

А. И. Терюков, Н. Л. Йоутсен

Терюков Александр Иванович, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Музея антропологии и этнографии (Кунсткамера) РАН,
E-mail: aiter2006@yandex.ru

Йоутсен Надежда Львовна, независимый исследователь.
E-mail: joutsen11@yandex.ru

РОЛЬ МОРСКОГО МИНИСТРА АДМИРАЛА И.И. ДЕ ТРАВЕРСЕ В ОРГАНИЗАЦИИ ПОЛЯРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Деятельность адмирала маркиза И.И. де Траверсе как морского министра России в отечественной историографии чаще всего оценивается или нейтрально, или отрицательно. Чего стоит легенда о «маркизовой луже», которая часто упоминается до настоящего времени. Но при более подробном знакомстве с его деятельностью на благо России, становится обидно за то, что его дела не были оценены должным образом, как в прошлом, так и в настоящем. Данная статья посвящена его деятельности по организации арктических исследований. Впервые публикуется переведенная с французского языка записка И.И. де Траверсе по истории открытия Северо-Западного и Северо-Восточного проходов.

Ключевые слова: Северо-Западный проход, Северо-Восточный проход (Северный морской путь), Военно-Морской флот России, история российских арктических экспедиций, российские кругосветные путешествия.

A. Teryukov, N. Joutsen

Teryukov Alexander Ivanovich. PhD., Senior researcher of the Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) RAS.

E-mail: aiter2006@yandex.ru

Joutsen Nadeyda Lvovna, independent researcher.

E-mail: joutsen11@yandex.ru

THE ROLE OF THE NAVAL MINISTER, ADMIRAL I. I. DE TREVERSE, IN THE ORGANIZATION OF POLAR RESEARCH

The activity of Admiral Marquis I. I. de Traverse as the Minister of the sea of Russia in the national historiography is often evaluated either neutral or negative. What is the legend of the «Marquis puddle», which is often mentioned to date. But at more detailed acquaintance to its activity for the benefit of Russia, it becomes offensive that its Affairs weren't estimated properly, both in the past, and in the present. This article is devoted to his work on the organization of Arctic research. For the first time published translated from French note I. I. de Traverse on the history of the opening of the North-West and North-East passages.

Keywords: Northwest passage, northeast passage (Northern sea route), Russian Navy, history of Russian Arctic expeditions, Russian round-the-world voyages.

Деятельность адмирала маркиза И.И. де Траверсе как морского министра России в отечественной историографии чаще всего оценивается или нейтрально, или отрицательно. Чего стоит легенда о «маркизовой луже», которая часто упоминается до настоящего времени. Это связано с тем, что из-за нехватки средств (вечная российская проблема) Балтийский флот совершал плавания в восточной части Финского залива. Но это не так. По архивным данным видно, что морской министр ежегодно организовывал гидрографические обследования побережья как Финского залива, так и части Балтийского моря, составления морских лоций и карт и т.д. Воз-

можно, что на возникновение подобного мнения свое влияние оказало то, что большую часть своей министерской деятельности И.И. де Траверсе провел в своем имении Романщина Лужского уезда. Для объяснения этого факта надо иметь в виду то, что здание Адмиралтейства в это время перестраивалось архитектором А. Захаровым и там еще не было квартиры морского министра. Но это не мешало его работоспособности. В его архивном фонде Государственного архива Военно-морского флота сохранились книги учета почтовой корреспонденции, которые позволяют судить о его постоянной переписке с многими государственными и морскими деятелями того времени. Император Александр I высоко ценил его как государственного деятеля. Он 11 раз приезжал в это имение для обсуждения различных важных государственных вопросов. И.И. де Траверсе был последним из петербургских вельмож, кто видел императора живым. Ибо Александр I навестил адмирала по пути из Петербурга на юг в 1825 г. Но при более подробном знакомстве с его деятельностью на благо России, становится обидно за то, что его дела не были оценены должным образом, как в прошлом, так и в настоящем.

Маркиз Иван Иванович де Траверсе (Жан Батист Прево де Сансак де Траверсе, *Jean-Baptiste Prévost de Sansac, marquis de Traversay*. 1754-1831) родился на острове Мартиника, в семье морского офицера и плантатора¹. Его отец происходил из знатного французского аристократического рода. В 5 лет отец привез его во Францию, чтобы он мог приобрести образование. Получил образование в бенедиктинском коллеже в Сорезе (Франция). Учился в школах гардемаринов в Рошфоре и Бресте, с 1773 года — мичман французского флота. С 1778 г. принимает участие в морских сражениях с англичанами в ходе англо-французских войн. Принимал участие в войне за независимость американских штатов против Англии. В конце 1790 года, в условиях революционной смуты и разложения французского флота, получил у короля Людовика XVI разрешение поступить на русскую службу.

И.И. де Траверсе появляется в России 1791 г. по приглашению принца Карла Генриха Нассау-Зигена². 7 мая 1791 г. вышел указ Адмиралтейств-

¹*Шатне, Мадлен дю.* Жан Батист Траверсе, министр флота российского. - М., Наука. 2003. - 97 с.; *Сычев, Виталий* «Маркизова лужа». Легенды и правда о российском морском министре маркизе де Траверсе. - СПб. Премиум-Пресс. 2014. - 292 стр.

²Принц Нассау-Зиген Карл Генрих Николай - французский аристократ, знаменитый своими авантюрами и военными подвигами; полковник французского

коллегии о его зачислении на службу: *«Находившегося в королевской французской службе капитаном маркиза де Траверсе приняв в службу нашу, всемилостивейше пожаловали Мы флота нашего капитаном генерал-майорского ранга и повелеваем определить его в гребной флот».*

Императорским указом от 4 июля 1791 г. контр-адмирал де Траверсе был утвержден командующим гребной флотилией и назначен в г. Роченсальм в Выборгскую губернию, в Финляндию. Осенью 1801 г. он по-русски пишет в своем дневнике знаменательные строки: *«...Россия ныне — мое отечество, она сохранила меня от нищеты. Я всегда должен быть благодарен и преданный к ней и трем Государям, от которых я столь много получил милостей. В России я получил fortuna, жену, милостей и честь, довольно, чтобы быть навсегда в числе ей защитников и подданных».* В 1806 г. И.И. де Траверсе принимает подданство Российской империи³.

С 1801 года — адмирал. С 1802 года — главный командир портов Чёрного моря и военный губернатор Севастополя и Николаева. Был начальником обороны Крыма и Тамани во время русско-турецкой войны 1806—1812 годов. Организовал морскую экспедицию к Анапе против горцев, укрепил побережье Чёрного моря. Составил проект застройки Севастополя, который в то время не был реализован из-за отсутствия средств (однако ряд его идей был осуществлён в 1830-40-е годы). В 1807 году Наполеон предложил Траверсе вернуться на службу во французский флот (на любых условиях), но получил отказ. В 1809—1811 годах — управляющий морским министерством (исполняющий обязанности министра). С 1 января 1810 года, одновременно, член Государственного совета. С 28 ноября 1811 года — министр морских дел, с 27 декабря 1815 года — морской министр. Занимал этот пост до 29 марта 1828 года, когда был уволен с оставлением членом Государственного совета.

Деятельность И.И. де Траверсе на посту морского министра была самой разнообразной. Не смотря на то, что министерство было учреждено в 1803 г., в рамках реформы государственного управления Российской империи Александром I, фактически лишь при И.И. де Траверсе были утверждены штаты министерства, флотов и т.д. Эти вопросы он напря-

флота и кавалерии, генерал-майор испанского королевского флота, адмирал российского гребного флота екатерининской эпохи.

³О принятии адмирала маркиза Траверсе в вечное подданство России и доказательстве о дворянстве его фамилии // ГАВМФ. Ф. 166. Оп. 1. № 100.

мую готовил и обсуждал с М.М. Сперанским⁴. Строились новые корабли в Петербурге, Лодейном Поле и Архангельске⁵. Надо было снабжать Черноморский флот и т.д.⁶

Особо стоит отметить роль морского министра И.И. де Траверсе в организации экспедиций для изучения Северного Ледовитого и Тихого океанов. Последний раз российские моряки принимали участие в проведении Второй Камчатской или Сибирской экспедиции 1730-1740 годов, когда флотские чины, наряду с учеными, проводили исследования от Печоры до Аляски. В начале XIX века Россия вновь смогла начать масштабные экспедиции в мировом океане. Этому способствовало несколько причин. Во-первых, была сломлена гегемония Швеции на Балтике

⁴Проект учреждения Министерства военно-морских сил России, представленный И.И. Траверсе М.М. Сперанскому. Рукопись Писарская копия. 1811 г. // ГАВМФ. Ф. 25. Оп. 1. № 144.

⁵*Гребеницкова Г.А.* Балтийский флот в период правления Екатерины II. - СПб.: Остров 2007. - 719 с.; *Гребеницкова Г.А.* Черноморский флот в период правления Екатерины II. - СПб. 2012. Т. 1. - 511 с., Т. 2. - 559 с.; *Лебедев А.А.* «А как военное время наступило, и ...матросы обучение получают»: проблема боевой подготовки русского парусного флота на Балтике// Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы Тринадцатой ежегодной международной научной конференции. - СПб. РХГА. 2012. – С. 220-230; Он же. Балтийский парусный флот в русско-шведских войнах XVIII-начала XIX в.: достижения и проблемы// Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы Четырнадцатой ежегодной международной научной конференции. - СПб. РХГА. 2012 – С. 185-197; Он же. Балтийский корабельный флот начала XIX в. в свете нового архивного источника // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. 2016. Вып. 17 (1). С. 150-159. См. так же .Собственноручные резолюции Императора Александра I, всеподданнейшие доклады адмирала маркиза де-Траверсе и другие документы: по строению судов, обшивке кораблей медью, плаванию судов, крушению, исправлению; об участии судов в военных действиях; о пребывании иностранных судов и т.д. // ГАВМФ. Ф. 227. Оп. 1. № 136.

⁶Деятельность И.И. де Траверсе как морского министра отражена в большом количестве архивных документов. См., например, Собственноручные резолюции императоров Александра I и Николая I, копия с указа за подписанием Николая I, высочайше утвержденные доклады П.В. Чичагова, де-Траверсе и фон-Моллера, Комитета образования флота и другие документы: по строению и плаванию судов и т.д. 1807-1828 гг. 591 с. // ГАВМФ. Ф. 227, Оп. 1. №147; Дневник адмирала маркиза де Траверсе во время поездки по Крыму для обозрения крепостей по Черноморскому берегу с 17 февраля по 30 февраля 1808 г.. Собственноручный подлинник на русском языке. Из арх. марк. де Траверсе// ГАВМФ. Ф.315. Оп. 1-1. № 179. 8 л.

после русско-шведской войны 1808-1809 гг. и часть сил и средств российские власти могли направить на научные цели. Во-вторых, более важным было создание в 1799 г. Российско-американской компании, которой предшествовало создание русских поселений русскими купцами и промышленниками на Аляске. Эта компания была, говоря современной терминологией, частно-государственной компанией, акционерами которой состояли не только представители российского купечества, но представители аристократии, как, например, государственный канцлер Н.П. Румянцев, а так же члены правящей династии Романовых. Поэтому было принято привлечь к снабжению российских колоний в Америке военно-морской флот. Присутствие военных кораблей у берегов Аляски являлось символом принадлежности этих территорий Российской империи. Именно этим обстоятельством были вызваны русские кругосветные путешествия первой половины XIX века. Как отмечает Г. Сирый, в период управления Морским министерством И.И. де Траверсе было совершено 21 такое путешествие⁷. В третьих, Россия включилась в европейскую гонку поиска новых земель в Тихом океане. В четвертых, дальние походы были прекрасной школой для подготовки морских офицеров.

Одновременно начинаются активные исследования в Арктике. Организируются экспедиции под руководством Ф. Литке в ее западном секторе, П. Анжу, Ф. Врангеля – восточном секторе⁸. Основная задача этих экспедиций – выявление возможности прохождения судов вдоль берегов Сибири маршрутом, который сегодня мы называем Северным морским путем (В Западной Европе этот путь часто называли Северо-Восточным проходом, в отличие от пути вдоль берегов севера Канады, который известен как Северо-Западный проход). Возможность использования этого маршрута так же рассматривалась в плане снабжения поселений Русской Америки.

⁷*Сирый С.П.* Третий Морской министр Императорского флота России Жан Батист Прево де Сансак де Траверсе // https://rgavmf.ru/sites/default/files/lib/siry_traverse.pdf.

⁸*Сычев В.И.* Материалы первых арктических экспедиций 1820–1824 гг. основателей и членов Русского географического общества в документах Российского государственного архива Военно-морского флота // Полярные чтения на ледоколе «Красин» - 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях. Материалы Пятой международной научно-практической конференции 29-30 апреля 2017 г. – СПб. Изд-во «Паулсен». 2018. - С. 363-388.

О том, что И.И. де Траверсе лично принимал участие в подготовке этих исследований, говорят сохранившаяся в его архиве «Собственно-ручные выписки Маркиза де Траверсе об исторических данных экспедиций к северному полюсу и об открытиях русских на севере»⁹. Полный текст этой записки в переводе с французского языка впервые приводится в конце данной статьи.

Англичане и голландцы в XVI в. пытались проникнуть в Арктику. Эти путешествия были спровоцированы не просто любопытством, а целым рядом обстоятельств. Голос Русского государства, до недавнего времени воспринимавшийся как некая экзотическая данность, со времени правления Ивана III **начинает все звонче и увереннее звучать на европейской политической арене**. Московия воспринималась по-разному: с интересом, предубеждением, часто с опасением, но игнорировать ее уже было невозможно. В рамках великих географических открытий происходило открытие западным миром незнакомой Московии. Одновременно закрытие и монополизация Португалией торговли с Индией вынудило Европу искать альтернативные торговые пути между Западом и Востоком, которые были возможны только через Московскую Русь и Арктику¹⁰. Чем больше русские власти старались скрыть информацию о путях в Сибирь, за Урал и далее, тем настойчивее иностранцы стремились узнать об этом. Интерес к Московскому государству на Западе подстегивали и известия о баснословных богатствах, имеющихся на севере. Так, например, окольный М. Вельяминов, сопровождая посла императора Николая Варкоча в 1593 г. привез в Вену, императору Рудольфу II, в качестве подарка 40360 соболей, 3000 бобров, 20760 куниц, 337235 белок, 120 черно-бурых лисиц¹¹. Поэтому во второй половине XVI в. английские купцы активно ищут путь в Индию через Северный ледовитый океан и таким образом, исследуют Европейский Север. Они как бы вновь «открыли» морской путь викингов из Западной Европы к устью Северной Двины вдоль берегов Скандинавии. Активность англичан на севере была вызвана постоянными войнами на европейском континенте, что сильно меша-

⁹Собственноручные выписки Маркиза де Траверсе об исторических данных экспедиций к северному полюсу и об открытиях русских на севере. На французском языке. Рукопись железистыми чернилами. Автограф. 4 л. с обор. (8 стр.). Листы немного загрязнены, но текст читаем. Б.д. // ГАВМФ. Ф. 25. Оп. 1. № 4.

¹⁰*Блон Жорж*. Великий час океанов. Полярные моря / Пер. с франц. А. М. Григорьева. — М.: Мысль, 1984. — 192 с.: ил. — (Путешествия. Приключения. Поиск).

¹¹*Марков С.* Земной круг. - М., 1976. С. 291.

ло торговле. В 1553 г. капитан Ричард Ченслер (Чанселлор) привел первое английское судно к устью этой реки, на борту которого, кроме различных товаров, находилось английское посольство. То же можно сказать о голландцах. Об экспедициях В. Баренца и Р. Ченслера упоминается в записке И.И. де Траверсе.

Перевод записки И.И. де Траверсе.

[л.1] Собственноручные выписки Маркиза де Траверсе об исторических данных экспедиций к северному полюсу и об открытиях русских на севере. Исторические данные об экспедициях, предпринятых, что бы достичь Северного Полюса и открытие прохода в Тихом океане*.

Было осуществлено некоторое число экспедиций к Северному Полюсу, основной целью которых было открытие прохода через Северный Полюс в Тихий океан. Их насчитывается 14 или 17 как такого назначения, так и для достижения Востока этого Полюса.

Первая, историю которой следует упомянуть, это та, которую предприняли с 1553 по 1556 г. сэр Хью Уиллоуби (*Hugh Willoughby*)¹², Ричард Ченслер (Ченслор, *Richard Chancellor*)¹³ и Стивен Барроу (*Steven Borough*)¹⁴ с целью открыть проход на северо-востоке в Индию. Они добрались до Новой Земли и пролива Вайгач, но им не удалось продвинуться вперед из-за льдов, и они нашли огромную банку [мель, мелководье – А.Т.]¹⁵. Эта экспедиция закончилась учреждением Русской Компании, которая получила привилегию большой важности на торговлю [с Московией – А.Т.]¹⁶.

¹²Английский мореплаватель, один из создателей Московской торговой компании.

¹³Английский мореплаватель, положивший начало торговым отношениям России с Англией.

¹⁴Английский мореплаватель, исследователь Арктики, автор первого словаря терско-саамского словаря, составитель карты Баренцева моря.

¹⁵Здесь И.И. де Траверсе допустил ошибку. Экспедиция Х. Уиллоуби не дошла до Вайгача. После достижения Новой Земли она вернулась для зимовки в устье р. Варзино, где трагически погибла зимой 1553/1554 гг.

¹⁶Речь идет о создании Московской компании в Лондоне, которая получила исключительное право на торговлю с Московским царством через Холмогоры. Р. Ченслер описал это свое путешествие на Север, которое было издано в Англии и было известно в России. Одно из последних изданий его записок см.: Записки Чанселлора: открытие России Ричардом Чанселлором при поиске северного пути в Китай. - Архангельск, Правда Севера. 1998. – 126 с. О путешествиях англичан

[л.1 об.] В 1576 г. Мартин Фробишер (*Martin Frobisher*)¹⁷, который в последствии получил [дворянство – А.Т.] за геройскую операцию при помощи которой он отбил испанскую армаду, поднял паруса из города Блэквела вместе с 2-я барками «Гэбрэль» [водоизмещением – А.Т.] в 25 тонн и «Майкл» в 20 т.н пинассы мощностью 10 т. 11 июля он увидел Гренландию, вздымающуюся как лес колоколен и всю покрытую снегом. Пинасса погибла в буре. «Майкл», утративший мужество, вернулся в Англию и рапортовал, что «Габриэль» затонул в море, но Фробишер возвращается 2 октября, так и не сумев пройти Гренландию из-за ужасных льдов, которые ее окружали. Страсть к приключениям, поддерживаемая экстравагантной новостью о существовании некой Золотой шахты на Севере и в 1577 году ему была поручена новая экспедиция на средства по подписке знатных лиц двора. Он погрузился на «Эйд», грузоподъемностью 200 тонн, но был остановлен льдами в Гренландии, где он встретил айсберги, возвышавшиеся от 30 до 40 саженей в высоту над уровнем моря.

[л. 2.] В 1585 году, Джон Дейвис (*John Davis*)¹⁸отплыл из Дермута, на 50 тонном барке «Саншайн» (*Sanhsir*) и 35-и тонном «Муншайне» (*Moonshine*). Он открыл пролив, который носит его имя, но он был вынужден вернуться назад после того, как был зажат громадными льдами на широте Гренландии, он достиг широты 68 градуса.

на Русский Север см.: *Гамель И.* Англичане в России в XVI и XVII столетиях. Статья I. // Прибавления к 8 тому Записок ИАН. 1865. № 1. С. 1-179; Статья II. // Прибавления к 15 тому Записок ИАН. 1869. № 2. С. 181-308; Английские путешественники о Московском государстве в XVI в // Иностранцы путешественники о России. - Л., 1937. - С. 13-14, 34-36; *Морозова Л.Е.* Сочинения англичан о России XVI в: правда или вымысел // Связь веков. Исследования по источниковедению истории России до 1917 г. - М., 2007. - С. 132-154; *Andersen M.S.* Britain's discovery of Russia 1553-1815. London, 1958; *Branch M.* British travelers among the Samoyeds // JSFOu. Vol. 72. 1975.

¹⁷Английский мореплаватель и капер, совершивший три экспедиции к берегам Северной Америки в поисках Северо-Западного прохода.

¹⁸Английский мореплаватель и капер, Совершил 3 путешествия с целью открытия Северо-Западного прохода. О нем см.: *Markham, A. H.* The Voyages and Works of John Davis the Navigator. Hakluyt Society. Descriptions of the three voyages Davis undertook to discover the Northwest Passage. — Reissued by Cambridge University Press, 2010. - 419 p.

В 1606 году король Дании отправляет на открытие Джона Каннингема (John Cunningham)¹⁹ - шотландца, и Джеймса Холла (James Hall)²⁰ - англичанина. Огромные кучи льдов [в Гренландии – А.Т.] заставляют бежать их от больших опасностей.

Летом того же года лондонская компания [Московская торговая компания в Лондоне - А.Т.] отправляет Генри Гудзона (*Henry Hudson*)²¹ [на поиски северного пути в Азию], который достигает 81 широты [на Шпицбергене] на которой он оказался полностью остановлен льдами.

[л. 2 об.] В 1612 году капитан Томас Баттон (*Thomas Button*)²² доходит до 64 градуса широты [в Гудзоновом заливе], где льды преграждают ему путь. Примерно в то же время Московская Компания отправляет Йонаса Пула (Jonas Poole)²³, который не продвинулся [на Шпицбергене – А.Т.] выше 80 градуса. В 1613 году капитан Джеймс Холл (James Hall)²⁴ – он умер, по легенде, в 1612 году) продвигается на север [в районе Гренландии – А.Т.] вплоть до отметки 82 градуса.

В 1614 году Роберт Байлот (*Robert Bylot*) оказывается затертым во льдах [на севере Канады – А.Т.] на уровне 79 градуса. В 1615 году Роберт Байлот (*Robert Bylot*) и Уильям Баффин (*William Baffin*)²⁵ были останов-

¹⁹Шотландский мореплаватель, работавший под датским флагом. Он стал известен после своего участия в экспедиции Кристиана IV в Гренландию. В 1606 г. принимал участие в датской экспедиции на Шпицберген.

²⁰Английский мореплаватель, исследователь западной Гренландии, участник трех датских экспедиций в Гренландию.

²¹Английский мореплаватель начала XVII века. Известен благодаря своим исследованиям территорий современной Канады и Северо-Востока США. В 1607 г. побывал на Шпицбергене, в 1608 г. достигал Новой Земли, в 1609 г. достигнув Северной Америки, открыл остров Ньюфаундленд, остров Манхеттен.

²²Английский мореплаватель, который в 1612-13 годах командовал экспедицией, пытавшейся обнаружить пропавшего Генри Гудзона и проплыть Северо-Западным проходом.

²³Английский мореплаватель, исследователь и китобой. Работая на Московскую компанию, в 1604—1609 годах плавал на остров Медвежий, Шпицберген. После обследовал Шпицберген и нанес на карту большое число названий. Некоторые из них были забыты или заменены другими, иные же используются и в наши дни.

²⁴Английский мореплаватель, 1615 предпринял попытку пройти Северо-Западным проходом.

²⁵Английский мореплаватель, обнаруживший в 1616 году море, носящее его имя, и остров Баффинова Земля. Совершил ряд плаваний к Гренландии и на север Атлантического океана.

лены льдами также на широте 79 градусов [на севере Канады – А.Т.]. В 1616 году Баффин (*Baffin*) продвинулся до 81 градуса [на севере Канады – А.Т.].

[л. 3.] В 1751[году капитан Мак-Калам (M.-Callum)²⁶проникает, не встретив льдов от мыса Hackluyts до 83 ½ градуса. Следует заметить, что к этому времени море было очень свободным, то есть капитан Мак-Калам и капитан Wilson нашли его открытым до широты 83 и ½ градуса и отказались от дальнейшего прохождения только из опасения скомпрометировать себя по отношению к их судовладельцам, поскольку местом их назначения была Гренландия. В 1746 году предприняли другие попытки, которые все были безуспешны, но мореплаватели перезимовали в Гудзоновом заливе.

Доктор Маклайн (Makeline) уверяет, что некий мореплаватель Стефан (Stephan) достиг в 1754 году 84 ½ градуса.

С 1630 года по 1720 год Компания Гудзонова залива предприняла несколько напрасных попыток достичь более высокой отметки.

В 1720 году Knigk и Barlow (?) были отправлены на Север, но больше о них ничего не было слышно. В 1776 и 1777 гг. Адмиралтейство отправило лейтенантов Pickersgill и Lane (?), но эти офицеры мало продвинулись [в своих исследованиях – А.Т.] и не сделали никаких открытий.

[л. 3 об.] Капитан Джеймс Кук (*James Cook*)²⁷исследовал моря находящиеся за проливом Беринга между параллелями 70 и 71 градусов, где он оказался остановленным льдами.

В разные годы путешественники по Гренландии отваживались пройти до 81-82 градусов. В 1806 году У. Скорсби (William Scoresby)²⁸поднялся до 81 градуса широты [в районе Гренландии – А.Т.].

Таким образом, очевидно, судя по всем попыткам, совершенными до настоящего времени (1818), что достичь полюса очень трудно, если не невозможно.

²⁶Мореплаватель, сотрудник Компании Гудзонова залива, занимался поиском Северо-Западного прохода.

²⁷Знаменитый английский путешественник. В ходе своего третьего путешествия в 1778 г. прошел заливом между Чукоткой и Аляской в Чукотское море, но был остановлен льдами. На Алеутских островах встретил русских промышленников, у которых познакомился картой Беринга. Именно Дж. Кук назвал этот пролив Беринговым, честь русского исследователя В. Беринга.

²⁸Капитан британского китобойного судна, ученый-гидрограф, картограф. Занимался изучением Гренландии.

[л. 4] Открытия Русских на Севере.

В 1734 году лейтенант Муравьев (Moravieff) отправился из Архангельска до реки Обь. В течение первого года он добрался только до Печоры, на следующее лето он пересек пролив Вайгач (Weigatz) [теперь – пролив Югорский шар – А.Т.] и прибыл в Карское (Cara) море и остановился в гавани Ямал.

В 1738 году тот же лейтенант и Шувалов (Scouvaloff)²⁹ обогнули мыс [По-видимому, речь идет о мысе Каменный, северной точке полуострова Ямал – А.Т.]. После многих трудностей вошли в гавань Оби. Было сделано множество безуспешных попыток пройти от Оби до Енисея, но судно под командованием лейтенантов Д. Овцына и И. Кошелева осуществили этот переход в 1738 году. В том же 1738 году лоцман Федор Минин, отправившись от Енисея в одиночку по направлению к Лене. Он дошел на Севере до 73 градуса и 15 минут широты, когда достиг устья Пясины. Льды остановили его, и он повернул к Енисею. В июле месяце 1735 года лейтенант Прончищев отправился от Лены с намерением [л. 4 об.] добраться до Енисея, но встретил горы льда и претерпел множество аварий между первым и 7-ым в Оленёкским устье на 72 градусов 30 минут. На следующий год он высадился в [устье р. Оленёка – А.Т.] Оленёке в начале августа, но после множества напрасных усилий и опасностей он вернулся в Оленёк 29 числа того же месяца. Он поднялся до 77 градусов 25 минут широты, будучи много раз запертым во льдах. Харитон Лаптев также безуспешно попробовал в 1739 г пройти от Лены до Енисея, этот мореплаватель рассказывает, что есть мыс, который он не смог обогнуть потому, что море находится полностью закрыто льдами. Из этих рассказов можно заключить, что пространство между Архангельском и Леной еще не было пройдено.

Русские суда, которые ежегодно отправляются из Архангельска и других мест к Новой Земле, [л. 5] чтобы там добыть морских львов, нерпу и белых медведей, отправляются на западный берег, и кажется никто из них не обогнул северо-восточную оконечность этой земли.

Н.В. В одной заметке встречается, что в 1696 году Дж. Гемскерк (J. Heemskirk)³⁰ и В. Баренц (W. Barentsz)³¹, пройдя вдоль западного побе-

²⁹Здесь И.И. де Траверсе ошибается. Спутником С.В. Муравьева был М.С. Павлов.

³⁰Голландский мореплаватель и исследователь. Спутник В. Баренца.

³¹Голландский мореплаватель и исследователь. Руководитель трёх арктических экспедиций, целью которых был поиск северного морского пути в Ост-

режья, обогнули северо-восточную оконечность Новой Земли, которая достигает 77 градусов 20 минут широты и огибая в одиночку восточный берег, не продвинулись дальше 76 градусов. В других заметках отмечается, что в 1675 г два парусника, оснащенные в Амстердаме, отправились на поиски прохода с северо-востока и дошли до 79 градусов 80 минут широты: пройдя на 300 лье дальше меридиана Новой Земли, вследствие этого путь из Архангельска до Лены был проделан.

Теперь изучим то, что касается навигации от Лены до Камчатки. Согласно некоторым авторам эта навигация имела место уже полтора века (автор писал в 1771 году). На многих кораблях и в разные эпохи гибли северо-восточную оконечность Азии. Согласно русским реляциям [л. 5] экспедиции от Лены до Колымы проделывались часто, но определенно кажется, что в восточном океане побывали только 1 раз, огибая Чукотский нос, и по всей вероятности это было в 1648 г. Вот отрывок, что по этому поводу говорит г-н Миллер³².

В 1648 г корабли отправились с Колымы, чтобы проникнуть в Восточный океан [из них – А.Т.] 4 исчезло, а 3 других под командованием Семена Дежнева и Герасима Анкидинова, двух казаков, и Федора Алексева [Федота Алексева Попова, торговца – А.Т.], главы промышленников. На каждом *корабле* было около 30 человек экипажа. 20 июня 3 *корабля* отплыли от реки Колымы в эту замечательную экспедицию. Дежнев в своего рода журнале, найденном в Якутске, много говорит о навигации, указывая, однако, что Большой мыс очень отличается от того, который на запад от Колымы неподалеку от Чукотской (Tschuktskoi) реки. Он находится между севером и северо-востоком и дугообразно изгибается в направлении побережья Анадыря, который впадает в море. [л. 6] Аллея Китов возведено около этого места чукчами, которые носят обереги от сглаз из моржовых клыков, также выделанные в форме зубов и вставленные в их внутренние губы. Возможно дойти за 3 дня от этого мыса

Индию. Трагически погиб во время последней из них в районе Новой Земли.

³²По-видимому, речь идет о книге *Миллера Г.Ф.* Описание морских путешествий по Ледовитому и восточному морю, с российской стороны учиненных // Сочинения и переводы, к пользе и увеселению служащие. – 1758. – Январь. – С. 3-27; Февраль. – С. 99-120; Апрель. – С. 291-325; Май. – С. 387-409; – Июль. – С. 9-32; Август. – С. 99-129; Сентябрь. – С. 195-232; Октябрь. – С. 309-336; Ноябрь. – С. 394-425.

до реки Анадырь, а также можно отправиться по земле за тот же промежуток времени. Корабль, на котором Ратманов потерпел кораблекрушение на этом мысе и экипаж был распределен на борту 2-х других. 20.07 Дежнев и Алексеев высадились на землю, произошли стычки с чукчами, в которых Алексеев был ранен. Оба корабля вскоре отчалили и больше не видели друг друга. Корабль Дежнева был окружен ураганными ветрами и течениями и причалил гораздо южнее Анадыря, где он потерпел кораблекрушение. За неделю до этого он рассказал, что смог добраться до берегов этой реки [л. 6 об.], где он не нашел ни лесов ни жителей.

Невозможно назвать никакого другого мореплавателя, более позднего по отношению к Дежневу, который обогнул бы этот мыс на северо-востоке Азии. Беринг, который плывал в 1628 г. от Камчатки к мысу на север-востоке Азии, двигался вдоль побережья Чукотки до 67 градусов 18 минут широты и заметив, что побережье Чукотки приобретает восточное направление, он сделал из этого поспешный вывод, что он прошел северо-восточную оконечность Азии.

Шалауров отправился от Лены в 1761 году, зашел в порт на Яне, оттуда вновь отправился в путь 29 августа, обогнул Святой Нос, 6.07 он открыл на Севере гористую землю, которая, возможно, является островом [Большим Ляховским – А.Т.] Ледовитого моря. Прежде чем с бесконечными трудностям обогнуть пролив, который имелся между островом Диомида [в Беринговом проливе – А.Т.] и Сибирью. Встретив свободное море и северо-восточный ветер, он прошел Аляску, вскоре корабль, бывший слишком близко от земли [л. 7] оказался зажатым со всех сторон огромными льдами, и в конце концов вернулся в устье Колымы. На следующий год он совершил вторую попытку, но вновь вернулся к Колыме. Он попытался в третий раз обогнуть северо-восточную оконечность Азии, но об этом больше ничего не говорится. Следует отметить, что течения постоянно направляются с востока на этот берег.

Таким образом, можно сделать вывод из всего того, что было сказано выше, что мыс на севере Пясины никогда не был обогнут и что существование прохода на северо-востоке Азии основывалось только на авторитете Дежнева, который возможно был бы единственным, который его осуществил.

Размышления над путешествиями по Северу.

От Лены можно было только [неразборчиво] выйти до [неразборчиво] 29 июля было скорее время, когда китобой всех национальностей воз-

вращаются в свои порты, т.е это значило начать путешествие, когда его нужно было бы закончить.

Нужно было перезимовать на Новой Земле в ее западной части, как можно севернее. Иначе говоря, могли отправиться в конце мая или по меньшей мере в начале июня познакомиться с Новой Землей в ее северо-западной части и таким образом держались Севера, до тех пор пока препятствия [из] льда не стали бы препятствовать, и если их встречали, постараться взять на восток. [неразборчиво] корабль откуда, который согласно этой логике на 300 лье дальше, чем Новая Земля и [неразборчиво] когда прошли бы меридиан пролива Беринга³³.

[л. 8] Можно было бы отправиться от Колы....

Далее текст утрачен. Скорее всего, его продолжение находится в в других бумагах, посвященных разработке новых экспедиций на Север.

³³Проблемы неудач в поисках Северо-Западного и Северо-Восточного проходов (Северного морского пути), описанные в «Выписках Траверсе» были в первую очередь связаны с техническими и климатическими проблемами. Деревянный корпус морских судов не был приспособлен к плаваниям в высоких широтах с большими ледяными полями. Короткий летний период так же мешал в организации плаваний. Этому так же препятствовали и постоянные колебания климата в Арктике. Захаров В.Г. на основе анализа климатических и гидрографических данных с 1100 по 2000 гг., выявил, что для Северо-Европейского бассейна и района Северного морского пути к благоприятным сезонам можно выделить 3 временных интервала: 1500-1550, 1700-1750, около 1850 годы. По его данным, на протяжении 3-х столетий (XVI-XVIII) для деятельности в Арктике 66 % сезонов были неблагоприятными. Об этом см.; *Захаров В.Г.* Изменение состояния морских арктических льдов. Формирование и динамика современного климата Арктики. - СПб., 2004; Он же. Опыт гидролого-климатических реконструкций на Шпицбергене по археологическим материалам музея «Помор» рудника Баренцбург (20 поморских памятников XVI-XVIII вв.) // Полярные чтения на ледоколе «Красин» - 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях. Материалы Пятой международной научно-практической конференции 29-30 апреля 2017 г. – СПб. Изд-во «Паулсен». 2018. – С.10-23. Именно климатические условия не дали достигнуть поставленных задач, поставленных И.И. де Траверсе Ф. Литке, П. Анжу Ф. Врангелю по проходу с запада на восток вдоль Сибири, так как их путешествия пришлось на неблагоприятный период.

ЛИТЕРАТУРА

Английские путешественники о Московском государстве в XVI в // Иностранцы путешественники о России. - Л., 1937. - С. 13-14, 34-36.

Блон Жорж. Великий час океанов. Полярные моря / Пер. с франц. А. М. Григорьева. — М.: Мысль, 1984.— 192 с.: ил.— (Путешествия. Приключения. Поиск).

Гамель И. Англичане в России в XVI и XVII столетиях. Статья I. // Прибавления к 8 тому Записок ИАН. 1865. № 1. С. 1-179; Статья II Прибавления к 15 тому Записок ИАН. 1869. № 2. С. 181-308.

Гребенщикова Г.А. Балтийский флот в период правления Екатерины II. - СПб.: Остров 2007. - 719 с.

Гребенщикова Г.А. Черноморский флот в период правления Екатерины II. - СПб.: 2012. Т. 1. - 511 с., Т. 2. - 559 с.

Записки Чанселлора: открытие России Ричардом Чанселлором при поиске северного пути в Китай. - Архангельск, Правда Севера. 1998. — 126 с.

Захаров В.Г. Изменение состояния морских арктических льдов. Формирование и динамика современного климата Арктики. - СПб., 2004.

Захаров В.Г. Опыт гидролого-климатических реконструкций на Шпицбергене по археологическим материалам музея «Помор» рудника Баренцбург (20 поморских памятников XVI–XVIII вв.) // Полярные чтения на ледоколе «Красин» - 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях. Материалы Пятой международной научно-практической конференции 29-30 апреля 2017 г. – СПб. Изд-во «Паулсен». 2018. – С.10-23.

Лебедев А.А. «А как военное время наступило, и ...матросы обучение получают»: проблема боевой подготовки русского парусного флота на Балтике // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы Тринадцатой ежегодной международной научной конференции. - СПб. РХГА. 2012. – С. 220-230.

Лебедев А.А. Балтийский парусный флот в русско-шведских войнах XVIII-начала XIX в.: достижения и проблемы // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы Четырнадцатой ежегодной международной научной конференции. - СПб. РХГА. 2012 – С.185-197.

Лебедев А.А. Балтийский корабельный флот начала XIX в. в свете нового архивного источника // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. 2016. Вып. 17 (1). С. 150-159.

Марков С. Земной круг. - М.: Современник, 1976. — 1129 с.

Миллер Г.Ф. Описание морских путешествий по Ледовитому и восточному морю, с российской стороны учиненных // Сочинения и переводы, к пользе и

увеселению служащие. – 1758. – Январь. – С. 3-27; Февраль. – С. 99-120; Апрель. – С. 291-325; Май. – С. 387-409; – Июль. – С. 9-32; Август. – С. 99-129; Сентябрь. – С. 195-232; Октябрь. – С. 309-336; Ноябрь. – С. 394-425.

Морозова Л.Е. Сочинения англичан о России XVI в: правда или вымысел // Связь веков. Исследования по источниковедению истории России до 1917 г. - М., 2007. - С. 132-154.

Сычев, Виталий «Маркизова лужа». Легенды и правда о российском морском министре маркизе де Траверсе. - СПб. Премиум-Пресс. 2014. - 292 с.

Сычев В.И. Материалы первых арктических экспедиций 1820–1824 гг. основателей и членов Русского географического общества в документах Российского государственного архива Военно-морского флота // Полярные чтения на ледоколе «Красин» - 2017. Музеи в Арктике и Арктика в музеях. Материалы Пятой международной научно-практической конференции 29-30 апреля 2017 г. – СПб. Изд-во «Паулсен». 2018. - С. 363-388.

Шатне, Мадлен дю. Жан Батист Траверсе, министр флота российского. - М., Наука. 2003. – 97 с.

Andersen M.S. Britain's discovery of Russia 1553-1815. - London, St Martin's Press. 1958. – 245 p.

Branch M. British travelers among the Samoyedes // JSFOu. Vol. 72. 1975.

Markham, A. H. The Voyages and Works of John Davis the Navigator. Hakluyt Society. Descriptions of the three voyages Davis undertook to discover the Northwest Passage. — Reissued by Cambridge University Press, 2010. - 419 p.

REFERENCES

Anglijskie puteshestvenniki o Moskovskom gosudarstve v XVI veke [English travelers about the Moscow state in the 16th century], in *Inostrannye puteshestvenniki o Rossii [Foreign travelers about Russia]*. Leningrad, 1937. P. 13-14, 34-36. (In Russian)

Andersen M.S. *Britain's discovery of Russia 1553-1815*. London, St Martin's Press. 1958. – 245 p.

Blon Zhorzh. Velikij chas okeanov. Poljarnye morja [Great hour of the oceans. Polar seas]. Translation from French by A. M. Grigor'eva. Moscow: Mysl' Publ., 1984. 192 p.: il. (Puteshestvija. Priključenija. Poisk). (In Russian)

Branch M. British travelers among the Samoyedes, in *JSFOu*. Vol. 72. 1975.

Gamel' I. Anglichane v Rossii v XVI i XVII stoletijah. Stat'ja I [The British in Russia in the 16th and 17th centuries], in *Pripravlenija k 8 tomu Zapisk IAN [Additions to the first*

volume of *IAN Notes*]. 1865. № 1. P. 1-179; Stat'ja II Pribavlenija k 15 tomu Zapisok IAN. 1869. № 2. P. 181-308. (In Russian)

Grebenshhikova G.A. *Baltijskij flot v period pravlenija Ekateriny II [Baltic Fleet during the reign of Catherine II]*. Saint-Petersburg: Ostrov Publ., 2007. 719 p. (In Russian)

Grebenshhikova G.A. *Chernomorskij flot v period pravlenija Ekateriny II. [The Black Sea during the reign of Catherine II]*. Saint-Petersburg, 2012. T. 1. - 511 p., T. 2. - 559 p. (In Russian)

Lebedev A.A. «A kak voennoe vremja nastupilo, i ...matrosy obuchenie poluchajut»: problema boevoj podgotovki russkogo parusnogo flota na Baltike [Ah, how the war came and sailors receive training: the problem of combat training of the Russian sailing fleet in the Baltic], in *Sankt-Peterburg i strany Severnoj Evropy [Saint-Petersburg and the Nordic countries]*. Materialy Trinadcatoj ezhegodnoj mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii. Saint-Petersburg, RHGA Publ., 2012. P. 220-230. (In Russian)

Lebedev A.A. Baltijskij parusnyj flot v rusko-shvedskih vojnah XVIII – nachala XIX v.: dostizhenija i problemy [Baltic sailing fleet in the Russian-Swedish wars of the 18th–early 20th centuries: achievements and problems], in *Sankt-Peterburg i strany Severnoj Evropy [Saint-Petersburg and the Nordic countries]*. Materialy Chetyrnadcatoj ezhegodnoj mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii. Saint-Petersburg, RHGA Publ., 2012 P. 185-197. (In Russian)

Lebedev A.A. Baltijskij korabel'nyj flot nachala XIX v. v svetenovogo arhivnogo istochnika [Baltic ship fleet of the early 19th century in the light of a new archival source], in *Sankt-Peterburg i strany Severnoj Evropy [Saint-Petersburg and the Nordic countries]*. 2016. Issue. 17 (1). P. 150-159. (In Russian)

Markham, A. H. *The Voyages and Works of John Davis the Navigator*. Hakluyt Society. Descriptions of the three voyages Davis undertook to discover the Northwest Passage. Reissued by Cambridge University Press, 2010. - 419 p.

Markov S. *Zemnoj krug [Earth circle]*. Moscow: Sovremennik Publ., 1976. – 1129 p. (In Russian)

Miller G.F. Opisanie morskikh puteshestvij po Ledovitomu i vostochnomu morju, s rossijskoj storony uchinennyh [Description of sea voyages across the Arctic and East Sea undertaken from the Russian side], in *Sochinenija i perevody, k pol'ze i uveseleniju sluzhashhie [Works and translations serving for the benefit and amusement]*. 1758. Janvar'. P. 3-27; Fevral'. P. 99-120; Aprel'. P. 291-325; Maj. P. 387-409; Ijul'. P. 9-32; Avgust. P. 99-129; Sentjabr'. P. 195-232; Oktjabr'. P. 309-336; Nojabr'. P. 394-425.

Morozova L.E. Sochinenija anglichan o Rossii XVI v.: pravda ili vymysel [Works of the British about Russia of the 16th century: truth and fiction], in *Svjaz' vekov. Issledovanija po istochnikovedeniju istorii Rossii do 1917 goda [Communication centuries. Studies on*

the source study of the history of Russia until 1917]. Moscow, 2007. P. 132-154. (In Russian)

Shatne M. du. *Zhan Batist Traverse, ministr flota rossijskogo [Jean-Baptiste Traversé, Russian fleet minister]*. Moscow, Nauka Publ., 2003. – 97 p. (In Russian)

Sychev V. «Markizova luzha». *Legendy i pravda o rossijskom morskom ministre markize de Traverse [«Marquise's puddle. Legends and truth about the Russian naval minister de Traversé*. Saint-Petersburg: Premium-Press Publ., 2014. - 292 p. (In Russian)

Sychev V.I. *Materialy pervyh arkticheskikh jekspeditsij 1820–1824 gg. osnovatelej i chlenov Russkogo geograficheskogo obshhestva v dokumentah Rossijskogo gosudarstvennogo arhiva VoЕННО-morskogo flota [Materials of the first Arctic expeditions of 1820–1824 of the founders and members of the Russian Geographical Society in the documents of the Russian State Archive of the Navy]*, in *Poljarnye chtenija na ledokole «Krasin» [Polar readings on the icebreaker Krasin]*. 2017. Muzei v Arktike i Arktika v muzejah. *Materialy Pjatoj mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii 29-30 aprelja 2017 g.* Saint-Petersburg: Izd-vo «Paulsen» Publ., 2018. P. 363-388.

Zaharov V.G. *Izmenenie sostojanija morskikh arkticheskikh l'dov. Formirovanie i dinamika sovremennogo klimata Arktiki [Change in the state of Arctic sea ice. The formation and dynamics of the modern climate of Africa]*. Saint-Petersburg, 2004. (In Russian)

Zaharov V.G. *Opyt gidrologo-klimaticheskikh rekonstrukcij na Shpicbergene po arheologicheskim materialam muzeja «Pomor» rudnika Barenburg (20 pomorskih pamjatnikov XVI–XVIII vv.) [The experience of hydrological and climatic reconstructions in Svalbard according to archaeological materials of the Pomor museum of the Barentsburg mine (20 Pomeranian monuments of the 16–18 centuries)]*, in *Poljarnye chtenija na ledokole «Krasin» [Polar readings on the icebreaker Krasin]*. 2017. Muzei v Arktike i Arktika v muzejah. *Materialy Pjatoj mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii 29-30 aprelja 2017 goda.* Saint-Petersburg: Izd-vo «Paulsen» Publ., 2018. P.10-23.

Zapiski Chansellora: otkrytie Rossii Richardom Chansellorom pri poiske severnogo puti v Kitaj [Chancellor's Notes: The Discovery of Russia by Richard Chancellor in Search of the Northern Way to China]. Arhangel'sk, Pravda Severa Publ., 1998. – 126 p. (In Russian)