедицией на пароходе «Пахтусов». — *Примечание Г. Я. Седова.*

⁵ В тексте: «звук» — опечатка. — П. Ч.

и охотно станут под почетный флаг полярной экспедиции, принесут все свои личные интересы в жертву великому делу своей родины, несмотря ни на какие предстоящие лишения и бедствия. Но эти охотники, к большому сожалению, слишком запуганы, чтобы сами могли открыто и энергично высказать правительству свой взгляд на это дело, ибо уже много было примеров, когда смельчаки обращались по этому вопросу к правительству за содействием и им всем был один и тот же чиновничий ответ: «цыц». После этого, конечно, ничего не остается этим смельчакам делать, как сидеть и ждать, сдерживая свои высокие порывы души быть полезными родине, пока правительство их само не призывает к этому делу. Но правительство остается попрежнему глухо и немо к этому вопросу, а между тем всевозможные осложнения с великими державами Востока не за горами и громко и прозрачно звучат о новой для нас беде.

Теперь предположим, что над нами стряслась новая беда и нам явилась крайняя необходимость послать на Восток свой флот и войска, в каком мы тогда очутимся положении: южный путь на Восток для нашего флота почти будет безнадежен, ибо будет находиться в руках нашего врага, а северный будет не исследован и не известен нам.

Тогда наш флот принужден будет или болтаться без дела в Балтике или же снова рискнуть идти вокруг Африки, чтобы потом прямо с пути в расстроенном виде встретиться с неприятелем у его базы и достаться ему целиком в руки. Это выйдет похоже на малороссийскую поговорку: «Хочь сядь да плачь, хочь сидя плачь». Другое будет дело, если наш флот пойдет по изученному нами заранее северному пути: неприятель его на этом пути встретить безусловно не может, а если бы, предположим, и встретил, то только в Беринговом море или проливе, где для боя у обоих флотов шансы будут равные, если наши не лучше, так как, во-первых, бой будет вестись ближе к нашей базе (Петропавловск), а дома, как говорят малороссы, «и кочерги помогают»; а во-вторых все запасы у нашего флота будут в целостности, расшатанности в корпусах и орудиях не будет, как это было бы неизбежно при переходе южным путем; ибо переход флота по Северному Ледовитому океану между льдами был бы большей частью штилевой и, кроме того, он во много раз короче перехода южного; флот бы двигался малым ходом и поэтому запаса топлива свободно хватило бы для всех боевых судов до первой нашей базы — Петропавловска, команда не была бы истомлена жарой и качкой, как это наблюдается на южном переходе, на холоде же матрос будет чувствовать себя здоровее, а потребность для него тепла, насколько это будет необходимо, всегда может быть добыта на самом судне.

Плавание флота по северному пути может быть совершено в срок одного года и одного лета, то есть в срок немного больший плавания по южному пути. Зиму перезимовать флот может свободно в одной из бухт, имеющихся на этом пути; полагаю, что подходящая бухта для зимовки флота найдется на Новосибирских островах. Бороться с крупными льдами флоту не придется, — он их должен будет обходить, как я уже ранее писал, то в ту, то в другую сторону, по примеру того же экспедиционного торгового каравана судов на переходе от Мурмана до Енисея, который таким путем вполне благополучно миновал льды, в особенности же в Карском море, которое ими изобилует. Жидкие же ледяные поля флот может проходить прямо, ломая их ледоколом, которому вполне под силу будет справиться с ними. Пароход «Пахтусов», имея наружную обшивку борта лишь в четверть дюйма, и то пробился сквозь такой лед, когда являлась необходимость; о ледоколах же и броненосцах и говорить нечего; а тем более, если все суда будут идти в строгом кильватере, когда вся тяжесть льда будет ложиться на передний ледокол, которых может быть при этом несколько штук.

Город Петропавловск со своей чудной, вполне пригодной гаванью для судов какой угодно осадки, может или, вернее сказать, должен быть обращен в сильнейшую первоклассную крепость и такой же военный порт. Местный рыбный промысел вполне может, с одной стороны, служить гарнизону большим подспорьем в смысле постоянного запаса провизии. Запас топлива для судов тоже, при желании, может быть получен на месте, так как Камчатка богата угольными залежами и только стоит серьезнее позаняться их разработкой. Словом, местная рыба и уголь, не говоря уже о географическом положении самого города с гаванью, много говорят за то, что Петропавловск преобразовать, как я уже выше сказал, в первоклассную крепость и военный порт. Без такого же преобразования проход нашего флота северным путем тоже не будет достигать цели, так как по приходе его в Берингово море, он себе там нигде не найдет приюта, и, следовательно, должен будет опять идти во Владивосток мимо неприятельской базы и флота, составляя им свою слабую сторону. В Николаевск же на Амуре флот, благодаря мелководью реки, пройти не сможет.

Итак, тесная и необходимая связь исследования Северного океанского пути с преобразованием Петропавловска настолько становится очевидной, что не требует никаких доказательств.

Соединенные 2, 3 и 4 секции особого совещания о путях сообщения в Сибири, созванного иркутским генерал-губернатором в декабре прошлого года, при обмене мнений относительно значе-

ния для России западной половины Северного океанского пути: от Горла Белого моря до Енисея, признали весьма целесообразным и необходимым поддерживать по ней судоходство, могущее поднять благосостояние края. Приходится от души радоваться, что по этому «страшному» пути, как называли его раньше,

начинается теперь ценное плавание морских судов. Не будем терять надежды, что такое же плавание будет скоро совершаться и по второй, считающейся почему-то недоступной, половине этого нового и столь важного пути: от Енисея до Берингова пролива.

«Волка бояться, в лес не ходить!»

Г. Седов

ЗАРУБЕЖНЫЙ СЕВЕР

ШПИЦБЕРГЕН ЗА ПОСЛЕДНИЕ 15 ЛЕТ

Г. А. Агранат

Архипелаг Шпицберген, как известно, решением международной конференции в Париже в феврале 1920 г. был передан под суверенитет Норвегии. Вместе с тем, согласно подписанной участниками Парижской конференции Шпицбергенской конвенции, другим странам была предоставлена свобода поселений и хозяйственной деятельности на архипелаге [1].

Перед началом второй мировой войны на Шпицбергене, помимо норвежских, были также советские поселения.

Основой экономики Шпицбергена является добыча каменного угля. Перед второй мировой войной на Шпицбергене добывалось 600—800 тыс. т угля в год, причем советские шахты давали не менее 60% этого количества [26]. Общее число жителей (норвежцев и русских) на архипелаге достигало перед войной около 3 тыс. человек.

Сразу после захвата Норвегии, в апреле 1940 г., гитлеровцы попытались использовать норвежские угольные шахты на Шпицбергене для нужд своей армии и флота.

С момента нападения гитлеровской Германии на Советский Союз создавалась угроза непосредственного вторжения гитлеровцев на острова. В связи с этим в сентябре 1941 г. рабочие и служащие советских угольных шахт были эвакуированы в Советский Союз. Норвежское население выехало в Великобританию; основное оборудование шахт было демонтировано, склады угля сожжены.

Учитывая стратегическое значение Шпицбергена, гитлеровцы наметили создание на Шпицбергене базы для морских и воздушных операций на северном театре войны. Гитлеровской Германии, как и странам антигитлеровской коалиции, было также важно получение постоянной информации о метеорологических условиях на Шпицбергене для прогноза погоды в Европе. Шпицберген стал поэтому театром военных действий. Еще в апреле 1941 г. гитлеровские самолеты начали разведочные полеты над Шпицбергеном. Осенью 1941 г. небольшой отряд гитлеровцев высадился в районе Адвент-фьорда.

Однако в мае 1942 г. группе норвежских патриотов удалось разрушить гитлеровскую базу. Норвежцы обосновались в районе Баренцбурга и в других пунктах Западного Шпицбергена. В 1943 г. здесь находилось более

150 человек. Постоянные налеты фашистских самолетов и подводных лодок заставили норвежцев укрыться в глубине Западного Шпицбергена.

В сентябре 1943 г. к берегам Шпицбергена подошла гитлеровская эскадра в составе линкоров «Тирпиц» и «Шарнхорст», 9 миноносцев и подводных лодок. Обстрелом с кораблей и с воздуха гитлеровцы разрушили и сожгли главные поселки архипелага—Баренцбург, Грумант-бюен и Лонгьер-бюен. В районе Шпицбергена появились также английские суда и самолеты, но они не смогли обезопасить его от нападений гитлеровских морских и воздушных сил. Особенно сильно страдали суда, следовавшие в советские северные порты. В районе Шпицбергена и Медвежьего гитлеровцы потопили или нанесли серьезные повреждения нескольким английским кораблям [8].

Терпя поражение на советско-германском фронте, гитлеровцы вынуждены были ограничить свою деятельность на Шпицбергене в основном устройством метеорологических станций. В период 1941—1945 гг. они установили несколько радиометеостанций, каждая из которых работала не более одного года, в разных местах Западного Шпицбергена, а также на острове Хоупэн (к юго-востоку от Западного Шпицбергена) и острове Медвежьем¹. На этих станциях, помимо метеорологических, велись аэрологические (радиозондовые), океанографические, а также биологические и другие наблюдения. На каждой станции работало от 4 до 12 человек.

Кроме того, действовало несколько автоматических метеорологических станций, установленных на берегу и на якорях в прибрежных водах. Автоматические метеорологические станции в течение нескольких месяцев передавали в Северную Норвегию по радио сигналы о температуре, давлении и силе ветра. Оборудование станций и люди доставлялись подводными лодками. Всего с 1941 по 1945 г. гитлеровцы направили с целью устройства метеорологических станций на Шпицбергене и Медвежьем не менее восьми экспедиций [11].

Во время одной из последних экспедиций было проведено исследование берегов слабо изученной Северо-Восточной Земли. В 1943 г. генеральный штаб гитлеровской армии опубликовал аэрогеографическое описание архипелага Шпицберген и острова Медвежьего [13].

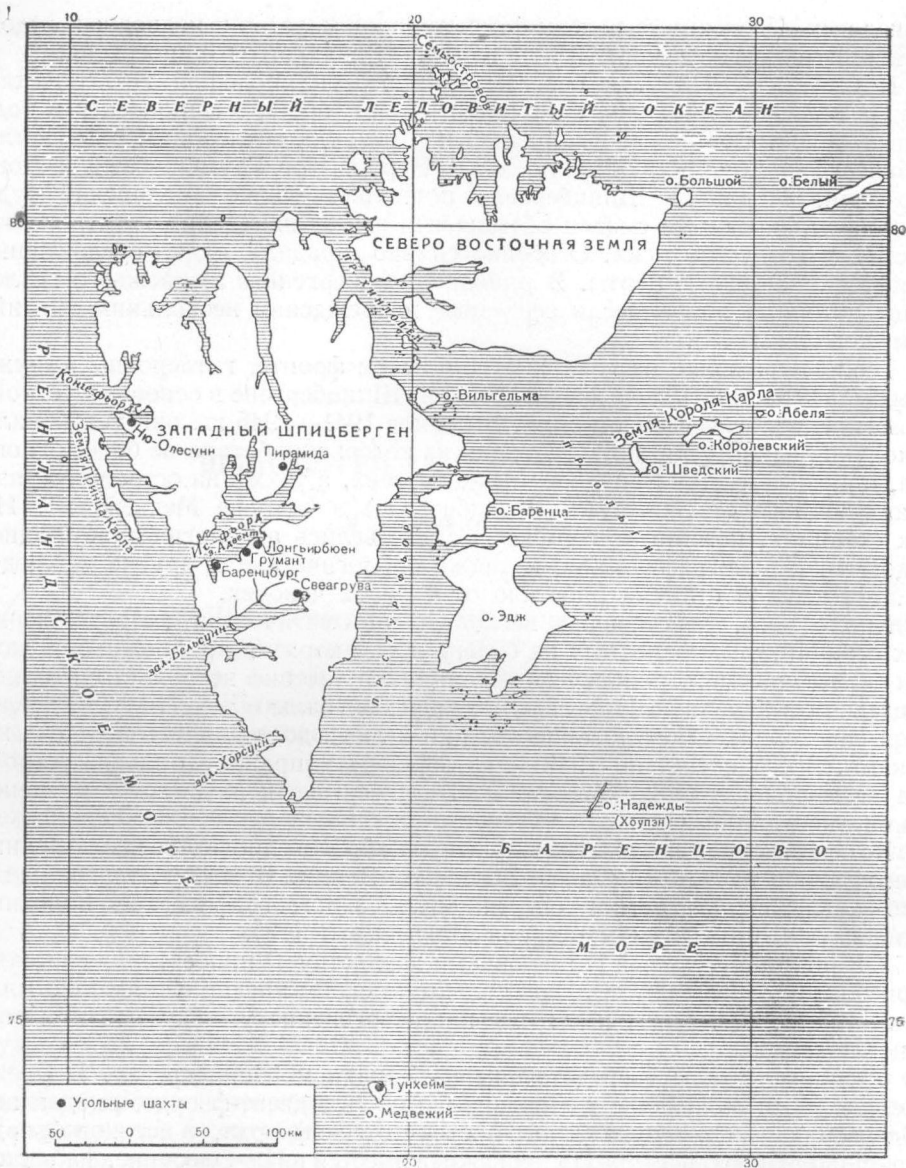
Ущерб, причиненный гитлеровцами хозяйству Шпицбергена, огромен. Норвежцы оценивают этот ущерб только по своим предприятиям в 20 млн. крон [4, стр. 13]. Ныне почти все шпицбергенские угольные шахты восстановлены.

Угольные шахты сосредоточены на Западном Шпицбергене. Норвежские шахты расположены в Лонгьер-бюене (в Адвент-фьорде, впадающем в Ис-фьорд) и в Свеагрува (к юго-востоку от Ис-фьорда, у истоков фьорда Бель-сунн). Небольшая шахта норвежцев имеется в Нью-Олесунне, на западном берегу Западного Шпицбергена (Конгс-фьорд). Советские угольные шахты расположены на берегу Ис-фьорда—в Баренцбурге, Груманте (Грумант-бюене) и Пирамиде.

Добыча угля на норвежских шахтах в послевоенные годы определяется такими цифрами (в тыс. т):

1947—336,5	1952—453,4
1948—436,1	1953—427,5
1949—456,5	1954—338,6
1950—363,9	1955—310,0
1951—470,0	

¹ Остров Медвежий, расположенный к югу от Шпицбергена, географически не является частью последнего, но норвежцы объединяют этот остров и Шпицберген в одну политико-административную единицу «Свальбард».



Остров Шпицберген

На советских шахтах в последние годы добывалось 250—300 тыс. т угля; таким образом, общая добыча составила 600—700 тыс. т [14; 26].

Уголь норвежских шахт вывозится для флота, предприятий северной Норвегии и частично для Осло и железных дорог южных районов страны. Значительная доля (в 1951 г.—80 тыс. т, 1952 г.—165 тыс. т, 1953 г.—112 тыс. т, 1954 г.—30 тыс. т, 1955 г.—40 тыс. т) экспортируется главным образом в Швецию, а также в Данию и Западную Германию. Основную часть добычи дает акционерное общество «Стуре Норск Шпицберген Кулькомпани», которому принадлежат две шахты в Лонгйир-бюене и одна шахта в Свеагрува, причем на шахтах в Лонгйир-бюене добывается не менее 90% всей норвежской продукции. В Нью-Олесунне работает другая норвежская фирма «Кингсбей Кулькомпани». Небольшими угольными уча-

сками владеет британская компания «Скоттиш Шпицберген Синдикейт» [14].

Запасы угля на Шпицбергене весьма значительны: норвежские геологи оценивают их в 8 млрд. т. По мнению бывшего государственного контролера норвежских шахт на Шпицбергене Осгорда, даже на существующих норвежских шахтах при некотором пополнении оборудования можно добывать до 1 млн. т угля [4]. Таким образом, Шпицберген мог бы при некотором расширении рудников почти полностью удовлетворить потребность Норвегии в основных видах угля (эта потребность определяется в 1,5—2 млн. т угля в год).

Исследования последних лет показали, что шпицбергенский уголь, обладая высокими качествами, пригоден не только для энергетических, но также и для технологических целей. Норвежские инженеры сообщают о возможности получения из шпицбергенского угля искусственного жидкого топлива. Это тем более важно, если учесть, что в Норвегии нет своей нефти. По расчетам специалистов, 1,5 млн. т шпицбергенского угля могут дать 700 тыс. т кокса, 130 тыс. т смолы и 270 млн. л дизельного горючего.

Найден новый способ коксования шпицбергенского угля с помощью электричества. Успешно завершены опыты брикетирования шпицбергенского угля, улучшающие условия его использования. В Бергене и Тронхейме построены фабрики для брикетирования шпицбергенских углей.

Условия добычи угля на основных норвежских шахтах Шпицбергена весьма благоприятны. Пласты достигают значительной мощности: на шахтах Лонгьир-бюена—не менее 1 м, в Свеагрува и Нью-Олесунне—от 2 до 4 м. Залегают они почти горизонтально и неглубоко, а в ряде мест выходят на поверхность. Это обусловило сравнительно высокую производительность труда: добыча на одного шахтера составляет в среднем 3 т угля в день (против 1,2 т на шахтах Англии, 2,2 т—на западногерманских шахтах) [21, стр. 157].

Однако, как видно из приведенных выше данных, объем добычи в последние годы сильно падает. В 1949 г. закрыта шахта в Свеагрува². Шахта на острове Медвежьем, законсервированная до войны, не восстановлена. Шахта в Нью-Олесунне все еще не переведена на нормальную эксплуатацию, добыча угля уже много лет носит пробный характер.

Не расширяется поверхностное хозяйство шахт, без чего нельзя увеличить добычу. Печать отмечает, что шахты нуждаются в новых складах (нынешние склады вмещают не более 200 тыс. т угля) и дополнительных подъездных путях. Для удлинения навигационного времени необходимо ввести в действие ледоколы. Добытый за год уголь нередко не успевают вывезти в течение летнего и осеннего времени, когда суда могут ходить без помощи ледоколов.

На норвежских шахтах Шпицбергена часто происходят аварии. С октября 1948 г. до начала 1952 года от взрывов газа на шахтах погибло 44 человека. В январе 1952 г. по той же причине погибло шесть человек на шахтах Лонгьир-бюен и девять человек в Нью-Олесунне. В 1953 г. произошел новый взрыв [17; 19]. На шахтах нередко бывают пожары.

Получая со шпицбергенских шахт небольшие прибыли, норвежские углепромышленники не желают делать крупные капиталовложения в них [19]. В 1951 г. дивиденды по акциям «Стуре Норск Шпицберген Кулькомпани» составили всего 1%. Причины лежат в связанных с Арктикой высоких издержках по добыче и транспорту угля. Еще в конце 1950 г. «Американо-Скандинавский журнал» [5] сообщал, что шпицбергенский уголь с трудом

² Добыча угля на шахте Свеагрува осложняется обводненностью и сильной тектонической нарушенностью залежей.

находит рынок сбыта в Норвегии, не говоря уже о рынке за ее границами. Журнал уже тогда предсказывал сокращение добычи угля на архипелаге.

По данным на 1949 г., стоимость одной тонны шпицбергенского угля составляла в Норвегии в среднем 92 кроны, в то время как польский уголь обходился там в 94 кроны, английский—в 99 крон, западногерманский—в 103 кроны. Изменение цен в пользу импортного угля вызывает серьезные трудности в организации сбыта угля со Шпицбергена.

Конкурентоспособность шпицбергенского угля осложняется тем, что значительная его часть плохо коксуется, а при перевозках сильно крошится.

Надо также учесть абсолютное и относительное падение роли каменного угля в топливно-энергетическом балансе Норвегии за последние годы: уголь вытесняется жидким топливом и гидроэлектроэнергией. Так, импорт угля в Норвегию сократился с 2 млн. т в 1948 г. до 1,3 млн. т в 1955 г. Это и понятно. Три четверти морского тоннажа Норвегии составляют дизель-электрические суда. На жидкое топливо переведена значительная часть железных дорог и пароходов. По потреблению гидроэлектроэнергии на душу населения Норвегия вышла на первое место в капиталистическом мире. Вместе с тем вопрос об использовании шпицбергенского угля для переработки в жидкое горючее из-за дороговизны такого производства не выходит из стадии проектов и расчетов.

В районе островов Шпицбергена норвежцы занимаются добычей рыбы и морского зверя. Крупные гренландские киты здесь были истреблены еще 300 лет назад, но небольшие киты (главным образом белуха) добываются по сей день: в 1948 г. было забито 700 штук, что составляет половину всей норвежской добычи китов в северных водах. Ловится и тюлень в количестве 2000—3000 голов за сезон.

В водах, омывающих Западный Шпицберген, в изобилии встречаются палтус и, особенно, треска; на рыбу ведется судовой промысел. В 1948 г. в водах Западного Шпицбергена и главным образом острова Медвежьего промышляло 45 норвежских рыболовных судов. Свежий палтус и соленая треска отправляются в Северную Норвегию.

Наземной фауной Шпицберген беден. Охотой добывают главным образом песка. Ежегодно забивается также 200—300 белых медведей. В первые послевоенные годы на Шпицбергене зимовало до 30 норвежских охотников на пушного зверя. В последнее время, в связи с резким падением цен на песка на мировом пушном рынке, вызванным изменением моды, число охотников несколько сократилось. Состав зимующих на Шпицбергене охотников меняется редко; один из них (норвежец Хильмар Нейс) 29 раз зимовал на архипелаге.

Следует отметить успешный опыт разведения на Шпицбергене мускусного быка. Завезенные сюда из Гренландии в 1929 г. в количестве 17 голов, они быстро размножились: сейчас встречаются стада в 10—20 быков. Есть на Шпицбергене и дикие олени. Вследствие хищнической охоты (которой занимались в течение длительного времени многочисленные туристы ради развлечения) поголовье дикого оленя резко сократилось и олень не имеет серьезного промыслового значения. После войны дикие олени в большом числе были истреблены оставленными во время эвакуации в начале войны и одичавшими затем собаками.

Административным центром Шпицбергена является поселок Лонгьир-бюен; в нем живет более $\frac{4}{5}$ всего норвежского населения архипелага. Подавляющее большинство жителей—мужчины, приезжающие работать на Шпицберген без семей на два-три года, а нередко только на один год. В 1954 г. в Лонгьир-бюене было 130 женщин и 57 детей, главным образом членов семей руководящего инженерно-административного персонала и правительственных чиновников. Для горняков построены общие бараки,

для инженерно-административного персонала—отдельные дома. Новых зданий строится мало, ощущается недостаток жилья. Тяжелые условия жизни на Шпицбергене затрудняют привлечение на норвежские шахты высококвалифицированных кадров [21, стр. 157]. В последние годы норвежское население несколько сократилось: зимой 1949—1950 гг. на Шпицбергене проживало 1150 норвежцев, в конце декабря 1954 г.—только 994. Численность всего населения Шпицбергена (норвежского и советского) по данным на 31 декабря 1954 г. составляла 3648 человек [26].

Норвежцы стремятся создать на Шпицбергене местную продовольственную базу. Скотоводческая ферма угольной компании в Лонгьир-бюене в 1950 г. насчитывала 8—10 коров, а также около 100 свиней. Подсобное животноводческое хозяйство есть и при советских шахтах Шпицбергена.

Советские поселки хорошо благоустроены, в них есть электрическое освещение, телефонная связь, больницы, клубы, столовые, магазины и т. д. Значительная часть советских рабочих и служащих живет с семьями. Главный советский поселок на Шпицбергене—Баренцбург.

Транспортные связи архипелага с Норвегией поддерживаются морскими судами, идущими обычно из Тромсё, который служит как бы аванпортом Шпицбергена. Фьорды Шпицбергена доступны для неледокольных судов в течение 5—6 месяцев. В Адвент-фьорде навигационный сезон длится с середины мая до начала ноября; в других фьордах он короче. Для морского сообщения со Шпицбергом норвежцы, как уже указывалось, не пользуются ледоколами. Наблюдающаяся в последние десятилетия тенденция к повышению средних температур в некоторых районах Арктики привела к очень заметному удлинению навигационного периода в шпицбергенских водах³. Летом пассажирские пароходы совершают из Норвегии несколько рейсов на Шпицберген, доставляя в Лонгьир-бюен и Нью-Олесунн сотни туристов, журналистов, студентов. Советские поселения Шпицбергена соединены судоходной линией с Мурманском.

Воздушное сообщение Шпицбергена с Норвегией осуществляется фирмой «Дет Норске Луфтфартсelskap» (входящей в состав скандинавской авиатранспортной монополии «Скандинавиэн Эйрлайнс Систем») в течение большей части года, но не всегда регулярно. Летают главным образом гидросамолеты, садящиеся на воду. В зимнее время самолеты зачастую не совершают посадку, сбрасывая почту и грузы с воздуха.

Внутреннее сообщение между поселками поддерживается на небольших судах или же на собаках по берегам фьордов. Шахты соединены с угольными складами у моря узкоколейной железной дорогой и канатно-подвесными путями.

По официальным норвежским данным [26], государство в течение многих лет послевоенного периода получало доход от Шпицбергена. Превышение государственных доходов над расходами составило в 1948/49 финансовом году 362,3 тыс. крон, в 1951/52 финансовом году—1007,6 тыс. Доходы складываются главным образом из налогов на заработную плату. В 1951/52 финансовом году из общей суммы доходов 1606,6 тыс. крон налоги на зарплату составили 757,0 тыс., а налоги на вывоз угля лишь 421,2 тыс. крон. Но в отдельные годы государственный бюджет Шпицбергена был дефицитен (в 1949/50 финансовом году на 564 тыс. крон, 1952/53—на 62 тыс., 1953/54 финансовом году—на 562,9 тыс. крон). Это было вызвано расширением

³ В районе Шпицбергена и Гренландии процессы потепления проходят особенно интенсивно. Среднегодовая температура за десятилетие 1929—1938 гг. на 2,5° выше соответствующей температуры в 1899—1908 гг., причем зимние температуры повысились на 5,1°. После 1940 г. темпы потепления несколько снизились. Значительно сократилась площадь ледников, составляющая ныне 58% поверхности. В водах, омывающих Шпицберген, увеличилось поголовье трески и других теплолюбивых рыб.

строительства (радиостанций, маяков и др.), повышением административных расходов и затрат на проведение работ на Шпицбергене норвежским Полярным институтом, а также сокращением налоговых поступлений из-за уменьшения добычи угля.

Официальная статистика не указывает размеров государственных субсидий угольным шахтам, но косвенные сведения подтверждают, что такие субсидии имеются. Государственные субсидии получают крупные промышленные фирмы в Северной Норвегии⁴.

Заметим, что в других районах зарубежного Севера (Аляска, Канадский Север) государство также активно помогает частным фирмам как путем прямых субсидий, так и косвенным образом (строительством дорог, электростанций, коммунальных предприятий и пр.).

В последние годы на Шпицбергене ведутся довольно значительные исследовательские работы, прежде всего норвежским Полярным институтом. Этот институт был создан в 1948 г. на базе существовавшего ранее «Комитета по исследованию Свальбарда и Северного Ледовитого океана», при этом были значительно увеличены число работников и денежные средства. Директором института был назначен норвежский полярный исследователь Харальд Свердруп, до того живший в США, где он возглавлял большой океанографический институт. С приездом Свердрупа институт усилил экспедиционную деятельность на Шпицбергене и Медвеьем острове. Помимо того, институт руководит полярными исследованиями, которые выполняют другие научные коллективы—университеты в Осло, Бергене и др.

Деятельность норвежского Полярного института на Шпицбергене носит не только научно-исследовательский, но и практический характер. Наибольшее внимание уделяется составлению подробных карт Шпицбергена (масштаба 1 : 100 000 и крупнее), в особенности морских карт акваторий, прилегающих к архипелагу. Для важнейших фьордов составляются карты масштаба от 1 : 75 000 до 1 : 10 000. В Лонгьир-бюене установлена радиолокационная станция; эта станция ведет наблюдения за движением судов и за состоянием льдов в радиусе до 14 миль. В ряде мест поставлены радиомаяки и световые маяки (электрический на мысе Линне и ацетиленовые в других местах). Мощность главной радиостанции в Лонгьир-бюене увеличена к 1950 г. в сравнении с довоенной мощностью в 10 раз (эта станция осуществляет радиотелефонную связь с Норвегией).

Вскоре после окончания войны были созданы метеорологические станции в Лонгьир-бюене и на мысе Линне, а также на островах Хоупэн и Медвеьем. В 1955 г. в Норвегии была принята программа расширения метеорологической службы в арктических районах, что связано с развитием авиации в Арктике (см. ниже). Созданы новые радиометеорологические станции в районе Ис-фьорда и на острове Медвеьем. В метеорологических исследованиях на Шпицбергене наряду с норвежским Полярным институтом принимает участие норвежский Метеорологический институт.

Норвежский Полярный институт проводит также геоморфологические, геологические, гляциологические и другие исследования. Каждое лето к Шпицбергену отправляется шхуна этого института «Минна»; экспедиционные работы на Шпицбергене Институт проводит ежегодно. В 1950 г. институт отправил на Шпицберген до десятка различных экспедиционных отрядов [16; 17].

Разносторонние научные наблюдения выполняет советская арктическая обсерватория Арктического научно-исследовательского института

⁴ Бывший премьер-министр Финляндии Урхо Кекконен в книге о путях развития Финляндии [12] утверждает, что экономическое развитие Севера Скандинавских стран без государственной помощи невозможно.

Главсевморпути в Баренцбурге. Советская метеорологическая станция есть также в поселке Пирамида.

Вместе с тем Шпицберген ежегодно посещают экспедиции разных европейских университетов, главным образом английских—Оксфордского и Кембриджского, а также Стокгольмского и др. Любопытно, что некоторые из английских экспедиций на Шпицберген финансировались бывшей «Англо-Иранской нефтяной компанией» (ныне «Бритиш Петролеум Компани») и другими английскими фирмами, которые, видимо, интересуются природными ресурсами северного архипелага. В английских экспедициях 1951 г. принимали участие военнослужащие. В 1946, 1950 и 1952 гг. на Шпицбергене работали французские экспедиции. В 1954 г. Шпицберген посетила австрийская экспедиция.

Все эти экспедиции, в каждой из которых участвовало в среднем от 5 до 15 человек, проводили разнообразные исследования (геологические, гляциологические, гидрографические, геоморфологические и др.). Ученые посещают как Западный Шпицберген, так и Северо-Восточную Землю и другие острова архипелага. Значительная часть работ английских экспедиций на Шпицбергене носит военно-географический характер. Так, например, экспедиции Кембриджского университета начиная с 1949 г. занимаются составлением топографических карт (масштаба 1 : 20 000) района Ис-фьорда.

Начиная с 1949 г. американцы совершают через Шпицберген беспосадочные перелеты из Аляски в Норвегию. В мае 1951 г. одномоторный военный самолет США перелетел без посадки с американской военно-воздушной базы Буде в Северной Норвегии через Шпицберген в Фэрбенкс (Аляска). По этому же маршруту летом 1955 г. совершил перелет американский четырехмоторный самолет с целью аэрофотосъемки Северного Ледовитого океана. В 1954 г. американские самолеты Б-29 начали осуществлять регулярные метеоразведывательные полеты без посадки со своих баз в Англии в район острова Медвежьего (эти полеты именуются «Фалькон Альфа»).

Через район Шпицбергена летают также английские военные самолеты. В частности, в июне 1955 г. английский реактивный бомбардировщик «Канберра Электрик» совершил беспосадочный трансарктический перелет из Северной Норвегии в Фэрбенкс (Аляска) через Шпицберген и Северный полюс.

В мае 1954 г. состоялся полет из Норвегии в Токио через Шпицберген, Северный полюс и Аляску. Полет был организован норвежским министерством обороны с целью снабжения норвежского военного госпиталя в Корее. В 1955 г. были повторены полеты из Европы в Японию по этому пути, а также по трассе, пересекающей Шпицберген, Гренландию (Туле), канадский остров Корнуоллис и Аляску.

С конца февраля 1957 г. скандинавская авиатранспортная фирма «Скандинавиэн Эйрлайнс Систем» открыла регулярное воздушное сообщение из Копенгагена и Стокгольма в Токио через район Шпицбергена. Трасса полетов проходит над северной Норвегией, Северной Гренландией, Канадским арктическим архипелагом и Аляской. От Северной Норвегии до юга Аляски самолеты идут без посадки.

Освоение трансарктических воздушных трасс имеет не только военное, но и транспортное значение. Создание этих трасс, ставшее возможным благодаря стремительному развитию авиационной техники, стимулируется тем, что они значительно короче, чем трассы, идущие через среднеширотные районы (например из Стокгольма в Токио через Шпицберген и Аляску не менее чем на 25%).

Значение Шпицбергена для трансарктических воздушных линий из Америки в Европу и Азию, проходящих через Гренландию, весьма

велико⁵. Шпицберген может явиться промежуточной базой для посадки самолетов и вертолетов с небольшим радиусом действия и для вынужденных посадок. Важна роль Шпицбергена и для радионавигационного и метеорологического обслуживания самолетов на трансарктических трассах.

В освоение Шпицбергена большой вклад внесли русские люди. На протяжении нескольких веков здесь селились и добывали зверя промышленники-поморы [2; 3]. Ныне почти рядом расположены норвежские и русские поселения. Норвежский стортинг еще в феврале 1947 г. в одном из своих постановлений отметил, что Советский Союз является государством, имеющим на Шпицбергене «особые экономические интересы». Отношения между гражданами обеих стран неизменно строятся на основе дружбы и взаимного уважения, хотя некоторые круги не прочь посеять раздор и даже погугать норвежцев мнимой угрозой захвата Шпицбергена Советским Союзом (см., например, статью в журнале «Фореин Афферс» за январь 1951 г. [29] или статью подполковника Радклиффа в военном журнале США «Арми Квотерли» за июль 1952 г.) Однако эти провокационные высказывания не достигают цели. В конце 1950 г. норвежцы писали: «Отношения между русскими и норвежцами всегда сердечные. Норвежцы, посещающие русские поселения, встречаются там самым гостеприимным образом» [28, стр. 126].

Швейцарский журналист Рене Гарди в своей книге о Шпицбергене, изданной в Берне в 1952 г., рассказывает, что, будучи на Шпицбергене, он решил своими глазами убедиться, насколько верны клеветнические слухи в отношении русских. Побывав в норвежских и русских поселках Шпицбергена, Гарди пришел к выводу, что «отношения между русскими и норвежцами на Шпицбергене ничем не омрачены. Слухи, которые говорят об ином, не соответствуют действительности». «Норвежский губернатор и норвежский горный инспектор,—пишет далее Гарди,—регулярно посещают их (советские шахты.—Г. А.), губернатор Хокон Бальстад много раз говорил мне, что он считает невероятным, чтобы на русских шахтах происходило что-нибудь такое, о чем бы он не знал». Гарди выражает восхищение радушием и гостеприимством, а также условиями жизни советских шахтеров на Шпицбергене [9, стр. 11—12].

Премьер-министр Норвегии Эйнар Герхардсен во время посещения Шпицбергена в июле 1955 г. заявил в Баренцбурге, что ему известны добрые отношения, существующие между русскими и норвежцами на архипелаге Шпицберген, и что теперь он лично убедился в этом. Герхардсен выразил надежду, что добрососедские отношения между норвежцами и русскими на Шпицбергене будут развиваться и впредь.

Отношения, сложившиеся между гражданами Норвегии и Советского Союза, живущими и работающими на суровой шпицбергенской земле, служат примером доброжелательного и добрососедского сотрудничества.

⁵ Регулярные воздушные сообщения между Европой и Америкой через среднюю часть Гренландии и Канадскую Арктику функционируют с ноября 1954 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. С а б а н и н А. Россия и Шпицберген, «Вестник Наркоминдела», 1921, № 5—6.
2. Т и х о м и р о в В. Русские промыслы на Груманте (Шпицбергене), «Русское судоходство», июнь 1898.
3. Ш и д л о в с к и й А. Шпицберген в русской истории и литературе, СПб., 1912.
4. A a s g a a r d G. Svalbard under og etter verdenskrigen, Oslo, 1946.
5. American-Scandinavian Review, 1950, winter.
6. The Coal Industry in Europe. Publ. by Organisation for European Economic Cooperation, Paris, December 1954.

7. D e g e W. Svalbard während und nach den Kriege, «Polarforschung», 1952, Bd. III, H. 1—12. (erschienen 15 August 1954).
8. E l b o I. G. The war in Svalbard, «Polar Record», July 1952, № 44, v. 6.
9. R e n é G a r d i. Spitzbergen. Land der Kühlen Küste, Bern, 1952.
10. Grønlands Bogen. København, 1950, Bd. I.
11. H o l z a p f e l R. Deutsche Polarforshung 1940—1945, «Polarforschung», 1951, Bd. III, H. 2 (erschienen 30 Juni, 1953).
12. K e k k o n e n U r h o. Onko maalamme alttia vaurastua?, Helsingissä, 1952.
13. Luftgeographisches Einzelheft. Spitzbergen und Bären-Insel, Berlin, 1943.
14. Norges Bergverksdrift, Oslo, 1949, 1951, 1956.
15. Norway yearbook, Oslo, 1954.
16. O r v i n A. Norwegische Bestrebungen zur Sicherung der Schifffahrt auf Svalbard, «Polarforschung», 1951, Bd. III, H. 1.
17. O r v i n A. Expeditionen des Norsk Polarinstitut in 1950, «Polarforschung», 1950, Bd. II, H. 1/2.
18. O r v i n A. Svalbard, «The American-Scandinavian Review», September 1955.
19. R a p p A. En sommarmånad på Spetsbergen, «Ymer», 1955, Häfte 2.
20. R o m a n o v s k y N. Le Spitzberg et le Nord sibiriens, Paris, 1943.
21. Scandinavian yearbook, London, 1953.
22. S m e d a l G. Souveränitetsfragen der Polargebiets und Norwegische Interessen in der Eismeer, Oslo, 1943.
23. S m e d a l G. Patriotism og landssvik, Oslo, 1950.
24. S o m m e r s L. Svalbard: Norway's Arctic frontier, «Scientific monthly», June, 1952.
25. Spitzbergen. Great Britain, «Foreign Office», London, 1920.
26. Statistisk Arbok for Norge, Oslo, 1950—1955.
27. S t e f a n s s o n V. Greenland, New York, 1944.
28. Svalbard. A Norwegian Outpost, Bergen, 1950.
29. T e a l J. Europe's northernmost frontier, «Foreign Affairs», January 1951.

Арктический научно-исследовательский
институт Главсевморпути



СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ПРОХОД

С. А. Вышнепольский

Северный путь из Атлантического океана в Тихий, идущий через архипелаг Канадских арктических островов, так называемый Северо-Западный проход, поныне остается экспериментальной трассой, которая лишь изредка используется для экспедиционных плаваний. В конце 1954 г. по Северо-Западному проходу совершил сквозной рейс канадский военный ледокол «Лабрадор». Это первое после десятилетнего перерыва сквозное плавание по Северо-Западному проходу в одну навигацию из океана в океан. Впервые Северо-Западный проход прошло большое морское судно водоизмещением в 6500 т с машинами мощностью 10 500 л. с.

Дизель-электрический ледокол «Лабрадор» входит в состав Канадского военно-морского флота. Из своей базы порта Галифакс (Канада, атлантическое побережье) он вышел в конце июля 1954 г. и через два месяца 27 сентября 1954 г. прибыл в Эскимо (военно-морская база Канады в Британской Колумбии на Тихом океане), проделав путь в 10 000 миль. Обратное в Галифакс ледокол вернулся через Панамский канал.

Ледокол «Лабрадор» построен в Канаде и спущен на воду в 1954 г. Его основные размеры: длина 269 футов (82,0 м); ширина—63 фута 6 дюймов (19,3 м); осадка—29 футов 1 дюйм (8,8 м). Скорость хода—16 узлов. Главная машина состоит из шести дизелей по 1750 л. с. каждый. Судно снабжено стабилизаторами (плавниками-успокоителями) Денни-Броуна, несет на себе два вертолета и два алюминиевых катера. Главная машина контролируется с капитанского мостика.

Обшивка корпуса от ватерлинии до киля выполнена из особой высокопрочной стали толщиной $1\frac{5}{8}$ дюйма (41,3 мм). Для кренования при работе во льду имеется шесть цистерн, расположенных между главной и второй палубами в промежутке между генераторным отделением и бортом судна. Вода перекачивается мощными насосами с электрическим приводом; перекачивание воды с одного борта на другой занимает 75 секунд. Диферент при работе во льду также создается путем перекачивания воды с кормы на нос. На полную перекачку воды из кормовой цистерны в носовую затрачивается примерно 6,6 минуты, а из носовой в кормовую—3,5 минуты.

«Лабрадор» вооружен всеми новейшими приборами для судовождения, а также большим числом научных приборов для гидрографических, океанографических, метеорологических и ледовых наблюдений. По утверждению журнала «Шипбильдинг энд Шиппинг Репорд» (23 декабря 1954 г.), судно

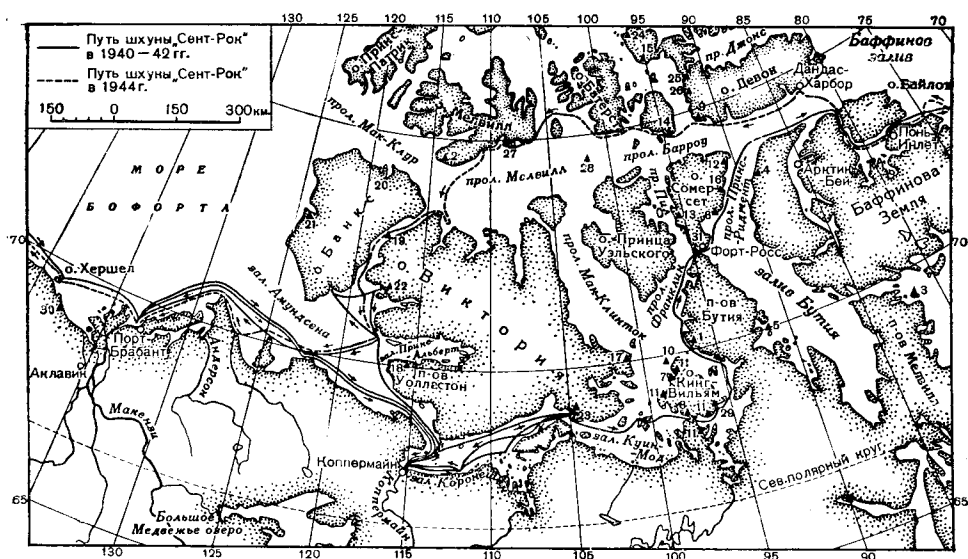


Схема Северо-Западного прохода. Отмечены примечательные места, связанные с исследованиями этого района

1—магнитный полюс на эпоху 1940—1945 гг.; 2—крайний западный пункт, достигнутый Парри в августе 1820 г.; 3—место зимовки Парри в 1822/23 г.; 4—место зимовки Парри в 1824/25 г.; 5—место зимовок Джона Росса в 1829/30, 1830/31 и 1831/32 гг.; 6—место зимовки Джона Росса в 1832/33 г.; 7—крайний пункт, достигнутый Джеймсом Россом в 1831 г.; 8—гурни, поставленные Симпсоном 16 августа 1839 г.; 9—зимовка Джона Франклина в 1845/46 г.; 10—место, где 22 апреля 1848 г. были покинуты «Эребус» и «Террор»; 11—места находок остатков экспедиции Франклина; 12—место зимовки Джеймса Росса в 1848/49 г.; 13—крайний пункт, достигнутый Джеймсом Россом в 1849 г.; 14—место зимовки Джона Росса и Пенни в 1850/51 г.; 15—крайний северный пункт, достигнутый Пенни в 1851 г.; 16—место зимовки Кеннеди в 1851/52 г.; 17—крайний пункт, достигнутый Рэ в 1851 г.; 18—крайний пункт, достигнутый Рэ в 1852 г.; 19—место зимовки Мак-Клора в 1850/51 г.; 20—место зимовки Мак-Клора в 1851/53 г. Здесь 3 июня 1853 г. брошен «Исследователь»; 21—крайний пункт, достигнутый Коллингсоном в 1851 г.; 22—место зимовки Коллингсона в 1851/52 г.; 23—место зимовки Коллингсона в 1852/53 г.; 24—место зимовки Бельчера в 1852/53 г.; 25—место зимовки Бельчера в 1853/54 г.; 26—место гибели Белло; 27—место зимовки Келлета в 1852/53 г.; 28—место, где в 1854 г. было брошено судно «Решительный» экспедиции Бельчера—Келлета. В следующем году капитан Беддингтон обнаружил это судно на юге Баффина залива в проливе Дэвиса; 29—место зимовки Р. Амундсена в 1903/04 и 1904/05 гг.; 30—место зимовки Р. Амундсена в 1905/06 г.; 31—форт Росс в проливе Белло—место встречи шхуны «Аклавик» и парохода «Нескопи» в 1937 г.

является крупной пловучей исследовательской лабораторией, хотя на фотоснимке судна видны пушки, что несколько противоречит обычному представлению о мирной исследовательской лаборатории. Большая численность экипажа (230 человек, не считая научных работников) также характерна скорее для военного судна, чем для лаборатории.

Помимо наблюдений над льдами, гидрографических работ, изучения причин изменчивости интенсивности космических лучей около северных островов Канады, экспедиция на «Лабрадоре» составляла новые подробные лоцманские карты пути с тем, чтобы заменить устаревшие карты, сделанные более 100 лет назад во время безуспешных поисков экспедиции Франклина. Прикомандированный к экспедиции капитан Пентон из Британского Адмиралтейства проводил экспериментальные работы с новым гиромагнитным компасом, принятым на вооружение в военно-морском флоте Англии. Таким образом, научные и военные задачи экспедиции тесно переплетались в духе обычного за последние годы для США и Канады военно-транспортного освоения арктических морских путей.

В основном ледокол шел по пути, проложенному в 1944 г. Генри Ларсеном на полицейской деревянной 80-тонной шхуне «Сент-Рок». Тяжелые льды ледокол встретил в проливе Мелвилл. Мелководье и сложная ледовая обстановка крайне затруднили плавание также у северных берегов Аляски.

Собственно сквозной рейс судно начало только 23 августа от острова Корнуоллис. До этого ледокол освобождал из ледового плена моторное судно «Монте-Карло» (США), находившееся в экспедиции по поручению Американского музея истории природы и вмерзшее во льды на 74° с. ш. После освобождения «Монте-Карло» «Лабрадор» занимался снабжением полярных станций Канады и перевозил эскимосов. В пути он встретился с двумя ледоколами США и тремя правительственными канадскими судами, которые совершали обычные ежегодные рейсы по снабжению полярных станций Канады.

Путь «Лабрадора» проходил проливами Ланкастера, Мелвилл, узким проливом принца Уэльского, затем через залив Амундсена в море Бофорта, откуда вдоль северных берегов Аляски, затем на юг через Берингов пролив в Тихий океан.

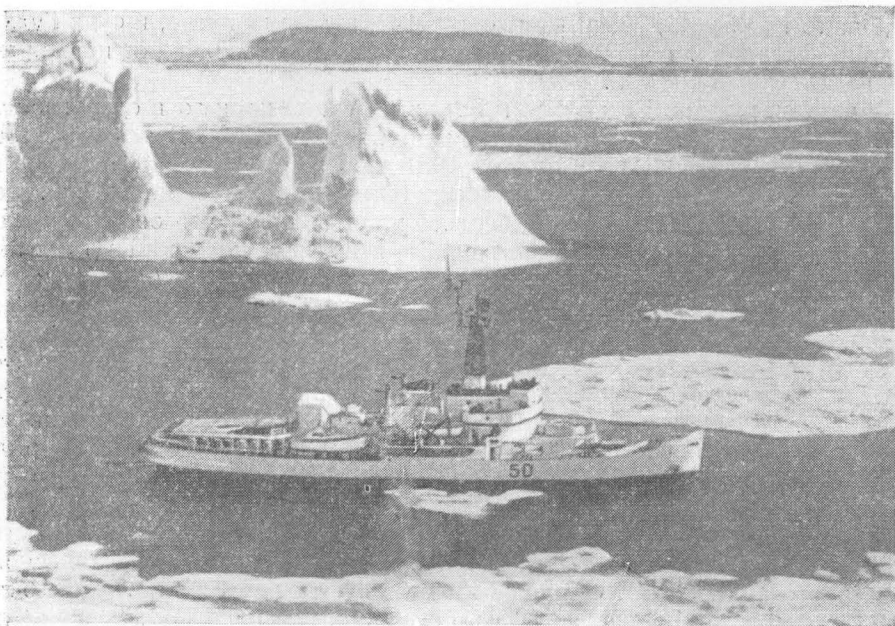
Командовал ледоколом капитан Оуэн Робертсон. Журнал сообщает, что после возвращения в Галифакс Робертсон заявил, что Северо-Западный проход может быть использован грузовыми судами, эскортируемыми ледоколом, но для современных больших лайнеров этот путь, по его мнению, недоступен.

История попыток освоения Северо-Западного прохода насчитывает, как известно, более четырех столетий. Она была начата серией плаваний английских моряков при поисках северных путей в Индию и Китай. Джон Кабот, достигший в конце XV в. берегов Нью-Фаундленда и Лабрадора; Мартин Фробишер, плававший вдоль берегов Баффиновой Земли; Джон Дэвис, чьим именем назван пролив между Баффиновой Землей и Гренландией; Генри Гудзон, в честь которого назван Гудзонов залив; Буттон, Бэйлот, Баффин, Фокс, Джемс; датско-норвежская экспедиция Мунка; Найт, Кристофер, Джон и Джемс Росс, Парри, Франклин и др. на протяжении трех столетий штурмовали северные воды и полярные моря, безуспешно пытаясь найти проход из океана в океан. Во время этих попыток был обстоятельно исследован Канадский арктический архипелаг, открыты новые моря, берега и земли.

Около ста лет назад, в 1853 г., экспедиция Мак-Клюра, шедшая с запада через Берингов пролив, встретила у острова Мелвилл экспедицию Келлета, которая шла с востока навстречу первой. Таким образом, впервые было доказано существование Северо-Западного прохода. До этого в результате неудач всех экспедиций, направляющихся на поиски Северо-Западного прохода, сложилось убеждение, что Северо-Западный проход или не существует вообще, или практически непроходим для морских судов. Сторонником такого мнения был, в частности, Баффин, с чьим авторитетом особенно считались. Примерно такой же точки зрения придерживался М. В. Ломоносов. Хотя в его время сведения об американском секторе Арктики были чрезвычайно неясными и разрозненными, на основании немногих фактов и собственных размышлений он пришел к выводу, что Северо-Западный проход «невозможен или хотя и есть, да тесен, труден, бесполезен и всегда опасен».

В самом деле: проходы через Канадский арктический архипелаг, составляющие основной участок Северо-Западного прохода, представляют собой сложный лабиринт узких проливов и заливов, лежащих на материковой отмели и постоянно забитых обломками припая. Только три раза за всю историю полярного мореплавания Северо-Западный проход был пройден судном из конца в конец. Все эти плавания были осуществлены на небольших шхунах; большие суда до «Лабрадора» по Северо-Западному проходу не проходили.

Первым сквозным рейсом вокруг Северной Америки прошел Руал Амундсен в 1903—1906 гг. Он плыл из Атлантического океана на небольшом



«Лабрадор» в проливах Канадского арктического архипелага

судне «Иоа» (22 м длины, 47 регистровых тонн) и закончил рейс на *четвертую навигацию* с начала плавания. Размеры судна и продолжительность рейса исключали какое-либо коммерческое значение плавания Амундсена, совершенного исключительно с исследовательскими целями.

Во второй и в третий раз Северо-Западный проход прошла канадская полицейская шхуна «Сент-Рок» во встречных направлениях. Командир судна Генри Ларсен в «Географическом журнале» Английского королевского географического общества сообщил, что это судно провело в Арктике 11 зим. Оно принадлежало Канадской королевской полиции. Чтобы противостоять давлению льда, судно было построено из толстого дерева особо крепкой породы (австралийское «железное» дерево). Эта шхуна имела 31 м в длину, 80 т грузоподъемности, осадку с полным грузом менее 4 м, машину при первом рейсе в 150 л. с. При втором рейсе в обратном направлении была поставлена машина в 300 л. с. На первый рейс, с северо-западного побережья Канады в Галифакс, судно потратило 28 месяцев (1940—1942 гг.) с двумя зимовками; на второй рейс в 1944 г.—из Галифакса в Ванкувер—менее 3 месяцев.

Первый рейс—из Ванкувера на восток—проходил по следующему маршруту: Датч Харбор на Алеутских островах—Порт Кларенс (на Аляске, 80 миль севернее Номы)—мыс Барроу—остров Хиршель (залив Мэкензи)—Порт Брабант—устье реки Медных рудников—Кэмбриджский залив (в восточной части острова Виктории)—остров короля Уильяма—остров Принца Уэльского—пролив Биллот (форт Росс). Отсюда начинался хорошо известный путь, который ежегодно, с 1937 г., проделывают суда компании Гудзонова залива, направляющиеся в форт Росс. От форта Росс Ларсена прошел к гавани Альберта (на северо-востоке острова Баффина), затем проливом Дэвиса вышел в Галифакс, где плавание было закончено. Следует отметить, что 1940 г. в отношении ледовитости был тяжелым годом. 400 миль между мысом Барроу и островом Хиршель судно Ларсена шло 20

дней, часто пробивая дорогу взрывами. 1941 г. был не легче, и суда Гудзоновской Компании не пробились к форту Росс, куда приходили подряд четыре года.

Обратный рейс из Галифакса в Ванкувер судно прошло в одну навигацию за 86 дней по маршруту протяжением в 7295 миль. В течение этого периода судно было на ходу только 1031 час, т. е. около 50% времени, а остальное время затратило на стоянки в ожидании благоприятной погоды. Обратный маршрут отличался от первого плавания тем, что он проводился в более высоких широтах. Ларсен впервые в истории плаваний по Северо-Западному проходу испытал путь через пролив Ланкастера (между островами Баффина и Девона). В некоторых затруднительных случаях он пользовался данными авиаразведки, носившей, правда, случайный характер, но оказавшей мореплавателям все же известную услугу. Помимо этого, Ларсен располагал отрывочными радиосведениями о состоянии льда на пути. Как ни был случаен материал авиаразведки и радиоданные о льдах, они все же сыграли, по признанию Ларсена, определенную положительную роль в успехе второго рейса. Положительно сказалось усиление мощности судовой машины вдвое.

Рейсы Ларсена подтвердили, что морские суда, пользующиеся достижениями современной техники, могут пройти сквозь льды Канадского арктического архипелага. «Главное—наблюдать за движением льда и быть в нужном месте в нужное время»,—писал Ларсен о своем путешествии. И все же рейс Ларсена был повторен ледоколом «Лабрадор» только через 10 лет.

Несомненно, что при современном уровне морской техники США и Канада могли бы преодолеть трудности физико-географического порядка и освоить сквозной морской путь вокруг берегов Северной Америки. Этот сквозной путь мог бы сыграть заметную роль в развитии арктических районов Америки и при определенных условиях способствовать улучшению положения коренного населения американской Арктики. При организации перевозок между северной частью атлантического побережья Канады и США и северной частью тихоокеанского побережья этих стран можно было бы освободить морские суда от необходимости спускаться далеко к югу, проходить Панамский канал и платить высокие сборы на канале.

Но для организации такого северного сквозного коммерческого плавания нужны большие предварительные работы, значительные исследования и солидные капиталовложения с длительными сроками окупаемости. На это современный американский капитализм не идет.

Несмотря на некоторую активизацию судоходства в арктических морях Канады за последние годы, связанную со строительством авиационных баз и радиометеорологических станций на островах Канадского архипелага и на арктическом побережье Аляски, проблема коммерческих плаваний по Северо-Западному проходу в этих условиях не встречает поддержки.



ЗАРУБЕЖНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АРКТИКЕ

С. Д. Ланно

После второй мировой войны в центральной части Арктики, помимо советских ученых, метеорологические, океанографические и другие исследования ведут США.

Долгое время внимание американских исследователей привлекали преимущественно вопросы циркуляции атмосферы в Центральной Арктике. Начиная с 1947 года США проводят регулярную разведку погоды по маршруту Аляска—район Северного полюса. Выполнение этих полетов производится специальными отрядами военно-воздушных сил США, базирующимися в районе Фэрбенкса (Аляска). Полеты носят название «Операции Птармиган» («Белая куропатка»).

В первые годы полеты велись по маршруту: Фэрбенкс—Аклавик (устье Макензи)—Северный полюс—мыс Барроу (Аляска)—Фэрбенкс. В последнее время самолеты идут на север через острова Бартер до 85° с. ш., возвращаясь через мыс Барроу. Полет продолжается от 13 до 19 часов, в течение которых самолет покрывает расстояние в 3—3,5 тыс. миль. Полеты осуществляются несколько раз в неделю, в последнее время ежедневно. К октябрю 1955 г. было совершено более 1600 полетов.

Полеты в район Северного полюса проводятся обычно на высоте, соответствующей давлению в 500 и 700 миллибаров, т. е. 5000—3000 м. Основной задачей полетов являются метеорологические наблюдения. Каждые полчаса берутся данные по температуре, влажности, давлению, облачности, ветру и передаются по радио на Аляску и в США.

В одних и тех же двух-трех пунктах спускаются на парашютах радиозонды. В целях проверки бортовых метеорологических данных в момент пролета самолета над береговыми полярными станциями выпускаются радиозонды с земли.

Метеорологические наблюдения во время полетов в район Северного полюса используются в США для составления краткосрочных и долгосрочных прогнозов погоды, а также для исследования вопросов общей циркуляции и теплового баланса атмосферы.

Во время операций «Птармиган» эпизодически выполняется и ряд других научных и технических наблюдений. В частности, испытываются новые виды аэронавигационных приборов, одежда, пищевой рацион. Проводятся психофизиологические наблюдения. Изучаются вопросы изменений в кон-

струкции и оборудовании самолетов полярной авиации, целесообразных с точки зрения сохранения здоровья летчиков.

Результаты наблюдений во время полетов по трассе «Птармиган» публикуются не часто. Представляет интерес статья сотрудников службы погоды США Дж. Ведермана и Кл. Смита о полетах к полюсу через Аклавик в январе—марте 1949 г. [8]. Авторы обращают внимание на то, что кривые колебаний температуры и высоты 500-миллибаровой поверхности за разные дни мало согласуются между собой (коэффициент корреляции 0,6). Амплитуда колебания температуры воздуха достигала 19°C (от -32° до -52°C), а амплитуда высоты 500-миллибаровой поверхности—843 м (от 5450 и до 6293 м). Такие колебания свидетельствуют о циклонических воздействиях на атмосферу в районе Северного полюса.

Средние за три месяца данные метеорологических наблюдений позволили авторам сделать следующие выводы о состоянии атмосферы в приканадском секторе Центральной Арктики:

1) 500-миллибаровая поверхность расположена приблизительно на 1500 м ниже у полюса, чем у 70° с. ш., в районе мыса Барроу—Аклавик;

2) от мыса Барроу до Северного полюса температура воздуха понижается на 6°C ;

3) средняя максимальная скорость ветра на 500-миллибаровой поверхности составляет 37 км/час, причем скорость ветра уменьшается от 70° с. ш. по направлению к полюсу;

4) между 250° — 330° господствующее направление ветра—западное.

Одновременно с изучением атмосферных процессов и наблюдением за погодой ведутся наблюдения за состоянием ледяного покрова Северного Ледовитого океана. Проводится аэрофотографическая и радиолокационная съемка льдов. В июле 1955 г. с целью аэросъемки ледяного покрова американский самолет совершил полет из Норвегии в Аляску через Северный полюс.

В процессе ледовых наблюдений внимание пилотов США еще в 1946 г. привлекли обширные массивные ледяные поля берегового происхождения, так называемые ледяные острова, дрейфующие в Полярном бассейне среди морского льда (пака) [5].

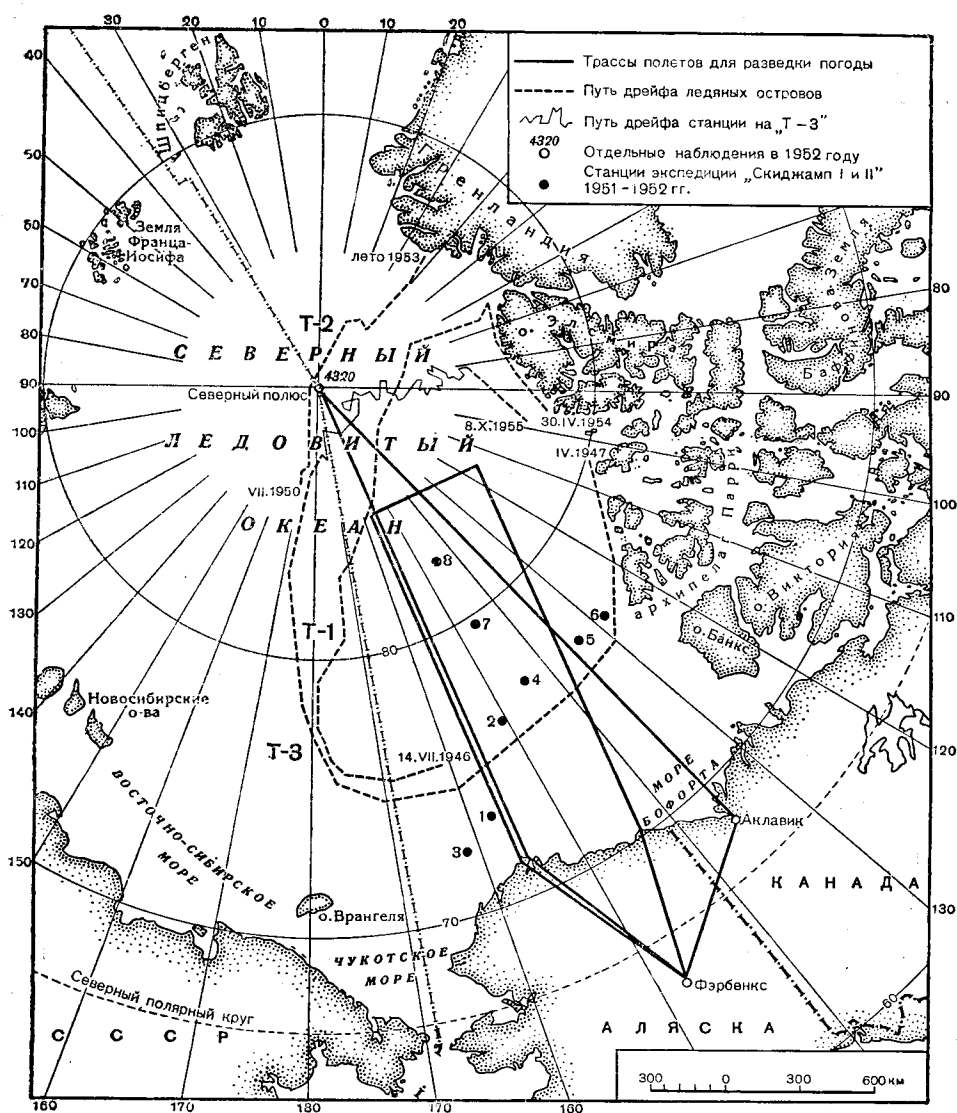
Дрейфующие ледяные острова сразу же были оценены учеными США как естественные стабильные платформы, на которых можно безопасно базироваться для проведения метеорологических, океанографических и геологических исследований в Центральной Арктике.

В центральной части Северного Ледовитого океана американцами прослежен дрейф трех ледяных островов. Поиски островов представляли известные трудности; вместе с тем в промежутке между наблюдениями невозможно более или менее точно установить истинные пути их дрейфа. Поэтому удалось выявить только общую схему дрейфа.

Установлено, что дрейф всех трех ледяных островов, являющихся обломками шельфового льда северных островов Канадского архипелага, проходил примерно по одному и тому же пути. От берегов архипелага ледяные острова дрейфуют сначала в западном направлении до 75° с. ш. и 180° з.д., далее в северном направлении до района северного географического полюса, а затем—к берегам Земли Элсмира или Гренландии.

Дрейф ледяных островов в западном секторе Полярного бассейна, примыкающем к Канадскому архипелагу, до последних лет не прослежен; хотя, по теоретическим исследованиям русских и советских ученых, на океанографических картах западного сектора Полярного бассейна был нанесен центр антициклонального дрейфа арктического льда.

Наиболее подробно был изучен дрейф ледяного острова Т-3 (который американцы называют также ледяным островом Флетчера по имени под-



Дрейф «ледяных островов» в Центральной Арктике, места океанографических станций экспедиций «Скиджамп» и трассы разведки погоды (операция «Птармиган»)

полковника военно-воздушных сил США, первым из американцев заметившего остров) с апреля 1952 г. по май 1954 г., в период работы на острове научной станции военно-воздушных сил США.

В момент высадки станции остров находился на 88° с. ш. и 166° з. д. На станции постоянно находилось от 9 до 12 человек, в числе которых было два-три научных сотрудника, остальные—авиационные офицеры и солдаты. Зимовщики сменялись каждые три месяца. Станция, по заявлению командования военно-воздушных сил США, была снята в связи с тем, что ледяной остров, на котором она находилась, близко подошел к Земле Элсмira (в мае 1954 г. он находился в районе 85° с. ш.).

Важнейшими разделами работы станции были изучение возможности использования ледяного острова как военно-воздушной базы и испытание

военной авиационной техники, оборудования и снаряжения в арктических условиях.

Научные наблюдения на ледяном острове Т-3 проводились А. П. Крери, Р. Д. Котелл и Ф. Ф. Секстон, работавшими под руководством Геофизического директората Исследовательского центра военно-воздушных сил США в Кембридже, а также Ч. Хорвэсом, К. Родалем, Л. Уортингтоном и другими специалистами из различных научных учреждений США [3].

Помимо астрономических определений координат, на Т-3 ежедневно производились базисные наблюдения над перемещением торосов морского льда относительно ледяного острова. Эти наблюдения показали, что движение ледяного острова мало отличается от движения окружающего морского льда (пака).

Данные о перемещении пака относительно ледяного острова использовались для определения давления между островом и паком. Непосредственно давление измерялось специальными приборами—тензометрами, которые были установлены между ледяным островом и паком, на самом острове и в трещинах пака вблизи острова. Эти наблюдения использовались для суждения о внутреннем напряжении в ледяной толще и для общего изучения динамики льда.

При каждом астрономическом наблюдении определялась ориентировка ледяного острова. Эти наблюдения показали, что вращение острова около вертикальной оси было незначительным, за исключением двух периодов летом—с 16 июня по 1 августа и с 15 августа по 10 сентября, когда был отмечен поворот острова по часовой стрелке на 50° и 80° .

Ориентировка острова по отношению к истинному меридиану изменялась главным образом по причине непараллельности меридианов, а не вследствие абсолютного поворота по отношению к Земле. В общей сложности поворот острова по отношению к его положению в апреле составил 3° , в мае—около 3° , в июне— 18° , в июле— 80° , в августе— 125° и в сентябре— 175° по часовой стрелке.

Результаты наблюдений над ориентировкой дрейфующего ледяного острова не расходятся с результатами наблюдений над ориентировкой дрейфующих полей морского льда (пака), которые производились на дрейфующей станции «Северный полюс-1» и во время дрейфа ледокольного парохода «Г. Седов».

При помощи чувствительного пузырькового уровня велись наблюдения над качанием острова, причем был зарегистрирован общий наклон острова, достигающий двух минут, в основном зависящий от скорости и направления ветра.

Наблюдения над ветром и над морскими течениями привели к выводу, что дрейфовое движение ледяного острова обязано главным образом влиянию ветра на его поверхность и что силы постоянных течений в данной части Полярного бассейна невелики.

Если в центральной части Северного Ледовитого океана пловучие ледяные острова представляют относительно редкое явление, то в проливах Канадского арктического архипелага они встречаются часто, хотя имеют относительно небольшие размеры.

За период 1947—1952 гг. в проливах Канадского архипелага был обнаружен 31 ледяной остров; большинство из них малого размера, некоторые величиной лишь 0,6—1,3 кв. км. Наибольший из ледяных островов, около 11 км длиной и 10 км шириной, был найден в канале Мак-Клинтока. Позднее несколько ледяных островов было обнаружено в Стренд-фьорде (у западного берега острова Акселя Хейберга), вблизи острова Виктории, в Норвежском заливе (у западного берега Земли Элсмira), у западного берега острова Принса Патрика и вблизи материка [7].

Наблюдения за положением ледяных островов позволяют судить о движении льда в проливах Канадского архипелага. В результате этих наблюдений прослежено перемещение льда около острова Акселя Хейберга в проливе Нансен Саунд и канале Свердрупа, где ледяной покров отличается устойчивостью и не каждый год взламывается.

В результате съемок, проведенных на Т-3, было определено, что периметр этого ледяного острова—более 50 км, ширина в узкой части—8 км, конфигурация—сглаженная, поверхность—волнистая, высота валов (увалов) над уровнем моря—в среднем 6—7,5 м и над желобами (ложбинами)—в среднем от 4,5 вблизи края до 0,6—1,5 м в центре острова. Расстояние между гребнями валов более 180 м, толщина острова, измеренная сейсмическим методом, оказалась около 50 м.

Сейсмическая аппаратура использовалась также для изучения характера распространения упругих волн и определения физико-механических свойств льда острова [2].

В буровой скважине, заложенной на Т-3 на глубину 15,6 м, было найдено 58 отдельных, ясно выраженных слоев минеральных отложений. Верхний слой содержал 120 г отложений в 1 кв. м, в то время как нижние слои—значительно меньше—до 1 г в 1 кв. м и менее.

Рассматривая самый небольшой слой отложений—менее 1 грамма на 1 кв. м как результат одногодичной аккумуляции убеждаемся, что поверхностный слой создан по крайней мере в течение современного цикла потепления вековой продолжительности. Такой вывод представляет несомненный научный интерес.

Терригенные отложения, обнаруженные в толще ледяного острова, были подвергнуты микроскопическим исследованиям, которые показали, что верхний слой их состоит из небольших зерен кварца, слюды и полевого шпата и происходит из района метаморфических гранитных пород. Обнаруженные в минеральных отложениях органические остатки для определения их возраста подвергались изучению методом радиоактивного изотопа углерода (С-14).

Наличие минеральных отложений позволило сделать вывод, что когда-то остров находился недалеко от суши, произошел от долинного ледника, который и сполз в океан; подтверждением этого служат большие валуны морского происхождения, найденные на берегу Т-3.

Обследование северной части острова Элмира показало, что лед в фьордах этой области очень похож на лед острова Т-3.

Пробы льда, полученные при помощи бурения, подвергались анализу на плотность, соленость и прочность. Плотность льда, образующего остров, оказалась равной 0,89—0,90, что соответствует его общему погружению в воду примерно на 90%.

Во время бурения в ледяной толще острова были обнаружены пространства («карманы»), занятые пресной водой, которая использовалась для лагерных нужд. Величина двух из таких «карманов» по вертикали была 3,2 и 1,6 м, причем они располагались в ложбинах на глубине соответственно 2,4 и 0,9 м от поверхности льда.

Образование «карманов» связано с летним таянием и образованием озер на поверхности острова в период его дрейфа в южной части Северного Ледовитого океана. Предполагается, что «карманы» пресной воды создают внутренние сжатия, вследствие которых на поверхности острова образуются бугры на вершинах валов (увалов).

На станции Т-3 большое внимание уделялось изучению рельефа ложа океана с помощью сейсмических и гравиметрических методов. Для измерения глубин использовалась разведывательная сейсмическая установка с геофонами, усилителями и 12-канальным осциллографом, которая при-

менялась также для изучения ледяной массы острова. В качестве источника акустической энергии применялись электрические детонаторы. Произведенные взрывы с целью измерения глубин регистрировались приборами, расставленными в двух направлениях. Акустический метод позволял определять глубины и измерять склоны дна океана.

Дважды в день портативными гравиметрами определялась сила тяжести. Величина силы тяжести возрастала при приближении к подводным хребтам. Кроме того, гравиметры использовались для изучения сейсмических колебаний острова.

За восемь месяцев дрейфа Т-3 (с апреля 1952 г. по октябрь 1953 г.) было сделано 218 промеров глубин. За это время остров прошел около 1000 км в генеральном направлении. Путь острова пролегал сначала в широтном направлении на восток, между параллелями 87° и 89° с. ш. от меридиана 165° в. д. до меридиана 75° з. д., а затем в меридиональном направлении на юг, между меридианами 75° и 100° з. д. от 88° до 85° с. ш. Глубины, полученные на пути дрейфа Т-3, колеблются от 1340 до 3950 м.

Промерами станции Т-3 около 88° с. ш. и 85° з. д. была обнаружена подводная возвышенность глубиной 1440 м. Другая подводная возвышенность глубиной 1340 м была обнаружена около 85° с. ш. и 95° з. д.

Кроме наблюдений на ледяном острове Т-3, Управление военно-морских исследований США были предприняты океанографические исследования в центре Полярного бассейна при помощи авиации с посадкой на дрейфующий морской лед. Океанографические экспедиции на самолетах получили название «Скиджамп» («Лыжный прыжок»). Известны две такие экспедиции — «Скиджамп-1» и «Скиджамп-2», проводившиеся весной 1951 и 1952 гг. Этими экспедициями было сделано несколько посадок на лед Полярного бассейна в пределах 75 — 85° с. ш. и 130 — 150° з. д. Глубины океана измерялись не во всех точках посадки экспедиций. В точке 82° с. ш. и 145° з. д. из-за поломки шасси и винта экспедицией был оставлен на льду самолет С-47.

В мае 1952 г. для океанографических наблюдений был совершен специальный полет на Северный полюс, где сейсмо-акустическим способом была определена глубина в 4320 м, что почти соответствует данным, полученным в районе полюса первой советской дрейфующей станцией «Северный полюс» (4290 м).

На основании работ, произведенных на Т-3 и экспедициями «Скиджамп», А. П. Крери в 1954 г. была опубликована «Батиметрическая карта Арктического океана вдоль курса дрейфа Т-3 с апреля 1952 г. по октябрь 1953 г.».

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что Крери принимает глубину, измеренную Вилкинсом к северу от острова Врангеля, хотя она не соответствует позднейшим промерам. Хребет Ломоносова на карте отсутствует, но изобатами выделены две глубоководные впадины с глубинами более 4000 м: одна к северу от Берингова пролива в пределах 75 — 80° с. ш. и 150 — 180° з. д., другая к северу от Земли Франца-Иосифа в пределах 85 — 90° с. ш. и 0 — 150° в. д. Глубоководные впадины отделены широким пологом перешейком с глубинами немногим менее 3000 м.

Анализируя рельеф дна по своим данным, А. П. Крери приходит к выводу, что Полярный бассейн делится относительно мелководной областью на два отдельных бассейна. Такое положение Крери считает более вероятным, чем представление об узком подводном хребте, разделяющем Полярный бассейн на две части.

Ошибочность карты Крери, не учитывающей результатов работ советских ученых, заключается прежде всего в том, что на ней нет узкого и высокого хребта Ломоносова, простирающегося от Новосибирских островов до Гренландии и Земли Элсмира и разделяющего Полярный бассейн на две

части, что Крери нашел мало вероятным и что точно установлено работами советских полярников и опубликовано в «Известиях Академии Наук СССР» (октябрь 1954 г.)

Результаты гидрологических наблюдений экспедиций «Скиджамп» обобщены в статье Л. В. Уортингтона [9].

Точки гидрологических станций «Скиджамп» показаны на прилагаемой схеме. Первые три станции были взяты в апреле и мае 1951 г., остальные пять—в марте 1952 г. На каждой станции была измерена температура воды и определена соленость на различных глубинах, до глубины 2950—3200 м от поверхности моря.

Станции 2, 4 и 7 обнаружили меньшую соленость (меньше 30‰) верхнего слоя полярной воды, чем остальные, расположенные севернее и южнее. Из такого распределения солености автор статьи делает вывод, что степень опресненности поверхностного слоя воды в Полярном бассейне зависит от расстояния до источников соленой воды (источниками являются Атлантический и Тихий океаны), а не от близости к сибирскому побережью, где впадают в океан великие сибирские реки. Такой вывод не совсем точен, так как одно влияние не исключает другое.

Распределение солености в поверхностном слое Полярного бассейна связано с циркуляцией водных масс и льда, в результате чего наименьшая соленость должна находиться в центре кругового движения вод и льда, что и подтверждается советскими наблюдениями.

На основании наблюдений экспедиций «Скиджамп», а также «Фрама», «Мод» и «Седова» в статье приводится схема течений атлантического слоя воды, полученная динамическим методом. По этой схеме атлантические воды в Полярном бассейне имеют два центра кругового движения: один—циклонический, расположенный между Северной Землей и островом Элсмира, другой—антициклонический, расположенный между островом Элсмира и Аляской.

Такая схема циркуляции атлантической воды в Полярном бассейне не противоречит данным, ранее полученным советскими исследованиями, которые более подробно освещают режим вод Полярного бассейна.

При рассмотрении глубинных полярных вод обращено внимание на высокую их температуру (около $-0,45^{\circ}$) в море Бофорта по сравнению с температурой, измеренной на «Фраме» и «Наутилусе» к северу от Шпицбергена (от $-0,79$ до $-0,91^{\circ}$).

В статье приводятся два возможных объяснения такому явлению: первое, что в последние годы температура глубинной воды, втекающей в Полярный бассейн из Гренландского моря, была выше, чем во времена Нансена; второе, что подводный хребет отделяет наиболее глубинные воды моря Бофорта от вод остальной части бассейна. Автор не высказывает своего отношения к обоим точкам зрения.

После снятия станции с ледяного острова Т-3 в мае 1954 г. американцы не проводили исследований на льду центрального Полярного бассейна.

Весной 1955 г. намечалась отправка в район Северного полюса американской воздушной экспедиции под начальством геофизика Флетчера, основной целью которой ставилось испытание новых сейсмо-акустических приборов для измерения льда с воздуха. Попутно должен был проводиться и ряд других научных наблюдений. Но экспедиция эта не состоялась.

Летом 1955 г. на ледяном острове Т-3 три месяца работала группа американских ученых во главе с Крери.

Наряду с американцами в Центральной Арктике совершают полеты английские, канадские и другие самолеты. Однако эти полеты производятся исключительно с военно-техническими и транспортными целями.

В заключение следует сказать, что в иностранной литературе весьма скудно освещаются результаты научных работ в Центральной Арктике. Имеющиеся публикации не дают возможности составить сколько-нибудь полное представление о зарубежных исследованиях Центральной Арктики.

ЛИТЕРАТУРА

1. A. Carsola. Bathymetric chart of the Arctic Basin; «Journal of Geology», may 1955.
2. A. P. Crary. Seismic studies on the ice island T-3, «Transactions of the American Geophysical Union», April, 1954.
3. A. P. Crary, R. D. Cotell and T. F. Sexton. Preliminary report on scientific work on «Fletcher's ice Island», «Arctic», December 1952.
4. A. P. Crary. Bathymetric chart of the Arctic Ocean along the route of T-3, April 1952 to Oct. 1953, «Bulletin of the Geological Society of America», July, 1954.
5. Koenig L. S., K. R. Greenaway, M. Dunbar and G. Hattersley-Smith, Arctic ice Asland, «Arctic», July, 1952.
6. Metcalf Arctic Oceanography and Lomonosov's range, «Arctic», September 1954.
7. M. R. Montgomery. Further Notes on the ice islands in the Canadian Arctic, «Arctic», October, 1952.
8. V. Wederman and Cl. Smith. The winter mid-troposphere circulation of the North Pole region, «Bulletin of the American Meteorological Society», June, 1950.
9. L. V. Worthington. Oceanographic results of Project Skijump I and Skijump II in the Polar Sea, 1951—1952, «Transactions of the American Geophysical Union», August, 1953.

Арктический научно-исследовательский
институт Главсевморпути

НОВЫЕ АМЕРИКАНСКИЕ РАБОТЫ О РУССКОЙ АМЕРИКЕ¹

Г. А. Агранат

За последние 10—15 лет в кругах историков и географов США заметно вырос интерес к русскому периоду истории Аляски.

Американские историки продолжают изучать архивы Российско-Американской компании, перешедшие к США после продажи Аляски в 1867 г., и другие архивные материалы по Русской Америке². Профессор Калифорнийского университета Кернер начал подготовку к изданию документов архива Российско-Американской компании, находящегося в Государственном Департаменте; первый том документов уже подготовлен³. Некоторые ранее не известные документы используются в новых работах по истории Аляски.

Одновременно ведутся розыски новых документов по истории Русской

Америки, прежде всего по периоду правления на Аляске Баранова (1790—1818), так как архивы этого периода почти не сохранились. Доктору Парксу—сотруднику Государственного департамента США—удалось, в частности, на стенах разрушенных домов в Ситхе обнаружить счета и от-

Papers relating to the Russians in Alaska, 1732—1796. 21 vols. University of Washington Library. Seattle). В Государственном департаменте сохраняется специальное собрание документов, относящихся к вопросу о продаже Аляски. (United States Embassy, Russia. «Papers relating to the cession of Alaska (enclosures Nos 2 and 3 to Dispatch № 02115 of December, 1936 from the United States Embassy at Moscow), 1856—1857 [MS], 248 pp.). Американский историк Кэсвелл сообщил, что в Государственном департаменте имеется неразобранный архив Российско-Американской компании «в пяти ящиках» (J. E. Caswell. Materials for the history of Arctic America, «Pacific Historical Review», August, 1951). Часть архивных собраний, в том числе архив Российско-Американской компании в 92 томах, состоит из оригинальных документов, не известных советским историкам. Другая часть представляет собой полученные в разное время фотокопии документов, хранящихся в архивах Советского Союза.

Об архивах Русской Америки в США см. также: А. И. Андреев. Русские открытия в Тихом океане в XVIII в. Сб. «Русские открытия в Тихом океане и Северной Америке в XVIII в.», М., 1948, стр. 6—7; А. И. Андреев. Об архиве Российско-Американской компании, «Изв. ВГО», т. 75, вып. 3, 1943.

³ Caswell, указ. соч.

¹ В статье рассматриваются работы о Русской Америке, вышедшие в США за последние 15 лет. Автор не ставил своей задачей дать равноценный обзор всех появившихся за это время работ; более подробно рассматриваются книги и статьи, вышедшие в свет после 1944 г.

² Архив Российско-Американской компании в 92 томах находится в Национальном архиве США в Вашингтоне, куда он был передан из Государственного департамента (Records of the Russian-American Company (MS), 1802—1867 (with a gap from 1802—1817). 92 vols. National Archives, Washington). Весь архив снят на микрофильм; часть документов в 1936—1937 гг. переведена на английский язык. В других хранилищах США также имеются собрания архивных материалов о Русской Америке. Наиболее крупное—из 21 тома (периода 1732—1796 гг.) хранится в университете штата Вашингтон (Russia. Archives Department.

дельные листы из бухгалтерских книг (они использовались в качестве обоев)⁴.

Вместе с тем на английский язык переводится ряд литературных материалов по истории русской деятельности в Северо-Западной Америке.

Сотрудники университета штата Вашингтон (Сиэтл) в 1948 г. выпустили в свет сборник материалов⁵ из журнала «Neue Nordische Beiträge» (издавался русским академиком П. С. Палласом в конце XVIII в.). В сборник вошли документы о плаваниях к Аляске и Алеутским островам русских промышленников (Брагина, Соловьева, Зайкова и др.) и экспедиции Креницына—Левашова 1768—1779 гг., а также статьи самого Палласа «О российских открытиях на морях между Сибирью и Америкой» (в 1745—1780 гг.), по географии и этнографии Алеутских островов и др. Воспроизведено несколько карт. Составители сборника дали обширнейшие библиографические комментарии, упоминающие много редких иностранных изданий, ранее в СССР не известных.

В 1950 г. Библиотекой Конгресса США издан сборник материалов о русской администрации на Аляске и правовом положении туземцев в Русской Америке⁶. Сборник составлен по заданию сенатского комитета, занимающегося делами Аляски и других внешних владений США.

Вопросы правового положения туземцев в Русской Америке вызывают повышенный интерес в связи с нынешней борьбой коренных обитателей Аляски—индейцев, эскимосов и алеутов—за свои гражданские права.

Согласно § 3 русско-американского договора о продаже Аляски от 30 марта 1867 г. было установлено, что «население уступаемой территории... должно пользоваться всеми правами, преимуществами и неприкосновенностью граждан США и охраняться в своих правах на свободу и религию». Исключение делалось для «нецивилизованных», которыми по действовавшим на Аляске до 1867 г. законам считались индейцы, проживавшие в глубинных районах и «независимые» от Российско-Американской компании.

В настоящее время при требовании предоставления прав гражданства США (натурализации), а также прав на землю индейцы, алеуты и креолы Аляски нередко ссылаются на договор 1867 г. В связи с этим уже происходил ряд судебных

разбирательств. Некоторые американские юристы, в частности Спайсер, считают, что США нарушают § 3 договора 1867 г. в отношении прав коренного населения Аляски⁷.

В первой части указанного сборника дается общий обзор истории Русской Америки и особенно положения туземного населения в последний период деятельности Российско-Американской Компании. Попутно приводятся обширные библиографические указания. В приложениях, которые составляют по объему $\frac{2}{3}$ сборника (занимающего почти 100 страниц), опубликованы переводы разных материалов к истории Русской Америки: выдержки из Полного Собрания законов Российской Империи, извлечения из текстов привилегий Российско-Американской компании и сочинений разных русских авторов (Тихменев, Головин, Костливец, Вениаминов и др.). Здесь же даны аннотации имеющихся в Библиотеке Конгресса США русских работ о Русской Америке, освещающих положение коренного населения.

Среди вышедших в США за последнее время монографических работ по истории Аляски следует прежде всего отметить книги Томпкинса и Хэллея. В каждой из этих работ русскому периоду отводится примерно половина книги (у Томпкинса—175 стр., у Хэллея—183). Книга профессора университета Оклахомы Томпкинса издана в 1945 г.⁸ и представляет собой серьезное исследование, основанное на изучении архивных документов и обширного опубликованного материала, в том числе на русском языке (библиография по русскому периоду истории Аляски занимает 23 стр.).

Книга профессора Аляскинского университета Хэллея, изданная в 1953 г.⁹, слабее использует архивные материалы. Американский исторический журнал в рецензии на книгу Хэллея¹⁰ отметил, что автор недостаточно работал в архивах

⁷ G. W. Spicer. The constitutional status and government of Alaska, Baltimore, 1927, стр. 37 и др. По американским законам, коренные жители Аляски, как и других внешних владений США, считались не гражданами, а «подданными США» и в силу этого не пользовались правами, которые провозглашены конституцией Соединенных Штатов (см. Ч. Ч. Хайд. Международное право, его понимание и применение Соединенным Штатам, т. 3, М., изд. ИЛ, 1951, стр. 391).

⁸ S. R. Thompson. Alaska, promyshlennik and sourdough. Norman. University of Oklahoma Press, 1945, p. 350.

⁹ Cl. C. Huley. Alaska 1741—1953. Binforde and Mort, publishers. Portland, Oregon, 1953, p. 406.

¹⁰ «Pacific Historical Review», February, 1954.

⁴ Caswell, указ. соч.

⁵ J. R. Masterson and H. Brower. Bering's successors 1745—1770. University of Washington Press, Seattle, 1948, p. 96.

⁶ 81-st Congress. 2-d session. Senate. Document № 152. Russian Administration of Alaska and the status of the Alaskan natives. Prepared by the Chief of the foreign law section Law library of the Library of Congress, Washington, 1950, p. 99.

и что его книга ограничивается обзором уже известных материалов по Русской Америке.

В книгах Томпкинса и Хэллеса содержится систематическое изложение истории Русской Америки, начиная с открытия Северо-Западной Америки со стороны Тихого океана экспедицией Беринга—Чирикова и до продажи Аляски США в 1867 г. Авторы подробно рассказывают о действиях русских промысловых отрядов на Алеутских островах до конца XVIII в., организации Российско-Американской компании, «барановском» периоде правления на Аляске и последующих годах жизни Русской Америки, о деятельности русских в Калифорнии и на Гавайских островах.

Особый интерес имеют главы, в которых характеризуется деятельность иностранных торговцев и зверопромышленников, направленная против русских владений в Америке. Эти главы написаны на основании иностранных источников, многие из которых еще остаются недоступными для советских историков.

Обстоятельный обзор такой деятельности иностранцев дает Хэллей. Одна из глав его книги рассказывает об испанских, британских и французских экспедициях в воды Северо-Западной Америки в 1774—1792 гг.; в этот период европейские державы заинтересовались русскими открытиями на Тихом океане и снаряжали одну за другой экспедиции в этот район, пытаясь отторгнуть земли, уже открытые и занятые русскими. Другая глава дает обзор британских, французских, испанских и американских («бостонских») торгово-промысловых морских экспедиций к берегам Русской Америки в конце XVIII—начале XIX в. Американцы начали скупать у аляскинских туземцев пушнину (главным образом, высоко ценившийся морской бобр) с 1786 г. В дальнейшем эта пушнина выгодно сбывалась на китайских рынках. Хэллей показывает значительные масштабы иностранного проникновения в русские территориальные воды и на территорию русских владений. В 1801—1802 гг. к берегам Аляски ежегодно подходило до 15 американских и британских судов, скупавших до 15 тыс. шкур морского бобра. К 1810 г. американцы закрепили за собой ведущее положение в морском браконьерстве у берегов Русской Аляски.

Указанные авторы в целом весьма достоверно излагают факты. Нельзя не согласиться также и с рядом их выводов, многие из которых объективно говорят о положительных сторонах русской колонизации Аляски. Вместе с тем освещаются и отрицательные стороны деятельности Российско-Американской компании в Америке, отражавшие грабительскую колониальную сущность царизма: эксплуатацию коренного населения, тяжелое поло-

жение русских промышленных людей, хищническое использование природных богатств, особенно в первые десятилетия русской колонизации Аляски.

Авторы правильно пишут, что крепостное право в России было одной из основных причин слабого заселения русскими Аляски. Царское правительство, как справедливо считают Томпкинс и Хэллей, интересовалось Русской Америкой лишь как средством во внешнеполитической игре. Интересы русских владений в Новом Свете постоянно приносились в жертву интересам царизма в Европе и Азии. На хозяйственное развитие русских американских колоний в Петербурге обращали мало внимания. Директоры Российско-Американской компании больше думали о личных барышах, чем о благосостоянии жителей и о развитии хозяйства в американских колониях. В книгах подчеркиваются трудности освоения русскими Аляски, отдаленной на многие тысячи километров от России.

Однако некоторые высказывания следует признать ошибочными. Так, Хэллей сомневается в достоверности знаменитого морского похода Семена Дежнева с Колымы на Анадырь через Берингов пролив (стр. 55). Автор в данном случае слепо следует за американским историком Голдером, который еще 40 лет назад безосновательно оспаривал сообщения Дежнева о его плавании вокруг Чукотки¹¹. Полная необоснованность высказываний Голдера доказана покойным академиком Л. С. Бергом, а в последние годы—работами М. И. Белова. Совсем недавно неправоту Голдера признали и американские историки¹².

Хэллей не вполне уверен в том, что русский мореплаватель Гвоздев достиг берегов Аляски в 1732 г. Между тем бесспорность этого факта уже давно доказана¹³.

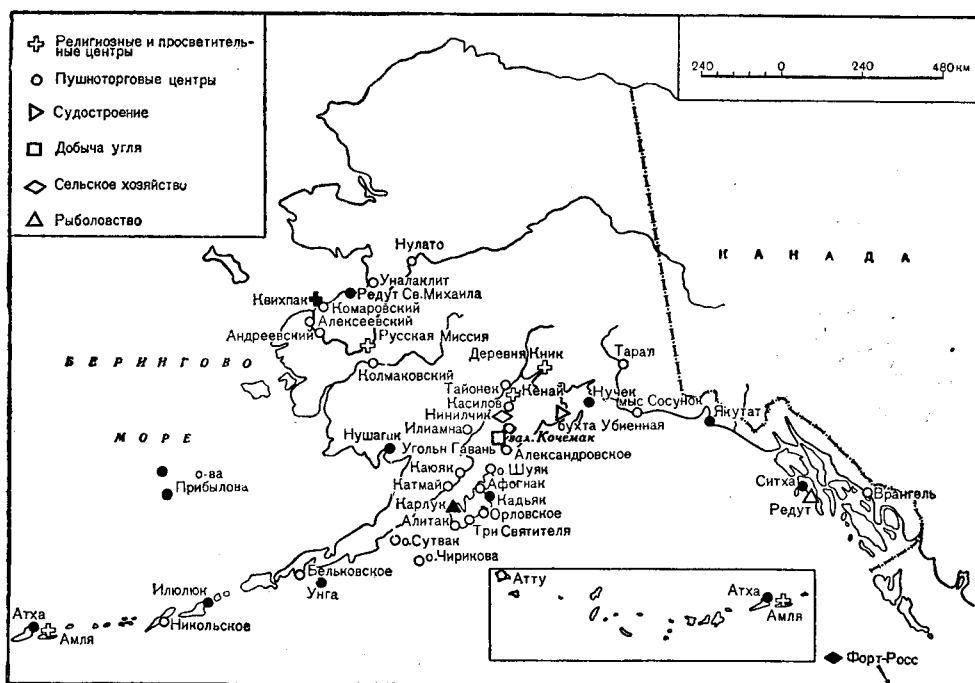
Несомненный интерес представляет изданная в 1953 г. книга видного исследователя Аляски Брукса¹⁴. Эта книга написана еще в 1914—1922 гг. (автор умер в 1924 г., рукопись подготовлена к печати университетом Аляски и Арктическим институтом Северной Америки).

¹¹ F. A. Golder. Russian expansion on the Pacific, 1641—1850, Cleveland, 1914, p. 67—95.

¹² Л. С. Берг. Открытие Камчатки и экспедиция Беринга, изд. 3-е, М.-Л., 1946, стр. 27—38; М. И. Белов. Семен Дежнев, изд. 2-е, М., 1955; R. H. Fisher. Semen Dezhnev and professor Golder. «Pacific Historical Review», August 1956.

¹³ См. Л. С. Берг, указ. соч., стр. 99—103; А. В. Ефимов. Из истории великих русских географических открытий, М., 1950, стр. 163—182.

¹⁴ A. H. Brooks. Blazing Alaska's trails Caldwell, 1953, p. 528.



Русские поселения на Аляске 1741—1867 гг. (по Стоуну). Знаками показаны основные функции русских поселений. Сплошной заливкой отмечены наиболее важные поселения

Описание русского периода Аляски (на 136 стр.) носит историко-географический характер. Много внимания автор уделяет морским и наземным путешествиям по Русской Америке, им составлена картосхема маршрутов походов выдающихся русских исследователей Америки за 1819—1844 гг. (Коцебу, Загоскин, Корсаковский, Васильев, Глазунов и др.). Специальная глава посвящена наземным и морским торговым путям из России на Аляску. Подробно описаны поселения Русской Америки.

В 1950 г. на Аляскинской научной конференции в Вашингтоне профессором географии университета штата Висконсин Стоуном был прочитан доклад о характере размещения и функциях русских и английских поселений на Аляске. Этот доклад опубликован в трудах конференции в 1952 г.¹⁵ Стоун отмечает, что изучение вопроса о русской колонизации может помочь при планировании новых постоянных поселений на Аляске. В докладе подчеркивается постепенное расширение экономической основы русских поселений на Аляске. Если в первые годы существования российско-американских

владений поселения возникали обычно в связи с развитием торговли с аборигенами Аляски, то в дальнейшем русские поселения стали создаваться на базе судостроения, горной промышленности, рыболовства, сельского хозяйства. О прочности русского заселения Аляски говорит то, что из 45 созданных русскими населенных пунктов две трети сохранились до настоящего времени. Интересны составленные автором картосхемы продвижения русских на Аляске, карта поселений Русской Америки и др.

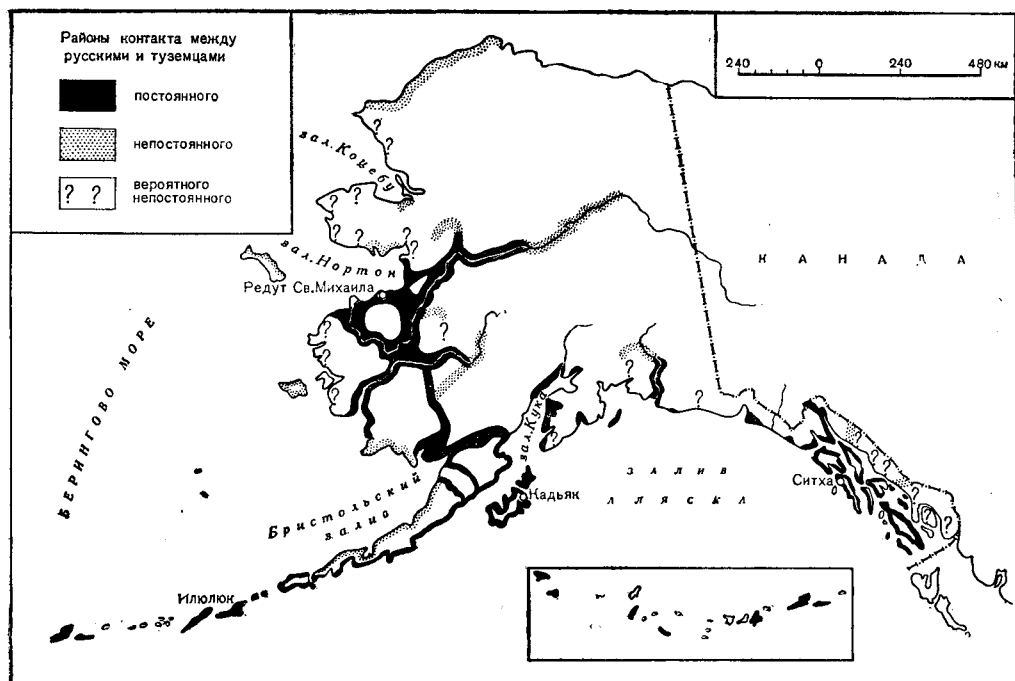
Без ссылки на источники Стоун отмечает существование версий о том, что Аляска была открыта китайским путешественником еще в 499 г., а русские впервые появились на Аляске в XVI в., придя сюда с низовьев Лены.

Брукс также считает возможным, что еще в древние времена китайские или японские суда достигали берегов Аляски, хотя прямых указаний на это нет.

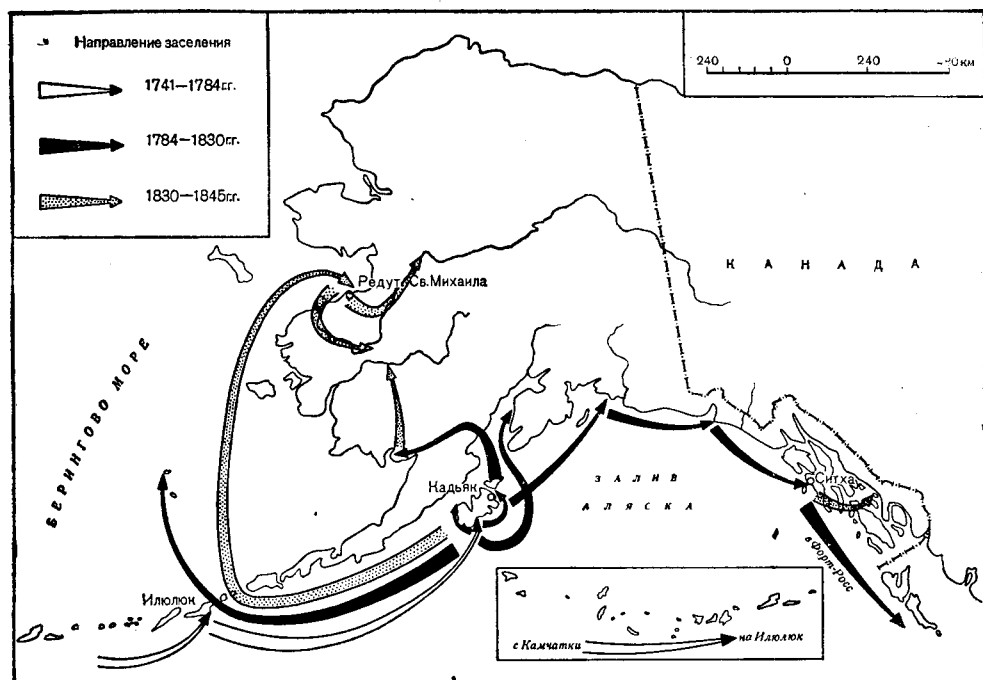
Указание на появление русских на Аляске в XVI в. связано с известной версией о том, что якобы в 1571 г. группа новгородцев, наказанных Иваном IV за сношения с Литвой, бежала на север Сибири и оттуда—на Аляску, где основала колонию¹⁶. А. В. Ефимов считает, что в

¹⁵ K. H. Stone. Some geographic bases for planning new Alaskan settlement, «Science in Alaska». Publ. by the Arctic Institute of North America, Vashington, June 1952, p. 136—150.

¹⁶ См. А. В. Ефимов, указ. соч., стр. 159—161. Помимо упомянутых А. В. Ефимовым американских работ и статьи



Распространение русского влияния на Аляске (по Стоуну)



Пути и время заселения русскими Аляски (по Стоуну)

настоящее время мы еще не располагаем достаточно вескими доказательствами, чтобы принять или опровергнуть такую гипотезу¹⁷. В американской литературе она продолжает находить сторонников.

Автор ряда работ по Русской Америке, профессор университета штата Невада Мазур в 1944 г. опубликовал статью по вопросу о том, являлась ли Российско-Американская компания частным или государственным предприятием¹⁸. Приведя обширный материал по административно-политической и хозяйственной деятельности Компании, автор, вопреки ошибочным мнениям некоторых историков XIX в., приходит к выводу, что Компания была тесно связана с царским правительством, которое постоянно использовало ее для своих политических и дипломатических целей. Мазур указывает, что одной из главных причин упадка Российско-Американской компании перед продажей Аляски являлось безразличное отношение к ней царского правительства.

Стоуна, об этой версии говорит П. Б. Шкуркин в статье «Первые русские в Аляске», помещенной в «Юбилейном сборнике, посвященном 200-летию открытия Аляски. 1741—1941» (Издание Русского исторического общества в Америке, Сан-Франциско, 1942). Ссылаясь на «недавно найденные документы, находящиеся сейчас в Библиотеке Конгресса», и книгу архимандрита Тимона «Под Щитом Веры», Шкуркин пишет, что «из архивных документов видно, что эти первые поселенцы (новгородцы.—Г. А.) Америку называли «Восточной Русью», предполагая, как и Колумб, что место их поселения является продолжением Сибири—«частью Азии». В упомянутой Шкуркиным книге Тимона (Архимандрит Тимон. Под Щитом Веры. Издание Свято-Михайловской православной русской церкви в г. Чикаго в связи с двадцатипятилетием со дня основания церкви, 1909—1934) эта версия изложена таким же образом (стр. 9—10, глава «Первые русские поселенцы в Америке»).

Шкуркин сообщает, что ему не удалось видеть архивные документы, о которых пишет Тимон. Вероятно, это опубликованное в 1934 г. в США письмо русского миссионера на Аляске Германа настоятелю Валаамского монастыря в России (1794), о котором сообщает А. В. Ефимов (указ. соч., стр. 159—161). Статья П. Б. Шкуркина была опубликована также в «Юбилейном сборнике в память 150-летия русской православной церкви в Северной Америке», ч. I Нью-Йорк, 1944, стр. 25—26.

¹⁷ А. В. Ефимов, указ. соч., стр. 161. В пользу гипотезы о появлении русских на Аляске в XVI в. говорит широко распространенная версия о заселении в это время выходящими из России устьями реки Индигирки на северо-востоке Сибири. См. В. М. Зензинов. Старинные люди у хо-

В 1953 г. в Нью-Йорке издан популярный очерк истории русских владений в Америке профессора Колумбийского университета Мэннинга «Русское влияние на раннюю Америку»¹⁹. Хотя автор высказывает отдельные правильные мысли, в целом книга носит тенденциозный антирусский и антисоветский характер.

Правильно то, что Мэннинг не ставит знака равенства между интересами и стремлениями русских поселенцев в Америке, с одной стороны, и политикой правящих кругов в Санкт-Петербурге и директоров Российско-Американской компании—с другой. Как и многие американские авторы, Мэннинг признает огромные заслуги в расширении и укреплении русского влияния в Америке ряда выдающихся русских деятелей—Шелихова, Резанова, Баранова²⁰, Вениаминова. Если бы не Баранов, пишет Мэннинг, Аляска была бы потеряна Россией еще задолго до 1867 г. Мэннинг отмечает героизм и мужество рядовых русских поселенцев.

Однако все его повествование пронизано духом нескрываемого недоброжелательства по отношению к русским людям в Новом Свете.

Мэннинг утверждает, что «создание Русской Америки было бы делом не русских» людей, а британских и американских торговцев (стр. 205). «Русские,—пишет он,—дошли до места нынешнего Сан-Франциско, но ничего или совсем ничего не сделали в отношении колонизации и заселения» (стр. 182).

лдного океана, М., 1914, стр. 11; В. Скворцов, Русские на Индигирке, «Топографический и Геодезический журнал», 1910, № 11; «Этнографическое обозрение», кн. 46—47, М., 1913 и др. В новейшей работе (А. Л. Биркенгоф. Потомки землепроходцев. К истории русских поречан на Индигирке, «Уч. зап. Ленингр. гос. пед. ин-та», т. X, геогр. ф-т, вып. 3, 1955, стр. 44—57) эта версия признается несостоятельной.

¹⁸ A. G. M a z o u r. The Russian-American Company: private or government enterprise? «Pacific Historical Review», June, 1944.

¹⁹ Cl. A. M a n n i n g. Russian influence on early America. Library publishers, New York, 1953, p. 216.

²⁰ Жизнеописанию А. А. Баранова посвящена популярная книга канадца Шевиньи «Хозяин Аляски» (C h e v i g n y H. Lord of Alaska: Baranof and the Russian adventure, New York, 1942). Книга переиздана в Лондоне в 1946 г. и в США (в Портленде, Орегон) в 1950 г. Мазур (см. «Pacific Historical Review», March, 1943) резко критикует Шевиньи за недостаточную обоснованность ряда высказываний, множество фактических ошибок и противоречий. Соглашаясь с Мазуром, нельзя вместе с тем не отметить, что автор по заслугам высоко оценивает

В заключительных главах своей книги Мэннинг пытается доказать, что Советский Союз продолжает (?) политику экспансии на Тихом океане и в Америке, проводимую царской Россией в XVII—XIX вв. Указывая на то, что общественное мнение России было недовольно продажей Аляски, а некоторые русские историки рассматривают продажу Аляски как «величайшую и непростительную ошибку царского режима», автор провокационно заявляет, что в Советском Союзе якобы считают необходимым исправить в будущем эту ошибку (стр. 202). Тем самым Мэннинг пытается обосновать вздорную демагогию американской реакционной пропаганды о том, что СССР якобы собирается вернуть Аляску путем вторжения²¹.

Тенденциозные рассуждения Мэннинга нашли отповедь даже на страницах американской печати. Мазур в рецензии на книгу Мэннинга указывает, что эта книга «не основана на глубоком изучении материалов» и «не серьезна», а отождествление Мэннингом нынешней политики Москвы с царской политикой, по меньшей мере искусственно²².

Таковы важнейшие американские работы по Русской Америке, вышедшие в последние 10—15 лет²³.

личные качества и дела Баранова—этого выдающегося деятеля Русской Америки.

²¹ Эта клеветническая версия широко используется для оправдания проводимых США крупных военных приготовлений на Аляске, а в последние годы занимает видное место в арсенале пропагандистов «холодной войны» (см. I. E. Fairchild *Alaska in relation to national defence*, «Annals of Association of American Geographers», 1941, vol. XXI, № 2; K. Hesse. *Die neue Bedeutung von Alaska*, «Geographische Rundschau», Januar, 1950).

²² «U. S. Naval. Institute Proceedings», December, 1954.

²³ Помимо рассмотренных работ, в 1947 г. в США седьмым изданием вышла книга по истории Аляски Эндрюса (Cl. L. Andrews. *The story of Alaska*, Caldwell, 1947, p. 332), впервые появившаяся в 1931 г. Эта книга дает обстоятельный, хотя и довольно краткий обзор русского периода Аляски. Обилие фактического материала, четкость изложения, хороший язык, отсутствие предвзятой тенденциозности обеспечили широкое распространение этой работы Эндрюса. Следует упомянуть также о работе Джемса, посвященной описанию американской экспедиции Кенникота во внутренние районы русской Аляски (бассейн Юкона), посланной в 1865 г. в связи с планом постройки телеграфной линии из Америки в Европу через Аляску и Сибирь (J. A. James. *The first scientific exploration of Russian America and*

При всем большом и разностороннем интересе, проявляемом американскими учеными к истории русских владений в Новом Свете²⁴ ряд важных проблем

the purchase of Alaska, Northwestern University, Evanston and Chicago, 1942, p. 276).

Джемс несправедливо именуется экспедицию Кенникота «первым научным исследованием Русской Америки». В книге приведен небольшой публицистический материал по вопросу о продаже Аляски. Джемс признает, что материалы американской экспедиции Кенникота, явившейся своего рода разведкой Русской Аляски, использовались при обсуждении договора о покупке Аляски в Конгрессе США (в частности, председателем сенатской комиссии по иностранным делам сенатором Самнером) для доказательства большой ценности приобретаемой территории.

В 1945 г. опубликованы популярные очерки Гендерсона о движении русских в Сибирь и Америку в XVI—XIX вв. (D. Henderson. *From the Volga to the Yukon*. Hastings House publishers, New York, 1945, p. 256).

В 1949 г. в США вышел в свет труд Шьельса по Русской Америке (A. W. Shiel's. *Russian America and the purchase of Alaska*, Bellingham, 1949.) К сожалению, нам не удалось обнаружить его в библиотеках Москвы и Ленинграда.

Помимо того, в 1941—1942 гг. в США появилось несколько работ по истории торговых сношений и по другим вопросам Русской Америки; о них сообщал А. И. Андреев (Новые работы о бывших русских владениях в Северной Америке, «Изв. ВГО», т. 75, вып. 3, 1943).

²⁴ Этот интерес проявляется также в тщательном изучении советских работ о Русской Америке. В 1951 г. в переводе на английский язык в США вышла монография о Российско-Американской компании С. Б. Окуня, изданная в СССР в 1939 г. (S. B. Okun. *Russian-American Company*. Transl. by Ginsburg. Preface by R. J. Kerner Harvard University Press, Cambridge, 1951, p. 311). Американские историки широко используют книгу С. Б. Окуня, заимствуя из нее не только факты, но и ряд положений. Задолго до выхода этой книги на английском языке Мазур посвятил специальную статью изложению того, как трактует С. Б. Окунь и другие советские авторы вопрос об обстоятельствах продажи Аляски (A. G. Mazur o u r. The prelude to Russian departure from America, «Pacific Historical Review», September, 1941).

В 1952 г. (в Анн Арборе, штат Мичиган) на английском языке издан сборник документов «Русские открытия в Тихом океане и Северной Америке в XVIII веке», вышедший в СССР в 1948 г. под редакцией и со вступительной статьей А. И. Андреева.

Русской Америки еще нуждается в разработке²⁵.

Следует отметить, что авторы указанных выше работ, сообщая значительный фактический материал по истории Русской Америки, вместе с тем уделяют мало внимания обобщению и научным выводам.

Так, например, затушевывается очень важный вопрос об особенностях колонизации русскими Аляски и наличии в ней элементов прогрессивного для своего времени характера. Мэннинг безосновательно ставит знак равенства между характером русской колонизации Аляски и методами деятельности Компании Гудзонова залива на Канадском Севере в XVIII—XIX вв. (стр. 149). На Аляске в отличие от других районов Американского Севера, где веками господствовали исключительно методы торгово-грабительской колонизации, при русских возникли многие отрасли хозяйства и была заложена основа для развития производительных сил этого района²⁵.

Томпкинс, Хэллей, Стоун и др. приводят немало данных, подтверждающих прогрессивность русской колонизации. Они рассказывают, в частности, о развитии судостроения в Русской Америке, где изготовлялись не только парусные, но и первые на северо-западном побережье Америки паровые суда. Еще в 1849 г. здесь была начата добыча угля. Возникли рыболовство и ряд других промыслов, ставились опыты развития сельского хозяйства. Русские познакомили коренные американские народы с более высокой культурой, земледелием, скотоводством, внедрили новые средства охоты и промыслов.

Многие ученые США все чаще обращаются к изучению практики хозяйственных и культурно-бытовых взаимоотношений русских с аборигенами Русской Америки. Это вызвано тем, что в США все более ухудшаются условия существования коренного населения Севера и деградирует его культура. Некоторые, наиболее объективные ученые США с полным основанием приходят к выводу, что, например, алеуты при русских имели лучшие возможности для сохранения своего существования и национального облика²⁶.

²⁵ См. Г. А. Агранат. Хищнический характер колонизации Американского Севера, «Труды института географии АН СССР», вып. 57, 1953, стр. 66—70; М. Б. Черненко. Лаврентий Алексеевич Загоскин (очерк жизни и деятельности), в кн. «Путешествия лейтенанта Л. А. Загоскина по Русской Америке», М., 1956.

²⁶ G. D. Bertram. Inquiry into community integration in an Aleutian village, «American Anthropologist», 1955, vol. 57, № 1, part. 1, p. 49—59.

Американские историки стараются избежать каких-либо обобщений, которые могли бы отрицательно характеризовать роль иностранцев в жизни Русской Америки. Хэллей, Стоун, Томпкинс и др. приводят в целом довольно большой, частично новый материал о незаконной торговле иностранцев, в том числе американцев («бостонцев»), в Русской Америке, о хищничестве американских китобоев в водах Аляски, об экспансии английской мехоторговой Компании Гудзонова залива и др. Но в оценке этих действий американские авторы более чем скромны, хотя хорошо известно, что контрабандная торговля и браконьерство вносили дезорганизацию в жизнь русских поселенцев.

Нередкими были случаи, когда английские и бостонские мехоторговцы провоцировали индейцев на выступления против русских. Вместе с тем, пользуясь трудным положением русских колоний в Новом Свете, отдаленных многими тысячами километров от промышленных и торговых центров России, американские и английские купцы постоянно нарушали принятые на себя обязательства в торговых сделках с Российско-Американской компанией.

Столь же неполно в работах американских историков освещаются вопросы, связанные с продажей Аляски. Мэннинг, например, почти не упоминает об экспансии США в Северо-Западной Америке в первой половине и особенно середине XIX в. и об угрозе захвата американцами Аляски как об одной из важнейших причин уступки Россией этого края. Явно недооценивает этот фактор и Томпкинс, который как бы в порядке «компенсации» на протяжении всей книги старательно подчеркивает экспансионистские действия Англии по отношению к Русской Америке (об этом говорят даже названия глав: «Англия протягивает руку» — об экспедиции Кука, «Шотландцы против Московитов» — о соперничестве Российско-Американской компании и Компании Гудзонова залива, «Английские торговцы сталкиваются с Испанией»), чем объективно затушевывает экспансионистскую роль США.

Между тем эта роль США весьма доказательно рассмотрена в трудах ряда советских историков²⁷; о ней писали и некоторые иностранные ученые²⁸.

²⁷ Из последних работ см.: А. Л. Нарочницкий. Экспансия США на Дальнем Востоке в 50-х годах XIX в. «Исторические записки», 44, 1953, стр. 130—176; Т. М. Батуева. Американская экспансия в русских владениях на севере Тихого океана в середине XIX в. и покупка Аляски США в 1867 г. (канд. дисс., Институт истории АН СССР), М., 1953.

²⁸ См., например, Luthin R. H. The sale of Alaska. «Slavonic and East

В рассматриваемых работах не освещены также разногласия, имевшиеся в правящих кругах России по вопросу о продаже Аляски, хотя США располагают по этому вопросу ценными документами²⁹.

Это может показаться странным, так

European Review», July 1937; Dulles F. R., America in the Pacific, Boston, 1938.

²⁹ H. Miller. Russian opinion in the cession of Alaska, «American Historical Review», April 1943.

Арктический научно-исследовательский институт
Главсевморпути

ПО СТРАНИЦАМ ЗАПАДНОГЕРМАНСКОГО ЖУРНАЛА «POLARFORSCHUNG»

Ю. Д. Богорад

В Киле (Западная Германия) с довоенного времени издается журнал «Polarforschung» («Полярфоршунг») — орган Архива полярных исследований. В последние годы журнал выходит с большим опозданием (единственный за 1952 г. № 1—2 подписан к печати в августе 1954 г., такой же единственный двойной номер за 1953 г. — в декабре 1954 г.). Объем каждого номера — четыре-пять печатных листов. «Полярфоршунг» публикует небольшие статьи преимущественно немецких (иногда иностранных) авторов по различным вопросам изучения Арктики и Антарктики, а также большое число кратких информационных. Сотрудники журнала тщательно следят за мировой географической, научно-технической и специальной полярной печатью. К сожалению, ценность информации сильно снижается из-за того, что журнал выходит с большим опозданием.

Из статей на теоретические темы, опубликованных за последнее время, привлекает внимание работа проф. Вегмана (1952 г., № 1—2), в которой дается новая периодизация истории полярных исследований. Автор подразделяет полярные исследования на три периода. К первому периоду он относит обще-географические работы, изучение «белых пятен» (в основном XIX в.). Ко второму периоду — исследования движущихся масс атмосферы и гидросферы с перенесением внимания на изучение природных процессов; картина из статической становится динамической. К третьему периоду Вегман относит изучение Арктики и Антарктики в исторической перспективе, в движении и развитии, что, с одной стороны, ведет к более углубленному пониманию природных процессов, а с другой — раскрывает историю Арктики и Антарктики в палео-

как американские историки употребили много усилий для изучения довольно сложного и опутанного некоторой «таинственностью» вопроса об обстоятельствах и причинах продажи Аляски; в первой половине XX в. по этому вопросу было написано немало книг и статей.

Новые американские работы по Русской Америке, безусловно, представляют интерес. Однако следует признать, что многие весьма существенные стороны истории русских владений в Новом Свете рассматриваются историками США еще недостаточно полно и правильно.

географическом разрезе. Эта периодизация не является хронологически выдержанной, так как, например, ко 2-му периоду автор причисляет известную французскую экспедицию в Гренландию П.-Э. Виктора 1948—1951 гг., а к 3-му — экспедицию в Антарктику 1901—1903 гг. под руководством Филлиппи. Вместе с тем она до известной степени отражает изменение характера полярных исследований. К сожалению, автор не анализирует конкретный материал, ограничиваясь лишь перечислением тех или иных экспедиций.

Значительное место в журнале уделено работам в области метеорологии, проведенным немецкими и иностранными исследователями. Немецкие работы относятся в основном к довоенному и военному времени.

Статья доктора Флоха (1952 г., № 1—2) сообщает об открытии полюса холода в тропосфере. Этот полюс одновременно является полюсом циркуляции атмосферы (тропосферы и стратосферы) и расположен на высоте 16 км над территорией Канадской Арктики (75° с. ш. и 80° з. д.). Другой полюс холода для зимнего времени находится в Якутии. Зона минимальных температур тропосферы простирается от Гудзонова залива через Северный полюс до Лены в Сибири. Отмечается близкое положение магнитного полюса (76° с. ш., 102° з. д.) по отношению к полюсу холода и совпадение направления магнитного меридиана с осью зоны минимальных температур. Учитывая перемещение магнитного полюса (его первоначальное положение 71° с. ш. и 96° з. д.), автор высказывает соображение о тесной взаимосвязи обоих полюсов и обуславливает распределение давления в тропосфере изменениями магнитного

поля земли. Статья написана по материалам 20 аэрологических станций, расположенных севернее 70° с. ш.; эти станции измеряют давление, температуру и направление ветра на высотах от 10 до 20 км. Учтены также данные советской дрейфующей станции «Северный полюс-1».

В заметке Варнека (1953 г., № 1—2) сообщается о неожиданном повышении в феврале 1952 г. температуры тропосферы над областью полюса холода. В это время на высоте 20 км наблюдалось резкое потепление—температура воздуха повысилась на 30° с дальнейшим постепенным ее уменьшением. Это явление автор связывает также с колебаниями в магнитном поле земли.

В библиографической заметке Шлиндера (1952 г., № 1—2) рассматривается книга американских ученых Маттерса и Бельмонта, указывающих на преобладание циклонов над Гренландией (в отличие от прежних взглядов о широком развитии антициклональной деятельности в этой области). Автор заметки указывает, что еще довоенные—немецкая и британская—экспедиции установили неустойчивый характер погоды Гренландии.

Вопросам гляциологии Исландии посвящена статья Дж. Эйфорсона из Рейкьявика (1949 г., № 1—2). Автор отмечает значительное отступление исландских ледников при одновременном увеличении выноса арктических пловучих льдов. Проф. Бауер из Парижа (1953 г., № 1—2) разбирает по материалам различных экспедиций состояние гренландских ледников за последние 40 лет, в частности крупного ледника Эквип Сермиа. Этот ледник—единственный в Гренландии с незначительным истечением (1 км³ в год), в то время как для других ледников характерно, напротив, сильное истечение (например для Ринка—19 км³ в год). Глетчер Эквип Сермиа достиг наивысшего развития в 1920 г., до 1948 г. отступал, с 1948 г. по 1953 г. наблюдается стадия стационарного развития или даже нового легкого наступления.

Доктор Штаубер из Цюриха (1951 г., № 1—2) рассказывает о своих многолетних геологических исследованиях в фьордах Северо-Восточной Гренландии. Им исследовано месторождение свинцового блеска близ Мастерс-Вика с запасом руды более чем в 2 млн. т, а также проведена аэрофотосъемка не изученных ранее районов Восточной Гренландии и по снимкам составлены топографическая и геологическая карта крупного масштаба (1: 5000). Доктор Вейс (1953 г., № 1—2) сообщает, что во время немецких экспедиций в Восточную Гренландию он обнаружил близ бухты Ганза под базальтовым покровом пласты бурого угля, частично уничтоженные подземным пожа-

ром. В статье доктора Кюна (1953 г., № 1—2) изложены результаты работ датской экспедиции Ейгила Кнута, посетившей в 1947—1950 гг. Землю Пири—самую северную и почти неизученную оконечность Гренландии. Эта территория сложена кембрийскими песчаниками, прорезанными вулканическими интрузиями; в геоморфологическом отношении она представляет покрытое льдом плоскогорье высотой 1200—1300 м с отдельными вершинами до 2000 м и сильно изрезанными фьордами. Отмечено отступление глетчеров (с 1921 г. на 2 км, с 1906 г. на 9—10 км).

Интересны сообщения о ряде археологических находок.

Уже упомянутая датская экспедиция на Землю Пири 1947—1950 гг. обнаружила следы древних обитателей Земли Пири, живших здесь 500—600 лет назад. Вторично эта территория была заселена эскимосами в XVIII в.

Датчанин Хельд Ларсен и американец Дж. Ранеом на полуострове Пойнт Хоп, на северо-востоке Аляски, вблизи эскимосского поселка Тикерак, обнаружили следы древнеэскимосской культуры, близкой к древнеазиатской. Изображение медведя на дереве напоминает подобное же изображение на скифской бронзе. Многие слоновые и мамонтовые кости с резьбой, встреченные у Тикерака, похожи на амулеты сибирских шаманов. Исследователи пришли к выводу, что эскимосы раньше обитали в Сибири, на Енисее и Оби, а впоследствии расселились на востоке вплоть до Америки. По их мнению, первоначальным занятием эскимосов был не китобойный и тюлений промысел, а оленеводство (1953 г., № 1—2).

Проф. Генри В. Коллинс (1949 г., № 1—2) сообщил об открытии на Баффиновой Земле эскимосов, до сего времени обитающих под землей. Селение состоит из каменных домов, устроенных под земной поверхностью и имеющих подземные связанные проходы.

По сообщению д-ра Гюбшмана (1952 г., № 1—2) канадцем Ларсеном на острове короля Вильяма найдены остатки экспедиции Франклина—человеческие черепа, обломки лодок, снаряжение, одежда с отличительными знаками.

Среди материалов по современной флоре и фауне привлекает внимание работа доктора Луизы Шиттер об окраске полярных растений (1949 г., № 1—2). По ее данным, красная (кровая) окраска растений распространена в арктических и субарктических областях значительно шире, чем голубая (19,9% против 5,0%). На Шпицбергене голубая окраска отсутствует; совершенно исчезает она около 80° с. ш. Преобладание кроваво-красной окраски (19,9%) сохраняется и в высоких широтах. Белую окраску цветов имеют в среднем

около 40,4% растений (против 23,4% в Германии), желтоцветных растений в Арктике 32,9%. Штибер полагает, что недостаточная освещенность и низкие температуры мешают развитию окрашенного цветового вещества. В частности, Anthozyanine, Flavone и Karotinoide нуждаются в большем количестве света, чем имеется в Арктике. Возможно также, что происходит приспособление (адаптация) фотохимической системы растений к белой окраске окружающей местности, хотя эта окраска и хуже других может улавливать тепло и солнечный свет.

«Полярфоршунг» регулярно публикует сведения о новых географических исследованиях и открытиях в полярных странах. В № 2 за 1951 г. сообщается, что канадские летчики обнаружили в Бассейне Фокса, севернее Гудзонова залива, много неизвестных островов общей площадью 15 500 м². Острова посетила экспедиция под руководством проф. Тома Маннинга, которая обнаружила здесь богатый животный мир—олений, полярных медведей, лисниц, собак, леммингов. Трём островам присвоены названия (остров Принца Чарли, остров Воздушных Сил, остров Фолей).

В № 1—2 за 1949 г. сообщается, что американский корабль «Пайонир» произвел описание цепи подводных вулканов в районе Алеутских островов. Максимальная вершина этой цепи находится на высоте 1800 м от морского дна и на 110 м ниже поверхности моря. Этот вулкан расположен в 50 км северо-восточнее Кыски.

Большая статья Тидемана (1953 г., № 1—2) посвящена открытию ледяных островов в Арктике и дрейфу американской метеостанции на ледяном острове Т-3.

КРАТКИЕ ИЗВЕСТИЯ¹

НОВЫЕ ПОЛЯРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ

За последние годы за рубежом создан ряд новых полярных и арктических институтов.

В 1945 г. США и Канада организовали Арктический институт Северной Америки. Институт находится в ведении Национальной академии наук Канады и Национального исследовательского совета США и финансируется рядом государственных и частных организаций, в том числе национальными исследовательскими советами США и Канады, фондом Карнеджи, фондом Рокфеллеров и др. Расположен институт в Монреале (Канада), филиалы имеются в Нью-Йорке и Вашингтоне. В составе института работает несколько комитетов. В правление Института входит 18 человек—ученых

Крупная французская экспедиция П.-Э. Виктора в течение 1948—1951 гг. занималась изучением изостазии (погружения) Гренландии под давлением ее ледяного покрова. При этом применялось разведочное бурение и другие современные методы. Экспедиция Арктического института Северной Америки летом 1950 г. вела биологические, геологические и гляциологические изыскания на Баффиновой Земле. В фьордах, защищенных от ветра, обнаружена богатая флора, в том числе *Salix Cordifolia* и *Driopteris fragrans* (1951 г., № 2).

В ряде номеров помещены краткие сведения о норвежских экспедициях на Ян-Майен и Шпицберген. Работы организованы норвежским Полярным институтом в Осло. В 1949 г. норвежские исследователи под руководством географа Ландквиста вели базисные измерения, триангуляционную съемку и изучали приливо-отливные явления на Ян-Майене, а также съемку каменноугольных отложений Шпицбергена. В 1951 г. группа норвежских геологов посетила Северо-Восточную Гренландию.

Журнал не прошел мимо некоторых фантастических проектов, порожденных военным психозом. К числу таких, безусловно, относится план растопления материкового льда Гренландии и Антарктики с помощью атомных бомбардировок, выдвинутый руководителем одной из авиационных компаний США. Таким путем предлагается «освободить» ископаемые богатства, якобы скрытые под щитом ледников.

Шпиндер (1951 г., № 2) критикует этот план, отмечая, что при попытке его осуществить произойдут катастрофические изменения на земном шаре.

различных специальностей, а также представителей правительственных учреждений и частных горнопромышленных фирм.

Арктический институт Северной Америки координирует и руководит в научно-методическом отношении исследовательскими работами, проводимыми в Американской Арктике и в Субарктике. Небольшое число экспедиций снаряжается самим институтом. Вместе с тем ежегодно выдаются субсидии отдельным ученым, работающим в полярных районах. В той или иной форме институт ежегодно принимает участие в работе 100—150 экспедиций и партий. Совместно с Управлением исследовательских работ военно-морских сил США он руководит работой комплексной научной станции на мысе Барроу (Аляска).

¹ Составил Г. А. Агранат.

Институт издает журнал «Арктик». В 1955 г. им была составлена программа научно-исследовательских работ на Американском Севере, которая рекомендована заинтересованным научным учреждениям и ученым Северной Америки.

В 1945 г. создан итальянский Полярный институт (в городе Мачератта на берегу Адриатического моря). В первые годы после его основания институт издавал журнал «Иль Поло». Известны библиографические работы института.

В 1948 г. на базе существовавшего ранее «Комитета по исследованию Свальбарда и Северного Ледовитого океана» основан норвежский Полярный институт (в Осло). Институт занимается исследованием Шпицбергена, островов Мед-

вежий, Ян-Майен и прилегающих морей. Директором института является известный норвежский полярный исследователь Х. Свердруп.

В 1954 г. создан Арктический институт в Дании (в Копенгагене). Институт основан для координирования работ датских арктических исследователей и содействия иностранным экспедициям в Гренландии. Руководит институтом правление в составе шести человек, из которых один назначается премьер-министром Дании, три — Гренландской администрацией и Гренландским обществом и два — выборные. В помощь правлению организован Совет института, члены которого назначаются премьер-министром.

МИНИСТЕРСТВО ПО ДЕЛАМ СЕВЕРА В КАНАДЕ

В начале 1954 г. в Канаде создано Министерство по делам Севера и национальных ресурсов.

В ведении этого министерства находятся основные районы Канадского Севера (к северу от 60° с. ш.) площадью более 3,8 млн. кв. км. Эти районы представляют собой так называемые территории (Юкон и Северо-Западные территории), не имеющие административно-политических прав, которыми наделены южные канадские провинции. Админи-

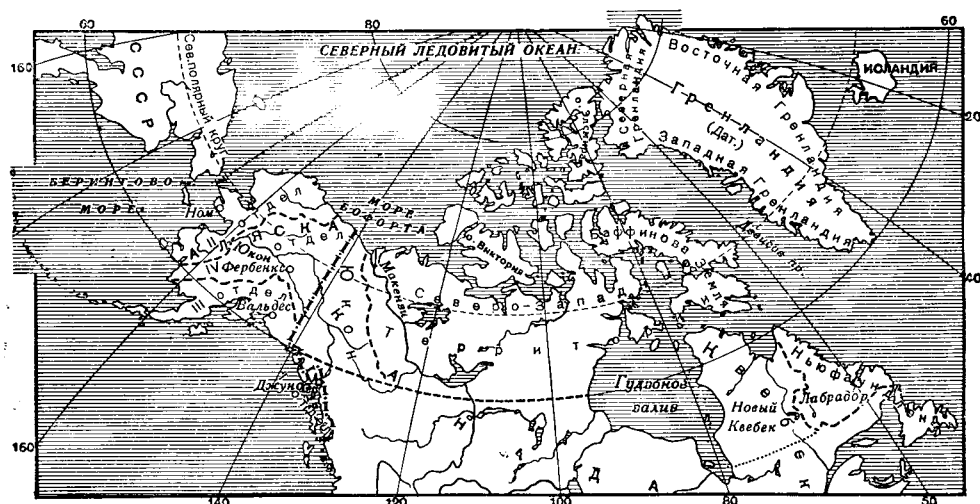
стративная власть на Канадском Севере находится в руках правительственных органов.

Новое министерство преобразовано из ранее существовавшего отдела администрации Севера, входившего в состав министерства ресурсов и освоения. Штат его сотрудников значительно расширен. В канадской печати [1 и др.] факт образования министерства по делам Севера связывают с повышением внимания правительства к северным районам.

НАСЕЛЕНИЕ АМЕРИКАНСКОГО СЕВЕРА

За последние 10—15 лет в связи с притоком жителей извне, вызванным крупным военным и хозяйственным строительством, значительно выросло население Американского Севера (Аляска, Канадский Север и Гренландия).

Особенно заметно растет население на Аляске, где, по данным губернатора [2], в июле 1954 г. вместе с военнослужащими оно составило 208 тыс. человек, против 72,5 тыс. человек в 1939 г. Характерно, что прирост падает главным



Административное деление Американского Севера

образом на районы, окружающие Фэрбенкс и Анкоридж (3-й и 4-й отделы)—места сосредоточения важнейших военных объектов.

Небольшой рост населения отмечается на Канадском Севере: с 25,5 тыс. в 1941 г. до 37,5 тыс. в 1951 г. После переписи 1951 г. население здесь увеличилось за счет приезда 3—4 тыс. человек в Новый Квебек и Лабрадор на новые железорудные предприятия и 2—3 тыс. человек на строительство радиолокационных станций по арктическому побережью.

Наряду с ростом пришлого (европейского) населения численность коренных жителей (алеутов, эскимосов, индейцев), составляющих сейчас меньшинство населения Аляски и Канадского Севера, почти не увеличивается, а в отдельных районах сокращается.

В Гренландии за 15 лет население увеличилось с 18,7 тыс. человек (1938 г.) до 26,2 тыс. человек (1954 г.). В эти цифры не включена численность американских солдат и офицеров на военных базах США в Гренландии; в 1954 г. она составляла 2 тыс. —на базе в Туле в Северной Гренландии, 1,2 тыс. —на базе в Нарсарсуаке и 1 тыс. —на базе в Сонре-Стром-фьорде в Западной Гренландии [3].

Плотность населения Американского Севера остается крайне низкой. На пригодной для обитания человека территории площадью 6354,4 тыс. кв. км в настоящее время проживает 270—280 тыс. человек. Слабее всего заселен Канадский Север, где на 4,5 млн. кв. км приходится всего 42—45 тыс. жителей.

Ниже приводятся данные о населении отдельных районов Американского Севера за ряд лет.

Аляска [4] (в тыс. человек)

Годы	1-й отдел (центр Джуно)	2-й отдел (центр Ном)	3-й отдел (центр Валь- дес)	4-й отдел (центр Фэрбенкс)	Всего
1880	—	—	—	—	33,4
1890	—	—	—	—	32,1
1900	—	—	—	—	63,6
1910	—	—	—	—	64,4
1920	—	—	—	—	55,0
1929	19,3	10,1	16,3	13,6	59,3
1939	25,2	11,9	19,3	16,1	72,5
1950	28,2	12,3	59,5	28,6	128,6
Территория в тыс. кв. км	89,4	382,6	369,3	643,6	1484,9
Плотность населения (чел. на 100 кв. км в 1950 г.)	31,5	3,2	16,1	4,4	8,6

Канадский Север [5] (в тыс. человек)

Годы	Территория Юкон	Северо-Западные территории	Округ Новый Квебек (провинция Квебек)	Округ Лабрадор (провинция Ньюфаунд- ленд)	Всего
1901	27,2	—	—	4,0	31,2
1911	8,5	6,5	2,5	4,0	21,5
1921	4,1	8,1	2,0	3,8	18,0
1931	4,2	9,3	2,6	4,7*	20,8
1941	4,9	12,0	3,1	5,5**	25,5
1951	9,1	16,0	4,5	7,9	37,5
Территория в тыс. кв. км	553,9	3258,9	450,0	285,0	4527,8
Плотность населения (чел. на 100 кв. км в 1951 г.)	1,7	0,5	1,0	2,8	0,8

* Данные за 1935 г.

** Данные за 1945 г.

Гренландия [6]
(в тыс. человек)

Годы	Западная Гренландия	Северная Гренландия	Восточная Гренландия	Всего
1901	11,5	—	0,4	11,9
1911	12,9	—	0,6	13,5
1921	13,9	0,2	0,7	14,8
1930	16,0	0,3	0,9	17,2
1938	17,3	0,3	1,1	18,7
1945	19,7	0,3	1,4	20,4
1953	23,1	0,4	1,8	25,3
Территория в тыс. кв. км	—	—	—	2175,6*
Плотность населения (чел. на 100 кв. км в 1953 г.)	—	—	—	341,7** 1,2 7,4

* Вся территория.

** Территория, не покрытая льдом.

БЕСПОСАДОЧНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТОВ ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

21 июня 1955 г. совершен первый беспосадочный трансарктический перелет на реактивном самолете по маршруту Норвегия—Северный полюс—Аляска.

Этот перелет осуществлен с испытательными и тренировочными целями на двухмоторном реактивном бомбардировщике английского производства «Канберра Электрик» («Эрнис 4»). Экипаж самолета состоял из трех офицеров военно-воздушной школы в Мэнби (Англия). Ранее, в октябре—декабре 1954 г., на этом же самолете было совершено несколько беспосадочных полетов из Северной Норвегии в район 85°—87° с. ш. и к Северному полюсу.

Самолет стартовал на аэродроме Бардюфосс (Северная Норвегия) и сделал посадку в Фэрбенксе (Аляска). Полет продолжался 6 часов 23 минуты. Расстояние более 5100 км пройдено со

средней скоростью 800 км в час. Северный полюс самолет миновал на высоте 15 тыс. м.

Для метеорологического обслуживания перелета из Северной Норвегии и Северной Аляски на трассу были направлены специальные самолеты «метеоразведчики».

В ноябре 1956 г. восемь американских восьмимоторных реактивных бомбардировщиков В-52 осуществили беспосадочный полет через Северный полюс по маршруту: западный берег США—восточный берег США—Туле (Гренландия)—Северный полюс—Анкоридж (Аляска)—западный берег США. Самолеты прошли путь в 25—27 тыс. км со скоростью от 900 до 1100 км в час. В пути самолеты заправлялись горючим в воздухе со специальных самолетов-заправщиков [7; 8; 9].

ТРАНСАРКТИЧЕСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СООБЩЕНИЯ

15 ноября 1954 г. после двухлетней подготовки авиатранспортная монополия «Скандинавиэн Эйрлайнс Систем» («САС») начала регулярные полеты из Копенгагена (Дания) в Лос-Анжелес (западный берег США) через Гренландию и Канадскую Арктику. Трасса полетов проходит вдоль северного берега Исландии, пересекает Гренландию, Баффинову Землю и Гудзонов залив и далее идет через Виннипег.

Общая протяженность трассы составляет 8260 км, что на 1500 км короче среднеширотной авиалинии Лос-Анжелес—Копенгаген через Нью-Йорк.

Для заправки машин горючим и технического осмотра (продолжительностью

до 1 часа) самолеты делают посадки в Сонре-Стром-фьорде (американская военно-воздушная база «Блю-Уэст-8» в Гренландии) и в Виннипеге. Общая продолжительность рейса с остановками при полете из Лос-Анжелеса в Копенгаген составляет 22—23 часа; в обратном направлении из-за менее благоприятных ветровых условий полет длится несколько больше. Полеты осуществляются три раза в неделю, на трассе используются четырехмоторные самолеты ДС-7С, рассчитанные на перевозку от 58 до 95 пассажиров. За 2 года, к ноябрю 1956 г., перевезено около 20 тыс. пассажиров.

Канадская авиатранспортная монополия «Канадиэн Пасифик Эйрлайнс»

весной 1955 г. начала осуществлять воздушную пассажирскую связь из Ванкувера (западный берег Канады) через Гренландию и Канадскую Арктику в Амстердам. Самолеты делают посадки только в Сонре-Стром-фьорде (при полетах в Европу) или в Черчилле на берегу Гудзонова залива (при полетах в Америку). Полеты осуществляются три раза в неделю. Протяженность трассы 7700 км, что почти на 1500 км короче трассы из Ванкувера в Европу через Монреаль.

По сведениям печати, к организации пассажирских авиаперевозок через Арктику готовится ряд фирм [13].

Американские фирмы «Пан Америкэн Уорлд Эйруэйс» и «Транс Уорлд Эйрлайнс» намерены с весны 1957 г. организовать регулярное воздушное сообщение по

трансарктическим трассам из городов западного побережья США—Лос-Анжелес, Сан-Франциско, Сиэтл, Портленд в Лондон и другие европейские города. Западно-германская авиатранспортная монополия «Люфт-Ганза» также обсуждает план открытия трансполярных воздушных сообщений из Западной Германии в Лос-Анжелес и Сан-Франциско. «Скандинавиэн Эйрлайнс Систем» в конце февраля 1957 г. открыла трансарктическую пассажирскую трассу из Копенгагена и Стокгольма в Токио через Шпицберген, северо-западную Гренландию, Канадский арктический архипелаг и Аляску. От Буде (северная Норвегия) до Анкориджа (юг Аляски) самолеты идут без посадки. Трансарктическая трасса из Европы в Азию примерно на 25—30% короче в сравнении с действующими трассами в средних широтах [10; 11; 12; 13].

НОВЫЙ НЕФТЕПРОВОД НА АЛЯСКЕ

Осенью 1955 г. закончено начатое в конце 1953 г. строительство нефтепровода длиной более 1000 км из Хейнса (морской порт на юго-востоке Аляски) в Фэрбенкс. По этому нефтепроводу на Аляску транспортируется нефть, доставляемая в Хейнс морскими танкерами из Калифорнии [14; 15; 16].

До этого нефть привозили в Скагуэй (соседний с Хейнсом порт), откуда она перекачивалась по трубопроводу, построенному во время второй мировой войны (до 1945 г. по этому трубопроводу транспортировалась нефть и нефтепродукты с промыслов в Норман-Уэлсе в Северной Канаде). Пропускная способ-

ность старого трубопровода была ограничена небольшим диаметром труб (5—7,5 см). Кроме того, его длина на участке Скагуэй—Фэрбенкс на 300 км больше длины нового трубопровода.

Диаметр труб нового трубопровода более 20 см, пропускная способность около 60 т нефти в час. Большая часть трассы трубопровода проходит вдоль Аляскинской автомобильной дороги. На протяжении 700—800 км трубы уложены на бревенчатых устоях, остальные—в траншеях глубиной от 1,5 м до 4,5 м. Стоимость строительства нефтепровода определяется в 40 млн. дол.

ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ИЗ США НА АЛЯСКУ

Проекты соединения Аляски железной дорогой с Канадой и США возникали еще в конце прошлого столетия. В настоящее время предложения о строительстве железной дороги на Аляску через Северо-Западную Канаду связываются с проектом сооружения в пограничном районе между Британской Колумбией и Юконом крупного горно-металлургического комбината, включающего предприятия по добыче и переработке руд никеля, меди, свинца, а также алюминиевых заводов, работающих на привозном сырье. Этот комбинат будет работать на базе использования местной гидроэнергии; намечено построить станции мощностью в несколько миллионов киловатт. Возможно также развитие на Аляске в значительных масштабах лесной и целлюлозно-бумажной промышленности и добычи нефти. В американской печати

проект постройки железной дороги связывают и с военными планами.

В июле 1955 г. Конгресс США принял постановление об изучении вопросов, связанных с проектом строительства железной дороги на Аляску [17]. С этой целью создана специальная комиссия «Аляска Интернэшнл Рэйлвэй энд Хайвэй Коммишн» в составе 11 человек. Один из вариантов трассы предусматривает соединение Принс-Джорджа в Канаде (на железной дороге, идущей к Принс-Руперту на тихоокеанском побережье) с Фэрбенксом. Эта трасса проходит в 200—300 км от берега по плоскогорью, между Приморскими и Скалистыми горами. Для обеспечения прямой связи Аляски с США предполагается построить железную дорогу из Принс-Джорджа к Сиэтлу (через Ванкувер). Общая протяженность намечаемой трассы составляет более 3 тыс. км.

ГЕОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ КАНАДСКОГО АРКТИЧЕСКОГО АРХИПЕЛАГА

Начиная с 1947 г. Геологическая служба Канады проводит систематические геологические исследования островов Канадского арктического архипелага.

В последние два-три года в геологических экспедициях, носивших название «Операция Франклин», участвовало ежегодно до 30—40 человек. Экспедициями руководил геолог Фортнер. В полевых работах широкое применение нашли вертолеты.

Геологической съемкой покрыта территория площадью более 250 тыс. кв. км. Составлена новая геологическая карта архипелага. На архипелаге установлены четыре основных геологических района: 1) район Канадского кристаллического щита (на юге и востоке); 2) район полого залегающих палеозойских отложений (к северу от него); 3) пояс складчатых

палеозойских и мезозойских пород, названный Иннуитским районом (на северо-востоке); 4) район мезозойских и кайнозойских отложений (на западе и северо-западе).

Особенно интенсивно изучаются острова Королевы Елизаветы в северо-восточной части архипелага (острова Элсмira, Мелвилл и др.).

Во многих местах обнаружены выходы угля. На Баффиновой Земле найдены залежи руд, содержащих платину, никель, медь, серебро, а также залежи магнетита. На этом же острове выявлены месторождения слюды. На многих островах открыты залежи асбеста и гипса. Установлена вероятная нефтеносность ряда островов архипелага. Наиболее серьезные признаки наличия нефти обнаружены на островах Корнуоллис и Эллеф-Рингнес [18; 19; 20].

ПЕРЕМЕЩЕНИЕ МАГНИТНОГО ПОЛЮСА СЕВЕРНОГО ПОЛУШАРИЯ

Летом 1954 г. в районе магнитного полюса Северного полушария (остров Принца Уэльского, Канадский арктический архипелаг) работала экспедиция Американского музея естественной истории на шхуне «Монте-Карло». Экспедицию субсидировало военно-морское ведомство США.

Основной задачей экспедиции были магнитные исследования. Участники экспедиции высаживались на острове Принца Уэльского.

В это же время магнитные наблюдения в районе Канадского арктического архипелага вела экспедиция на канадском

ледоколе «Лабрадор», осуществлявшем сквозное плавание по Северо-Западному проходу.

На основании работ этих экспедиций, а также путем экстраполяции по наблюдениям на ближайшей к магнитному полюсу северного полушария магнитной обсерватории в Резолют-Бее (остров Корнуоллис) установлено, что ныне магнитный полюс северного полушария расположен к северу от острова Принца Уэльского, в проливе Мелвилл, на $74^{\circ}15'$ с. ш. и 100° з. д.

В 1948 г. полюс находился на самом острове Принца Уэльского, на 73° с. ш. и 100° з. д. [21; 22; 27].

ЭКСПЕДИЦИЯ НА ЗЕМЛЕ ЭЛСМИРА

Летом 1953 г. в северной части Земли Элсмira работала экспедиция двух канадских ученых — Хаттерслей-Смита и Блэкадара, которых сопровождали два гренландских эскимоса на собачьих упряжках. Экспедиция изучала ледяной шельф у северо-восточных берегов острова и ледники хребта Соединенных Штатов. Пройдено пешком около 600 км. Исследования предпринимались главным образом для выяснения вопроса о происхождении ледяных островов, дрейфующих в Северном Ледовитом океане.

Весной 1954 г. работы были продолжены [23; 24]. В них участвовало четыре американских и канадских ученых: один из ведущих американских полярных исследователей геофизик Крери, геолог Кристи, гляциологи Хаттерслей-Смит и Маршалл.

Экспедиция 1954 г. обнаружила бумаги и карту, оставленные Дж. Нэйрсом в 1876 г. на северной стороне Земли Элсмira, а также склад продовольствия Пири, побывавшего на острове в начале XX в.

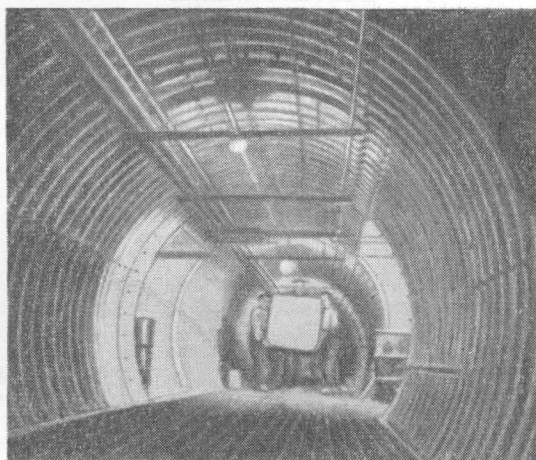
ЖИЛИЩА НА ЛЕДНИКОВОМ ЩИТУ

На ледниковом щиту Гренландии, к северу от Туле, в последнее время для устройства жилищ используются трубы (туннели) из гофрированной стали диаметром 5,4 м, соединенные трубами меньшего диаметра. Трубы выкладываются на снег или лед и под действием собственного веса и солнечной радиации постепенно погружаются; они приспособлены

Внутри трубы выложены теплоизоляционными панелями и разделены на отсеки, в которых устроены лаборатории, спальни, столовые, кухни, комнаты отдыха, хранилища воды и горючего. Тепло и электричество получаются от дизель-генераторов, работающих на нефти. При наружной температуре до -60° внутри жилых помещений поддерживает-



Внешний вид жилищ на ледниковом щиту Гренландии



Внутренний вид жилищ

к давлению извне и сбалансированы таким образом, что, погружаясь, не выходят из горизонтального положения. Вход и выход из этих туннелей осуществляется через вертикальные люки-башни.

ся температура до $+22^{\circ}$, в складских помещениях $+4^{\circ}$, в холодильниках от -12° до -30° . Коридоры не отапливаются, чтобы трубы не погружались слишком быстро [25; 26].

ЛИТЕРАТУРА

1. Canadian Mining Journal, 1954, № 1 (January).
2. Annual Report of the Governor of Alaska, 1955, Washington, 1956.
3. Military Review 1954, № 2 (February).
4. United States. Census of population on 1950. Alaska. Report P-A51 (preprint of volume I, chapter 51) Washington, 1952.
5. Ninth Census of Canada, 1951, vol. I, Ottawa, 1953.
6. Statistisk Arbog, 1954, 1955, København, 1954—1955.
7. New York Times, 25/VI 1955 (Vol 104).
8. Flight, 15/VII 1955.
9. Aeroplane, 1955, August 1; 1956, December, 14.
10. Interavia, 1954, November 23.
11. Interavia, 1955, May 24; December 2; 1956, October 19, 23; December 6, 21.
12. Flight, 26/XI 1954.
13. Flight, 27/V 1955.
14. Pipe Line News, 1953, № 9 (September).
15. Alaska Weekly, 22/X 1954.
16. Pipe Line News, 1955, № 9 (September).
17. Alaska Weekly, 15/VII 1955; 22/VII 1955.
18. Northern Miner, 1954, annual review.
19. Bulletin of American Association of Petroleum Geologists, 1954, October.
20. Canadian Mining and Metallurgical Bulletin, 1955, February.
21. New York Times, 17/IX 1954.
22. Marine Journal, 1954, November.
23. Arctic, 1954, № 6 (June).
24. New York Times, 6/XI, 1954.
25. Popular Mechanics Magazine, 1955, vol. 103, № 3 (March).
26. Military Engineer, 1955, № 2 (March—April).
27. Atmospheric and Terrestrial Physics, 1956, June.

СООБЩЕНИЯ

ПАМЯТНИКИ ДРЕВНЕЙ ПИСЬМЕННОЙ КУЛЬТУРЫ ПЕЧОРЫ

В. И. Малышев

Среди многих памятников русской старины особое место занимает рукописная литература. Русское письменное наследие обширно и замечательно: «Велика бо бывает польза, от ученья книжного... книгами.. мудрость бо обретаем», — в таких словах выразил свое отношение к книге, к знанию наш летописец XI в. [5, стр. 102, ч. 1]. В России книгопечатание началось в XVI в., до этого все книги и деловые документы писались от руки. Однако книгопечатание типографским способом не сразу вытеснило рукописную книгу. Вплоть до возникновения в XIX в. крупных типографий, способных выпускать книги многотысячным тиражом, рукописи переписывались и имели широкое распространение.

Еще в первой половине XVIII в. профессор Петербургской академии наук И. П. Коль отмечал, что ни один народ в мире не проявлял такого усердия в переписке книг, как русский.

Рукописи размножались в самых различных слоях населения. Их переписывали крестьяне, стрельцы, посадские люди, бояре, представители духовенства.

Из рукописей XI—XVIII вв. мы получаем наиболее полное представление о политической жизни, культуре, быте и художественном творчестве наших предков, о их горячей и беспредельной любви к своему отечеству. В рукописях дошли до нас гениальное «Слово о полку Игореве», знаменитые летописи, все древнейшие наши грамоты, сочинения писателей и государственных деятелей XI—XVII вв. и очень многое другое. Понятна отсюда большая забота нашего правительства о собирании, сохранении и разработке рукописного наследия прошлого.

Богатейшие коллекции древних рукописей собраны в книгохранилищах Москвы, Ленинграда, Киева, Казани и многих других городов. Здесь рукописи бережно хранятся и доступны для исследователей, изучающих прошлое нашей Родины. Но много еще рукописей принадлежит частным лицам. Большое количество ценных рукописей XIV—XIX вв. можно, например, встретить еще у населения Коми АССР и особенно у проживающего в районах средней и верхней Печоры (в Усть-Цильме, в селениях по рекам Цильме и Пижемь). В селе Усть-Цильме, например, в очень многих домах до сих пор в красных углах, в берестяных коробах, в чуланах и на чердаках можно встретить различного объема и размера, почерневшие от времени и долгого употребления рукописи, написанные то крупным, как печатный текст, почерком, то замысловатой вязью, которую не сразу и прочтешь. Некоторые из этих книг имеют четырехсотлетнюю давность.

Отдаленность, оторванность Печоры на протяжении более трехсот лет от промышленных и культурных центров страны была главной причиной сохранности здесь старинной рукописной книги, которая имела практическое применение в быту вплоть до начала XX в.

Царское правительство не заботилось о собирании старинного рукописного материала. Хранившиеся у северного крестьянина в сундуках и на чердаках «дедовы книги» оно считало «подлой литературой», не заслуживающей внимания. Посетивший Печору в начале 900-х годов известный этнограф и фольклорист Н. Е. Ончуков с горечью отмечал, что имеющиеся в большом количестве

в Усть-Цильме и в соседних селах древние рукописные книги, представляющие научную ценность, скупаются торгашами из Чердыни и Соликамска для продажи на Нижегородской ярмарке [4, стр. 441]. Невежественное печорское духовенство видело в каждой древней рукописи «старообрядческий дух» и хищнически уничтожало бесценные письменные памятники прошлого.

Советские ученые принимают все меры, чтобы сохранить для потомства исторические ценности. За последнее двадцатилетие археографами на Печоре было найдено несколько сот рукописных книг XIV—XIX вв.; некоторые из них представляют подлинное приобретение для науки. [7, стр. 469—480; 3, стр. 165—167]. Однако работа эта далеко не закончена. Между тем многие владельцы рукописей по незнанию не придают им большого значения, не берегут их. Некоторые жители считают, раз рукопись написана старинным уставным или скорописным письмом, заключена в деревянный обтянутый кожей переплет да еще с медными застешками, она обязательно должна быть «божественной», а потому не представляет особого интереса для науки. Они забывают, что определить ценность рукописи для науки может только специалист-археолог, к которому и следует обращаться.

Старая письменная культура печорцев имеет свою большую и своеобразную историю. Первые рукописные книги были завезены сюда ее первыми засельниками: новгородцами, москвичами, устюжанами, теми «охочими» и «служилыми людьми», которые прокладывали пути к освоению богатого рыбой, зверем и «всяким добром» Печорского края. В XVII в. большое количество рукописных книг было доставлено на Печору ссыльными людьми. В XVII—XVIII вв. Печора была местом ссылки видных государственных деятелей (А. С. Матвеев, князь С. Щербатов, В. В. Голицын и др.) и крупных духовных писателей (протопоп Аввакум, поп Лазарь и др.), которые привезли с собой много книг. Известно, например, что А. С. Матвеев повез с собой в Пустозерский острог целую библиотеку с книгами на польском, немецком и латинском языках. Опального боярина сопровождали учитель польского языка и много грамотных слуг [2, стр. 361—362]. Еще и в конце XIX в. собирателям попадались на Печоре рукописные книги из личной библиотеки А. С. Матвеева. Некоторые из ссыльных занимались здесь писанием своих сочинений. Так, протопоп Аввакум, сидя в Пустозерской земляной тюрьме, написал большую часть своих произведений, и в том числе всемирно известную автобиографию («Житие»). У Аввакума было много разных

рукописных книг, которые он, по преданию, перед сожжением на костре роздал жителям Пустозерского острога [2, стр. 356; 1, стр. стлб. 219]. В селе Бедовом (в 10 верстах от Пустозерска) еще в 1934 г. сохранялись две старопечатные книги, принадлежавшие Аввакуму.

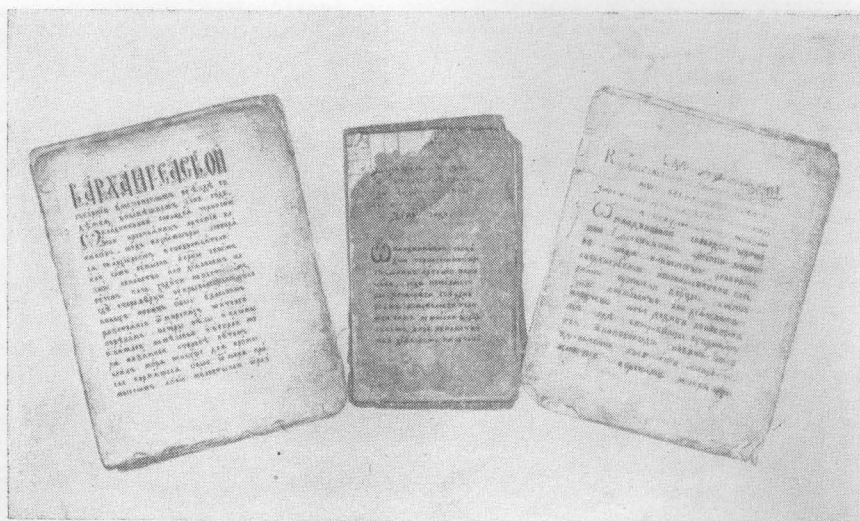
Во второй половине XVII в. на Печору были сосланы многие монахи Соловецкого монастыря после подавления восстания в 1676 г., а также некоторые видные участники разинского движения. Будучи в большинстве своем грамотными людьми, они выступали также распространителями письменной культуры в местном крае.

Немалую роль в деле распространения рукописной книги на Печоре и прежде всего в Усть-Цильмском районе сыграла продолжавшаяся более столетия деятельность Великопоженинского скита, основанного в первой половине XVIII в. на реке Пижме (на месте теперешней деревни Скитской) выходцами из знаменитого поморского Выголексинского общежитства в Карелии. В книжной мастерской великопоженцев в большом количестве переписывались произведения поморских писателей, братьев Андрея и Семена Денисовых, Андрея Борисова, Мануила Петрова и многих других. Переписано было также много древних книг, пришедших в ветхость. В здешней школе («грамматнице») изучали риторику, грамматику, диалектику и другие дисциплины. По этим вопросам великопоженцы получали книги и рукописи из Москвы, Новгорода, Петербурга и других городов.

Население Печоры любило книгу и охотно ее переписывало еще в XIX в., о чем свидетельствует громадное количество рукописей, сохранившихся от этого времени. Здесь вплоть до начала XX в. имелись профессиональные писцы, из которых самыми плодовитыми были Н. С. Мяндин и Ф. И. Вокуев — писец и рисовальщик миниатюр.

Какие же рукописные материалы сохранились в настоящее время у жителей Печоры?

Большую историко-культурную ценность представляют различные сборники XVI—XIX вв., составлявшиеся иногда на протяжении нескольких десятков лет. Это «Цветники», «Всячина», «Изборники» и т. п. сборники, предназначенные для домашнего чтения. Именно в них обычно находятся наиболее интересные литературные и исторические произведения прошлого и именно они наиболее ярко отражают умственные запросы старинных читателей, заносивших в этот род рукописей все, что им было нужно или что вызывало их любопытство. Поэтому рядом с выписками из летописи или историческими повестями в них можно найти шуточные рассказы, сатирические повести, записи об астрономических



Рукописи XVIII—XIX вв., содержащие повесть о первых поселенцах на Пижме. Найдены в 1954—1955 гг.



Первый лист нотного-крюкового сборника XVIII в., найденного на Печоре в 1954 г.



Владелец крупнейшего на Пижме собрания рукописных книг, рыбак Сидор Нилович Антонов (деревня Скитская) с семьей (1956 г.)

и метеорологических явлениях, сочинения по географии, естествознанию, медицине, праву, литературные произведения различных жанров. Сборники эти являются наиболее ценным видом рукописного материала, встречающегося сейчас на Печоре.

В 1949 г. в одном таком «Цветнике» размером немногим больше спичечной коробки, написанном мельчайшим шрифтом, удалось найти замечательное произведение усть-цильмской литературы XVIII в. «Повесть о быке» [7, стр. 477—480]. Неизвестный автор описал давние торговые связи Усть-Цильмы с Великим Устюгом, использовал в своем небольшом рассказике местные предания. Другое усть-цильмское произведение XIX в., найденное тоже в сборнике, «Повесть о двух снохах» отражает тяжелый труд крестьянина и его постоянное стремление иметь в семье лишние рабочие руки. Эти произведения свидетельствуют о том, что в XVIII—XIX вв. в Усть-Цильме были местные писатели, которые творили оригинальные литературно-повествовательные сочинения. Находка их говорит и о том, что при более тщательных поисках рукописей могут оказаться и другие интересные произведения печорцев.

В сборнике был обнаружен также любопытнейший вариант социальной сатиры XVII в. «Сказание о голом и не-

богатом человеке». В нем автор в стихотворной форме повествует о тяжелой судьбе крестьянина и обличает пороки крепостников. Печорский переписчик XVIII в. добавил в «Сказание» черты из местной жизни.

В большом количестве сохранились на Печоре старообрядческие сочинения XVII—XIX вв., отражающие споры по вопросам веры и содержащие нередко сведения о местностях, где проходили эти события. В селениях по рекам Пижма и Цильма имеются целые сборники сочинений знаменитого писателя XVII в. протопопа Аввакума Петрова, сосланного на Печору «за великие на царский дом хулы» и за неприятие никоновых нововведений, писания многих других старообрядческих деятелей XVII—XVIII вв. Большинство же старообрядческих сборников заполнено произведениями выговских писателей XVIII—XIX вв., написанными в самых различных жанрах (повести, жития, письма, послания и др.).

Отдельно и в сборниках встречаются сочинения русских путешественников XII—XVII вв. (игумена Даниила, Трифона Коробейникова, Василия Гагары, Василия Полозова и др.), сказания о героических подвигах русского народа (о победе на Куликовом поле в 1380 г., о взятии Казани Иваном Грозным и т. п.), антирелигиозные шутки, вроде «Ска-

знание о бражнике како посрами святых отец и сед в раю на первом месте», сочинения крупнейших писателей XI—XVII вв. Феодосия Печорского, Максима Грека, Иосифа Волоцкого, Симеона Полоцкого и др.

Из учебной литературы попадает «Риторическая рука» Стефана Яворского с примерами, сочиненными поморцами — братьями Семеном и Андреем Денисовыми, Азбука Бурцева, Азбука Александра Мезенца, Диалектика Ивана Дамаскина и др.

Нередко встречаются сборники торжественных слов и поучений, свидетельствующие о том, что в Усть-Цильме в XVIII—XIX вв. проявляли большой интерес к красноречию. Пометы на торжественниках ясно указывают на хорошее знакомство владельцев их с предметом.

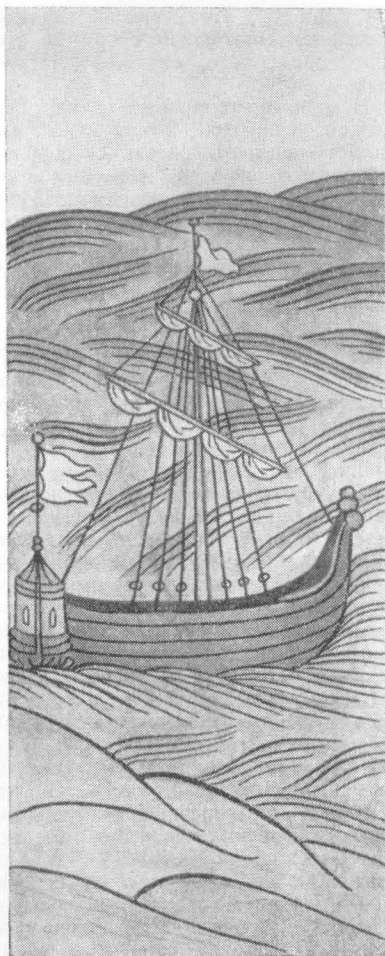
Можно найти также старинные толкователи иностранных и малопонятных слов («Азбуковники» или «Алафавиты» XVII в.), книги по народной медицине («Лечебники», «Травники» и т. д.), сочинения по географии («Космография», «О частях света, где какие люди живут» и т. п.), землемерии и по другим научным вопросам. Встречаются руководства по ремеслу («Указы», как разводить золото и серебро, готовить краски и чернила и т. д.) и по ведению хозяйства («Реестр о погоде и рыбной ловле») и др.

С большой полнотой представлен репертуар старинной повествовательной литературы. Достаточно сказать, что на Печоре попадаются списки почти всех наиболее любимых в XV—XVII вв. повестей. Это повести о царице Динаре, о Меркурии Смоленском, о Петре царевиче Ордынском, о Петре и Февронии, о Новгородском посаднике Шиле, о Владимирском попе Тимофее, о Савве Грудцыне, о Шемякине суде, Азбука о прекрасной девице, Сказание о табаке и др. Все эти списки независимо от времени их переписки представляют научную ценность своими вариантами.

Очень часто помещается в рукописях популярная в старину сказочно-фантастическая «Повесть о Дмитрии Басарге» — произведение о простом человеке, ставшем вдруг на некоторое время царем, отражавшим мечту народа быть самим управителем своей страны.

Значительно реже, чем повести, но также еще встречаются исторические сочинения о Темир-Аксаке (Тамерлане) «Стоглав», «Сказание о князьях Владимирских», Повести о самосожжениях на Мезени и Пижме в XVIII в. и т. п.) и целые сборники исторических произведений («Хронограф», «Летописец», «Миробытная история» и др.).

Произведения переводной письменности встречаются как в виде целых сборников («Великое зеркало», «Римские дея-



Старинная поморская лодья.
Миниатюра из рукописи XVIII в.,
найденной в 1955 г.

ния», «Звезда пресветлая», «Пчела»), так и в отдельности («Александрия», «Повесть об Акире Премудром», «Сказание о семи мудрецах» и т. п.). Много имеется апокрифических произведений различного характера (повести, жития, стихи).

В небольших тетрадочках дошли до нас стихи, которые распевались в XVII—XIX вв. на Печоре. Содержание их очень разнообразно. Рядом со стихами на религиозную тематику помещены отклики на исторические события, стихи, посвященные отдельным личностям, главным образом поморским писателям XVIII в. — Семену и Андрею Денисовым, псалмы, принадлежащие М. В. Ломоносову, и др. Часто находим стихотворения, посвященные отдельным лицам Выговского общежительства, быту лексинских жителей («Стих о лексинских девицах»), стихи, осмеивающие пороки духовенства

(стих о иноке), стихи-памфлеты («Газета из ада») и т. п. Многие сборники стихов не имеют, кроме того, «крюки» (старинные ноты).

Немало рукописных книг, находящихся у жителей Коми АССР, представляет ценность своим своеобразным поморским почерком, записями писцов и художественным оформлением. По записям на рукописях можно узнать о цене на книги в XVI—XIX вв. на Печоре, об именах писцов и владельцев рукописей, стоимости отдельных продуктов, вещей и многом другом.

Таково в общих чертах содержание рукописного материала, встречающегося сейчас на Печоре. Конечно, при желании наш перечень мог бы быть значительно увеличен. Мы совсем, например, не упомянули церковно-служебную и богословскую литературу, а также русские церковно-исторические сочинения, в большом количестве встречающиеся еще у населения Печоры. Не представляя в большинстве случаев никакого интереса по содержанию, эта группа рукописей, однако, не должна игнорироваться археографами, так как многие такие рукописи представляют немалую ценность для палеографии своим почерком, переплетом, орнаментом и интересными записями на полях и корках переплета. В немалом количестве встречаются на Печоре и материалы по суевеiriam (сборники заговоров, заклинаний, наговорные листы, апокрифические молитвы и т. п.). Интересные сведения можно извлечь из «Синодиков» XVIII—XIX вв., содержащих сведения о предках современных печорцев.

В Советском Союзе нет другого такого места, как районы средней и верхней

Печоры, на территории которого до сих пор сохранилось бы столько древних рукописей. Изучение своеобразной истории и культуры Печоры невозможно без тщательного знакомства с древними рукописями этого края. Только пристальное исследование всех древних письменных памятников Печоры позволит по-настоящему раскрыть богатство и глубину духовной жизни ее жителей в XV—XVIII вв. А для этого прежде всего надо собрать разбросанные еще по глухим северным селам остатки большого рукописно-книжного наследия печорцев. Поэтому прямой долг всех научных работников, преподавателей вузов и школ Коми АССР оказать помощь советским археографам в розысках печорских рукописных сокровищ, многие из которых еще могут оказаться совершенно неизвестными исследователям. Однако и самим археографам надо активно взяться за скорейшее выявление древних рукописей Печорского края. Пока поисками рукописного материала на Печоре занимается лишь сектор древнерусской литературы Пушкинского дома Академии наук СССР, располагающий лишь очень ограниченными возможностями.

Мы уже не раз отмечали в печати [3; 6; 7], что население Печоры очень сочувственно относится к работе по розысканию рукописного материала и старается всячески оказать помощь. Большую помощь оказывают также местные советские и партийные органы. Таким образом, все условия для плодотворной работы по розысканию рукописей на Печоре имеются.

ЛИТЕРАТУРА

1. Житие протопопа Аввакума, им самим написанное, Пгр., 1916.
2. Максимов С. В. Год на Севере, Собр. соч., изд. 3, СПб., 1896, т. IX, ч. 2.
3. Малышев В. И. Археографическая экспедиция в Усть-Цильмский район Коми АССР, «Вопросы истории», 1954, № 12.
4. Ончуков Н. Е. О расколе на низовой Печоре, «Живая Старина», 1901, вып. 3—4.
5. Повесть временных лет, изд. АН СССР, М.—Л., 1950.
6. «Правда Севера», Архангельск, 6 авг. 1952.
7. «Труды отд. древн. русск. литературы ин-та русск. литературы АН СССР», М.—Л., 1949, т. VII; 1956, т. XII.

Институт русской литературы
(Пушкинский дом) АН СССР

ПОДВИГ ЭКИПАЖА ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «А. СИБИРЯКОВ»

Е. М. Сузюмов

Среди кораблей-героев арктического флота заслуженное место занимает ледокольный пароход «Александр Сибиряков».

Его сквозное плавание по Северному морскому пути за одну навигацию (1932 г.) широко освещено в географической и мемуарной литературе. В связи со сквозным плаванием 1932 г. к экипажу «Сибирякова» и находящейся на его борту экспедиции, возглавляемой О. Ю. Шмидтом, были обращены слова приветствия руководителей Партии и Советского государства: «Успехи Вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистские смелость и организованность».

«Александр Сибиряков» — зверобойное судно ледокольного типа — был построен в Англии в 1908 г. и первоначально назывался «Беллавенчур». Купленный Россией в 1914 г., он базировался в Архангельске. Свое русское название судно получило в честь Александра Михайловича Сибирякова — прогрессивного деятеля второй половины XIX в., прожившего много сил на развитие экономики Сибири и освоение водного пути по великим сибирским рекам и Карскому морю. А. М. Сибиряков, в частности, финансировал русско-шведскую экспедицию А. Норденшельда, впервые прошедшую за две навигации Северный морской путь с запада на восток (1878—1879 гг.).

Великая Отечественная война застала «Сибирякова» в Арктике. Судно выполняло обычные рейсы по снабжению отдаленных полярных станций. Зимой 1941/42 г. ему пришлось плавать в Белом море в сложной ледовой обстановке. Эти рейсы выполнялись под командованием капитана корабля А. А. Качарава.

1942 г., как известно, был отмечен особой активностью неприятеля на Севере. Развязав генеральное наступление в направлениях на Волгу и Кавказ, гитлеровское командование для отвлечения сил советских войск одновременно начало активные действия и на других фронтах, в том числе и на Севере. Предпринимались попытки вывести из строя головные арктические порты. Усилилось рейдерство подводных лодок и полеты неприятельских самолетов в Арктике. Все это осложняло навигацию по Северному морскому пути. Однако в 1942 г., как и во все военные годы, планы перевозок грузов и людей в Арктике успешно выполнялись. В 20-х числах

августа большой караван советских судов находился на подходах к проливу Вилькицкого, следуя на восток. В это время было получено сообщение о том, что германский карманный линкор «Адмирал Шеер» тайно покинул фьорды Норвегии и вышел в рейдерство. Возникло опасение, что ареной его рейдерства будет избрана Арктика, так как Карское море почти полностью очистилось ото льда.

«Сибиряков» к этому времени доставил продовольственные и технические грузы на полярные станции островов Правды, Тыртов, Русский и Уединения и находился на острове Диксон, готовясь к следующему рейсу. Ему предстояло завести на самую северную точку архипелага Северная Земля — мыс Молотова дома и оборудование полярной станции, оставить там персонал новой станции и бригаду строителей, затем восстановить временно закрытые станции на острове Домашний и по возможности на мысе Оловянный (пролив Шокальского). В случае, если бы не удалось достичь мыса Молотова, полярную станцию следовало организовать на острове Визе.

24 августа в 7. 20 по московскому времени «Сибиряков» покинул остров Диксон. Вышедший ранее на восток караван в составе трех ледоколов и восьми транспортов в этот момент встретил вблизи пролива Вилькицкого сплошной лед и остановился в ожидании улучшения ледовой обстановки.

«Сибиряков» шел параллельно берегу Харитона Лаптева. Море было свободно от льда. Моряки зорко несли службу наблюдения. 25 августа в 13 часов судно подходило к острову Белухи. Этот остров входит в безымянную группу пяти островов, вытянувшихся по параллели в 19 милях от берега, близ западной стороны архипелага Норденшельда. Остров Белухи — самый западный в этой группе — ничем не примечателен, кроме навигационного знака на высоком берегу.

В 13.17 Диксон и другие арктические радиоцентры приняли от «Сибирякова» тревожную радиogramму. Радист сообщал, что впереди обнаружен неизвестный крейсер, и просил следить за ним.

В 13.27 было получено новое сообщение: «Крейсер запрашивает состояние льда; «Сибиряков» повернул к берегу, пошел на материк».

В 13.34 с «Сибирякова» передали, что крейсер идет его же курсом, гонится за ним, запрашивает клотиком состояние льда, предлагает спустить флаг.

В 13.38 с «Сибирякова» сообщили, что крейсер назвал себя «Сесияма». На это немедленно было сообщено: «Такой корабль неизвестен».

В 13.47 радист «Сибирякова» передал: «Ну, началась канонада».

В 13.48 новое короткое сообщение: «Нас обстреливают».

В 13.55 связь с радиостанцией «Сибирякова» оборвалась.

Точное местонахождение «Сибирякова» не было известно. Поэтому о районе встречи «Сибирякова» с рейдером можно было только предполагать по численности. Немедленно в этот район были направлены самолеты ледовой разведки, гидрографические боты, но длительное время поиски не давали никаких результатов. Было ясно, что «Сибиряков» потоплен немецко-фашистским рейдером, но какова судьба его экипажа, оставалось неизвестным.

9 сентября работники полярной станции острова Правды обнаружили выброшенную морем обгоревшую доску с палубы корабля, пробитую осколками снарядов. Волны выбрасывали на берег куски древесного угля. Несколько позднее гидрографическое судно «Мурманец» обнаружило на одном из островов остатки разбитой шлюпки с «Сибирякова», а затем несколько дней спустя гидрографы с «Якутии» в районе острова Нансена и полуострова Деколонга нашли ряд предметов с «Сибирякова» и труп полярницы Колтуновой, ехавшей на «Сибирякове» на полярную станцию в качестве повара.

Наконец, 26 сентября капитан прибывшего с востока парохода «Сакко» Введенский сообщил, что, проходя остров Белухи, он видел там человека. Подойти к острову пароход не смог из-за большой зыби. Немедленно к острову вылетел летчик М. Н. Каминский; сестя на воду ему помешала сильная зыбь, но он сбросил человеку продовольствие и спальный мешок. На следующий день такую же попытку предпринял И. И. Черевичный. Снять человека ему удалось только 28 сентября.

Спасенный оказался кочегаром «Сибирякова» — Павлом Ивановичем Вавиловым. Долгое время П. И. Вавилов оставался единственным свидетелем подвига экипажа «Сибирякова». Только в конце Отечественной войны войсками Второго Белорусского фронта была освобождена из немецко-фашистского концлагеря в Польше небольшая группа оставшихся в живых сибиряковцев. Тогда стало возможным восстановить картину героического поединка небольшого советского парохода с фашистским линкором, произошедшего 25 августа 1942 г. у острова Белухи.

В 13.15 сигнальщик по левому борту заметил в туманной дымке силуэт неизвестного военного корабля. На «Сибиря-

кове» было принято решение — под прикрытием островов выйти на мелководье. Но неизвестный корабль с большой скоростью пошел наперерез «Сибирякову». Приблизившись, с расстояния примерно 8 миль он запросил сигналами сведения о состоянии льда в проливе Вилькицкого и местонахождении каравана советских кораблей. «Сибиряков» не ответил и продолжал идти полным ходом к берегу. Тогда неизвестный корабль, не снижая скорости, пошел на сближение с «Сибиряковым» и снова повторил свой запрос. Командир «Сибирякова» Качарава вместо ответа потребовал назвать себя и указать национальность корабля. Рейдер назвался «Сесияма» и поднял американский флаг. Ясно было, что название вымышленное. Капитан Качарава, выигрывая время, вновь потребовал назвать себя, указав, что такое судно ему неизвестно. В это время рация «Сибирякова» продолжала работать, оповещая Арктику о появлении фашистского рейдера. Тогда с линкора было дано приказание прекратить работу радиации и спустить флаг; одновременно прогремел предупредительный выстрел. Спустя несколько минут на линкоре был поднят фашистский флаг со свастики. Намерение противника было предельно ясным: линкор пробирался к проливу Вилькицкого, чтобы уничтожить там караван транспортных и ледокольных судов. В этих условиях капитан Качарава принял смелое решение: он решил навязать бой рейдеру и возможно дольше задерживать его в районе острова Белуха.

Сибиряковцы шли на верную смерть, так как их силы не могли идти ни в какое сравнение с мощью фашистского линкора.

Ледокольный пароход при водоизмещении 2600 т обладал паровой машиной мощностью 2000 индикаторных л. с., развивал скорость 8 узлов, имел команду 65 человек. На борту его были установлены несколько зенитных и мелкокалиберных пушек и пулеметов, а на носу и корме — легкие орудия. Это вооружение предназначалось для отражения налетов вражеской авиации и надводных атак подводных лодок.

Карманный линкор «Адмирал Шеер» имел полное водоизмещение 13 700 т, восемь дизелей развивали общую мощность 54 000 индикаторных л. с. и скорость 26 узлов; на борту линкора было 926 человек. Вооружение рейдера состояло из шести орудий калибра 280 мм, расположенных в двух башнях, восьми орудий по 150 мм, шести зенитных орудий по 105 мм, восьми зенитных орудий по 47 мм, десяти четырехствольных пулеметов, восьми торпедных аппаратов. Кроме того, на борту рейдера базировались два самолета, для выброски которых имелась катапульта. Дальность стрельбы орудий главного калибра достигала 225 кабельтовых, среднего ка-

либра—130 кабельтовых. Вес снаряда главного калибра составлял 304 кг, а одного залпа орудий главного калибра—1800 кг. Сравнение этих данных показывает, что участь «Сибирякова» была предreshена еще до начала боя. Но «Сибиряков» первым открыл огонь по фашистскому рейдеру и лишь минуту спустя линкор ответил залпом орудий главного калибра.

Первый залп не причинил урона «Сибирякову», была только снесена фок-мачта. Второй залп обрушился на корму. Корма сразу была охвачена пламенем, вышло из строя кормовое орудие. Третьим залпом по носовой части судна были разбиты и зажжены бочки с бензином, находившиеся на палубе. Но орудия, находившиеся на носу, отрезанные пожаром от остального судна, продолжали вести огонь по линкору. Они были выведены из строя четвертым залпом, который поджег оставшиеся бочки с бензином. Пятый залп разбил борт судна и разрушил каюты. Беспорядочный обстрел корабля осколочными снарядами продолжался.

Сибиряковцы вели стрельбу по фашистскому рейдеру до последней возможности. Капитан Качарава все время находился на мостике и руководил боем. После третьего или четвертого залпа он дал команду в машинное отделение старшему механику Бочурко открыть кингстоны и затопить корабль. В этот момент разорвавшимся снарядом Качарава был тяжело ранен. Его в бессознательном состоянии спустили на нижнюю палубу. Командование корабля принял помполит Элимелак. Вместе с боцманом Павловским, матросами Замятинным и Котовым и другими моряками он руководил работой аварийной команды, которая безуспешно старалась погасить пожар.

После пятого залпа корабль потерял управление и пожар распространился на весь корабль. Пылающий бензин растекался по палубе и огненной рекой стекал в море. «Сибиряков» дал заметный крен на правый борт. Старший механик Бочурко выполнил приказ командира, открыл кингстоны. Когда обстрел прекратился, оставшиеся в живых моряки собрались в средней части судна, еще пощаженной огнем.

Было принято решение покинуть корабль. Шлюпки были разбиты. Поэтому решили добираться до ближайших островов на досках и бревнах. Элимелах и несколько человек уже спрыгнули в воду, когда радист Шершавин обнаружил шлюпку, борта которой были пробиты, но воздушные банки оказались целыми. В шлюпку снесли раненых. Гребли досками. С большим трудом удалось вырваться из огненного кольца бензина, горевшего на поверхности моря. Когда шлюпка отошла от пылающего корабля метров на 200, к ней приблизился катер

с рейдера. Сибиряковцы были безоружны, сопротивляться было бесполезно. Оставшиеся в живых 12 моряков, в том числе тяжело раненный и находившийся в бессознательном состоянии капитан Качарава, попали в плен. Отойдя еще примерно метров на 200, сибиряковцы увидели, как пылающий корабль, еще сильнее накренившийся на правый борт, носом пошел в морскую пучину. Последним скрылся под водой пробитый осколками и обожженный пламенем флаг СССР. «Сибиряков» затонул, не спустив флага.

В плену сибиряковцы узнали от переводчика, что фашистский рейдер «Адмирал Шеер» до «Сибирякова» потопил 26 английских, французских, норвежских и других кораблей и ни один из них не дал по нему ни одного выстрела. Обычно все встреченные суда по первому требованию спускали флаг и сдавались в плен. «Шеер», как и предполагалось, имел своей целью обнаружение и уничтожение арктического каравана. «Сибиряков» попался ему на пути случайно. Бой с «Сибиряковым» сорвал планы рейдера. «Шеер» расстрелял и потопил «Сибирякова», но эта задержка позволила каравану судов пройти через ледовую преграду в проливе Вилькицкого и уйти в море Лаптевых.

Сибиряковцы долгое время содержались в трюмных отсеках рейдера, затем были высажены в Норвегии и заключены в концлагерь, откуда их перевели в Польшу. Как известно выше, в 1944 г. их освободили советские войска.

Кочегар Вавилов—единственный член команды «Сибирякова», не попавший в плен, провел месяц на необитаемом острове Белухи. Вавилов до последней минуты находился на судне и бросился в воду, когда «Сибиряков» стал тонуть. Вавилова затянуло в воронку затем выбросило наверх, и ему удалось спастись, ухватившись за бревно. Вавилов добрался до шлюпки, с которой фашисты сняли сибиряковцев. По пути он подобрал несколько плавающих вещей—среди них оказались одежда, пакеты с галетами, журналы для записи наблюдений. Ему удалось высадиться на остров Белухи. На остров заходили белые медведи, поэтому Вавилов залезал на ночь на навигационный знак. Несколько раз он видел проходящие мимо корабли, пролетающие самолеты, но его не замечали. Вавилов начал готовиться к зимовке. Пресной воды было достаточно. Он питался галетами и отрубями, которые варил в воде. По его расчетам, продуктов могло хватить до 15 октября. В журнале для метеорологических наблюдений Вавилов вел дневник.

Начинался дневник так:

«26 или 27 августа маяк, не знаю название. Дневник Вавилова Павла Ивановича рождения 1909 г., кочегар л/п «Сибиряков». Жена и дочь в Архан-

гельске, Соломбала, Левашева, д. 10, кв. 2. Бертова Анна Степановна, дочь 4 года—Вавилова Евгения Павловна».

Далее следует запись: «Сибиряков» героически погиб в бою с немецким кораблем»...

Дальнейшие записи в дневнике Вавилова очень кратки. Вот, например, записи за отдельные дни:

«Среда, 3 сентября. Видел один самолет».

«Воскресенье, 7 сентября. Видел пароход «Сакко» на востоке».

«Понедельник, 15 сентября. Видел один самолет. Осталось 220 галет».

«Вторник, 16 сентября. Видел один пароход и самолет».

«Четверг, 18 сентября. Видел самолет».

«Воскресенье, 21 сентября. Видел с запада судно».

«Понедельник, 22 сентября. Видел еще судно типа «Седов» Шло на запад, и оно должно меня видеть».

«Вторник, 23 сентября. Видел самолет на западе».

«Среда, 24 сентября. Видел пароход «Сакко».

«Пятница, 26 сентября. Видел самолет вечером. Он меня заметил».

«Суббота, 27 сентября. Видел два самолета».

«Воскресенье, 28 сентября. Сняли».

Подвиг сибиряковцев не забудется в летописях Великой Отечественной войны. Перед лицом смертельной опас-

ности они с честью и достоинством выполнили долг советского человека. Рядовые скромные труженики моря своим мужественным поведением в бою с фашистским рейдером заслужили вечное признание и уважение советских людей.

В настоящее время корабли арктического флота, проходя траверз острова

Белухи, приспускают государственный флаг и салютуют гудками в честь героев-сибиряковцев.

Отдел морских экспедиционных работ
АН СССР

АВИАЦИОННЫЕ ЛЫЖИ—РУССКОЕ ИЗОБРЕТЕНИЕ

Н. С. Бобров

В начале XX века, в годы зарождения русской авиации, зимой жизнь на аэродромах замирала. Даже не особенно глубокий снег не позволял самолетам совершать взлеты и посадки. Тонкие, велосипедного типа колеса самолетов «блерио», «фарманов» и «ньюпоров» зарывались в снег. Самолеты капотировали, в лучшем случае полет оканчивался поломкой машины.

Первыми над этим задумались начальник Севастопольской авиационной школы капитан 2 ранга Кедрин и инструктор той же школы лейтенант Пиотровский. Зима 1910—1911 гг. в Севастополе была снежной, занятия в авиашколе пришлось прекратить. Инструкторы пришли к мысли, что самолеты нужно поставить на деревянные лыжи, подобные спортивным. Тогда можно будет добиться нормальной эксплуатации машин зимой в снежную пору. Два комплекта таких лыж в конце 1910 года изготовили в мастерских школы. Оба комплекта были почти одинаковы.

Первым испытывал свои лыжи 28 января 1911 года лейтенант Пиотровский. Вот как он описывает это испытание.

...«Я применил лыжи к одноместному аппарату Блерио таким образом, что аппарат был просто поставлен на лыжи, вместе с колесами, причем для колес были сделаны на лыжах полукруглые гнезда одинакового с колесами диаметра. Я скрепил лыжи между собою с обоих концов стальной проволокою...

...Поле было покрыто толстым слоем снега, на котором образовалась твердая корка. Несколько раз разбегаюсь и я и присутствующие констатировали, что лыжи исполняют свое назначение хорошо: они скользили ровно, выдерживая тяжесть аппарата... Взлет, следовательно, был возможен... Важно было проверить спуск... Но, располагая мотором Анзани в 25 сил, который к тому же работал неважно, я, несмотря на все усилия, не мог оторваться от земли. Таким образом спуск на лыжах мною не был проверен»¹.

Отметим, что лыжи Пиотровского были сделаны из ясеня и весили всего лишь восемь килограммов. Для предупреждения зарывания в снег Пиотровский жестко прикрепил свои лыжи с пре-

¹ Журнал «Вестник Воздухоплавания», 1911, № 3, стр. 10—11

вышением передней части под задней на 6 градусов. Длина лыж была 2 метра 25 сантиметров, ширина 15 сантиметров.

На следующий день—28 января были испытаны лыжи капитана 2-го ранга Кедрина. Он поставил на лыжи самолет «Соммер», сняв с него колеса. Не уясняя пока еще действия авиационных лыж, Кедрин, так же как и Пиотровский, «намертво» прикрепил лыжи к самолетным рамам—треугольникам шасси. Кедрин испытывал свои лыжи на самолете с 50-ти сильным мотором «Гном». Подъем строго против ветра удался. Но при посадке с боковым ветром силою в 4 балла произошла авария. Лыжи, принявшие на себя скольжение самолета от ветра влево, не выдержали и сломались. Самолет был разрушен, авиатор получил ранения².

Так неудачно закончилось испытание первых авиационных лыж. Причиной неудачи были неправильное отождествление авиационных лыж со спортивными. Последние не должны скользить в бок. Для предупреждения бокового скольжения на холодной поверхности спортивных лыж делается продольная ложбинка. А авиационные лыжи должны быть устроены совсем по иному принципу. Этот принцип, подсказанный Н. Е. Жуковским, был впервые осуществлен одним из его учеников—инженером Лобановым.

Николай Родионович Лобанов, как свидетельствует об этом академик Б. Н. Юрьев, был деятельным помощником основоположника русской авиационной науки Н. Е. Жуковского: «Он (Лобанов) построил в 1910 г. для классических исследований Жуковского по воздушным винтам специальный весьма оригинальный прибор, получивший в нашей литературе название «Лобановского станка»³. На этом приборе была разработана знаменитая вихревая теория Жуковского, получившая ныне признание во всем мире»⁴.

Обширные знания в области аэродинамики позволили «пионеру самолетного лыжестроения» Лобанову сразу сконструировать авиационные лыжи.

Предистория лобановских лыж, или «снеголетов», очень кратка.

...Осенью 1912 года московская школа авиации выехала для продолжения летних занятий в Одессу. Заведующим школьным аэродромом остался молодой студент Высшего технического училища Н. Р. Лобанов. Он давно мечтал на-

учиться летать, но не располагал средствами для оплаты обучения. В распоряжении Лобанова оказался самолет «Фарман». Он решил научиться летать самостоятельно, без помощи инструктора.

Несколько раз Лобанов безуспешно пытался взлететь с заснеженной площадки. Пришлось рассчитать для взлета узкую дорожку. И вот удача: самолет поднялся в воздух. Первый полет—небольшой круг над снежным полем,—несмотря на ветер, прошел благополучно. Так же благополучно удалось сесть. Но на другой день посадка на дорожку не удалась. Колеса самолета зарылись в снег, и шасси оказалось сломанным. Размышляя о мерах борьбы со снегом, Лобанов придумал треугольный снегоочиститель с параболическими стенками. В несколько дней снегоочиститель был построен. Буксируемый лошадьми, треугольник действовал превосходно.

Самолет хорошо взлетал и садился на расчищенную и утрамбованную снежную дорожку. Однако расчистка обходилась довольно дорого. К тому же поземка, поднимающаяся даже при самом небольшом ветре, быстро заметала дорожку. Ясно, что такой способ борьбы со снегом был мало эффективен. Надо было придумать что-то другое.

Подобно севастопольцам, Лобанов решил установить самолет на лыжи. Но построить лыжи он решил по иному принципу, нежели спортивные.

Закончив в несколько дней расчеты, Лобанов поехал к своему учителю. Николай Егорович внимательно проверил вычисления и одобрил проект.

— Лыжи-снеголеты... Именно снеголеты. Делайте, молодой человек, большая от них польза для русской авиации будет.

С того времени много лет подряд авиационные лыжи называют «снеголетами».

Лыжи Лобанова резко отличались от спортивных тем, что имели поперечное скольжение. Не будь этого, их срывало бы при взлете и посадке с боковым ветром.

В конце 1912 года кустарная мастерская изготовила два первых комплекта лыжных ходов под самолеты «Фарман» и «Ньюпор». В середине января 1913 года эти хода были «надеты» на самолеты. На аэродроме шутили, что Лобанов, подобно левскому Левше, подковал французских блох.

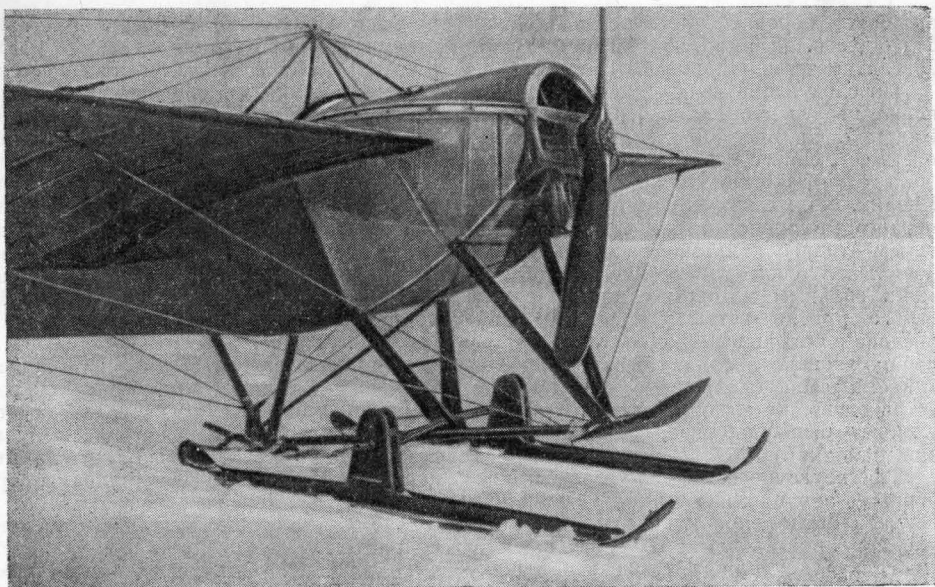
30 января авиаторы Красильников на «Ньюпоре» и Габер-Влынский на «Фармане» с пассажиром Лобановым легко оторвались от густого снежного покрова. Самолеты совершили полет так же, как и при обычном колесном шасси, сделали нормальную посадку и отрулили к ангарам⁵.

² Там же.

³ Этот прибор ныне служит учебным целям в одном из авиационных институтов.

⁴ Из отзыва заслуженного деятеля науки и техники генерал-лейтенанта инженерно-авиационной службы академика Б. Н. Юрьева от 28 февраля 1947 г. Оригинал хранится у автора статьи.

⁵ Описание первого испытания лыж Лобанова дано в журнале «К спорту», 1913, № 3, стр. 8 в разделе «Воздухоплавание»



Снеголет Лобанова

В дальнейших испытаниях «снеголеты» показали свою полную пригодность и надежность. Оборудованный такими лыжами самолет, пилотируемый Габер-Влыским, был заснят кинооператором для картины, называвшейся «Лобановские снеголеты».

Для пропаганды этого нововведения в Москве в феврале 1913 года была устроена первая «Зимняя авиационная неделя». Она имела большой успех. Москвичи хотя и мерзли на трибунах, но с удовольствием следили за полетами аэропланов. Многие летали в качестве пассажиров.

Казалось бы, полезность «снеголетов», дающих возможность авиации работать со снежных аэродромов, была доказана. Группа членов Московского общества воздухоплавания послала телеграмму «сиятельному шефу авиации» — вел. кн. Александру Михайловичу, обращая его внимание на необходимость введения «снеголетов» в военной авиации⁶.

Но «шеф» на телеграмму не ответил. «Снеголеты» заинтересовали его не больше, чем в свое время забракованные им же парашюты Котельникова. В результате русская военная авиация применила лобановские «снеголеты» только в разгар мировой войны.

В январе 1915 года военное ведомство предложило Лобанову представить лыжи для испытаний. Почуяв, что на

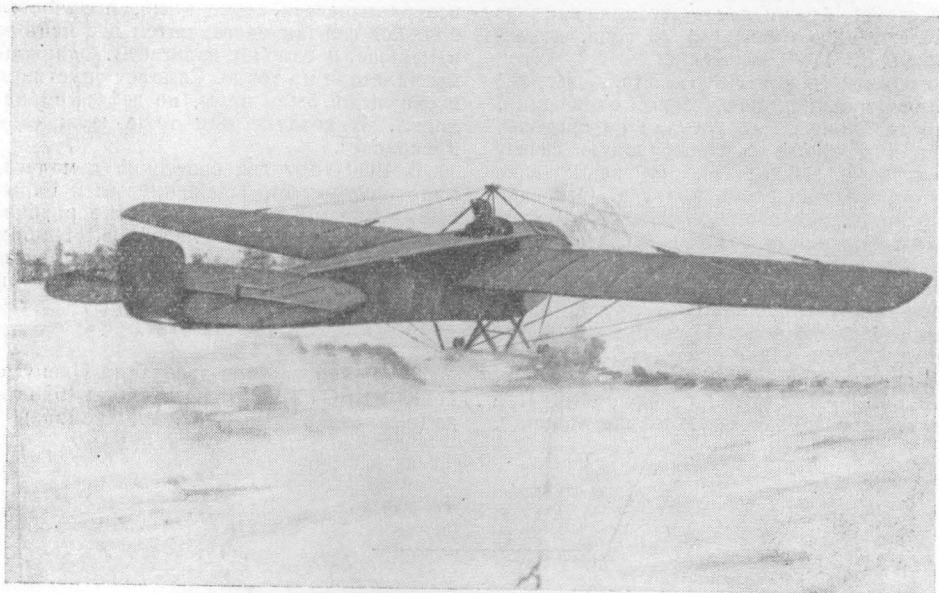
этом деле можно поживиться, петербургский фабрикант Лебедев предложил Лобанову поступить к нему на работу и продать патент. Изобретатель отказался и, дождавшись изготовления нескольких лыжных ходов, повез их в Петербург. Испытание лыж должно было состояться в Гатчинской авиационной школе.

Одновременно с Лобановым в Гатчину прибыл представитель московского завода «Дукс», доставивший для испытания авиационные лыжи конструкции владельца этого завода Меллера. Это были лыжи жесткой, малопродуманной и сложной конструкции. Однако их тщательная внешняя отделка произвела неотразимое впечатление на представителей военного ведомства: их покорила блестящая никелировка стального трубчатого (жесткого) крепления и полированная ясеновая поверхность лыж с такой же ложбинкой на ходовой поверхности, как у спортивных лыж для бега.

Первыми испытывались лыжи Меллера. Результаты испытаний оказались плачевными. Взлетать на меллеровских лыжах удавалось, но при посадке и боковом скольжении они зарывались в снег и срывались с крепления, что приводило к авариям.

Лыжи Лобанова, сплошь деревянные, выглядели кустарными. Но разбег на «снеголетах» был менее продолжительным, чем на колесном шасси; при посадке даже с боковым ветром они не зарывались в снег. Основной принцип, примененный конструктором, — округленность лыж в продольном и поперечном

⁶ По материалам личного архива Н. Р. Лобанова; документы, относящиеся к деятельности Московского общества воздухоплавания.



Первые испытания снеголета Лобанова

направлениях, обуславливающая при свободном креплении возможность скольжения в любых направлениях,—себя оправдал.

Испытания показали, что обучать на лыжах лобановского типа проще и безопаснее. Поняв это, офицеры, ученики-летчики наотрез отказались летать на лыжах Меллера.

Со временем, учтя возросшие вдвое скорости самолета, конструктор создал новый обтекаемый вид лыж с «летным установителем» в виде маленького стабилизатора над концом каждой лыжи. Стабилизатор без проволок и амортизаторов поддерживал лыжу в полете в горизонтальном положении.

Новый тип лыж, впервые испытанный в 1919 году, стал широко применяться в советской авиации во время рейсовых полетов «Добролета» и в авиационных полетах Осовиахима.

В протокол общего заседания Научно-Технической части Главного Управления Военно-Воздушного флота 23 января 1920 года внесено следующее мнение Н. Е. Жуковского о лыжах Н. Р. Лобанова: «Лыжи его системы впервые разрешили задачу полетов в зимнее время...»

На этом заседании было принято постановление: «Считать за инженером Лобановым первенство в изобретении и практическом применении лыж для самолетов»⁷.

⁷ Из журнала № 2 общего заседания Научно-технической части Главного управления Военно-Воздушного флота от 23 января 1920 года.

В Арктике лыжи Лобанова показали свои высокие качества в 1928 году, во время поисков экипажа дирижабля Нобиле «Италия». В спасательных экспедициях участвовал 21 самолет различных стран. Только два из них—советские самолеты Б. Г. Чухновского и С. М. Бабушкина, снабженные лыжами Лобанова, благополучно сажались и взлетали с дрейфующих льдов. Остальные самолеты без лыж или с лыжами «меллеровских» типов, с жестким креплением, были обречены на аварии либо бездействовали.

Советские летчики взяли с собой в экспедицию три сорта лыж: конструкции Н. Р. Лобанова, Авиатреста и зарубежные—Юнкерса. Борт-механик, летавший с Чухновским, в письме Лобанову сообщил:

«Мы в Арктике сначала поставили наш «ЮГ» (самолет) на юнкерсовские дюралюминиевые лыжи, так как комиссия, испытывавшая их на Московском аэродроме, выделила их на первое место. В Арктике вышло наоборот. Первые оказались последними. При пробной посадке на ледяную дорожку из юнкерсовских лыж фонтаном брызнули заклепки и швы раздались, грозя полным разрушением лыж и самолета»⁸.

Об испытании лыж советских конструкций на пленуме Научно-технического комитета Военно-Воздушных сил

⁸ Из письма механика А. С. Шелагина, хранящегося в архиве Н. Р. Лобанова.

Советской Армии после возвращения из экспедиции в октябре 1928 года, докладывал Б. Г. Чухновский:

«Они (лыжи Авиатреста. — Н. Б.) были хороши только в одном отношении, что довольно легко влезали на сугробы, так как имели сигарообразную форму в сечении. Недостаток их заключался в том, что они очень коротки. Особенно опасно то, что в случае разрыва тросов, лыжа становится без стабилизатора вертикально вниз. К счастью, у нас был резиновый амортизатор, и когда порвался трос-амортизатор вытянул лыжу, иначе была бы катастрофа. Нужно сказать, что они (лыжи) довольно слабые... Но, когда мы одели Лобановские лыжи, то увидели, что они чудодейственной крепости. При взлете лыжи разрезают мелкие льдинки,

все рассыпается перед ними, получается большой фонтан снега, затем все меньше и меньше, и самолет взлетает... Однажды мы налетели на торос. Самолет опустился и обе лыжи были целы, не деформировались... В воздухе они тоже вели себя прекрасно⁹.»

В 1930 году два советских самолета, пилотируемых М. Т. Слепневым и Галышевым, разыскивали на Чукотке разбившихся американских летчиков. Нашим летчикам пришлось тогда делать десятки посадок. Лыжи Лобанова служили им безотказно.

⁹ Из стенограммы заседания Пленума НТК УВВС РККА от 12 октября 1928 года (выписка в архиве Н. Р. Лобанова).

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

От редакции	3
-----------------------	---

Изучение и освоение Севера в советский период

На дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана. (Из вахтенных журналов станций «Северный полюс-4» и «Северный полюс-3») . . .	7
<i>Н. Я. Болотников.</i> Сибирская хлебная экспедиция 1920 г.	34
<i>Н. В. Пинегин.</i> Над Новой Землей	51
<i>М. И. Зотин.</i> Дрейф советских научно-исследовательских станций в Центральной Арктике	73
<i>В. В. Григорьев.</i> Рекорды свободного плавания судов в высоких широтах Арктики	78
<i>М. А. Старокадомский.</i> Экспедиции Комсевеоропути на Гыданский Север .	81

Из истории географических открытий и исследований

М. И. Белов. Новые данные о службах Владимира Атласова и первых походах русских на Камчатку	89
<i>К. В. Сидоров.</i> Новая Земля на картах XVII в.	107
<i>М. Б. Черненко.</i> Путешествия по Чукотской земле и плавание на Аляску казачьего сотника Ивана Кобелева в 1779 и в 1789—1791 гг.	121
<i>П. А. Фрумкин.</i> К истории открытия Шпицбергена	142
<i>Б. А. Кремер.</i> Как было предсказано существование Земли Франца-Иосифа .	147
<i>М. Б. Черненко.</i> К биографии первого полярного летчика Я. И. Нагурского.	150
<i>Л. В. Громов.</i> Следы старинного заселения на острове Врангеля	155

Из истории борьбы за экономическое освоение Севера

В. А. Дивин. Вторая Сибирско-тихоокеанская экспедиция и вопросы хозяйственного освоения Дальнего Востока	157
<i>А. Е. Пробст.</i> Из истории добычи и переработки нефти на Ухте	176
<i>С. В. Славин.</i> К истории железнодорожного строительства на Севере в дореволюционной России	188
<i>И. Л. Фрейдин.</i> Борьба за морской путь на Печору	206
<i>П. А. Чумак.</i> Г. Я. Седов на Дальнем Востоке	216

Зарубежный Север

Г. А. Агранат. Шпицберген за последние 15 лет	224
С. А. Вышнепольский. Северо-Западный проход	234
С. Д. Лаппо. Зарубежные исследования в Центральной Арктике	239
Г. А. Агранат. Новые американские работы о Русской Америке	247
Ю. Д. Богорад. По страницам западногерманского журнала «Polarforschung»	255
Краткие известия (сост. Г. А. Агранат). Новые полярные и арктические институты. Министерство по делам Севера в Канаде. Население Американского Севера. Беспосадочные перелеты реактивных самолетов через Северный полюс. Трансарктические воздушные сообщения. Новый нефтепровод на Аляске. Проект строительства железной дороги из США на Аляску. Геологические исследования Канадского арктического архипелага. Перемещение магнитного полюса северного полушария. Экспедиция на Земле Элсмира. Жилища на ледниковом щите	257

Сообщения

В. И. Малышев. Памятники древней письменной культуры Печоры	265
Е. М. Сузюмов. Подвиг экипажа ледокольного парохода «А. Сибиряков»	271
Н. С. Бобров. Авиационные лыжи—русское изобретение	274

ЛЕТОПИСЬ СЕВЕРА

Том II-й

Редактор А. Н. Воронцова
Художественный редактор В. Г. Петухов
Технический редактор С. М. Кошелева
Редактор карт Г. Н. Мальчевский
Корректор Т. М. Денисова

Т-03862. Сдано в производство 10/XII 1956 г. Подписано в печать 7/V 1957 г.
Формат 70×108¹/₁₆. Физических листов 17,9. Печатных листов 23,9+0,51 л. вкл.
Издательских листов 25,3. Тираж 2 000 экз. Цена 12 р. 75 к. Переплет 2 р.
Москва, В-71, Б. Калужская, 15, Географгиз

16-я типография Главполиграфпрома Министерства культуры СССР.
Москва, Трехпрудный пер., д. 9.

Заказ № 658