

Н.Н. ЗУБОВ

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
МОРЕПЛАВАТЕЛИ-
ИССЛЕДОВАТЕЛИ
МОРЕЙ И ОКЕАНОВ



ПОСВЯЩАЕТСЯ

70-ЛЕТИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО

ОКЕАНОГРАФИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА им. Н. Н. ЗУБОВА

И 60-ЛЕТИЮ КАФЕДРЫ

ОКЕАНОЛОГИИ МГУ им. М. В. ЛОМОНОСОВА



Paulsen

Николай Зубов

**Отечественные мореплаватели-
исследователи морей и океанов**

«Паулсен»

1954

Зубов Н. Н.

Отечественные мореплаватели-исследователи морей и океанов /
Н. Н. Зубов — «Паулсен», 1954

Книга об отечественных мореплавателях – исследователях океанов и морей – охватывает время от первых военных и торговых плаваний древних славян и до исследований, произведенных советскими людьми, вплоть до начала Великой Отечественной войны Советского Союза.

© Зубов Н. Н., 1954

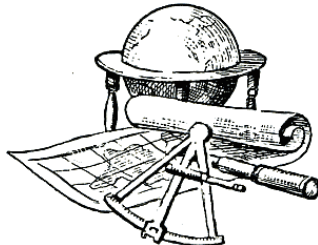
© Паулсен, 1954

Содержание

Предисловие	6
Глава I. Плавания русских до XVII века	12
1. Плавания до XI века	13
2. Выход новгородцев к берегам Белого и Баренцова морей	17
3. Начало русской морской культуры на севере	20
4. Значение тюленых и моржовых промыслов в развитии северного мореплавания	23
5. Развитие русских промыслов на Новой Земле и Шпицбергене	25
6. Происхождение названия Грумант	26
7. Оповестительные знаки, карты и лоции древних поморов	29
8. Плавания Ивана Новгородца	32
9. Поиски иностранцами северных морских путей в Китай и Индию	34
10. Обзор плаваний до XVII века	36
Глава II. XVII век	40
1. Первые плавания русских вдоль северных берегов Сибири	41
2. Предистория пролива Беринга	43
3. Подвиг Семена Дежнева и Федота Попова	45
4. Предположения о судьбе Федота Попова и его спутников	48
5. Высказывания Витсена о русских полярных плаваниях в XVII веке	50
6. Основные причины быстрого продвижения русских в Сибири	52
7. Первые плавания русских по Охотскому морю	53
8. Возобновление плаваний по Черному, Азовскому и Каспийскому морям	55
9. Обзор плаваний в XVII веке	56
Конец ознакомительного фрагмента.	58

Н. Н. Зубов

Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов



Предисловие

Книга моя об отечественных мореплавателях – исследователях океанов и морей – охватывает время от первых военных и торговых плаваний древних славян и до исследований, произведенных советскими людьми, вплоть до начала Великой Отечественной войны Советского Союза.

Историки русского военно-морского искусства приводят сведения о многих морских походах древних славян и «русов». В своей книге я упоминаю лишь о нескольких первых таких походах, считая, что самый факт плавания – безразлично, с какими целями оно ни совершалось, – всегда свидетельствует о некотором знакомстве с океанографией данного района.

Я ограничил свою работу 1941 г. не потому, что во время Великой Отечественной войны исследовательские работы на морях не производились. Наоборот, эти работы, особенно в некоторых районах океана, производились весьма напряженно. После победоносного окончания Отечественной войны научно-исследовательские работы на всех отечественных морях и в некоторых других районах Мирового океана развились с невиданным до того размахом. Однако не все эти работы сейчас уже закончены и не все результаты уже законченных работ обобщены и опубликованы.

В предлагаемой книге плавания разных времен и разных исследователей освещены не одинаково подробно. Это вызвано, во-первых, необходимостью ограничить размеры книги, во-вторых, теоретической или практической значимостью того или иного плавания и исследования и, наконец, наличием и подробностью материалов, с которыми мне удалось ознакомиться. Вот почему предлагаемую работу нельзя назвать историей исследования отечественными мореплавателями Мирового океана – это лишь очерки такой истории.

* * *

При написании работы на историческую тему, охватывающую значительный промежуток времени, весьма желательно так или иначе периодизировать события. К сожалению, важные события в истории человечества, определяющие на многие годы дальнейшее направление его деятельности, далеко не всегда совпадают с удобными для подсчетов и обобщений календарными сроками.

Однако в истории отечественного мореплавания намечаются с известным приближением некоторые даты, которые можно принять как основные вехи, разделяющие историю освоения отечественными исследователями Мирового океана и его морей на более или менее четко выраженные периоды. Надо оговориться, что принятая в работе периодизация весьма условна, что между намеченными периодами, как правило, нет четких границ, что периоды как бы находят один на другой.

Первая глава книги охватывает плавания и исследования отечественных мореплавателей, начиная приблизительно с VI в. и кончая XVI в. (включительно), т. е. более десяти столетий. Эта глава, конечно, могла бы быть разделена на несколько глав по периодам русской истории, например: а) плавания в период складывания на Руси феодальных отношений (VI–XI вв.), б) плавания в период феодальной раздробленности (XII–XIII вв.), в) плавания в период борьбы русского народа с чужеземными захватчиками (XIII–XV вв.), г) плавания в период образования централизованного Русского государства (XVI в.). Однако сведений о плаваниях древних славян и русских, совершенных до XVII в., весьма немного. Техника мореплавания за это время у русских менялась сравнительно мало. Поэтому соединение всех плаваний за перечисленные периоды в одной главе представляется вполне допустимым. Следует лишь помнить, что

древние славяне появились на берегах Балтийского и Черного морей с незапамятных времен. Однако в XIII в. русские были оттеснены от Каспийского, Черного и Азовского морей. В X–XV вв. русскими были освоены моря Белое, Баренцево и по крайней мере юго-западная часть Карского моря, а также совершен ряд крупных географических открытий (острова Колгуев, Вайгач, Новая Земля, Шпицберген и другие). В XVI в. русские окончательно закрепились на северных берегах Каспийского моря.

Следующий период русской истории – образование феодально-абсолютистской монархии, борьба русского народа за выходы к морям и великие русские географические открытия – приблизительно совпадает с XVII веком. Важным событием, определившим развитие русского мореплавания в XVII в., явилось присоединение к Русскому государству после походов Ермака (1581–1584) Сибири. В 1601 г. был основан город Мангазея, ставший в первые десятилетия XVII в. центром пушной торговли Западной Сибири.

В XVII в. русские совершают плавания вдоль берегов Сибири и утверждают на берегах Охотского моря. Мореплавание в этом веке развивалось почти исключительно на наших северных морях, притом большей частью по частной инициативе. Можно считать, что именно в XVII в. наше северное мореплавание достигло своего расцвета, а затем постепенно начало сокращаться. Это произошло, во-первых, из-за оскудения зверобойных промыслов, во-вторых, из-за наступившего в XVIII в. на наших северных морях ухудшения ледовых условий. Описанию плаваний и исследований, произведенных русскими в XVII в., посвящена вторая глава.

Следующий период русской истории – образование и укрепление Российской империи, во время которого были совершены великие русские географические открытия в северной части Тихого океана – приблизительно совпадает с XVIII веком. Начинается этот период реформами Петра Первого. В 1696 г. было положено начало созданию русского военного флота. В 1701 г. в Москве была открыта Навигацкая школа. В самом начале XVIII в. русские закрепились на берегах Берингова моря, а затем появились на берегах Северной Америки. В XVIII в. русские вышли на берега Балтийского, Азовского и Черного морей. В это время исследования морей производились уже главным образом на государственные средства. Военные моряки положили на карту берега почти всей Северной и Северо-восточной Азии. Описанию плаваний и исследований в XVIII в. посвящена третья глава.

Следующий период русской истории – развитие капитализма – охватывает (приблизительно) весь XIX в. и первые годы XX в. и оканчивается Великой Октябрьской социалистической революцией. В начале этого периода учреждается Российско-американская компания (1799) и выходит в море первая кругосветная экспедиция на парусных судах (1803). В этот период значительно улучшаются конструкция судов и техника мореплавания, приборы и методы определения географических координат как на суше, так и на море.

XIX в., кроме того, знаменуется крупной технической революцией – введением на морских судах паровых двигателей и переходом от деревянных к железным судам. В 1817 г. на Ижорских заводах был построен первый в России военный пароход «Скорый», а в 1838 г. первый железный пароход «Инкерман» (в Англии первый железный корабль построен только в 1843 г.). Сначала число кораблей с паровым двигателем было невелико, но уже в 1857 г. в России было прекращено строительство военных парусных судов.

Мореплавание в капиталистический период русской истории описывается в трех главах книги.

Глава четвертая посвящена описанию кругосветных и полукругосветных плаваний русских парусных судов (1803–1866) во время их пребывания в зарубежных водах.

Глава пятая посвящена описанию плаваний и исследований в отечественных водах (1800–1870).

Глава шестая посвящена плаваниям и исследованиям, совершенным за время с 60-х годов XIX в. до Великой Октябрьской социалистической революции.

Четвертая и пятая главы отделяются от шестой следующими событиями: 1) продажей русских владений на северо-западе Америки и Алеутских островов Соединенным Штатам Америки (1867), прекращением кругосветных плаваний русских военных парусных судов (1866), открытием Суэцкого канала (1869) и исключением необходимости при переходе из Атлантического в Индийский и Тихий океаны обогнуть мыс Доброй Надежды. Кроме того, в самой России в 60-х годах XIX в. произошли значительные политические и экономические перемены – отмена крепостного права и т. д.

Глава шестая, как уже говорилось, посвящена описанию плаваний и исследований за время с 60-х годов XIX в. до Великой Октябрьской социалистической революции. Это время знаменуется: 1) использованием для решения географических и гидрографических задач главным образом паровых судов; 2) сосредоточением внимания исследователей моря не столько на новых географических открытиях, сколько на всестороннем изучении отдельных морских водоемов; 3) развитием не только экспедиционных, но и стационарных исследований; 4) началом развития одновременно с «навигационной океанологией», обслуживающей главным образом мореплавание, «промысловой океанологии», имеющей целью обслуживание рыбных, зверобойных и иных промыслов в море.

Наконец, плавания и исследования в течение социалистического периода отечественной истории за время с 1917 по 1941 год описываются в главе седьмой. Это время знаменуется: 1) новой системой подготовки специалистов-исследователей моря; 2) проведением плановых и всесторонних исследований и их практической устремленностью; 3) стремлением преобразования самой природы морских водоемов.

При таком распределении материала спорным, быть может, является принятое в книге разделение описаний плаваний и исследований, произведенных за время от начала до 60-х годов XIX в., между четвертой и пятой главами. В четвертой главе описываются кругосветные и полукругосветные плавания русских парусных судов, но при этом только их плавания и исследования в зарубежных водах. В пятой главе описываются плавания и исследования, проведенные в отечественных водах, в том числе и кораблями кругосветных и полукругосветных плаваний. При таком распределении материала одно и то же плавание иногда описывается в разных главах, чем безусловно создаются некоторые неудобства при пользовании книгой; однако это искупается сохранением хронологического порядка исследований в отечественных морях. К этому надо прибавить, что принятое в книге несколько искусственное подразделение касается в сущности плаваний лишь следующих судов: «Надежда», «Нева», «Диана», «Рюрик», «Открытие», «Благонамеренный», «Моллер», «Сенявин».

* * *

Изучение и освоение наших отечественных морей было очень трудным. Надо помнить, что берега нашей Родины омываются водами четырнадцати морей, резко отличающихся одно от другого и по особенностям климата, и по особенностям океанологического режима. Общим их признаком является то, что все они в большей или меньшей своей части и на больший, или меньший срок замерзают, а в таких морях, как Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское, льды встречаются в течение круглого года. Льды же создают трудности как для плавания, так и для исследования. Поэтому нельзя сравнивать возможности морских исследований, скажем Черного моря у южных берегов Крыма, с возможностями исследований в северо-восточной части Карского моря. В Карском море, например, не только исследование, но и просто плавание на парусном судне от одного пункта к другому надо считать настоящим морским подвигом.

Возможности изучения одного и того же района в одно и то же время года парусными и паровыми судами также несравнимы. Так, например, нельзя сравнивать плавания парусно-

гребных судов первой половины XVII в. и современные плавания у тех же берегов на пароходах и ледоколах, вооруженных радиотелеграфом, гирокомпасами и эхолотами, плавания, обслуживаемые воздушной и судовой разведками льдов и сведениями, получаемыми от густой сети гидрометеорологических станций. И в то же время не надо забывать, что главные географические открытия в наших арктических морях были совершены именно на парусногребных судах.

Говоря о географических открытиях, надо отметить, что до сих пор нет установившегося мнения о том, что именно надо называть таким открытием.

Ф. П. Литке, не давая точного определения, писал, что «...большая часть географических открытий сделана была случайно. Сбитый с пути своего норманнский морской разбойник доставил сведение об Исландии. Колумб, искавший ближайшего морского пути в Восточную Индию, открыл Новый Свет; последователи его, искавшие того же, открыли мириады островов, рассеянных по пространству Великого океана»¹.

В описании своего кругосветного плавания на «Сенявине» в 1826–1829 гг. Литке о географических открытиях добавил следующее: «...на рассвете увидели перед собой высокую землю. Мы едва верили глазам своим; столь несбыточным казалось нам такое интересное открытие в этом месте; сильнейшее доказательство тому (если бы такое могло еще быть нужно), что открытие неизвестных земель – дело простого случая и что те, кто спорят о чести первого открытия, спорят о пустяках. Но от случайного открытия должно отличать отыскание, на расчетах и соображениях основанное; в этом смысле Колумб отыскал, а не открыл Америку; Кук отыскал острова Маркиза Мендозы (Маркизские острова.—Н. З.), Новые Гебриды и множество других, но важнейшее из открытий его – острова Сандвича (Гавайские.—Н. З.)»².

И. П. Магидович, отмечая неясность понятия «географическое открытие», определяет его следующим образом:

«Под географическим открытием надо понимать первое посещение представителями какого-либо цивилизованного народа любой части суши или водной поверхности:

а) континента или континентальной области, района, отдельной местности, низменности и плоскогорья, горного хребта и отдельной горы, перевала и вершины, полуострова, перешейка, мыса, архипелага и отдельного большого или маленького острова;

б) любого „морского театра“ или „акватории“ – океана и его части, моря, залива, бухты, пролива;

в) любых внутренних вод – озера, главной реки и каждого ее притока от верховья до устья».³

С морской точки зрения в определение географического открытия, предложенное Магидовичем, надо внести некоторые исправления.

Так, географическим открытием надо называть не только первое посещение, но и первое положение на карту на основании собственных наблюдений географических объектов, которые до того на карте показаны не были, а также и первое описание их. Так, Беллинсгаузен и Лазарев положили на карту часть берега Антарктиды, остров Петра I и Землю Александра I и совершили этим величайшее географическое открытие XIX в., хотя они эти земли не посетили, а только видели.

Иногда географические открытия не требуют даже непосредственного «видения» открываемого географического объекта. Так, одной из замечательных геоморфологических черт зем-

¹ Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821–1824 годах, Географгиз, 1948, стр. 31.

² Ф. П. Литке. Путешествие вокруг света на военном шлюпе «Сенявин», Географгиз, 1948, стр. 134, 135.]

³ И. П. Магидович. Очерки по истории географических открытий, Учпедгиз, 1949, стр. 6.]

ного шара являются глубоководные океанические желоба (с глубинами свыше 7000 м). Никто об этих желобах до их открытия не подозревал и никто их не «видел»: они были обнаружены лотом. Такое обнаружение является, конечно, крупным географическим открытием.

Открытия, как это справедливо указывал Литке, надо отличать от отысканий, которые можно подразделить следующим образом:

1. Отыскание географического объекта, основанное на некоторых расчетах и соображениях. Так в 1930 г. был отыскан остров Визе, географическое положение которого было предвычислено В. Ю. Визе еще в 1924 году.

2. Отыскание географических объектов, уже открытых, но нанесенных на карту неверно. Так Джемсом Куком были отысканы Маркизские острова, уже открытые и посещенные испанским мореплавателем Менданьей в 1595 году.

3. Отыскание географических объектов по рассказам местных жителей. Так Литке отыскал и положил на карту некоторые из Каролинских островов, а казак Иван Голыгин по рассказам местных жителей отыскал и в конце концов посетил остров Карагинский (у восточного побережья Камчатки).

Особой формой географического открытия является уточнение положения, формы, размеров и пр. уже открытого географического объекта. Так в 1895 г. Нансен после неудачной попытки достичь полюса по льду, на пути на юг к Земле Франца-Иосифа открыл острова Ева и Лив (северо-восточная группа островов Земли Франца-Иосифа). В 1932 г., проходя на судне «Н. Книпович» весьма близко к этим островам, мы убедились, что острова Ева и Лив соединены низменным перешейком и потому представляют лишь один остров. Известны и другие случаи, когда первооткрыватели считали, что они открыли лишь один остров, а на самом деле оказывалось несколько островов, и наоборот.

Надо особо подчеркнуть, что обычно географическими открытиями на суше называют первые описания геоморфологических и гидрографических объектов, а на море лишь описания формы и размера водных объектов: морей, заливов, проливов, а также отдельных участков суши, выступающих над уровнем моря, – островов, надводных мелей, перешейков, мысов и т. п.

Нас, изучающих Мировой океан, такое толкование не удовлетворяет и потому мы вынуждены вводить дополнительное понятие – «океанографическое открытие». Под этим выражением мы понимаем первое описание любого географического объекта или явления, так или иначе влияющего на режим океана и его морей. Поэтому обнаружение подводной мели или наибольшей глубины какого-нибудь подразделения Мирового океана, обнаружение зараженности глубинных вод сероводородом, холодного или обедненного кислородом слоя, промышленного района – все эти достижения являются полноценными океанографическими открытиями.

С. О. Макаров во время своих плаваний в разных океанах не сделал в сущности ни одного географического открытия в узком смысле этого слова: он не открыл ни одного острова или полуострова, ни одного залива или пролива, но он, как увидим дальше, сделал множество океанографических открытий.

* * *

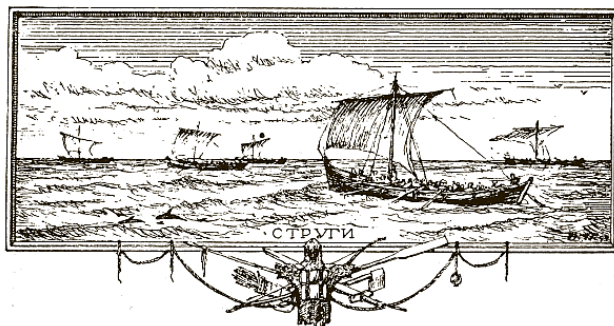
Написание встречающихся в книге географических названий дано по Указателю географических названий тома I Морского Атласа (1952). Из того же указателя взяты широты и долготы. Однако некоторые встречающиеся в книге географические пункты в Морском Атласе не показаны. Чтобы пополнить этот пробел, пришлось брать названия из наиболее современных морских лоций, а широты и долготы снимать с современных морских карт.

Все даты событий и плаваний до Великой Октябрьской социалистической революции даны по старому стилю (независимо от того, какого стиля придерживался во время своих работ сам исследователь). Все даты после Октябрьской революции даны по новому стилю.

В работе над книгой мне много помогли студенты-океанологи Географического факультета Московского университета О. И. Мамаев, К. Д. Сабинин и Б. С. Залогин. Большую помощь своими советами и указаниями оказали А. Д. Добровольский, С. Д. Лаппо, Л. Ф. Рудовиц, Н. С. Фрумкин и Г. В. Яников. Особую признательность я должен выразить И. П. Магидовичу и Е. Е. Шведе за их ценные замечания и указания.

Очень большую помощь оказала мне составленная И. П. Магидовичем справка «Известные русские мореплаватели», напечатанная в сборнике «Русские мореплаватели», Военное издательство, 1953, стр. 473–577.

Глава I. Плавание русских до XVII века



1. Плавание до XI века

Русские издавна славились как искусные мореплаватели и уже в VI в. византийские историки с похвалой отзывались о судах и о мореходном искусстве предков русских – древних славян.

В 765 г. византийский император Константин V, собрав около 2000 судов для похода на болгар, сам «сел на русские суда», что отчасти свидетельствует о хороших мореходных качествах, о больших размерах этих судов и о доверии императора к искусству русских мореходов.

К концу VIII – началу IX в. из непрочных племенных славянских союзов создается обширное Русское государство с центром в Киеве. С этого времени византийские и арабские писатели все чаще и чаще упоминают о морских набегах русских на южное побережье Черного моря и на Византию. Арабский писатель Масуди (X в.) свидетельствует, что на Черном море никто, кроме руссов, не плавал. Название этого моря Русским продержалось до XV–XVI веков.

О значительности морских походов молодого Русского государства можно судить по следующим примерам. В 860 г. русские на 200 судах предприняли поход на Византию. В 913 г. 50 тысяч руссов на 500 судах, выйдя из Днепра, обогнули Крым, через Боспор Киммерийский (Керченский пролив) прошли в Дон, перетаскивали свои суда на Волгу и спустились по ней в Каспийское море.

Известно, что в летописях отмечались главным образом события, наиболее поражавшие современников – войны, нашествия, смены правителей, поветрия – и сравнительно мало внимания уделялось мирным сношениям между народами. Между тем самое состояние войны очень часто свидетельствует о предшествовавших мирных сношениях между народами. В частности, на Черном море такие сношения определялись морской торговлей между восточными и южными славянами и Византией.

Основным путем для торговли русских с другими государствами был водный путь из Балтийского моря в Черное – «из варяг в греки», проходивший через Новгород и Киев. Особенности этого пути – плавание по рекам, включавшее преодоление порогов, перетаскивание судов волоками по междуречьям и плавание вдоль морских берегов – определяли и типы судов древних славян.

Суда эти были мелкосидящими, легкими, допускавшими плавание по рекам и вдоль морских берегов при сравнительно хорошей погоде. Суда эти были гребными – паруса использовались только при слабых попутных ветрах. Нос и корма были одинаковой заостренной формы, что, обуславливало их большую маневренность, столь необходимую при боевых столкновениях. Наибольшие из таких морских «лодей» вмещали от 40 до 100 человек с грузом оружия и продовольствия.

«Сводя все указания, – писал известный историк русского флота Веселаго, – должно остановиться на заключении, что суда, на которых совершались морские плавания первых русских князей (а позднее запорожцев и донских казаков.—Н. З.), имели однодеревные днища, с приставными к ним набивными досками. Суда эти обыкновенно ходили на веслах, а при попутном ветре пользовались парусом. Сохранившееся многие столетия употребление подобных судов объясняется простотою их постройки, крепостью, поместительностью и другими качествами, удовлетворительными для морских плаваний, а наконец также и легкостью переноски по сухому пути, причем судно могло разбираться на части»⁴.

⁴ Ф. Веселаго. Очерк русской морской истории, СПб., 1875, стр. 18.

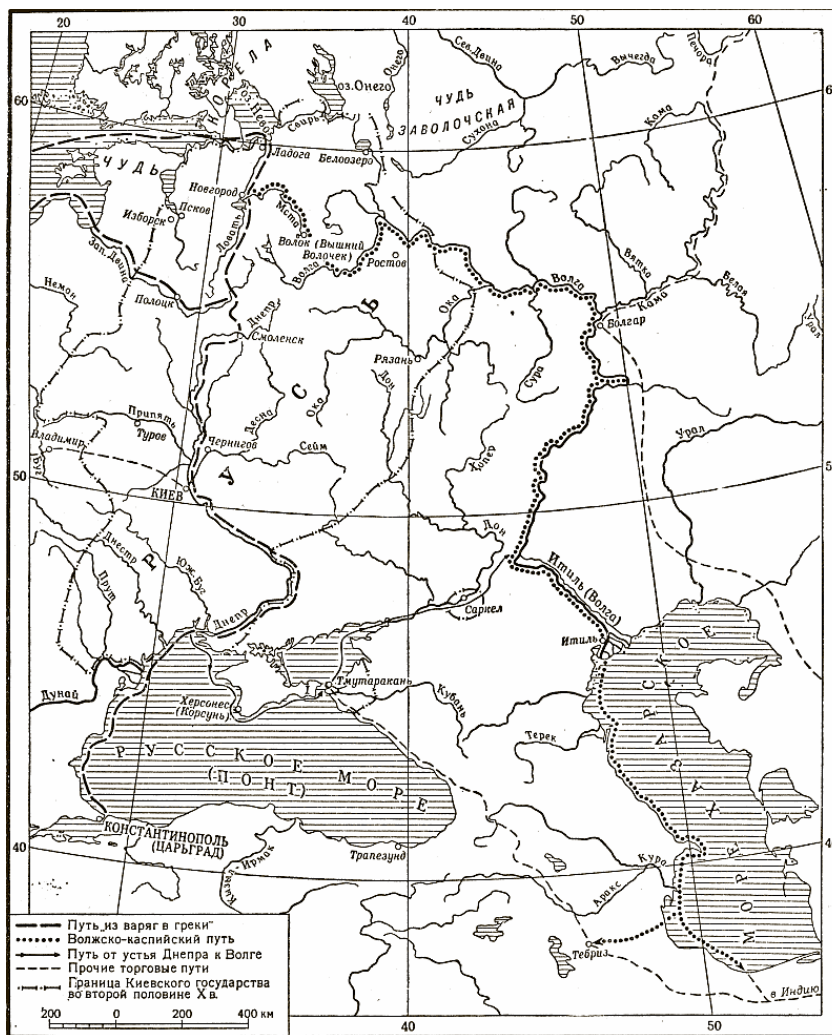
Почти одновременно с походами по Черному морю речные и морские суда славян появились и на Каспийском море. Постепенно славяне освоили еще один великий торговый водный путь, почти параллельный пути «из варяг в греки». Этот водный путь шел из Каспийского моря вверх по Волге и с одной стороны через Окско-Волжское междуречье доходил до Балтийского моря, с другой стороны, пролегая по Каме и далее по Северной Двине, доходил до Белого моря.

Кроме речных путей, вытянутых приблизительно в меридиональном направлении, существовало еще несколько торговых путей, вытянутых приблизительно по параллелям. Таков был, например, путь из устья Днепра вокруг Крыма в Азовское море. Этот путь шел дальше вверх по Дону, по волоку на Волгу и затем в Каспийское море. Восточные купцы поднимались из Каспийского моря вверх по Волге; русские купцы в свою очередь по Дону и Волге проникали в Каспийское море и достигали южных его берегов. Как и на Черном море, мирные торговые сношения часто прерывались набегами и войнами, преследовавшими главным образом закрепление тех или иных торговых выгод.

Все это время (X–XII вв.) характерно стремлением молодого Киевского государства закрепиться на побережьях Черного, Азовского и Каспийского морей. В Приазовье, на западной оконечности Таманского полуострова, в X–XI вв. даже создано владение черниговских князей – Тмутаракань. В XII в. Керчь называлась Руссией и входила в состав Тмутараканьского княжества.

На камне, хранящемся в Эрмитаже, высечена надпись, свидетельствующая о том, что в 1068 г. князь Глеб измерил по льду расстояние (14 000 сажень) «от Тмутараканя до Корчева» – нынешней Керчи.

На северном конце торгового пути «из варяг в греки», на реке Волхов у озера Ильмень стоял один из самых древних русских городов Новгород. Благодаря своему выгодному положению на стыке водных путей Новгород постепенно стал важным центром торговли со Скандинавией, Данией и северными германскими городами. Мало того: новгородские купцы со своими товарами выходили из Балтийского моря в Северное, через Гибралтар проникали в Средиземное море и доходили до Италии и Византии. До XI в. главная часть заморской торговли Руси проходила через Киев. С XI в. роль Новгорода повысилась, и в дальнейшем заморская торговля перешла почти исключительно в руки новгородских купцов.



Древнерусские торговые пути (по Магидовичу, часть названий опущена).

В XI–XII вв. на Балтийском море центром заморской торговли новгородцев стал город Висбю на острове Готланд, в котором находились гостиные двory северогерманских купцов. Такие же гостиные двory готских (шведских) купцов были в Старой Ладогe и в самом Новгороде. В свою очередь у новгородцев в Висбю был свой гостиный двор, жилые дома и даже церковь.

К XI в. древнее русское мореходство достигло своего расцвета, что признавали и иностранцы. Так, английский историк Фредерик Джен в своей работе, опубликованной в 1899 г., писал:

«Существует распространённое мнение, что русский флот создан сравнительно недавно Петром Великим, однако в действительности он по праву может считаться более древним, чем британский флот. За сто лет до того, как Альфред (Альфред „Великий“, 849–900 гг.—Н. 3.) построил первые английские военные корабли, русские участвовали в ожесточённых морских сражениях и тысячу лет тому назад именно русские были наиболее передовыми моряками своего времени»⁵.

⁵ Fred. T. Jane. The Imperial Russian Navy, London, 1899, стр. 23.]

* * *

В XI–XIII вв. Русь испытала великие беды. После смерти Ярослава Мудрого (1054) на Руси установилась удельная система. Могущественное Киевское государство, с которым принуждены были считаться соседние державы, в том числе и Византия, распалось на мелкие слабосильные удельные княжества, ведшие междоусобные войны. Эти войны разорили и ослабили Русь и способствовали вторжению иноземцев. В 1202 г. на южных берегах Балтийского моря появились немецкие «псы-рыцари». В 1240 г. татары захватили Киев – началось татарское иго, продолжавшееся до 1480 года. На это время Русь потеряла свое влияние на Черном, Азовском и Каспийском морях.

На Балтийском море к концу татарского ига, которым воспользовались шведы и немецкие рыцари для нападения на новгородские земли, во власти Новгорода остался лишь небольшой участок берега у самой вершины Финского залива (у устьев Невы и Наровы). Но этот участок был очень важен, так как он служил для Руси «морским окном» в Европу. Глубоководная Нева соединяет его с Ладожским озером и множеством впадающих в это озеро рек, связывающих Финский залив с коренными новгородскими «волостями», а также с приволжскими и прикамскими землями. Кроме того, Новгород продолжал распространять свое влияние на Белом, Баренцовом и Карском морях.

2. Выход новгородцев к берегам Белого и Баренцова морей

Начало продвижения русских на север и на северо-восток – к берегам Белого и Баренцова морей – надо относить к IX–X векам.

Три главных побуждения влекли русских на суровый Север. Первое – это стремление уйти от боярского гнета и междоусобных войн. Второе – это стремление уйти от религиозных преследований. Третье – это надежда выбиться из нищеты на богатых рыбных и звериных промыслах Белого и Баренцова морей.

Насильственная, по принуждению властей, перемена религии всегда и везде вызывала сопротивление, иногда выражавшееся в восстаниях, иногда в своеобразном уходе в подполье, а иногда и в переселении с насиженных мест в новые районы.

Так, академик Лепехин писал:

«Во время Владимирова крещения уповательно многие, а наипаче из новгородцев, не хотя принять христианские веры, оставляя жилища, переселились на сии места, которые по отдаленности своей и по местному положению от поисков Владимировых безопасными им показались, и им по причине торговли уже известны были...»⁶

В конце IX и начале X в. поток русских на север и на северо-восток усилился подобно тому, как начатое в XV в. и особенно усилившееся в XVII в. преследование раскольников вызвало новое усиленное продвижение русских также на север и северо-восток.

Рыбные и зверобойные промыслы на Белом и Баренцовом морях привлекали к себе не только промышленников, но и купцов, выменивавших у промышленников их добычу, и вызвали развитие мореплавания и судостроения, тем более что берега рек, впадающих в Белое море, были богаты строевым лесом.

Письменных сведений о начале заселения русскими берегов Белого и Баренцова морей сохранилось очень мало. Одна из самых древних записей о славянах на нашем севере имеется у арабского писателя Абу-Хамеда, который в первой половине X в. сообщал «о юграх, обитавших на севере Урала – будто они покупают от славян по дорогой цене железные клинки...»⁷

Абу-Хамед мог услышать об этом от персидских и арабских купцов, торговавших с русским Севером.

Эта торговля была прервана татарским нашествием, а после открытия голландцами морских путей в Индию и вовсе прекратилась.

Но если торговые сношения между Севером и Югом были прекращены татарским нашествием, то сношения между Западом (Новгородом) и Востоком (Северо-западной Сибирью) продолжали развиваться. Так, в Софийской первой летописи рассказывается о том, что уже в 1032 г. новгородец Улеб ходил к «Железным Воротам».

Известный знаток нашего Севера Василий Васильевич Крестинин писал:

«Неизвестное перед сим сие имя (Железные Ворота.—Н. 3.) в географии северных наших стран производит ныне новый вопрос, в рассуждении сказуемого в Новгородском летописце похода новгородцев за Железные ворота, бывшего в лето 1032; к сим ли или к Вайгачским воротам надлежит приписывать реченный поход новгородцев?»⁸

⁶ «Путешествия академика Ивана Лепехина в 1772 году», ч. IV, 1805, стр. 409; О том же пишет Б. Д. Греков, «Киевская Русь», изд. АН СССР, 1944 и В. В. Мавродин Очерки по истории феодальной Руси, ЛГУ, 1949.

⁷ П. Ю. Шмидт. «Природа и люди», 1916, № 48, стр. 681.

⁸ В. Крестинин. Прибавление первое к географическому известию о Новой Земле полуночного края. Новые ежемесячные

Из приведенной выдержки следует, что Крестинин считал возможным проникновение новгородцев в Карское море в первой половине XI века.

В 1079 г. на северном Урале погиб новгородский князь Глеб Святославович. В летописи Нестора под 1096 г. говорится о том, что новгородцы около 1092 г. по приказу Гюряты Роговича ходили за данью в Печору и в Югру.

О местностях около Холмогор в письменных источниках упоминается в 1137 году. Монастырь Михаила Архангела в устье Северной Двины был основан между 1110 и 1130 годами. В первой половине XII в. среди новгородских владений упоминается Терский берег Горла Белого моря.

Неизвестно, когда именно была основана на Мурмане Кола, но впервые в норвежской летописи она упоминается в 1210 г., а в русской – в 1264 году.

Любопытно, что уже с 1200 г. норвежцы вынуждены были содержать постоянную морскую стражу для защиты от набегов русских, а в 1307 г. на крайнем северо-востоке Норвегии даже построили крепость Вардехуз– (наши поморы называли ее Варгаевым.)

Уже подчеркивалось, что летописи преимущественно отмечали события, наиболее затрагивающие интересы современников. Но такие события, как основание города, монастыря, учреждение морской стражи, дальние походы новгородцев на Урал, должны же иметь свою преемственность, иногда длительную, но обычно не отмечаемую письменными источниками. Поэтому для уточнения времени появления русских на берегах Белого и Баренцова морей приходится прибегать и к косвенным умозаключениям.

Во-первых, надо считаться с тем, что при своем продвижении на северо-восток от древних центров своих поселений – Новгорода и Ладоги – новгородцы вплоть до «Камени» (Урала) почти не встречали сопротивления, так как на их пути не было сколько-нибудь организованных государственных объединений. Во-вторых, на этом пути они встречали множество рек и озер, значительно облегчавших их продвижение.

Реки и озера в те времена, особенно в географических условиях русского Севера, были в сущности единственными путями сообщения – летом на плотах и лодках, зимой – на санях и лыжах по ровному льду. Реки и озера обеспечивали поселенцев рыбой, прибрежные леса – материалом для постройки лодок, жилищ и топливом. Охота на озерах и в лесах давала пищу и меха.

От озера Ильмень легко было по Волхову добраться до Ладожского озера, потом по Свири до Онежского озера, а затем по Водле до Водлозера. Дальше из бассейнов рек Балтийского моря нетрудно было по небольшим по протяжению волокам перебраться на реки, впадающие в Белое море (а навыки продвижения по рекам и волокам славяне приобрели еще при освоении пути «из варяг в греки»). Таким образом, новгородцы постепенно вышли к Кеме и Онеге, затем к Северной Двине и Печоре.

Надо отметить, что весьма удобным для начального освоения моря является так называемый Поморский берег (западный берег Онежского залива). Этот берег весьма изрезан и образует множество губ и бухт, которые хорошо защищены от ветров и зыби тянущимися вдоль Поморского берега Онежскими шхерами⁹.

Естественно предположить, что часть новгородцев, продвигавшихся на восток, дойдя до Онеги, отделялась, и по Онеге спускалась к Белому морю. Здесь поток новгородцев опять раздваивался. Часть поднималась по берегам Белого моря на север до Кандалакши, и затем по рекам и волокам достигала Колы (гидрограф Н. Морозов, отмечая, что между Кандалакшей и

сочинения, ч. XXXI, январь 1789 г., стр. 41.

⁹ Лоция Белого моря, 1932, стр. 229.

Колой имеется лишь один волок длиной около одного километра, считал, что в Колу русские проникли из Кандалакши)¹⁰.

Другая часть, свернув по выходе из Онежской губы на восток, доходила морским путем до устья Северной Двины, возможно, даже раньше, чем те новгородцы, которые пересекали при своем движении на восток Онегу и по Северной Двине спускались к ее устью.

К сожалению, нет прямых данных, подтверждающих такие предположения.

Косвенным подтверждением таких предположений является большое сходство событий во время продвижения на восток новгородцев в X–XII вв. и событий во время продвижения землепроходцев и мореходов в Сибири в XVI и XVII веках.

Как увидим в дальнейшем, русские, продвигаясь по Сибири на восток, одновременно спускались по рекам к Северному Ледовитому океану и затем морем переходили из устья одной реки в устье другой. Побуждения, заставлявшие выбирать такие пути, были одинаковы и у новгородцев, и у сибирских землепроходцев – это поиски промысловых угодий, поиски новых племен, с которыми можно было бы вести меновую торговлю и которых можно было бы облагать податью.

Нельзя думать, что новгородцы, совершавшие в XI в. походы на Печору и Югру, весь длинный путь от Новгорода до Урала совершали по неизвестным необжитым районам. Таким образом, если согласно летописям новгородцы уже к концу XI в. освоили военные и торговые пути в Зауралье, то надо считать, что на берегах Белого моря они появились не позже конца X века.

¹⁰ Н. Морозов. Лоция Мурманского берега, 1901, стр. 3.

3. Начало русской морской культуры на севере

На Белом и Баренцовом морях русские встретились с условиями мореплавания, совершенно отличными от привычных им условий на Черном, Азовском, Каспийском и Балтийском морях. Здесь они впервые почувствовали великое «дыхание океана» – приливы и отливы. Здесь они впервые ознакомились с условиями плавания среди морских льдов.

Для русских, населявших берега Балтийского, Черного и Каспийского морей, эти моря были главным образом путями торговли и войны, продолжениями речных путей. Плавания по морю начинались после того, как впадающие в него реки и приустьевые участки освобождались от льдов, и прекращались с наступлением заморозков.

Для поморов – русских поселенцев на берегах Белого и Баренцова морей – море было не только путем сообщения, – оно было главнейшим средством существования. Природные условия берегов Белого и, в особенности, Баренцова морей ограничивали земледелие. «Неродимые» это были «землицы». Море давало поморам рыбу и морского зверя, т. е. пищу и одежду. Кроме того, они обменивали свою добычу на хлеб и на другие необходимые им припасы.

На других морях наши предки ловили рыбу у берегов, плавали вдоль берегов и уходили в открытое море не больше, чем на несколько суток. Поморам, при значительно более суровых климатических условиях, приходилось уходить в море на промыслы на недели, месяцы и даже годы.

Борьба за существование сделала поморов настоящими мореплавателями. Им не у кого было учиться. Они сами должны были изучать законы приливо-отливных явлений, время их смены, приливные колебания уровня моря, скорости и направления приливных течений. Они сами должны были изучать законы образования, существования и таяния морских льдов, их движения под влиянием ветров и приливов. Мало того, поморы сами должны были выработать свои особые приемы кораблестроения, особые типы судов, приспособленных для ледового плавания.

Поморы использовали легкие плоскодонные суда своих предков, удобные для преодоления волоков. Но они научились вытаскивать их на берег, успешно используя приливные колебания уровня моря, они научились вытаскивать свои суда и на льды. Они научились приделывать к своим сравнительно небольшим судам полозья, облегчавшие перевозку их по снегу и побольшим ледяным полям, в снаряжение поморских судов входили специальные ворота, которые в случае нужды закреплялись на берегу или на ледяных полях. С их помощью суда вытаскивались на берег или на льды.

Несправедливо мнение, что практиковавшееся у поморов скрепление бортовых досок вицей, т. е. сшивание их гибкими прутьями можжевельника или ели, а не гвоздями и болтами, свидетельствовало о низкой кораблестроительной технике поморов. Дело обстояло иначе. Железные гвозди и болты ржавели, при постоянных толчках судов о льды они расшатывались и на судах появлялась течь. Корпуса сшитых судов были более упругими. Кроме того, вица в воде разбухала и плотно закупоривала отверстия. Поэтому, хотя «шитики» строить гораздо труднее, чем «гвоздянки» (суда, скрепленные гвоздями), шитики строились даже в XIX веке. Этими соображениями объясняется такая же техника судостроения у южных средневековых мореплавателей – например, арабов, хорошо знакомых с употреблением железа.

Некоторые считали признаком отсталости поморов в парусном деле также и то, что они не пользовались сложным парусным вооружением, в частности уже появившимися в то время на западе риф-сезнями, позволяющими, собирая паруса в складки, уменьшать их площадь в штормовую погоду. Дело в том, что поморам во время плаваний приходилось часто испытывать обледенение парусов. Естественно, что при таких условиях парусное вооружение поморских судов должно было быть по возможности простым. Брать рифы с помощью риф-сезней

тогда, когда парус обледенел, совершенно невозможно. Поэтому у поморов основными в сущности были штормовые паруса. При маловетрии поморы увеличивали парусность своих судов, прикрепляя к основным парусам особые парусные полки.

В связи с обледенением парусов надо напомнить также об использовании поморами ровдужных (замшевых, выделяемых из шкур оленя) парусов, которые не столь быстро обледеневают.

Поморам постоянно приходилось возиться с жиром добытых ими моржей и тюленей, и они сделали важное открытие: успокоение морских волн выливаемым на поверхность моря маслом. Вот что по этому поводу писал Николай Яковлевич Озерецковский:

«Средство сие состоит в ворванном сале, которое во время заплескивания судна льют в море, или пускают подле боков судна мешки, наполненные оным. Средство сие издревле нашим поморянам известно, и за многие годы прежде было у них в употреблении, нежели европейские ведомости о сем средстве, как некоем важном открытии, были наполнены»¹¹.

Но самым важным изобретением поморов в области судостроения надо считать придание особой формы корпусу некоторых из их судов, предназначенных для плавания во льдах.

Во-первых, ширина таких судов от киля кверху постепенно и «округло» увеличивалась. Благодаря этому при сжатии льдов такие суда выжимались кверху. Как мы знаем, именно такая форма была впоследствии придана корпусу судна «Фрам» знаменитой экспедиции Нансена. Обводы корпусов современных ледоколов также напоминают нам обводы судов древних поморов.

Во-вторых, нос и корма таких судов были одинаковой формы, а ширина больше одной трети длины корпуса, что облегчало маневрирование во льдах.

В-третьих, форштевни и ахтерштевни таких судов были срезаны под углом примерно 30°, что облегчало вытаскивание судов на берег или на льды. Впоследствии, в 1864 г., такая же форма форштевня была придана русским купцом Бритневым его судну «Пайлот» – прообразу современных ледоколов – для облегчения взлезания на льды и продавливания льда тяжестью парохода.

В-четвертых, ко дну таких судов, как уже говорилось, прикреплялись полозья. Полозья облегчали вытаскивание судов на берег и на льды и перетаскивание их через волоки и ледяные перемычки. Кроме того, полозья, выделяемые сплошными, так же как и киль, уменьшали качку и боковой снос судна при плавании под парусами. Таким образом, суда поморов совмещали в себе преимущества и плоскодонных, и килевых судов.

Описанная форма корпуса была характерна для промысловых карбасов и особенно для «ранышин» («роньших людей»), т. е. судов, выходивших раньше других на весенние промыслы тюленя на льдах Белого моря.

* * *

Племена, селившиеся на морских берегах и спускавшиеся к морю по рекам, издавна, в зависимости от географических условий, выработали различные типы судов для мореплавания как вблизи, так и вдали от берегов.

Очень длинные плавания вдоль берегов совершали китайские джонки и средиземноморские галеры. Первые – главным образом под парусами, вторые – на веслах.

Джонки – это своеобразные плавучие дома, плоскодонные с малой осадкой, с парусами из цыновок – до сих пор совершают удивительные плавания по китайским и Австрало-Азиат-

¹¹ Н. Озерецковский. О действии масла над волнением воды, «Ежемесячные сочинения», 1787, № 3.

ским морям и по Индийскому океану, вплоть до Аденского и Персидского заливов. Все же настоящими морскими судами джонки назвать нельзя – они зародились на реках и перешли на море, почти не изменив своей конструкции. Еще в меньшей степени можно назвать морскими судами средиземноморские галеры; они могли совершать переходы только при очень спокойном море.

В Индийском океане очень хорошие килевые морские суда строились арабами. Их доу свободно пересекали северную часть океана. Несколько обстоятельств способствовало развитию мореплавания у арабов: первое – обилие на Малабарском берегу мало поддающегося гниению тикового дерева – лучшего материала для постройки деревянных судов; второе – магнитный компас, заимствованный арабами у китайцев раньше, чем другими народами, и третье, самое главное, муссоны, отличающиеся в северной части Индийского океана особенной правильностью. Мореплаватели, отправляющиеся куда-нибудь, например, с попутным юго-западным муссоном, были уверены, что они всегда смогут вернуться с попутным северо-восточным муссоном.

У европейских народов первыми судами, способными совершать сравнительно небольшие переходы по открытому морю, были корабли викингов (норманнов). Это были суда килевые с острыми очертаниями носа и кормы, гребные с парусами. На них норманны совершали плавания вокруг всей Европы, заселили Фарерские острова (725), Исландию (871), юго-западное побережье Гренландии (986) и, спускаясь на юг, достигли, по крайней мере, Лабрадора и Ньюфаундленда.

У других европейцев килевые, чисто парусные суда, способные выходить в открытый океан, появились лишь в XIV веке. Это были нефы и каравеллы, которые и сделали возможными замечательные плавания эпохи великих географических открытий.

Но самыми древними мореплавателями в открытом океане, несомненно, являются малайцы и полинезийцы. На своих нетонущих и неопрокидывающихся судах (с одним или двумя балансирами по бокам) полинезийцы совершали изумительные плавания в районах Мирового океана от Мадагаскара до острова Пасхи по долготе и от Новой Зеландии до Гавайских островов по широте.

В совершенно других климатических условиях, при отсутствии строительного леса, народности, населявшие берега Берингова моря – чукчи, эскимосы, алеуты, изобрели свои суда, на которых также совершали длинные морские путешествия.

Обычно кили и шпангоуты этих судов выделялись из выкидного леса, а на них натягивались кожи морских животных. Иногда же каяки и байдары, как назывались такие суда, выделялись только из костей и кож морского зверя.

Заслуга наших поморов в том и заключается, что они ввели в практику новый тип судна. Их суда были приспособлены для плавания среди льдов, и в этом они для своего времени достигли совершенства.

4. Значение тюлений и моржовых промыслов в развитии северного мореплавания

Сначала поморы плавали по Белому морю, промысля рыбу только в летнее время и только у берегов. Но тюлений промысел, производившийся в весеннее время на льдах и среди льдов, заставлял поморов уходить все далее и на более продолжительное время в открытое море. Не меньшее значение для развития полярного мореплавания имел промысел моржа. Моржовые бивни в те времена считались драгоценностью. В дальнейшем создалась даже целая отрасль кустарной промышленности нашего Севера – резьба по кости. Из кожи моржа плелись веревки и тросы, высоко ценившиеся за свою прочность, а на севере и за свою малую обмерзаемость.

Промысел моржа производится либо в открытом море на льдах, либо на излюбленных моржами лежбищах на прибрежной полосе. Открытие промышленниками на берегу нового моржового лежбища сразу давало им богатую добычу. На лежбищах они находили не только скопления моржей, но и бивни моржей, погибших или естественной смертью, или в схватках с другими моржами из-за самок. Известно же, что чем дольше пролежит на открытом воздухе бивень моржа, тем выше такой «заморный» бивень ценится. Заморный бивень светложелтого цвета и весь испещрен причудливыми прожилками. Его ценность в том, что изделия из него не изменяют с течением времени своей формы.

По-видимому, первые богатые лежбища моржа на Белом море были открыты на островах Морженец (Онежский залив) и Моржовец (Мезенский залив), откуда, возможно, происходят и названия этих островов.

Поиски новых лежбищ моржей заставляли поморов особо тщательно обследовать берега. Как увидим, эти поиски увлекали мореходов к плаваниям все дальше и дальше вдоль всего побережья Ледовитого океана. Любопытно, что Семен Дежнев, первый из русских прошедший проливом Беринга, об этом своем великом географическом открытии говорит очень скупно. Главной своей заслугой он считает открытие им знаменитого моржового лежбища на Анадырской корге – так называемой Русской Кошке.

Во время промыслов тюленя и моржа поморы приобрели навыки ледового плавания и постепенно начали выходить к кромке морских льдов в Баренцовом море. На этой кромке они продолжали промыслы и в летнее время. Одновременно поморы научились заходить во льды для пережидания штормовой погоды и противных ветров.

В Баренцовом море кромка льдов в течение лета постепенно отступает на восток и на север. Следуя за кромкой, отступающей на восток, поморы открыли богатые моржовые лежбища на острове Колгуев, а затем через проливы Карские Ворота и Югорский Шар проникли в Карское море. Следуя за кромкой, отступающей на север, поморы открыли Новую Землю. Наконец, следуя в поисках зверя вдоль кромки льдов от Новой Земли на запад, поморы подошли к островам Медвежьему и Надежде и к восточным берегам Шпицбергена.

Представление о том, как открывались некоторые острова Северного Ледовитого океана, дает приводимый в донесении штурмана Ивана Никифоровича Иванова рассказ Ивана Протопопова о его плавании на карбасе в Печорском море летом 1824 года. «Карбас его, – пишет Иванов, – зимовал на Медыньском завороте. По вскрытии льда отправился он на промысел с шестью человеками работников; но не успел еще миновать острова Зеленца, как его окружило непроходимым льдом и южным ветром понесло в море. Карбас свой он тотчас окарбасил (вытащил на льдину и утвердил подпорками) и ожидал покойно своей участи. Их пронесло мимо островов Долгого и Матвеева в расстоянии не более двух верст, но они никак не могли пробраться к берегу. Вскоре сделался ветер от SW, которым понесло их на вид острова Вайгача, от которого отливом опять утащило их в море. Через 10 дней, в продолжение которых

стояли тихие ветры, не действовавшие на льды, увидели они берега Новой Земли, к которым также не могли пристать. Наконец, еще через 7 дней поднялся северо-восточный ветер, которым льды рассеяло, и они под всеми парусами пошли на S и на четвертый день прибыли к западной оконечности острова Варандея. В продолжение странствования своего измеряли они часто глубину; самая большая была 90 сажень. Однажды нашли только 6 футов, и по этому догадывались, что их переносило через Гуляевские кошки»¹².

В плавании Протопопова мы встречаем все черты плаваний поморов: и вытаскивание судов на лед для выжидания благоприятных условий, и измерение глубин для ориентировки в мелководных районах.

Предположение о том, что поморы открыли острова Медвежий, Надежду и Шпицберген, следуя от Новой Земли вдоль кромки льдов на запад, не является надуманным или основанным на прочитанных книгах. Мне лично на экспедиционных судах «Персей» и «Н. Книпович» приходилось неоднократно плавать вдоль кромки баренцовоморских льдов, видеть на льдах морского зверя, наблюдать, как бродят вдоль кромки промысловые суда. Более того, на тех же судах мы сами неоднократно заходили в кромку льдов для пережидания непогоды.

Трудно предположить, что суда поморов, промышлявших рыбу у берегов Мурмана, могли быть занесены к острову Медвежьему или к Шпицбергену случайно. Южные или юго-восточные штормы, которые могли бы занести их так далеко на север, слишком редки у мурманского побережья. А между тем расстояние даже по прямой от мыса Нордкапа (называвшегося поморами Мурманским Носом) до острова Медвежьего около 420 км, а до южной оконечности Шпицбергена около 670 километров.

Все же случайные заносы поморов на далекие северные земли известны. Так, по рассказу Ф. П. Литке, помор-кормщик Павков, около 1797 г. плывший от Мурманского берега к Шпицбергену, был восточными ветрами отнесен далеко на запад. После длительного плавания он вошел во льды и увидел за ними землю (Гренландию). Пробравшись сквозь льды, Павков углубился в узкий пролив более чем на 30 километров. На берегах он видел следы людей, по видимому эскимосов, и капканы. Вернувшись к морю, Павков пробрался через льды и достиг Шпицбергена¹³. Из этого рассказа следует, что он побывал у Восточной Гренландии на 25 лет раньше знаменитого английского китобоя Скорсби-младшего (1822).

¹² Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821–1824 годах, Географгиз, 1948, стр. 315.

¹³ Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821–1824 годах, Географгиз, 1948, стр. 32.

5. Развитие русских промыслов на Новой Земле и Шпицбергене

Поморы, так или иначе попавшие на Новую Землю и Шпицберген, по возвращении к родным берегам рассказывали об этих землях, изобильных непуганым морским зверем, птицами и дикими оленями.

И вот по следам первооткрывателей поплыли десятки и сотни смельчаков, проложивших более короткие пути на Матицу, или Матку (Новую Землю), на остров Медведь (Медвежий), на Пятигор (Надежда) и на Грумант (Шпицберген). Остров Эдж назывался тогда Малым Беруном, пролив Хинлопен – Вайгачем.

Сначала поморы отправлялись на свои промысловые угодья весной и летом, как только это допускал летний отход кромки льдов на север. Но вскоре они убедились, что на Шпицбергене и Новой Земле наиболее выгодны ранневесенние промыслы, особенно песцов и белых медведей, мех которых как раз в зимнее время достигает своей наибольшей ценности. Кроме того, именно весной у тюленей и моржей происходит деторождение и спаривание, и их скопления достигают тогда наибольших размеров. Поэтому поморы начали плавать на эти земли с расчетом на зимовку. Для этой цели они брали на свои суда разборные дома или строили промысловые избы из плавника, в изобилии находимого на берегах Новой Земли и Шпицбергена.

Насколько обычны были зимовки поморов на Шпицбергене, свидетельствует то, что до сих пор входной южный мыс Ис-фьорда на западном берегу Шпицбергена называется мысом Старостина – в честь помора, 32 раза здесь зимовавшего. В роду поморов Старостиных, из года в год посещавших Грумант, сохранилось предание, что их предки бывали на этом архипелаге еще до основания Соловецкого монастыря, т. е. до 1435 г., за 150 с лишним лет до открытия Шпицбергена голландцами.

Уже отмечалось, что по некоторым сведениям поморы появились на крайнем Севере Европы в X–XI вв., в то время как норвежцы появились в Финмаркене (Лапландия) лишь в XIII веке¹⁴.

О распространении русских по юго-западным берегам Баренцова моря можно судить и по положению нашей границы с Норвегией. А. Сиденснер подчеркивает, что этот вопрос «в течение многих столетий оставался неопределенным, и аборигены севера – лопари – были двое- и троеданниками. Русские собирали дань почти до Тромсё, а в то же время норвежские и шведские сборщики податей доходили до Трех островов (Горло Белого моря. – Я. 3.)». Далее А. Сиденснер упоминает, что «в XI веке границей между древней Русью и Норвегией, по договору Ярослава Мудрого с норвежским королем Олафом, считался залив Лютенфиорд около Тромсё. После смерти Ярослава и Олафа между Русью и Скандинавией возникли продолжительные войны»¹⁵.

По Ореховскому договору 1323 г., заключенному новгородским князем Юрием Даниловичем со шведами, граница между Швецией и новгородскими владениями выходила к Баренцову морю у Варангер-фьорда.

До 1826 г. граница между Россией и Швецией, объединенной в то время с Норвегией, проходила у мыса Верес – на юго-запад от города Вадсё. По договору 1826 г. эта граница был отодвинута к востоку и прошла по реке Ворьеме, на половине расстояния между мысом Верес и Рыбачьим полуостровом¹⁶.

¹⁴ Путешествие А. Э. Норденшельда вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878–1880 гг., перев. со шведск., 1881, стр. 49.

¹⁵ А. Сиденснер. Описание Мурманского побережья, изд. Главного гидрографического управления, 1909, стр. 74.

¹⁶ Записки Гидрографического депо, т. II, 1836, стр. 92, 93.

6. Происхождение названия Грумант

Весьма вероятно, что поморы, входившие в торговые сношения с норманнами, узнали от них о существовании к западу от Скандинавии обширной страны гор и ледников – Гренландии. Неудивительно поэтому, что когда русские во время своих плаваний от Новой Земли вдоль кромки льдов на запад увидели горы и ледники Шпицбергена, они сочли, что подошли к Гренландии и потому и назвали открытую ими землю Грундландом, или, иначе, Грумантом. Несомненно, что скандинавы от русских в свою очередь узнали об открытии русскими Груманта. Об этом с полной очевидностью свидетельствует письмо датского короля Фредерика II, написанное 11 марта 1576 года. В этом письме, между прочим, говорилось:

«Известно нам стало... что прошлым летом несколько тронхеймских бюргеров вступили в Вардё в сношение с одним русским кормщиком Павлом Нишецом... ежегодно около Варфоломеева дня плавающим в Гренландию, который уведомил их, что, если за его труды ему дадут некоторое вознаграждение, он, пожалуй, сообщит им данные об этой земле и проведет туда их сам»¹⁷.

Это письмо написано за двадцать лет до так называемого открытия Шпицбергена голландцами в 1596 году.

Любопытно вспомнить некоторые обстоятельства, связанные с открытием голландцами Шпицбергена.

Голландский купец Мушерон, начиная с 1584 г., лично и через своих агентов в Московии, собирал сведения о плаваниях русских в Северном Ледовитом океане¹⁸. По его предложению голландские купцы в 1594, 1595 и 1596 гг. посылали экспедиции с целью пройти Северным морским путем в Китай и Индию. Все эти экспедиции связаны с именем Виллема Баренца. Плавания эти были неуспешны: льды, встреченные в Карском море, были не проходимы для парусных судов этих экспедиций. Однако во время своего плавания у берегов Новой Земли и у полуострова Канин голландцы несколько раз встречались с русскими промышленниками и от них получили много полезных сведений. Вероятно, в том числе были сведения и об острове Медвежьем и Шпицбергене. Иначе очень трудно объяснить, почему голландцы во время экспедиции 1596 г., пройдя Скандинавию, не повернули, как это они делали в 1594 и 1595 гг., на восток в Баренцево море, а прошли прямо к острову Медвежьему, а затем к Шпицбергену, словом пошли так, как будто они уже наперед знали географическое положение этих островов.

Надо отметить, что Баренц и Яков Гемскерк (командир корабля, на котором штурманом был Баренц), по-видимому, не знали о рассказах поморов, и потому протестовали против курса на север, взятого начальником экспедиции Яном Рейпом.

Вот как описывает Г. Де-Фер, участник плавания 1596 г., переговоры между кораблями Рейпа и Гемскерка о выборе курса от Нордкапа.

«... Сказали ему (штурману корабля Рейпа.—Н. З.), что надо держать больше на восток, так как мы чрезмерно уклоняемся на запад. Но штурман их корабля ответил, что не желает заходить в пролив Вайгач»... и далее: «Что бы, однако, мы им ни говорили и ни советовали, они не желали держать другого

¹⁷ М. Ставницер. Русские на Шпицбергене, Главсевморпуть, 1948, стр. 12. Письмо это впервые опубликовано А. М. Филипповым в «Литературном вестнике», 1901, № 4.

¹⁸ М. П. Алексеев. «Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей», изд. 2-е, Иркутск, Крайгиз, 1941.

курса, как NNO, так как, по их словам, если мы направимся на восток, то попадем в Вайгач. Много слов и даже очень резких было сказано нами»¹⁹.

9 июня 1596 г. голландцы открыли остров Медвежий, названный так потому, что они убили на нем медведя.

Во время посещения острова штурман Рейпа и Биллем Баренц опять поспорили о курсе. Де-Фер пишет: «Тут наш штурман, Биллем Баренц, спросил его (штурмана корабля Рейпа.— Н. З.), не слишком ли отнесло нас на запад, но тот упорно не хотел в этом сознаться. По этому поводу они долго спорили»²⁰.

Из приведенных выдержек можно заключить, что Рейп хранил узанный от русских секрет до момента «открытия».

19 июня голландцы увидели землю, прошли вдоль ее западного берега приблизительно до 80° с. ш., побывали на берегу и затем повернули на юг. Увиденную землю голландцы считали за Гренландию. Де-Фер прямо записал: «... эта страна, которую мы считаем Гренландией»²¹.

Выше указывалось, что наши древние поморы Шпицберген называли Грундландом, или Грумантом.

Предположение о том, что голландцы в 1596 г. уже знали, что, следуя от Скандинавии на север, они в сравнительно недалеком расстоянии найдут землю, богатую промыслами, подтверждается еще следующими соображениями.

Известно, что почти все путешествия, как сухопутные, так и морские (кроме паломничества) до конца XVIII в. совершались с военными, торговыми и политическими целями, а не для географических открытий как таковых.

Достаточно напомнить, что эпоха великих географических открытий, ознаменовавшаяся плаваниями Васко да Гамы, Колумба, Магеллана, связана с поисками драгоценных пряностей и золота. Эпоха великих русских открытий на севере Европы и Азии была создана поисками тюленя и моржа, в Сибири – поисками соболя, моржа и руд, а в северной части Тихого океана – поисками морского бобра и котика.

Голландцы во время плаваний в шпицбергенских и новоземельских водах увидели множество китов, и это повлекло за собой дальнейшие посещения иностранцами Шпицбергена и Новой Земли.

Трудно предположить, чтобы экспедиция голландцев в 1596 г., организованная на средства частных лиц, искала бы открытий ради самих открытий.

К сожалению, нельзя точно установить, когда именно первые поморы появились на берегах Шпицбергена и прилегающих островах. Каких-либо письменных доказательств пока не найдено. Однако в XVII–XVIII столетиях иностранные путешественники находили остатки пребывания русских – кресты, гурии, избы – на многих островах Шпицбергена. Благодаря особенностям полярного климата деревянные изделия долго не разрушались.

Другим доказательством давности русских промыслов на Шпицбергене служит обширный груманланский эпос, созданный большей частью самими груманланами, как называли русских промышленников, ходивших на Шпицберген. Песни этого эпоса распевали груманланы, коротая длинные дни и ночи вынужденного безделья во время долгой арктической зимы, их распевали матери, жены и сестры, поджидая груманланов на Большую Землю.

¹⁹ Г. Де-Фер. Плавание Баренца (1594–1597), перев. с лат., Главсевморпуть, 1936, стр. 119, 120.

²⁰ Г. Де-Фер. Плавание Баренца (1594–1597), перев. с лат., Главсевморпуть, 1936, стр. 123.

²¹ Г. Де-Фер. Плавание Баренца (1594–1597), перев. с лат., Главсевморпуть, 1936, стр. 180.

«В XVI и XVII столетиях, – пишет Норденшельд, – на берегах Белого моря жило немало отважных мореходцев... имена этих мореходцев и устные предания об их поездках давно забыты...»²²

Справедливые слова Норденшельда надо относить не только к XVI и XVII вв., но и к более ранним столетиям.

Надо помнить, что иностранные плавания в наши северные моря совершались или за счет правительств, или за счет объединений богатых купцов. И в случае неудачи и, особенно, в случае удачи эти плавания становились широко известными. Плавания наших поморов совершались главным образом для добычи средств к существованию. Никому не было никакого дела, сколько и в каком году погибло поморских судов и какие географические открытия были сделаны вернувшимися поморами.

²² Путешествие Норденшельда А. Э. вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878–1880 гг., перев. со шведск., 1881, стр. 267.

7. Оознавательные знаки, карты и лоции древних поморов

По мере увеличения числа судов, выходящих в море на промыслы, и по мере расширения районов плавания стала развиваться еще одна отрасль морской культуры поморов – обеспечение безопасности кораблевождения. Для этой цели на приметных с моря местах, особенно у входов в бухты и проливы, поморы ставили гурии, т. е. груды камней, и кресты, сооружаемые из местного плавника.

Кресты поморов заслуживают особого внимания. Они ставились или как надгробные памятники над могилами умерших во время промыслов поморов, или же как опознавательные знаки для мореплавателей. Известно, что остров Крестовый (у северного побережья Новой Земли) был так назван участниками экспедиции Баренца потому, что на нем они увидели много крестов. Известно также, что поморы указывали голландцам, что низменный, малоприметный с моря Канин Нос можно опознавать по поставленным на нем пяти крестам.

Кресты как опознавательные знаки имели одну замечательную особенность: их поперечина всегда и везде устанавливалась в направлении меридиана²³. Таким образом, мореплаватели, увидя на берегу крест, не только опознавали берег, но одновременно могли судить и о направлениях.

Компас был известен поморам очень давно. Некоторые считают, что первый компас был привезен из Китая в Европу Марко Поло в XIII веке. Известно также, что арабы не позже XIII в. уже пользовались магнитным компасом при плаваниях в Индийском океане. Можно наметить два пути, по которым магнитный компас мог попасть в Поморье: первый – по западным торговым путям от западных европейцев; второй – по восточным торговым путям из Индийского океана через Персидский залив, Каспийское море и дальше на север. Этот путь в обратном направлении, как мы знаем, был совершен в середине XV в. Афанасием Никитиным.

В связи с развитием мореплавания у поморов появились морские карты и свои морские лоции («рописания мореходства»), т. е. описания приметных с моря мест и якорных стоянок, и наставления для плавания от одного пункта побережья к другому при разных состояниях погоды, льдов и приливов. Эти карты и лоции были рукописными (начало книгопечатания в Москве относится к 1564 г.). Постепенно пополняясь, лоции тщательно сохранялись в поморских родах, и передавались как драгоценность по наследству от отца к сыну.

Много таких карт и лоций, относящихся к XVII и XVIII вв., стало впоследствии известно. О более ранних картах и лоциях поморов можно лишь догадываться. Действительно, уже первые иностранцы, появившиеся в Баренцовом и Карском морях, свидетельствовали о громадных географических познаниях наших поморов. Так, голландцы, подошедшие в 1595 г. к Югорскому Шару, узнали от русских, что поморские суда ежегодно с товарами проходят через Югорский Шар мимо Оби в Енисей²⁴.

Вот что пишет о морских картах своего времени Василий Васильевич Крестинин:

«В прочем разные неграмотные, но любопытные кормщики не пренебрегают иметь у себя собственные карты морей, печатные иностранные,

²³ «Промышленники, не знающие употребления склонения компаса, принимают компасные румбы за истинные, и потому ставимые ими кресты всегда направлены по компасному меридиану, т. е. главною надписью W» (Записки Гидрографического департамента, ч. I, 1842, стр. 66).

²⁴ Г. Де-Фер. Плавание Баренца (1594–1597), перев. с лат., Главсевморпуть, 1936, стр. 100.

рукописные российские. К последним принадлежат известные карты Белого моря и морских берегов Кольской и Мезенской округи»²⁵.

Тот же Крестинин в своем сочинении о Новой Земле²⁶, ничего не говоря о картах, приводит очень подробные описания Новой Земли по записанным им рассказам кормщиков: Ивана Шухобова, четыре раза зимовавшего на Новой Земле, мезенца Федота Ипполитова Рахманина, который шесть раз зимовал на Шпицбергене, пять лет плывал по Енисею, двадцать шесть раз зимовал на Новой Земле и два раза плывал на летние промыслы у Новой Земли, и кормщика Алексея Иванова Откупщикова, по прозвищу Пыха, который хотя ни разу не зимовал на Новой Земле, но в продолжение 60 лет ежегодно промышлял у берегов ее Северного острова и неоднократно плывал туда из Мезени в течение одной и той же навигации.

Рассказы Шухобова, Рахманина и Откупщикова, из которых только Рахманин умел читать и писать, записанные Крестининым, отличаются необычайной полнотой. Так, в описании Новой Земли, составленном по их рассказам, имеются следующие подзаголовки: Местоположение, пространство и разделение Новой Земли. Губы, проливы, реки и озера. Горы и мысы. Поверхность. Воздушные перемены. Расстояния. Животные земные, водяные и воздушные. Упражнения (промыслы.—Н. З.) жителей. Ископаемости. Малые острова, прилежащие к Новой Земле. Острова в проливе Вайгача. Острова северной части Новой Земли. Китоловство голландцев у берегов Новой Земли. Выгоды мезенцев от Новой Земли.

Представление о том, с какой точностью неграмотный помор Откупщиков рассказывал Крестинину о Северном острове Новой Земли, дает следующая выдержка:

«Протяжение берегов северной половины Новой Земли».

«Западное море, обтекающее северную часть Новой Земли, наполняется льдинами, заносимыми из Карского моря; иногда же во все лето никаких почти льдов на сем море не видно; но сие случается редко. Все мезенцы, плавающие по сему Ледовитому морю, размеривают свой путь положением на сутки 300 верст доброго поноса; средний же и тихий суточный понос уравнивают против первого поноса. По сему правилу считается морского пути от Маточкина Шара до Митюшева носа, в глубник (норд-вест) шесть часов; от Митюшева носа на север, до Черного носа, сутки; от Черного носа до Горбовых островов на точку от полунощника к северу²⁷ (норд-остен-норден) сутки умеренного поноса...»²⁸ Суточный добрый «понос» (переход) исправного судна считался до 300 верст, средний – до 250 верст, тихий – до 130 или 150 верст.

Из приведенного выше перечня и этой выдержки видно, что часть сочинения Крестинина, относящаяся к Новой Земле, является первой печатной лоцией Новой Земли, о которой многие историки совершенно несправедливо забыли. Возможно, что в это время существовали и рукописные карты, и письменные лоции Новой Земли.

Конечно, далеко не все поморы так хорошо знали районы своих промыслов, как Шухобов, Рахманин и Откупщиков. Это были водители поморских судов – кормщики. А кормщики должны были обладать исключительной зрительной памятью, способностью ориентироваться, знанием условий погоды, моря и льдов и другими морскими качествами.

Кормщику достаточно было один раз увидеть какое-либо приметное с моря место или услышать его описание от другого кормщика, чтобы раз навсегда его запомнить и в случае нужды опознать. В те времена, когда грамотных среди поморов было очень мало, да и писать-то часто было не на чем, кормщики являлись своеобразными хранителями всякого рода нави-

²⁵ Путешествия академика Ивана Лепехина, часть IV, в 1772 году, 1805, статья В. Крестинина, стр. 148.

²⁶ «Новые ежемесячные сочинения», ч. XXXI, январь 1789 г., стр. 3–67.

²⁷ «Между главными осьмью сторонами света побочные двадцать четыре стороны, по компасу называют наши поморцы иные малыми точками, другие малыми палками, с приложением имен ближайших главных сторон; а между двумя точками или палками средняя сторона называется межник» (примечание В. В. Крестинина).

²⁸ «Новые ежемесячные сочинения», ч. XXXI, январь 1789 г., стр. 51–52.

гационных сведений. Эти сведения они пересказывали своим ученикам так, как в свое время пересказывались былины. Память кормщиков, развивавшаяся в одном направлении, удивляла многих. Вот что записал другой известный исследователь нашего Севера, Михаил Францевич Рейнеке:

«Нельзя, однако, не удивляться необыкновенной памяти и соображению этих людей; мне случалось видеть поморцев, не знающих читать, которые при первом взгляде на морскую карту тотчас показывали на ней каждое становище, в котором случалось им побывать. Наизусть помнят они румб и расстояние между приметными местами. Многие имеют рукописные лоции и карты, самими ими или опытнейшими кормщиками составленные из памяти. . . Бывшие у меня кормщики, крестьянин Онежского уезда Новожилов и Кольский мещанин Епанчин, оба не знали грамоты, но безошибочно могли показать на карте каждый мысок по всему Лапландскому берегу и в Белом море. Первый из них не старше 37 лет, три раза кормщиком зимовал на Шпицбергене. Он весьма удовлетворительно рассказывал о своих плаваниях и, узнав о намерении англичан пройти по льду к северу от Шпицбергена (экспедиция лейтенанта Парри на судне „Гекла“ 1827 г., во время которой предполагалось на санях и оленях достичь Северного полюса. – Н. З.), предсказал неудачу этого покушения, выражаясь так: *„они будут идти по льду, как белка в колесе“*. Епанчин, будучи мальчиком лет 15, в 1810 году, попал с русского купеческого корабля на английский военный фрегат. На нем служил он 10 лет; был в обеих Индиях, в Америке и в Китае. В рассказах своих называл он места весьма правильно и мог указать каждый островок в архипелаге Западной Индии»²⁹.

Приведенные примеры свидетельствуют о высокой морской культуре наших поморов, о их глубоких знаниях режима арктических льдов, накопленных в результате опыта многих поколений.

²⁹ Съемка Лапландского берега лейтенантом М. Рейнеке в 1826 году, «Записки Гидрографического депо», ч. V, 1837, стр. 124 и 164.

8. Плавание Ивана Новгородца

В 1952 г. К. С. Бадигин, собиравший материалы о древнем северном мореплавании, узнал о существовании замечательного письменного памятника: «Си книги оуставець акиана моря русьского и воде и ветром. Хождение Иванново Олельковича сына ноугородца».

К сожалению, документ этот был передан Бадигину писателем-помором Б. В. Шергиным лишь в копии, и притом только в выдержках. Некоторые выдержки тщательно, с сохранением написания каждой отдельной буквы, были скопированы Б. В. Шергиным на бумажную кальку, другие тщательно переписаны, третьи пересказаны. Шергин копировал этот документ в 1915–1917 гг. в Анзерском скиту Соловецкого монастыря для известного знатока нашего Севера И. М. Сибирцева. Конечно, крайне важно было бы найти дополнительные документы о плаваниях Ивана Новгородца, что позволило бы говорить о них с большей уверенностью. Но все же небезинтересно рассказать о находке Шергина и на этих страницах.

Книга Ивана Новгородца была подарена Соловецкому монастырю его дочкой Овдоксией, о чем имеется, по свидетельству Шергина, запись во вкладных книгах Соловецкого монастыря за 1460–1470 годы. Написана книга в первой половине XV столетия и состоит из четырех частей. В первой части содержатся исторические сведения и наставления по мореходству. Во второй части рассказывается, как причаститься без священника. Третья часть рассказывает, как без священника совершить погребение. Наконец, в четвертой части описываются две встречи Ивана Новгородца с одним из основателей Соловецкого монастыря Савватием, при смерти которого в 1435 г. он присутствовал.

Б. В. Шергин передал Бадигину выдержки только из первой части. Из этой части видно, что Иван Новгородец был очень образованным человеком: он говорил по-немецки и по-готски (по-шведски). В своей книге он приводит латинскую поговорку: «Пусть ненавидят, лишь бы боялись», но пишет ее греческими буквами.

Из книги видно, что Иван Новгородец принадлежал к знатной новгородской фамилии Амосовых и можно даже установить его родословную по именам его предков и по событиям, им упоминаемым.

Иван Новгородец много плавал с торговыми целями от Новой Земли, Печоры, Югорского Шара до Готланда на Балтийском море, по путям, по которым ходили его дед Труфан Федорович и прапрадед Амос Коровинич.

Упомянув о своем прапрадеде, плававшем, судя по документу, в конце XIII в., Иван Новгородец отмечает, что у него был обычай ставить на приметных местах, на мысах и заворотах, знаки и кресты для облегчения плавания поморам. Он даже перечисляет некоторые места, на которых такие знаки были поставлены, а именно: в Обской губе, в Карских Воротах, на Вайгаче, на Варандее, на Русском завороте.

Сам Иван Новгородец также ставил новые приметы и подновлял старые. Кроме того, он измерял отдельные беломорские губы и изучал приливы и ветры.

Из этих записей следует, что уже в XIII в. поморы освоили морской путь от Оби до Балтийского моря, обставляли берега Белого, Баренцова и Карского морей навигационными знаками и составляли морские карты и морские лоции. Иван Новгородец в своей книге приводит много наставлений для входа в беломорские бухты и особенно много наставлений для плавания во льдах Горла Белого моря, возможного только при условии тщательного учета влияний ветров и приливо-отливных явлений на расположение льдов.

Между прочим, Иван Новгородец в своей книге рассказывает, что его уговаривали бросить плавание (так как в плаваниях богатства и славы он не приобретет) и вернуться в Новгород, где, по знатности своего рода, он мог бы занять высокое положение. На это Иван отвечал, что постоянные распри и борьба партий в Новгороде его погубят, а в море «льдине встречу сой-

дуться, а лодью выжмут неврежону». Эти слова Ивана Новгородца подтверждают, что корпуса судов поморов были такой формы, что сжатия льдов их не раздавливали, а выжимали кверху.

Далее в своей книге Иван Новгородец касается отчасти и взаимоотношений между скандинавами и поморами. В частности, он рассказывает следующий характерный случай из своего личного опыта.

Шел он на двух лодях с малой дружиной, но с богатым грузом товаров от Печоры в Берке(?)³⁰ и узнал, что у Мурманского берега его подстерегают четыре скандинавских корабля. Чтобы избежать встречи с более сильным противником, Иван Новгородец повернул свои лоды на север, вошел в кромку льдов и, плывя дальше между льдов, обогнул Мурман. Также поступил он и на обратном пути. Описывая этот случай, Иван Новгородец делает любопытное замечание: «А тесниться в наш, в лодейный след их кораблем не можно. Борзы на живой воде, ледовита же пути не любят».

Это замечание показывает, что во время своих промыслов у кромки льдов поморы настолько освоили ледовое плавание, что не боялись входить во льды не только для пережидания непогоды, но и для уклонения от встречи с более сильным неприятелем.

Далее Иван Новгородец, описывая случай с неким Бориславом, обвиняет его в том, что Борислав «огрубил кормщика, потоптав устав морской». Эти слова показывают, что уже в те времена существовал, может быть неписанный, морской устав, охранявший права кормщика.

Сношения поморов со скандинавами в это время не были особенно дружественными. Многие из скандинавов были морскими пиратами. Они нападали на промысловые русские суда, отнимали добычу, грабили береговые поселения. В ответ на это русские отвечали морскими набегами.

В своей книге Иван Новгородец упоминает о набеге скандинавов на устье Северной Двины в 1419 г., во время которого были сожжены Михайло-Архангельский и Николо-Карельский монастыри.

Таким образом, книга Ивана Новгородца проливает свет на многие исторические события. Но главная ее ценность состоит в том, что она подтверждает высокое мореходное искусство древних поморов и их мастерство в ледовом плавании. Она свидетельствует, что морской путь от Печоры и из Карского моря в Балтийское был обычен. Это подтверждается и тем, что дочь Ивана Новгородца пожертвовала Соловецкому монастырю принадлежавшие ее отцу две станковые избы в Кармакулах и одну избу в устье реки Кары на Карском море.

В 1494 г. послы Ивана III к датскому королю, Дмитрий Зайцев и Дмитрий Грек, возвратились в Москву не через Балтийское море, путь по которому был опаснее из-за происходивших в это время столкновений со Швецией, а морским путем вокруг Скандинавии, через Белое море, мимо Соловецкого монастыря.

В 1496 г. посол московского князя в Данию Григорий Истома отправился туда на четырех судах из Архангельска через Белое море и дальше вдоль берегов Скандинавии до Тронхейма. Конечно, такие путешествия послов могли быть предприняты только потому, что эти пути были уже хорошо освоены древними поморами. Эти пути были торговыми. Основными товарами их заморской торговли были: жир – тюлений и моржовый; шкуры – тюленя, моржа, оленя; пушнина – белка, соболь, куница, горностай, песец, а также моржовые бивни.

В 1740 г. у реки Пинеги близ города Кевроля (150 км от Архангельска) был найден клад готских серебряных монет, что также подтверждает древность сношений обитателей берегов Белого моря с балтийскими странами³¹.

³⁰ В материале, переданном Шергиным, это слово неразборчиво. О шведской Бирке есть упоминание у Лепехина (Путешествия академика Ивана Лепехина, часть IV, в 1772 году, 1805, стр. 380) и у Б. Д. Грекова (Киевская Русь, изд. АН СССР, 1946, стр. 254).

³¹ В. А. Первалов. Ломоносов и Арктика, Главсевморпуть, 1948, стр. 88, 89.

9. Поиски иностранцами северных морских путей в Китай и Индию

Торговля с Китаем и Индией была очень выгодной. Однако сухопутные торговые пути из Европы в эти страны были частично закрыты после покорения монголами Киевского государства и окончательно закрыты после завоевания турками Константинополя в 1453 году. В связи с этим в конце XV в. начались поиски морских путей в Индию и Китай. Эти поиски создали замечательную эпоху в истории человечества – эпоху великих географических открытий.

Португальские моряки и торговцы постепенно продвигались все южнее и южнее вдоль западного побережья Африки. В 1487 г. Варфоломей Диас обогнул мыс Доброй Надежды и этим плаванием открыл возможность южного морского пути в Индию вокруг Африки. Этот путь впервые был совершен Васко да Гамой в 1498 году. В 1492 г. Христофор Колумб отправился искать пути в Индию, плывя на запад, и открыл Америку.

В 1519–1522 гг. было совершено первое кругосветное плавание. Магеллан обогнул Южную Америку, пересек Тихий океан и этим открыл западный морской путь из Европы в Азию.

Успехи португальцев и испанцев, завладевших мировыми морскими путями в Индию, огибая южные оконечности Африки и Южной Америки, и папская булла 1493 г., закреплявшая за этими народами открытые ими земли, заставили англичан и французов начать попытки достигнуть Китая и Индии, огибая с севера Северную Америку.

В это время на Руси происходили политические события, имевшие огромное значение. Великий князь московский Иван III, а затем его сын Василий III завершали объединение русских земель. В 1480 г. монголо-татарское иго было окончательно свергнуто. Постепенно к Москве были присоединены Новгород, Тверь, Псков, Рязань. В правление Василия III прекратилась удельная система. Московская Русь стала могущественным государством. Московские послы появились во многих европейских странах. Их рассказы о почти неведомой до того западным европейцам Руси, привлекали всеобщее внимание.

Одним из таких послов был Дмитрий Герасимов, весьма образованный для своего времени дипломат. В 1525 г. итальянец Павел Иовий (Паоло Джовио из города Комо), со слов Герасимова, написал по-латыни и в том же году напечатал в Риме небольшую книжку о Московском государстве. Из этой книжки западные европейцы узнали, что Северная Двина впадает в столь обширное море, что, придерживаясь правого берега, можно морским путем попасть в Китай, «если в промежутке не встретится какой-нибудь земли»³².

Книга Иовия, переведенная на многие языки, произвела на западных европейцев, мечтавших о морских путях в Индию и Китай, сильное впечатление. И вот англичане и голландцы стали снаряжать одну за другой экспедиции для прохода Северным морским путем, т. е. огибая с севера Европу и Азию, в Китай и Индию, или хотя бы в Сибирь, о которой ходили легенды как о стране мехов, моржовой и мамонтовой кости.

Таковы экспедиции англичан Уиллоуби и Ченслора (1553), Барроу (1556), Пета и Джекмена (1580), голландцев Баренца, Ная (1594–1597) и других. Но участники этих экспедиций не имели никакого навыка, а их корабли не были приспособлены для плавания во льдах. Это были парусные суда, пригодные для плавания лишь в свободном ото льдов море.

Среди льдов же иногда приходится плавать по узким разводьям и полыньям. В случае опасности надо вытаскивать суда на берег или на лед. Для всего этого были приспособлены суда поморов, пользовавшихся не только парусами, но и веслами. Кроме того, как это засви-

³² С. Герберштейн. Записки о московитских делах, перев. А. И. Малеина, 1908, стр. 262.

детельствовал англичанин Барроу, встречавшийся с русскими у берегов Мурмана и Новой Земли, «русские были смелыми и хорошими мореходами, и суда их шли быстрее английских»³³. Понятно, что все попытки иностранцев проникнуть в Карское море оканчивались неудачно. И это не могло быть иначе.

Единственным удачным результатом этих экспедиций надо считать плавание одного из кораблей экспедиции Уиллоуби под начальством Ричарда Ченслора (1553), дошедшего до устья Северной Двины и этим положившего начало англо-русской морской торговле. Никаких новых открытий, никаких новых географических знаний, никакого опыта в полярных плаваниях, по крайней мере для русских мореходов, эти экспедиции не прибавили. Единственным их результатом было появление на исконных русских землях иностранных названий.

Литке справедливо писал: «Замечательно, что ни одному из мореплавателей XVI и XVII веков, имевшим особенную страсть давать свои имена землям и местам, уже прежде открытым и названным (что они доказали на материке и на островах, принадлежащих к Новой Земле), не пришла мысль переименовать по-своему и эту последнюю»³⁴.

Баренцово море, однако, испытало переименование. Так, одна из первых карт Белого моря, изданная в первом десятилетии XVIII в., называлась «Размерная карта, начинающаяся от ускаго проходу между Русского и Белого моря, и проч. Повелением Царского Пресветлого Величества грьдоровал на меди Андриян Шхонбек»³⁵. Из этого заглавия ясно, что даже в официальных кругах Баренцово море в то время многие называли Русским. Называлось это море иногда Мурманским, иногда Московским и часто Студеным. И, конечно, нет большей географической несправедливости, как называть исконное русское море Баренцовым³⁶ только потому, что Баренц в конце XVI в. несколько раз пересек это море и умер на Новой Земле.

³³ Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке, перев. с англ., Соцэкгиз, 1938, стр. 101.

³⁴ Ф. П. Литке. Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге «Новая Земля» в 1821–1824 годах, Географгиз, 1948, стр. 31.

³⁵ «Записки Гидрографического департамента», ч. VI, 1848, стр. 314.

³⁶ Баренцово море получило свое название от германского географа Петерманна.

10. Обзор плаваний до XVII века

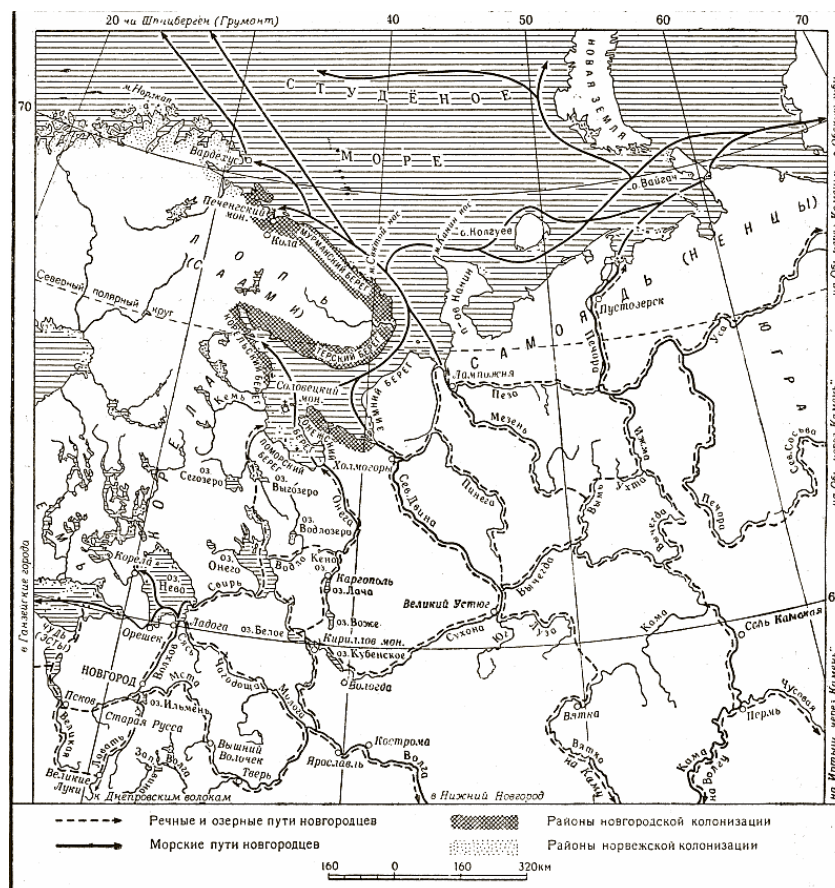
До X в. русское мореплавание – торговое и военное – развивалось почти исключительно на Балтийском и Черном морях. Здесь русским приходилось бороться за право морских промыслов и морской торговли с сильными организованными государствами.

Не позднее IX в. был освоен знаменитый водный путь «из варяг в греки», соединяющий Балтийское и Черное моря и ставший важным транзитным путем для товаров прибалтийских и средиземноморских стран.

С X в. новгородцы выходят на побережье Белого моря. Это распространение русских проходило, по-видимому, без вооруженных столкновений. По мере развития промыслов на Белом и Баренцовом морях и в их бассейнах побережья этих морей стали привлекать внимание скандинавов, нападавших и грабивших поселения новгородцев. Однако эти набеги были все же сравнительно редкими и не могли остановить развивающееся русское северное мореплавание.

К середине XIII в. русское мореплавание на морях Балтийском, Черном и Каспийском достигло своего расцвета. Русские торговые корабли, выходя из Балтийского моря, огибали Западную Европу и через Гибралтар входили в Средиземное море. Им навстречу через Босфор, Мраморное море, Дарданеллы в Средиземное море проходили русские торговые суда из Черного моря. По Волге русские суда спускались в Каспийское море и доходили до южных его пределов.

Монголо-татарское иго (1240–1480) отрезало русских от Черного и Каспийского морей. Отразилось монголо-татарское иго и на плаваниях русских по Балтийскому морю, так как в это время сопротивление новгородцев иностранным захватчикам сильно ослабело. Все же, по-видимому, уже в XIV в. русскими был освоен морской путь из Белого моря в Балтийское.



Пути заселения русского Севера (*по Магидовичу, несколько изменены обозначения, добавлен путь от Новой Земли к Шпицбергену*).

На Белом, Баренцовом и Карском морях плавания поморов продолжали развиваться и во время монголо-татарского ига. Увлекаемые промыслами тюленя и моржа, поморы совершали все более дальние плавания и попутно открывали новые острова и земли.

Это было время великих географических открытий поморов в западной части восточного сектора Арктики. Были открыты острова Колгуев, Вайгач, Новая Земля, Шпицберген и другие.

Это было время, когда постепенно складывалась русская морская культура на нашем Крайнем Севере. Следы этой большой культуры сказываются до сих пор в необычайном богатстве морских слов и всякого рода морских пословиц и прибауток. Для каждой самой маленькой детали поморских судов, для каждого мало-мальски примечательного места морского побережья, для каждого явления морского прилива, для каждой формы и движения морского льда у поморов были свои особые, ни у кого не заимствованные названия.

Для подтверждения можно привести множество примеров, но об этом достаточно свидетельствует прилагаемая сравнительная таблица направлений: 1) обычных в русском языке, 2) заимствованных при Петре Первом от иностранцев и до сих пор принятых на морских судах и, наконец, 3) названия направлений, до сих пор бытующих среди поморов.

Другим подтверждением древности морской культуры поморов и одновременно доказательством давнего освоения русскими Шпицбергена является груманланский эпос.

О высокой морской культуре поморов XVI в. свидетельствовали и иностранцы. Выше уже приводилось мнение английского мореплавателя Ст. Барроу, плававшего в 1556 г. к Новой Земле и Вайгачу, о том, что «русские были смелыми и хорошими мореходами и суда их шли быстрее английских». Во время стоянки на якоре в Кольском заливе Барроу записал: «Мы ежедневно видели, как вниз по заливу спускалось много русских лодей, экипаж которых состоял по меньшей мере из 24 человек, доходя на больших до 30». Лодьи эти шли на север и на Печору для промысла моржа и семги. Когда Барроу на своем судне «Серчтсрифт» покидал Кольский залив, одновременно с ним выходили в море и русские лодьи. При этом Барроу отметил: «плывя по ветру, все лодьи опережали нас. Впрочем, согласно своему обещанию Гавриил (кормщик одного из русских судов.—Н. З.) и его друг часто приспускали свои паруса и поджидали нас». В Мезени Барроу встретил двадцать лодей. Много русских лодей встречал он и у Новой Земли и у Вайгача.

Тот же Барроу свидетельствует, что русский по имени Лошак рассказывал ему о Новой Земле и о морском пути в Обь. Англичан поражали не только знания русских навигационной обстановки, но и их умение «мудро предвидеть погоду».³⁷

Названия направлений³⁸

³⁷ «Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке», перев. с англ., Соцэкгиз, 1938, стр. 101, 103, 105, 107, 109.

³⁸ Таблица и примечания к ней взяты из «Записок Гидрографического департамента», ч. II, 1844, стр. 127–129.

Обычные	Морские	Поморские
Север	Норд	Север
—	Норд-тен-ост	Стрик—севера к полуношнику
Север-северо-восток	Норд-норд-ост	Меж—север—полуношник
—	Норд-ост-тен-норд	Стрик—полуношника к северу
Северо-восток	Норд-ост	Полуношник
—	Норд-ост-тен-ост	Стрик—полуношника к востоку
Восток-северо-восток	Ост-норд-ост	Меж—восток—полуношник
—	Ост-тен-норд	Стрик—востока к полуношнику
Восток	Ост	Восток
—	Ост-тен-зюд	Стрик—востока к обеднику
Восток-юго-восток	Ост-зюд-ост	Меж—восток—обедник
—	Зюд-ост-тен-ост	Стрик—обедника к востоку
Юго-восток	Зюд-ост	Обедник
—	Зюд-ост-тен-зюд	Стрик—обедника к лету
Юг-юго-восток	Зюд-зюд-ост	Меж—лето—обедник
—	Зюд-тен-ост	Стрик—лета к обеднику
Юг	Зюд	Лето или летник
—	Зюд-тен-вест	Стрик—лета к шалонику

Продолжение

Обычные	Морские	Поморские
Юг-юго-запад	Зюд-зюд-вест	Меж—лето—шалоник
—	Зюд-вест-тен-зюд	Стрик—шалоника к лету
Юго-запад	Зюд-вест	Шалоник
—	Зюд-вест-тен-вест	Стрик—шалоника к западу
Запад-юго-запад	Вест-зюд-вест	Меж—запад—шалоник
—	Вест-тен-зюд	Стрик—запада к шалонику
Запад	Вест	Запад
—	Вест-тен-норд	Стрик—запада к побережнику
Запад-северо-запад	Вест-норд-вест	Меж—запад—побережник
—	Норд-вест-тен-вест	Стрик—побережника к западу
Северо-запад	Норд-вест	Побережник
—	Норд-вест-тен-норд	Стрик—побережника к северу
Север-северо-запад	Норд-норд-вест	Меж—север—побережник
—	Норд-тен-вест	Стрик—севера к побережнику

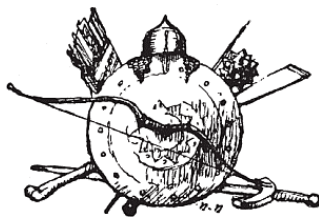
Примечания:

1. У мезенцев вместо «шалоника» употребляется «паужник» и вместо «побережника» – «глубник».
2. «Шалоник», вероятно, перешел от новгородцев с озера Ильмень, в которое река Шелонь впадает с юго-запада.
3. «Паужник» произошел от того, что при положении солнца на этом направлении промышленники «паужинают», или «вечеряют».
4. «Побережник» – направление Мурманского берега, около которого «поморцы более плавают».
5. «Глубник» ведет от Мезени в море на глубину.

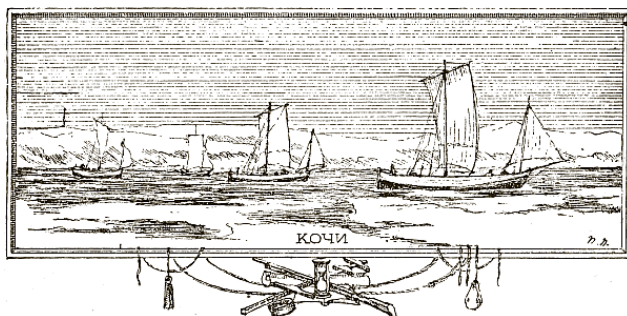
О частых встречах с русскими судами в Баренцовом и Белом морях и о морской культуре русских промышленников свидетельствовали и другие иностранные мореплаватели XVI века.

Уже подчеркивалось, что одним из главных побуждений, увлекавших русских мореходов к Новой Земле, на Шпицберген и в Карское море по Северному морскому пути, были промыслы морского зверя. Моржи и пушнина влекли их все далее на север и на восток.

Но было бы совершенно несправедливо думать, что только стремление к наживе увлекало поморов на Крайний Север. Многие из них, наследуя навыки своих предков на Белом и Баренцовом морях, одновременно с промыслами увлекались чисто географическими открытиями. Открывая новые острова, новые бухты, мореходы задавались вопросом: а что лежит дальше за этим островом, за этим мысом? В дальнейшем мы встретимся со многими исторически доказанными плаваниями русских на свой риск и страх, преследовавшими, попутно с промыслами, разрешение ряда географических вопросов.



Глава II. XVII век



1. Первые плавания русских вдоль северных берегов Сибири

В России в конце XVI и начале XVII в. совершались новые великие исторические события. В 1581–1584 гг. дружина Ермака Тимофеевича подготовила присоединение к Русскому государству Западной Сибири, а уже в 1639 г. отряд Ивана Юрьевича Москвитина вышел у устья реки Ульи к Охотскому морю и основал здесь ясажное зимовье.

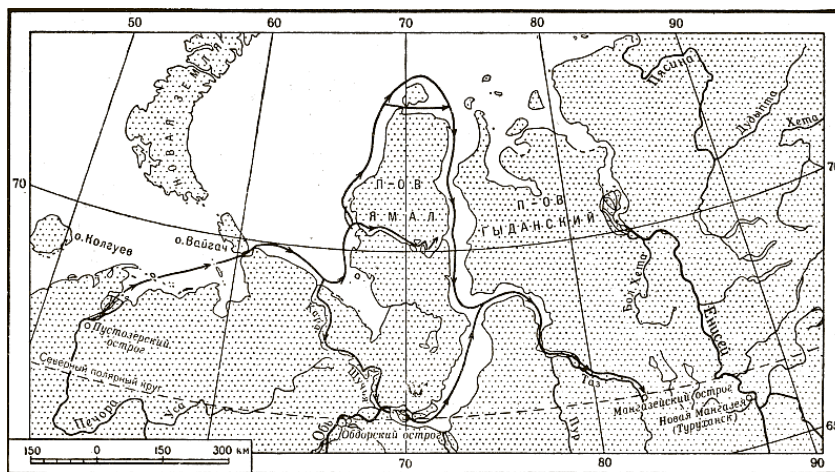
Так же быстро спустились русские по рекам к Северному Ледовитому океану и начали осваивать его берега.

В 1601 г. на реке Таз, в Обско-Енисейском междуречье, был основан город Мангазея. В этот город частью по волокам через полуостров Ямал, частью в обход Ямала морем, ежегодно из Поморья приходили суда с товарами, обмениваемыми на пушнину и моржовые бивни, привозимые местным населением.

О том, как совершались плавания из Белого моря в Мангазею, свидетельствует записанный рассказ промышленника из Пинеги Льва Иванова Шубина, по прозвищу Плехана.

В 1601 г. Шубин в отряде из четырех кочей, на которых находилось всего сорок человек, вышел из Холмогор. Проникнуть в том же году в Карское море не удалось и пришлось перезимовать в Пустозерске. В 1602 г. кочи прошли через Югорский Шар в Карское море и вошли в реку Мутную полуострова Ямал. Следуя дальше частью по рекам, частью по волокам, отряд прошел в Обскую губу и по реке Таз достиг Мангазеи³⁹.

Шубин совершал такие же походы и в дальнейшем, вплоть до правительственного запрещения плаваний в Мангазею.



Пути из Печоры в Мангазею в XVII веке.

Недавние археологические раскопки показали, что Мангазея была очень крупным торговым и промышленным центром. Здесь обнаружены остатки четырех церквей, сотни домов, груды окалины (здесь выплавляли чугун из местных руд), следы гончарной промышленности. Поморы принимали в мангазейской торговле самое деятельное участие. Так, в 1610 г. Мангазею посетило 16 кочей, на которых было 150 человек. Из Мангазеи в иные годы вывозилось до 100 тысяч соболиных шкурок. Промыслы и обменные операции в Западной Сибири в это время стали безопаснее и выгоднее промыслов на Шпицбергене и на Новой Земле.

³⁹ Сибирцев Н. и Итин В. Северный Морской путь и Карские экспедиции. Новосибирск, 1936, сто. 16–18.

В том же 1610 г. торговый человек – двинянин Кондратий Курочкин – спустился по Енисею к морю и дошел вдоль берега до устья реки Пясины. Это плавание Курочкина ценно тем, что он первым сообщил, что у Енисея нет дельты и мелководного бара и что «большими кораблями из моря в Енисей пройти мочно»⁴⁰.

Недавние находки установили, что около 1618 г. неведомые русские мореходы обогнули морем мыс Челюскина. По крайней мере на островах Фаддея и в заливе Симса были обнаружены остатки судна и избы. В избе нашли медные котлы, оловянные тарелки, серьги, перстни, кресты, шахматы, а также около 3400 русских серебряных монет времен царей Василия III и Михаила Федоровича. Среди этих находок наибольшее внимание привлекают солнечные часы и компас, свидетельствующие о высокой морской культуре наших древних поморов⁴¹. В 1908 г. Никифор Бегичев на острове Большой Бегичев обнаружил развалины избы, а около них пять топоров, наподобие алебард, и шахматные фигурки из мамонтовой кости. В 1913 г. ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач» на острове Преображения нашли четырехконечный чугунный крест, к сожалению, без всяких надписей и изображений.

Еще раньше, в 1811 г., Яков Санников обнаружил на западном берегу острова Котельного остатки судна «несибирского строения». Вблизи этих остатков были найдены деревянный дом, предметы быта и корабельного снаряжения. Тут же находился могильный крест с надписью, которая, к сожалению, не была списана. «По состоянию остатков можно было заключить, что экспедиция эта попала сюда лет 200 тому назад»⁴².

Все эти находки свидетельствуют об очень давнем освоении русскими морских путей к устьям великих сибирских рек.

Однако обширная торговля в Мангазее начала беспокоить московское правительство. Много пушнины утекало, беспощинно за границу. Кроме того, возникали опасения, что Мангазее привлечет внимание иностранцев к еще не освоенным пространствам недавно присоединенной Сибири. И вот в 1616 и 1619 гг. последовали строжайшие царские указы, запрещающие всякие плавания по Карскому морю. Эти указы были мудрыми с точки зрения охраны интересов крепнувшего Русского государства, однако они нанесли большой удар поморам. Опыт, энергия, предприимчивость поморов нашли выход в продвижении русских по Сибири на восток и на север.

В 1633 г. казаки Иван Робров и Илья Перфильев, спустившись вниз по Лене к Северному Ледовитому океану, прошли морем до устья реки Яны. За последующие 15 лет были совершены плавания между устьями всех сибирских рек, начиная от Хатанги на западе и до Колымы на востоке. Около 1636 г. И. Робров прошел от Яны в Индигирку. В 1636–1639 гг. отряд казаков под начальством Елисея Юрьева, по прозвищу Буза, плывал из Лены на запад до реки Оленёк и на восток к рекам Яна и Чендон. В 1642 г. казак Дмитрий Михайлович Ярило (Зырян) и Иван Родионович Ерастов прошли из Индигирки на реку Алазею. В 1646 г. мезенский промышленник Исая Игнатъев плывал из устья Колымы, по-видимому, до Чаунской губы, и, вероятно, при этом открыл остров Айон.

Этот блестящий период освоения северных берегов Сибири был завершён подвигом Семена Ивановича Дежнева и Федота Алексеевича Попова, обогнувших в 1648 г. морем Чукотский полуостров, и вышедших, таким образом, через Берингов пролив из Северного Ледовитого океана в Тихий.

⁴⁰ В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, Главсевморпуть, 1918, стр. 43.]

⁴¹ А. П. Окладников. Русские полярные мореходы XVII века у берегов Таймыра, Главсевморпуть, 1948, стр. 94.

⁴² М. С. Боднарский. Очерки по истории русского землеведения, изд. АН СССР, 1947, стр. 38.

2. Предистория пролива Беринга

Подвиг Дежнева, разрешившего вековую географическую загадку о проливе между Азией и Америкой, стоит наряду с величайшими морскими подвигами. Эта загадка имеет свою любопытную, до конца так и не разгаданную, предисторию.

Представление о том, что Европа, Азия и Африка омываются единым океаном, существовало еще у греческих и римских географов, как это видно из карт, изображающих мир по Страбону (60 г. до н. э. – 20 г. н. э.) и по Помпонию Меле (середина I в. н. э.)⁴³.

Знаменитый арабский историк Исмаил Абу-ль-Фида (1273–1331) в своей «Географии» писал:

«Затем он (океан) берет направление на восток, пока не поровняется с пределами земли восточной открытой, а там страна Китай. Затем он поворачивает у восточной части Китая в сторону севера. Затем он тянется на север у восточной части Китая, пока не минует Китая и не поровняется с „преградой“ Яджуджа и Маджуджа. Затем он поворачивает, окружает земли, неведомые по своим обстоятельствам, и протягивается на запад, оказываясь к северу от земли, равняется со страной Руссов, минует ее, поворачивает на запад и на юг (юго-запад), окружая землю, и оказывается уже в западной части...»⁴⁴

В своем письме к С. Н. Маркову академик Крачковский писал: «... трудно сказать, откуда идет сообщение самого Абу-ль-Фиды, но приоритет, конечно, не принадлежит ему. По всей вероятности, он заимствовал это у знаменитого Аль-Идриси, на которого часто ссылаются, но без сличения, и это утверждать рискованно. Возможно, что источником является и более ранний автор...»⁴⁵

Аль-Идриси (1100–1165), знаменитый арабский географ, большую часть своей жизни провел в Палермо (Сицилия). Здесь он часто встречался со скандинавскими и славянскими купцами и от них получал разного рода сведения о Севере.

Если предположение академика Крачковского верно, то это значит, что арабские географы знали о существовании прохода из Северного Ледовитого в Тихий океан еще в XII веке.

Кроме сведений, получаемых от славянских и скандинавских купцов, поступали известия и от арабских купцов и путешественников. Так, в 40-х годах XIV в. Ибн-Баттута (1304–1377) побывал в Болгаре Великом (близ устья Камы) и оставил прекрасное описание меновой торговли на Северном Урале и в Югорском Шаре. Находки древних иранских и арабских (куфических) монет около Чердыни также свидетельствуют о древних торговых сношениях южных стран с нашим Севером.

Любопытно, что в 1944 г. О. И. Орехов на Камчатке на берегу озера Ушки, сообщающегося с рекой Камчаткой приблизительно в 200 км от ее устья, в осыпи одного из мысов нашел четыре небольшие медные монеты.

Одна из них оказалась монетой греческой азово-черноморской колонии Пантикапей (около Керчи) и относится к III в. до н. э. Другая чеканена около 17 г. н. э. в той же колонии Пантикапей, ставшей к этому времени столицей Боспорского царства. Третья монета – хорезмская. Дата ее чеканки не установлена. Четвертая монета еще не определена⁴⁶.

⁴³ И. П. Магидович. Очерки по истории географических открытий, Учпедгиз, 1949, стр. 45.

⁴⁴ С. Н. Марков. Известия о Севере арабских географов XIV века, «Летопись Севера», 1, 1949, стр. 288. Цитата переведена И. Ю. Крачковским.

⁴⁵ С. Н. Марков. Известия о Севере арабских географов XIV века, «Летопись Севера», 1, 1949, стр. 289.

⁴⁶ С. Н. Марков. Находка древних монет на Камчатке, «Летопись Севера», 1, 1949, стр. 312, 313.

Богатую и сложную культуру древних поселений на берегах Северного Ледовитого океана доказывают археологические раскопки. Они были начаты впервые Г. А. Сарычевым в 1787 г. в устье Колымы. Их продолжил С. И. Руденко на Камчатке в 1945 г. и А. П. Окладников у мыса Большого Баранова тоже у устья Колымы в 1946 году. Другим доказательством этой высокой культуры являются развалины крепостей на Медвежьих островах, обнаруженные промышленником Вилегиным, около 1720 года. Подобные же находки встречались и на других арктических островах.

Такие же неожиданные находки были сделаны и в американском секторе Арктики. Так, еще в 1924 г. полярный исследователь Кнуд Расмуссен на мысе Хоп (Чукотское море) открыл древнее поселение, по его мнению состоявшее из 122 домов с населением около 2000 человек.

Тщательные археологические исследования на мысе Хоп были продолжены в 1940 г. профессором Рейни и в 1941 г. датским антропологом Х. Ларсенем. Оказалось, что древнее поселение состояло более чем из 800 домов, в которых могло жить до 4000 человек. Надо напомнить, что существующие в настоящее время арктические поселения насчитывают обычно несколько десятков, самое большее несколько сотен человек⁴⁷.

Во всяком случае слухи о существовании пролива между Азией и Америкой были распространены среди географов и особенно среди русских. Так, уже говорилось, что еще в 1525 г. русский посол в Риме Дмитрий Герасимов рассказывал о возможности добраться до Китая Северным морским путем. Таким образом, Герасимов первый из европейцев подтвердил мнения арабских географов о существовании морского пути вокруг Азии.

Первым, поместившим пролив Беринга на своей карте мира (1538), был Меркатор (1512–1594). На итальянских картах 60-х годов XVI в. этот пролив показан под названием Аниан. Несомненно, что Меркатор знал о рассказе Герасимова хотя бы из книги Павла Иовия.

Таким образом, существование Берингова пролива предполагалось некоторыми географами задолго до плавания Дежнева. Вполне вероятно, что и сам Дежнев во время своего пребывания в Нижне-Колымске слышал от местных жителей и от чукчей о возможном пути морем из Колымы в Анадырь. Но Дежнев первым из европейцев прошел этим путем из Северного Ледовитого в Тихий океан, первый сообщил о своем плавании и первый правильно описал Берингов пролив. В этом великая заслуга Дежнева.

Сведения об открытии Дежнева стали широко известными как у нас, так и за границей. Однако подлинные «скаски» Дежнева хранились в Якутском архиве и поэтому постепенно о его подвиге стали забывать. Так, в 1728 г., как увидим дальше, Первая Камчатская экспедиция прошла через Берингов пролив со специальной целью выяснения вопроса о том, соединяется ли Азия с Америкой. И только в 1736 г. участник Второй Камчатской экспедиции, русский академик Миллер в архиве Якутской воеводской канцелярии обнаружил подлинные отписки (донесения) Дежнева. В 1758 г. Петербургская Академия наук опубликовала первое сообщение о его подвиге, но только в 1898 г., по инициативе Юлия Михайловича Шокальского, на картах мира появился мыс Дежнева.

⁴⁷ Н. А. Береговая. Из древнейшей истории Арктики (раскопки в Ипи-утаке), «Летопись Севера», 1, 1949, стр. 300–308.

3. Подвиг Семена Дежнева и Федота Попова (1648)

Семен Иванов Дежнев, уроженец Великого Устюга, прибыл в Ленский острог в 1638 году. В отряде Михаила Стадухина он в 1642 г. спустился по реке Индигирке в Северный Ледовитый океан и морем прошел в устье реки Алазеи, а в 1644 г. – уже по сухому пути – в устье Колымы. Здесь он вместе с другими казаками принимал участие в постройке Нижнеколымского острога, ставшего центром местной торговли и базой походов для поисков новых «землиц» и для проведывания новых путей на восток.

Летом 1646 г., как уже говорилось, Исай Игнатьев вышел на коче из Колымы в море, поплыл на восток и через двое суток добрался до большой губы, по-видимому Чаунской. Здесь он выменял у чукчей несколько моржовых бивней. Плавание Игнатьева пробудило новый интерес к поискам «землиц» к востоку от Колымы.

Летом 1647 г. приказчик московских купцов Федот Алексеев Попов, родом из Холмогор, организовал поход для поисков моржовых лежбищ, для торговли с чукчами и для поисков морского пути к реке Анадырь, о богатстве которой промысловым зверем в Нижне-Колымск доходило немало слухов. Попов просил нижнеколымские власти о назначении в экспедицию служилого человека – представителя государственной власти – для приведения местного населения в русское подданство и сбора ясака. Узнав об этом, Дежнев подал челобитную о своем назначении в этот поход. Его ходатайство было удовлетворено, и, таким образом, Дежнев стал ведущим лицом в намечавшемся предприятии.

В тот же год отряд Дежнева – Попова вышел из Нижне-Колымска в море на четырех кочах, но из-за трудных ледовых условий осенью этого года вернулся обратно. Несмотря на неудачу, 20 июня 1648 г. в новый поход на реку Анадырь из Нижне-Колымска вышло уже семь кочей, на которых находилось свыше ста человек. Шесть кочей входили в отряд Дежнева – Попова. Седьмой коч под командой Герасима Анкудинова присоединился к отряду самовольно. Во время этого похода состояние льдов у берегов Чукотки было очень благоприятно, и кочи, пользуясь попутными ветрами, быстро продвигались на восток. Не доходя Берингова пролива, два коча разбились о льды, а два пропали без вести. Крайнюю северо-восточную оконечность Азии, которую Дежнев назвал Большим Каменным Носом, обогнули только три коча – Дежнева, Попова и Анкудинова.

Большой Каменный Нос, ныне называемый мысом Дежнева, Дежнев описал следующими, совершенно бесспорными словами: «... А с Ковыми реки итти морем на Анадыр реку, и есть нос, вышел в море далеко... а против того носу есть два острова (острова Гвоздева.— Н. З.), а на тех островах живут чухчи, а врезываны у них зубы, прорезываны губы, кость рыбей зуб, а лежит тот нос промеж сивер на полуношник, а с Русскою сторону носа признака: вышла речка, становье тут у Чухоч делано, что башни, из кости китовой, и нос поворотит кругом, к Онандыре реке подлегло»⁴⁸.

У Большого Каменного Носа коч Анкудинова во время бури разбился. Анкудинов и его команда перебрались на кочи Дежнева и Попова.

После недолгой стоянки и высадки на берег в Беринговом проливе кочи пошли на юг. Вскоре и эти кочи разлучились. Коч Дежнева понесло на юго-запад и в октябре выбросило на берег значительно южнее устья Анадыря – по-видимому на Олюторский полуостров. Отсюда Дежнев с 24 спутниками через 10 недель добрался до устья Анадыря. Во время зимовки многие умерли и к весне 1649 г. партия Дежнева уменьшилась до 12 человек. На лодках Дежнев

⁴⁸ Отписка Семена Дежнева якутскому воеводе Ивану Павловичу Акинфиеву о морском походе его с устья р. Колымы до Анадыря апреля 1655 года. «Изв. ВГО», № 6, 1948, стр. 579.

со своими товарищами поднялся вверх по Анадырю и в среднем его течении построил Анадырский острог.

Дежнев пробовал собирать ясак, но местного населения в открытой им «землице» оказалось мало. Тогда Дежнев принялся за поиски лежбищ моржа. В 1652 г. он на лодках обследовал Анадырский лиман и здесь на корге – косе Русская Кошка – обнаружил богатое лежбище моржей: «...на той корге вылегает (морской) зверь морж, и на той же корге заморный зуб зверья того...» С тех пор Дежнев каждый год выезжал на промысел и к 1656 г. набрал 289 пудов моржовых бивней.

В 1660 г., сдав дела в Анадырском остроге вновь назначенному приказчику, Дежнев отправился на Колыму сухим путем через Анюйский хребет. Вернуться обратно морским путем, которым он пришел в 1648 г., Дежнев не решился, так как у него не было «доброй снасти судовой». Перезимовав на Колыме, Дежнев прошел морем на Лену и по ней добрался до Якутска. В 1664 и в 1671 гг. он побывал в Москве. В Москве Дежнев в 1673 г. и умер.

Сведений о плавании Семена Дежнева и Федота Попова из Колымы вокруг Чукотского полуострова в Берингово море сохранилось очень мало. Но и из того, что нам известно, ясно видно, что это плавание не было случайным. Попов и Дежнев, выходя в плавание, знали о промысловых богатствах Анадыря (иначе они не стали бы организовывать большую экспедицию в 1647 г., и еще большую, несмотря на неудачу в предшествовавшем году, экспедицию в 1648 г.); они знали и о том, что из Колымы в Анадырь можно пройти морем; иными словами, они знали о существовании, и притом в сравнительно недалеком расстоянии⁴⁹, Берингова пролива (опять-таки иначе они не стали бы так настойчиво проводить свои экспедиции). Таким образом, представляется, что Дежнев и Попов знали и куда они плывут, и зачем они плывут. Однако возникает вопрос, откуда Дежнев и Попов могли почерпнуть эти сведения.

Во-первых, эти сведения могли быть получены от чукчей, во-вторых, от казаков, побывавших в плену у чукчей, и, наконец, из рассказов и преданий о прежних плаваниях русских по Северному морскому пути.

В связи с последним предположением возникают вопросы: от кого арабские и западноевропейские географы могли получить сведения о существовании пролива Аниан? На основании каких данных московский посол Дмитрий Герасимов еще в 1525 г. утверждал, что если плыть из Северной Двины и все время прижиматься к берегу справа, то в конце концов можно добраться до Китая?

Надо сознаться, что мы еще очень плохо знаем наше древнее мореплавание, главным образом потому, что сохранилось очень мало документов и памятников материальной культуры. Иногда совершенно неожиданно мы находим доказательства, переворачивающие наши прежние представления. За примерами ходить недалеко. Как уже говорилось, недавно, в заливе Симса и на островах Фаддея, были найдены доказательства, что около 1618 г. большая и хорошо снабженная русская торговая экспедиция обогнула с запада мыс Челюскина! Никаких письменных сведений об этой экспедиции нет, но сомневаться в том, что она была, не приходится.

Дальше мы увидим, что иностранцы, побывавшие в конце XVII в. в России и собиравшие сведения о Сибири, знали о давних плаваниях русских по Северному морскому пути и, в частности, по самому трудному его участку – вокруг мыса Челюскина. О том, что в Сибири сохранялись воспоминания о некоторых плаваниях вокруг этого мыса, свидетельствует следующая выписка из документов лейтенанта Овцына (1738), приводимая Г. В. Яниковым.

⁴⁹ От устья Колымы до мыса Дежнева около 1400 километров. При попутных ветрах и при отсутствии льдов это расстояние кочи проходили за пять суток.

«... по многим же ко мне известиям от тамошних обывателей и подле море зимовщиков, что много де удобнее устье реки Лены достигать от устья реки Енисея, нежели от Лены к Енисею...»⁵⁰

Сейчас мы из наблюдений и опыта знаем, что основное течение в проливе Вилькицкого направлено из Карского моря в море Лаптевых. За советское время несколько кораблей в разные годы выносило вместе со льдами через этот пролив с запада на восток. Поэтому высказывание Овцына, что пройти из Енисея в Лену (по течению) легче, чем из Лены в Енисей (против течения), вполне правильно, особенно для парусногребных судов. Но, конечно, сведения, сообщенные Овцыну местными жителями, могли быть основаны только на опыте многих плаваний вокруг мыса Челюскина.

К этому надо прибавить, что обойти мыс Челюскина, конечно, труднее, чем Чукотский полуостров.

⁵⁰ Г. В. Яников. Великая Северная экспедиция, Географгиз, 1949.

4. Предположения о судьбе Федота Попова и его спутников

О судьбе коча Федота Попова и его спутников известно мало. В 1654 г. от якутки, единственной уцелевшей спутницы Попова, которую Дежнев «возле моря отгромил у коряков», он узнал, что Попов и Анкудинов умерли от цынги, а остальные были либо убиты, либо уплыли на лодках в неизвестном направлении.

А. В. Ефимов⁵¹ приводит из статьи Г. Спасского любопытный рассказ этой якутки – жены Попова – о том, «что муж ее вместе с нею плыл на своем коче по Пенжинскому морю к разным народам с судами других купцов, от коих случившеюся погодою коч его отшибло и занесло в Камчатку, где застигла их зима, и на речке Никуле, впадающей в Камчатку, названной по мужу ее Федотовкою, построил зимовье. По наступлении лета он обошел Курильскую Лопатку и Пенжинским морем (Охотским.—Н. З.) вошел в реку Тигиль; там и умер, а оставшиеся после него люди все побиты».

О том же упоминает исследователь Камчатки Степан Петрович Крашенинников:

«Одна Камчатка река... столь глубока, что морское судно, называемое коч, на котором по объявлению тамошних жителей занесены были в те места погодою Российские люди еще прежде камчатского покорения, проведено было для зимованья до устья реки Никула, которая ныне по имени бывшем на объявленном боте Федота, Федотовкою называется»⁵².

С плаванием Дежнева – Попова связаны и некоторые другие сведения.

Так, чукчи с берегов Анадыря сообщили мореходу Афанасию Мельникову в 1725–1728 гг., что против Чукотского Носа лежат острова, а «в недалеком от последнего острова расстояния имеется в виду по их званию „Большая Земля“». С этой земли чукчи привозили деревянную посуду, похожую на русскую. Кроме того, чукчи рассказывали, что лет семьдесят назад русские кочи, шедшие из Колымы на восток, разметало бурей и часть их попала на Большую Землю, где они обосновались и обзавелись семьями. Чтобы разведать об этих русских, Мельников в 1728–1730 гг. пытался пересечь Берингов пролив, но это ему не удалось.

Как бы в подтверждение этих сведений на карте северо-восточных берегов Сибири 1765 г., приписываемой Николаю Дауркину, на берегу Америки имеется рисунок с подписью «Русская крепость».

Любопытно, что в 1788 г. посланный главным правителем русских поселений на Алеутских островах Г. И. Шелиховым галиот в заливе Якутат встретил племя колюжей. Вождь этого племени подошел к галиоту на байдарках в сопровождении 170 человек. Среди них служащие Шелихова с удивлением увидели много «белолицых и русоволосых» людей. Шелихов посчитал, что это потомки 15 человек команды бота А. И. Чирикова «Св. Павел», посланных в 1741 г. на двух шлюпках на американский берег за водой и затем пропавших без вести. Возможно также, что это были потомки мореходов, отделившихся от Дежнева и Попова и занесенных в Америку⁵³.

Слухи о ранних русских поселениях в Северной Америке были очень упорными и распространенными.

Так, около 1779 г. на острове Крузенштерна (Берингов пролив) казачьему сотнику Ивану Кобелесу рассказывали, что на реке Юкон есть острог, в котором живут «бородатые русские

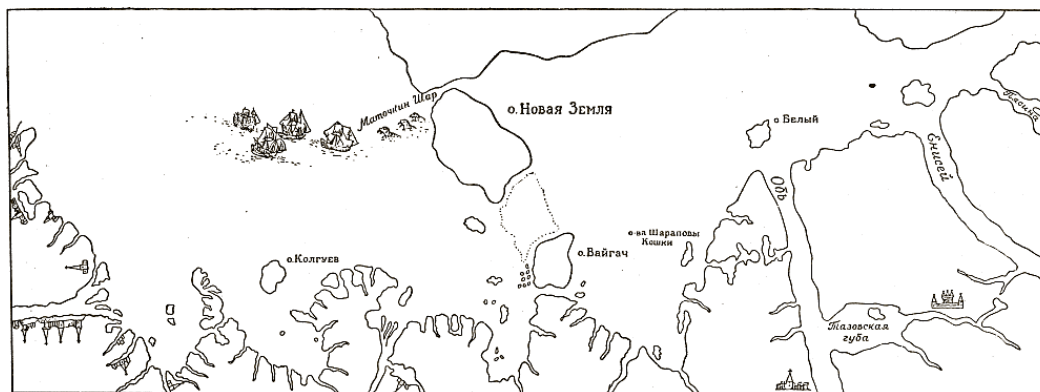
⁵¹ А. В. Ефимов. Предисловие к сборнику «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века на северо-востоке Азии», Географгиз, 1951, стр. 33.

⁵² Описание Земли Камчатки, сочиненное Степаном Крашенинниковым, Академии наук профессором, т. I, СПб., 1755, стр. 6.

⁵³ А. В. Ефимов. Из истории великих русских географических открытий Географгиз, 1950, стр. 12.

люди». Кобелев послал этим людям письмо, в котором прямо спрашивал, не являются ли эти люди потомками спутников Дежнева.

Один из образованнейших русских миссионеров на Аляске Герман около 1794 г. на основании слышанных им пересказов писал, что «русские на Аляске появились еще в царствование Иоанна IV. Это были якобы выходцы из Новгорода, которые добрались до Колымы, построили там семь судов и морем прошли в Анадырь, а затем и в более южные районы... Одно же судно, – пишет Герман, – достигло Америки, и его экипаж примерно в 1571 году основал первую русскую колонию на Аляске»⁵⁴.



Карта «Северной России, страны самоедов и тунгусов» Исаака Массы (1612) (часть названий опущена, названия даны по-русски).

Еще любопытней следующие сведения:

В 1937 г. во время археологических раскопок на полуострове Кенай (Аляска) были обнаружены остатки большого поселения. Всего был найден 31 дом размерами приблизительно 7 м длиной, 4,5 м шириной и 4 м высотой. Дома были построены из бревен на кирпичном фундаменте, печи сложены из кирпича. Такие дома ни эскимосы, ни индейцы не строили – они очень похожи на русские. Произведенные исследования – ботанические (по выросшим среди развалин деревьям) и геологические – установили, что это поселение было построено около 300 лет назад, что совпадает с временем экспедиции Дежнева – Попова.

Приведенные выше сведения как будто свидетельствуют об очень раннем появлении русских в Северной Америке, может быть даже раньше похода Дежнева – Попова.

⁵⁴ В. А. Перевалов. Семен Иванов Дежнев, сб. «Русские мореплаватели», Воениздат, 1953. стр. 31.

5. Высказывания Витсена о русских полярных плаваниях в XVII веке

Недавно В. Ю. Визе опубликовал некоторые сведения об арктических, плаваниях русских мореходов в XVII в.⁵⁵, содержащиеся в книге Николая Корнелиссона Витсена «Северная и Восточная Татария», опубликованной в Амстердаме двумя изданиями (в 1692 и 1705 гг.). Эта книга написана на староголландском языке, представляет библиографическую редкость и поэтому мало известна историкам Арктики.

Витсен в 1664–1665 гг. был в России и затем в течение ряда лет собирал о России разного рода сведения.

Недавно в Арктическом институте был сделан перевод некоторых отрывков из книги Витсена (издания 1705 г.), относящихся к арктическому мореплаванию, а именно:

1. Витсен рассказывает, что, по словам графа Федора Алексеевича Головина, в Енисейске строятся очень большие палубные корабли, которые в благоприятные в ледовом отношении годы совершают плавания из Енисея к устью Лены. В. Ю. Визе подчеркивает, что плавания русских из Енисея в Лену, о которых писал Витсен, подтверждаются находками на острове Преображения, на островах Фаддея и в заливе Симса.

2. Боярин Степан Иванович Салтыков, бывший в 1690–1696 гг. тобольским воеводой, полагает, что «от Енисея, мимо Лены, можно доехать до Амура, хотя другие сомневаются в этом, учитывая обилие льда».

3. В нескольких отрывках Витсен упоминает о плавании Дежнева – Попова, сведения о котором, правда не совсем точные, он получал из разных источников.

4. Витсен говорит о плавании русских из устьев Лены к Новой Земле в XVII веке. Это плавание не было отмечено другими историками Арктики. Витсен говорит также о том, что в XVII в. существовал регулярный промысел моржа в Карском море, на который русские выходили из Енисея.

5. Витсен рассказывает о большой русской экспедиции из Оби в Енисей, проводившейся одновременно по морскому и сухопутному пути. В. Ю. Визе считает эту хорошо продуманную экспедицию первой русской географической и гидрографической экспедицией в Арктике и полагает, что здесь идет речь о плавании московского купца Луки, совершенного между 1584 и 1598 гг., о котором сведений почти нет. И. П. Магидович на основании сообщения Исаака Массы⁵⁶ о том, что «даже во время смуты все же было совершено путешествие в эти места», полагает, что плавание Луки надо относить к началу XVII века.

6. Витсен рассказывает, что Головин в бытность свою тобольским воеводой «отправил по Енисею в море 60 человек, чтобы попытаться проехать оттуда к Лене и обогнуть Ледяной мыс (? – Н. З.), но никто из них не вернулся...»

В. Ю. Визе считает эту экспедицию первой русской экспедицией, посланной для совершения сквозного плавания от Енисея на восток вокруг мыса Дежнева.

7. Особого внимания заслуживает упоминание Витсена о какой-то местности Собачьей, находящейся в Сибири к востоку от Новой Земли «по ту сторону моря». Эта местность, пишет Витсен, из-за льдов трудно доступна «как зимой, так и летом» и расположена так далеко, что промышленники привозят оттуда только моржовые бивни, бросая шкуры и сало на месте.

Анализируя это высказывание Витсена, В. Ю. Визе напоминает, что в старину река Индигирка называлась рекой Собачьей и поэтому «не исключено, что здесь... имеются в виду Новосибирские острова».

⁵⁵ В. Ю. Визе. Новые сведения о русском арктическом мореплавании в XVII в., «Летопись Севера», 1949, стр. 78–93.

⁵⁶ М. П. Алексеев. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей, Иркутск, 1941, стр. 267.

Однако из всех островов, расположенных к северу от сибирского побережья, Новосибирские острова наиболее доступны. Зимой туда можно пройти по ровному припайному льду, летом – по чистой воде через пролив Дмитрия Лаптева, ежегодно совершенно освобождающийся от льдов.

Возможно поэтому, что расположенная к востоку от Новой Земли – далекая, трудно доступная и зимой и летом Собачья местность, о которой говорит Витсен, – это Северная Земля. Такое смелое предположение отчасти подтверждается картой Исаака Массы, составленной в 1609 г. и изданной в 1612 г. под названием «Карта Северной России, страны самоедов и тунгусов».

Визе под этой картой приводит следующее примечание Исаака Массы: «Я имел приятеля в Московии, брат которого бывал там (т. е. в Сибири.—В. В.) и он дал мне немалую карту этих стран... Он сам бывал в Вайгачском проливе и знал всю местность до реки Обь, но о более далеких странах он только слышал. Таким образом, карта эта передает только береговые места. Я получил ее с большим трудом, так как русский, сообщивший ее мне, подвергся бы смертной казни, если бы о том узнали»⁵⁷.

Голландец Исаак Масса, проживший много лет в России и хорошо говоривший по-русски, всякими правдами и неправдами добывал сведения о ее Севере, написал о Московии несколько сочинений и составил несколько карт России.

Из примечания Исаака Массы следует прежде всего, что эта карта составлена русским и попала она к Массе не позднее 1609 года.

Сама карта с географической точки зрения очень плоха. Особенно это относится к западной ее части, на которой Белое море не показано. Летний берег Белого моря выходит в океан, Северная Двина течет с запада на восток и т. д. Очевидно, составитель карты был плохо знаком с западным районом Арктики и поэтому карта Исаака Массы в своей западной части значительно хуже карты Баренца, опубликованной в 1598 г. также в Голландии.

Но зато на восток от Канина Носа карта Исаака Массы гораздо верней карты Баренца. Здесь показаны: Югорский Шар, Карские Ворота, Маточкин Шар, Байдарацкая губа, Шарыповы Кошки, остров Белый, город Мангазея (основанный в 1601 г.), остров Сибирякова, река Пясины. Но наибольшее внимание на этой карте привлекает большой остров, южный берег которого показан к северу от Енисея и Пясины. И невольно возникает, хотя и маловероятное, предположение: не показана ли здесь Северная Земля – Собачья местность, о которой писал Витсен? Во всяком случае из карты Исаака Массы следует, что уже в XVI в. Печорское море, все новоземельские проливы и весь южный берег Карского моря от Маточкина Шара и до устья Пясины были освоены русскими людьми даже картографически.

⁵⁷ В. Ю. Визе. Моря Советской Арктики, Главсевморпуть, 1948, стр. 46.

6. Основные причины быстрого продвижения русских в Сибири

Быстрое продвижение как промышленных, так и служилых русских людей по Сибири на восток объяснялось прежде всего поисками мехов (мягкой рухляди), главным образом драгоценных собольих шкурок, а быстрое продвижение на север по сибирским рекам на берега Северного Ледовитого океана – поисками моржовых бивней (кости рыбьего зуба).

Однако не промыслы, а меновая торговля манила русских в неизведанные земли и моря. Насколько выгодна была такая торговля, свидетельствует, например, то, что первые промышленники, добравшиеся до Камчатки, выменивали за железный нож 8, за железный топор 18 собольих шкурок. За медный котелок якуты приносили столько собольих шкурок, сколько влезало в котелок. При этом местные жители еще подсмеивались над наивными русскими, производившими столь невыгодную для них мену. Моржовые бивни, из которых местные жители выделывали мелкие украшения, ценились ими также недорого. А между тем эти бивни продавались на рынках Западной Европы дороже слоновой кости.

И вот потянулись в Сибирь за легкой наживой промышленные и торговые русские люди – наиболее отважные, наиболее предприимчивые. За промышленными и торговыми людьми, а иногда и впереди них, шли казаки – служилые люди. Они несли государеву службу: приводили местное население «под высокую цареву руку», облагали его податью – «ясаком»– и одновременно сами, на свой страх и риск, занимались и промыслами, и меновой торговлей.

Московское государство, начинавшее в это время устанавливать торговые сношения с Западной Европой, крайне нуждалось в валюте, а такой, наиболее удобной для перевозок и в то же время весьма ценной валютой, как раз и были меха и моржовые бивни.

Однако по мере освоения Сибири запасы пушнины и моржовых бивней у местного населения убывали. Надо было искать новые районы выгодной меновой торговли, новые племена, которые можно было обложить ясаком. Так русские с Оби перешли на Енисей, затем на Лену, Яну и Индигирку, а потом и на Колыму.

Спускаясь по рекам к берегам Северного Ледовитого океана, русские находили там не менее ценную добычу, чем соболь, – моржовые бивни. Во время поисков моржовых лежбищ мореходы тщательно обыскивали берега и при этом открывали морские пути в устья других, еще не изведанных рек. Таким образом, соболь манил русских все дальше на восток, к Тихому океану, а морж – все далее на север – к берегам Северного Ледовитого океана. В этом стремлении русских людей на восток и на север интересы государства и промышленных и торговых людей полностью совпадали. Государству надо было определить и закрепить свои северные и северо-восточные границы. Важным заданием для служилых людей были также поиски руд.

Быстрое продвижение русских на восток и на север объясняется не только погоней за соболем и не только предприимчивостью промышленных и служилых людей. У русских было огнестрельное оружие. Кроме того, после покорения Ермаком сибирского царька. Кучума русские во время своего продвижения на восток вплоть до Тихого океана и на север до Северного Ледовитого океана почти не встретили более или менее организованного сопротивления местных жителей. Напротив, они очень помогли русским в освоении необжитых районов. Только на Чукотском полуострове сопротивление «не мирных» чукчей было сломлено лишь к концу XVIII века.

Надо отметить, что в освоении северных окраин Сибири и прилегающих арктических морей большую роль сыграли поморы – судостроители и мореходы, перебравшиеся после закрытия «Мангазейского хода» в Сибирь. Это они строили кочи для сибирских плаваний, это они принесли с собой навыки ледового плавания в полярных условиях – навыки правильного использования и весел и парусов.

7. Первые плавания русских по Охотскому морю (1645–1651)

В 1639 г. Иван Юрьев Москвитин первым из русских, как уже упоминалось, вышел на побережье Охотского моря в 45 км к юго-западу от устья реки Охоты и здесь основал зимовье. Во время своих походов он услышал от местного населения о великой реке Амур. И вот в 1644 г. письменный голова Василий Данилов Поярков, посланный якутским воеводой Петром Петровичем Головиным, достиг устья Амура, здесь перезимовал, построил суда и летом 1645 г. отправился в первое плавание русских по Охотскому морю. О своем путешествии Поярков составил «чертеж и роспись дороги своей».

Москвитин и Поярков побывали на западном побережье Охотского моря. Как мы видели, есть некоторые основания полагать, что в 1648 г. на восточное побережье Охотского моря был занесен коч Федота Попова – соратника Семена Дежнева.

Любопытно отметить, что первые русские, увидевшие берега морей Тихого океана, – Дежнев, Москвитин, Поярков – были родом из Великого Устюга, а Попов из Холмогор. Все они были поморами, знакомыми с плаваниями по рекам и морю, знакомыми с постройкой судов.

Сравнительно мало известно имя одного из первых «плавателей» по Охотскому морю – Алексея Филиппова.

Филиппов около 1646 г. прошел из Якутска к Охотскому морю по пути, уже пройденному Москвитинным – по рекам Ленского бассейна, затем по реке Улье до ее устья и по Охотскому морю вдоль берега до устья реки Охоты. В 1648 г. Филиппов вместе с семью другими служилыми людьми перешел на парусном судне в одни сутки от устья реки Охоты на восток, до «Каменного мысу» (полуостров Лисянского), у которого были обнаружены большие лежбища моржей. Оттуда, также в течение суток, – до устья реки Мотыклеи. Вблизи этого устья Филиппов видел «острова в море», на которых, по словам местных тунгусов, «лежит зверя моржа много». В 1649 г. Филиппов вернулся в Охотск, а в 1652 г. в Якутск⁵⁸.

Много пушнины и моржовых бивней было послано в Москву после посещения Филипповым Охотского моря. Но с исторической точки зрения наибольшей драгоценностью была первая, составленная по рассказам Филиппова лоция посещенных мест. Называлась она так: «Роспись от Охоты реки морем итти подле земли до Ини и до Мотыклея реки и каковы где места, и сколько где ходу и где каковы реки и ручьи пали в море, и где морской зверь морж ложится и на которых островах»⁵⁹.

Неизвестно, откуда был родом Алексей Филиппов. Но невольно вспоминаются древние лоции Поморья, лоции Ивана Новгородца и других. Во всяком случае эта лоция показывает высокую морскую культуру русских мореходов того времени.

В 1651 г. на берегах Охотского моря появился один из замечательных землепроходцев – Михаил Васильевич Стадухин.

В 1630 г. с целью сбора ясака Стадухин перебрался с Енисея на Лену, а в 1642 г. с Лены на Индигирку. В 1644 г., выйдя на коче из устья Индигирки в Восточно-Сибирское море и повернув на восток, Стадухин первым из русских вошел в устье реки Колымы. Здесь, у слияния с Колымой реки Анюя, он основал Нижне-Колымский острог.

В 1645 г. Стадухин вернулся на Лену, а в 1648 г. снова возвратился на Колыму.

⁵⁸ Сб. «Русские мореплаватели», Воениздат, 1953, стр. 563.

⁵⁹ Д. Б. Карелин. Моря нашей родины, Детгиз, 1952, стр. 153. См. также сб. «Открытия русских землепроходцев и полярных мореходов XVII века», Географгиз, 1951, стр. 300, 301.

В 1649 г. Стадухин вместе с казаком Юрием Селиверстовым неудачно пытался пройти морем на восток от устья Колымы (по следам Дежнева и Попова). Дойдя, по-видимому, до мыса Шелагского и добыв здесь много моржовых бивней, он повернул обратно.

В 1650 г. Стадухин перебрался сухим путем на Анадырь, а в 1651 г... перевалив через хребет, первым из русских увидел реки Пенжину и Гижигу. Из Гижигинской губы он морем прошел вдоль берега до Тауйской губы, а затем, не позднее 1657 г., и до Охотска, т. е. вдоль почти всего северного берега Охотского моря.

Так за несколько лет русские мореходы прошли вдоль неведомых им до того северных и западных побережий Охотского моря.

8. Возобновление плаваний по Черному, Азовскому и Каспийскому морям

После свержения монголо-татарского ига (1480) русские и украинские поселения снова распространились до самого Черного моря. Наиболее отважные и предприимчивые крестьяне уходили на юг от крепостной зависимости, от русских бояр и главным образом от польских панов. Уходила туда и городская беднота. Так создались запорожское и донское казачества, вступившие в борьбу с турками и крымскими татарами за исконные русские земли и за права на Черном море. В это время турецкая крепость Азов запирала выход из Дона в Азовское море, турецкая крепость Очаков запирала выход из Днепра.

Из этих крепостей и из трудно доступного с севера Крыма турки и татары неоднократно производили набеги на русские поселения, грабили их, а население уводили в рабство. В ответ на это казаки в свою очередь предпринимали морские набеги на Турцию и подвластный ей Крым.

В 1559 г. был совершен первый поход из устья Днепра на Крым войском в составе 8000 человек под командой окольникыча Даниила Адашева, посланного Москвой. В 1606 г. запорожцы напали на турецкую крепость Варну, а в 1615 г. донские и запорожские казаки – на Кафу (Феодосию) и на Трапезунд и освободили много невольников. В 1616 г. казаки совершили набег на Синоп, а в 1637 г. заняли Азов, оставленный ими лишь после героической обороны («азовское сидение») только в 1642 году.

Почти за столетие до этого войсками Ивана Грозного были взяты Казань (1552) и Астрахань (1556). Волга на всем ее протяжении стала русской рекой, и Россия вновь получила свободный выход к Каспийскому морю.

Естественно, что борьба казаков с турками и татарами за выход к Черному морю привлекла внимание Москвы, и она захотела возглавить эту борьбу, что и было сделано во время похода Адашева. Существовало даже намерение создать для этой цели на Дону военный флот, построив его в волжских городах и переправив по волокам на Дон. Это намерение не было осуществлено, так как Россия в середине XVII в. стояла накануне войны с Польшей за Украину и Белоруссию.

Подобно тому, как в XVI и XVII вв. на Черном и Азовском морях на свой риск и страх действовали запорожские и донские казаки, так и на Каспийском море в XVII в. действовали яицкие (уральские) казаки. Особенно замечателен персидский поход казаков под начальством Степана Тимофеевича Разина. Начался он в 1668 году. Разин на 24 стругах прошел вдоль западного побережья Каспийского моря к устью Терека, потом к Дербенту, Баку и далее на юг. Перезимовав, казаки совершили набег на южное побережье Каспийского моря и снова, вернувшись к устью Куры, разбили здесь соединенный флот персов и кумыков, состоявший из 70 судов, и захватили 33 пушки.

Любопытно, что в 1722 г. во время Персидского похода полковник Шипов, посланный с двумя батальонами для взятия города Решта, докладывал Петру Первому, что двух батальонов для этой цели мало. Петр Первый ответил: «Донской казак Разин с пятьюстами казаков персов не боялся, а у тебя два батальона регулярного войска»⁶⁰. В этом ответе царь ставит в пример своим военачальникам казака Разина.

⁶⁰ Е. В. Тарле. Русский флот и внешняя политика Петра I, Воениздат, 1949, стр. 111.

9. Обзор плаваний в XVII веке

На основании дошедших до нас письменных сведений можно считать, что к началу XVII в. все основные географические открытия в западной части восточного сектора Арктики, т. е. в морях Белом, Баренцовом и Карском, за исключением Земли Франца-Иосифа и северных островов Карского моря, были поморами уже сделаны. Мало того, недавние (1940, 1941, 1945) находки на восточном побережье полуострова Таймыр с несомненностью доказали, что уже к началу XVII в. морской путь вокруг мыса Челюскина русским тоже был уже знаком. А ведь еще недавно считалось неоспоримым, что первым судном, обогнувшим мыс Челюскина, был пароход «Вега» экспедиции Норденшельда. Судя по находкам, экспедиция, остатки которой были найдены, была хорошо снаряженной торгово-промышленной экспедицией. Надо подчеркнуть, что находки на островах Фаддея были совершенно неожиданными. Кто знает, какие находки еще будут сделаны?

Итак, мы сейчас можем по историческим материалам утверждать, что в XVII в. весь Северный морской путь был пройден по частям и что во время этих плаваний было сделано величайшее географическое открытие: Америка отделена от Азии морем.

К тому же многие исторические документы доказывают, что в XVII в. плавание русских вдоль северных берегов Сибири было весьма оживленным. Сравнительно недавно М. И. Белов показал, что с 1633 по 1689 год вдоль северных берегов Сибири было совершено 177 плаваний как на одиночных судах, так и в отрядах из нескольких судов, число которых иногда доходило до пятнадцати⁶¹. Почти наверное список, составленный М. И. Беловым, не является исчерпывающим. Конечно, далеко не о всех плаваниях русских по Северному морскому пути, особенно о более ранних, сохранились письменные сведения.

Промышленные и торговые люди проникали на север обычно раньше служилых людей, до организации на Крайнем Севере Сибири органов государственной власти. Отсюда следует, что местные архивы, в которых начали собирать «распросные речи», «скаска», «челобитные», «отписки», «наказные памяти» и «подорожные грамоты», возникли позднее. Но даже и после появления на Крайнем Севере органов государственной власти многие плавания, организованные на частные средства, не оставляли после себя никаких письменных следов. Это никому не было нужно ни на Белом и Баренцовом морях, ни на других наших арктических морях. А между тем несомненно, что главные географические открытия в арктических морях в XVII в. были сделаны именно в порядке частной инициативы, подобно тому, как основные географические открытия середины XVIII в. в районе Алеутских островов были сделаны также не правительственными, а частными судами. Надо еще раз напомнить, что одно из величайших открытий XVII в. – открытие Дежневым Берингова пролива – было совершено в результате плавания, задуманного частными лицами, и осуществлено на частные средства.

М. И. Белов совершенно справедливо подчеркивает большее совершенство купеческих судов по сравнению с казенными. Он пишет, «что казна долгое время не могла наладить высококачественного судового дела, заставляя работать из-под палки на судоверфях казаков, тогда как купцы снабжали свои суда снастями лучшего качества, а строить суда поручали опытным мастерам». Как отмечает Белов, «за казенный коч на Лене платили 60 рублей, а за торговый 200–300 руб.»⁶².

С 80-х годов XVII в. плавания русских вдоль северных берегов Сибири резко сократились. Это было вызвано, во-первых, оскудением промыслов, во-вторых, ухудшением ледовых условий и, наконец, в-третьих, освоением более надежных южных сухопутных дорог.

⁶¹ М. И. Белов. Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах, Главсевморпуть, 1952, стр. 328–339.

⁶² М. И. Белов. Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах, Главсевморпуть, 1952, стр. 172.

Большое значение для плавания в северных морях имеют ледовые условия. Сейчас, после замечательных советских исследований в Северном Ледовитом океане, мы твердо знаем, что ледовитость наших арктических морей испытывает значительные колебания. Иногда эти колебания совершаются в пределах сравнительно небольших участков, иногда происходят одновременно на громадных пространствах. Иногда эти колебания сказываются от года к году, от десятилетия к десятилетию, а иногда и от века к веку. В таких случаях мы говорим о периодах потепления и похолодания Арктики.

Сейчас установлено, что бывают годы, а иногда и ряд лет, когда, например, вся северо-западная часть Баренцова моря от середины июля до середины сентября свободна ото льда. Бывают годы, когда этот район недоступен даже для ледокольных пароходов.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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