

Двинско-Обский отряд: шесть лет среди льдов Dvina-Ob Crew: Six Years Amid Ice

Великая Северная экспедиция – серия походов русских исследователей вдоль побережья Ледовитого океана, главным результатом которой стало нанесение на карту малоизученных территорий Сибири и Русской Арктики. Одним из опорных портов экспедиции был Архангельск.

Through a series of voyages undertaken by Russian explorers, the Great Northern Expedition mapped a lengthy section of the Russian Arctic coast and Siberia. In its deployment, the port of Arkhangelsk played the role of a principal support base.

«Экспедицион» и «Обь»

Великая Северная экспедиция заняла одиннадцать лет: с 1733 до 1743 года. Она была организована по замыслу Петра Первого, а указ о ее начале подписала императрица Анна Иоанновна. Строго говоря, это было сразу несколько экспедиций: для выполнения миссии сформировали семь морских и два сухопутных отряда. Общая стоимость организации их работы составила более 360 тысяч рублей, а число задействованных участников превысило пять тысяч человек. Непосредственно научными исследованиями занимались около 550 из них. Стоит отметить, что один из сухопутных отрядов был сформирован из членов недавно созданной Академии наук: ученые исследовали Камчатку и внутренние районы Восточной Сибири. Среди основных результатов Великой Северной экспедиции – картографирование побережья Северного Ледовитого океана; изучение берегов Аляски и подтверждение существования короткого морского пути между Азией и Америкой; открытие Южных Курильских островов.

Из пяти отрядов, двигавшихся вдоль северного побережья России, четыре находились под общим руководством Витуса Беринга, и лишь один, действовавший западнее всех, подчинялся непосредственно петербургской Адмиралтейств-коллегии – высшему органу военно-морского управления России в XVIII веке. Этот отряд, известный как Двинско-Обский, исследовал побережье от Архангельска до Ямала и Оби. Он первым отправился в путь.

Для мореплавания в арктических условиях требовались особые суда. Такие, которые издавна строили жители беломорского побережья – поморы. Их лоды и кочи имели прочный и гибкий деревянный корпус: при благоприятных условиях льды не сдавливали его, а выталкивали вверх. Кроме того, поморские суда были достаточно легкими, чтобы их можно было вытащить на берег и тащить волоком по льду или даже по ровной земле.

При Петре Первом строительство поморских судов было запрещено: император так хотел внедрить европейские технологии в судостроение, что в приказном порядке заставил отказаться от отечественных. Однако суда, созданные по голландским и британским чертежам, оказались мало пригодны для хождения в российской Арктике. Поэтому для Двинско-Обского отряда разрешено было построить два поморских кочи. Их заложили на верфях в Архангельске. Суда получили имена «Экспедицион» и «Обь».

Летом 1734 года кочи под командованием лейтенантов Степана Муравьева и Михаила Павлова вышли из Архангельска в сторону Обской губы. В составе отряда было около пятидесяти человек, в том числе два геолога, два подлекаря и иеромонах.



Тем же морским путем задолго до этого ходили поморские промысловики и торговцы. Теперь этот маршрут должны были повторить офицеры Российской Империи, чтобы нанести на карту побережье и острова в Северном Ледовитом океане. Поморы, войдя в Байдацкую губу, ходили до устья Оби по суше, не обгибая Ямал. Было предположение, что полуостров тянется далеко на север, смыкается с Новой Землей, и обогнуть его невозможно. Экспедиции предстояло выяснить, так ли это и существует ли морской путь из Европы в Азию.

Пройдя через Белое и Баренцево моря, исследователи пересекли пролив Югорский Шар, вошли в Карское море, свободное ото льда, и достигли западного берега Ямала. Не зная, что северная оконечность полуострова находится уже недалеко, командиры отряда приняли решение вернуться назад и поставить суда на зимовку в устье Печоры у деревни Тельвицы.

Сама команда зазимовала в Пустозерске – старинном поселении на печорском берегу в двадцати километрах от сегодняшнего Нарьян-Мара. Пустозерск – это первый русский город за Полярным кругом, основанный в 1499 году по указу Ивана III. Со временем он стал форпостом на пути освоения Сибири, Урала, Новой Земли и других отдаленных территорий. Население Пустозерска формировалось в основном из северян, поморов. Свое существование город прекратил к середине XX века из-за изменения транспортных маршрутов.

Летом 1735 года Двинско-Обский отряд вновь вышел в путь. В Санкт-Петербург был отправлен отчет о проделанной работе, и из столицы в Пустозерск прислали «пополнение» – двух геодезистов. Однако новая попытка покорить Ямал оказалась еще менее удачной, чем первая: в этот раз Югорский Шар оказался закрыт льдами до августа, а пробиться через льды Карского моря оказалось вовсе невозможно. Между руководителями экспедиции начались разногласия по поводу дальнейших действий. В итоге суда разделились и продолжили поход по отдельности, но вынуждены были вернуться к Печоре. Эти неудачи отри-

Костяк матросов в экспедиции Двинско-Обского отряда составляли жители беломорского Севера, и это неудивительно: согласно имеющимся сведениям, поморы осваивали Ледовитый океан по крайней мере с XI века. В XII–XIII веках они открыли Вайгач и Новую Землю. Северяне вели промысел рыбы и морского зверя; используя притоки сибирских рек, ходили на Енисей и Лену. Поморы основали ныне несуществующие Пустозерск (сегодня это территория Ненецкого автономного округа) и Мангазею (Ямало-Ненецкий автономный округ), ставшие на время главными опорными пунктами для освоения Севера и Сибири. В 1648 году группа поморских мореходов во главе с холмогорцем Федотом Поповым и пинежанином Семеном Дежневым обошла на кочах Чукотский полуостров и вышла в Тихий океан, доказав, что Евразия и Северная Америка – два отдельных континента.

Великая Северная экспедиция заняла одиннадцать лет: с 1733 до 1743 года. Она была организована по замыслу Петра Первого, а указ о ее начале подписала императрица Анна Иоанновна. Initially conceived by Peter I, the 11-year-long Great Northern Expedition (1733–1743) was decreed to start by Empress Anna Ioannovna.

SOZVEZDYE #31

исследования
exploration

56

Текст: Михаил Прынков
Text: Mikhail Prynkov

SOZVEZDYE #31

исследования
exploration

57

Фото: архив «Созвездия»
Photo: Sozvezdye archive



План Пустозерска на гравюре Николааса Витсена, 1711
Pustozersk town map, a print by Nicolaes Witsen, 1711

цательно сказались на карьере командиров: из-за жалоб подчиненных (а также жителей Пустозерска) лейтенанты Муравьев и Павлов «за многие непорядочные, нерадетельные, леностные и глупые поступки» были отстранены от должности и разжалованы в матросы. Впрочем, спустя несколько лет их восстановили в звании. Правнук Степана Муравьева, граф Николай Муравьев, стал основателем Хабаровска и Владивостока.

«Первый» и «Второй»

В 1736 году руководителем отряда назначили лейтенанта Степана Малыгина. Кроме того, экспедицию усилили новыми судами: в Архангельске построили два парусно-гребных бота, которые так и назвали, «Первый» и «Второй». Их командирами стали лейтенанты Алексей Скуратов (потомок родного брата Малюты Скуратова и предок писателя Ивана Тургенева) и Иван Сухотин.

Весной, памятуя о неудачах на море, руководители экспедиции решили отправить часть отряда на восток по суше, на оленьих упряжках. Эту группу возглавил геодезист Василий Селифонтов. Сухопутная партия успешно добралась до Оби, прошла вдоль всего побережья Ямала, исследовала южную часть Белого острова. На берегу по маршруту движения путешественники ставили опознавательные знаки – «маяки», которые можно было увидеть с моря.

Между тем, морская часть похода в этом году складывалась еще хуже, чем в прошлом: Степан Малыгин отправился в путь на коче «Экспедицион» в конце мая, но потерпел крушение в тяжелых льдах, скопившихся в Печорской губе. Экипаж перебрался на второе судно. В конце июля и начале августа «Обь» вместе с пришедшими из Архангельска ботами с трудом преодолела льды и дошла до Югорского Шара. Но состояние судна к тому моменту было плачевным, поэтому Малыгин решил продолжить экспедицию на ботах, а «Обь» под командованием Сухотина отправил в Архангельск. На обратном пути этот отряд тоже проводил исследования – в частности, отметил на карте 67 рек.

Боты «Первый» и «Второй» вдоль побережья дошли до Ямала. Льдов было так много, что впереди судов шли пешие разведчики, выбирая путь.

Проект Великой Северной экспедиции был разработан офицером русского флота, датчанином по происхождению Витусом Берингом. Она планировалась как продолжение Первой Камчатской экспедиции. Целями нового проекта стало изучение морских маршрутов к Америке и Японии, исследование арктического побережья Сибири, составление географического, геологического, ботанического, зоологического и этнографического описания отдаленных российских территорий. Сам Беринг возглавил отряд, успешно открывший путь в Америку. Именно он основал острог, позже выросший в город Петропавловск-Камчатский. Вернуться в Россию Беринг уже не смог: болезни, холод, нехватка пресной воды и продовольствия погубили многих моряков, в том числе и командира.

Стало ясно, что далеко продвинуться не удастся, поэтому моряки бросили якорь в устье Кары. Сюда же прибыл сухопутный отряд Селифонтова с важным известием: Ямал не соединяется с Новой Землей, северную часть полуострова можно обогнуть морским путем. На побережье для осмотра за судами остались одиннадцать человек, для них был построен чум, сооружен продовольственный склад. Остальные члены экспедиции на оленях добрались до Обдорска (сегодняшний Салехард), где и перезимовали.

Следующим летом исследователи вернулись к устью реки и вновь вышли в море на двух ботах. Четвертая попытка преодолеть Карское море оказалась наконец успешной: меньше чем за месяц путешественники добрались до пролива, разделяющего Ямал и Белый остров (сегодня этот пролив носит имя Малыгина в честь руководителя экспедиции). 16 августа 1737 года суда обогнули северо-восточную оконечность полуострова, а 11 сентября вошли в устье Оби. Встреченные отрядом казаков, путешественники поднялись до Березова, где зазимовали. Малыгин же отправился в Петербург с отчетом о выполненном задании.

Впрочем, экспедиция на этом не закончилась, ведь исследователям нужно было тем же сложным путем вернуться в Архангельск вместе с судами. Следующим летом ботам удалось дойти до устья Кары и встать там на зимовку, при этом «Первый» был почти раздавлен льдами и затонул бы, если бы не помощь ненцев, которые помогли морякам разгрузить судно и обустроить лагерь на берегу. И только в 1739 году «Первый» и «Второй» благополучно пришвартовались в архангельском порту.

Основным итогом шестилетней экспедиции Двинско-Обского отряда стало составление первой карты побережья Баренцева и Карского морей. Само название «Карское море» было дано в память о зимовке отважных исследователей в устье Кары. Впервые на карте были отмечены Ямал, часть берега Обской губы и нижнего течения Оби, обследованы большие и малые острова, мели и глубины. Общая протяженность нанесенного на карту побережья – около четырех тысяч километров. Многие материалы экспедиции по-прежнему используются при составлении географических документов.



The Expedition and the Ob

Initially conceived by Peter I, the 11-year-long Great Northern Expedition (1733–1743) was decreed to start by Empress Anna Ioannovna. Technically, it consisted of a series of expeditions run by seven marine crews and two land-based teams. To deploy them – a total of 5,000 people – cost more than 360 thousand roubles. The research part of the Expedition was conducted by some 550 people. Notably, the members of one of the Expedition's land-based teams were professors of the newly established Imperial Academy of Sciences. They explored Kamchatka and the inland areas of Eastern Siberia. The Great Northern Expedition had mapped the coast of the Arctic Ocean, explored the coast of Alaska, proved the existence of a shorter route between Asia and America, and discovered the South Kuriles, to name a few of its key results.

Out of the five crews tasked to explore the Arctic coast of Russia, four were commanded by Vitus Bering and one, its route running westwards off the rest of the crews, by the Admiralty Collegium in Saint Petersburg, the highest naval marine body in the 18th-century Russia. That crew, known as the Dvina-Ob crew, explored the stretch Arkhangelsk – Yamal – Ob and was the first to venture the journey.

Navigating in the Arctic required special ships. The ones like Pomors'. Inhabiting the White Sea coast, Pomors are known for their long-standing shipbuilding traditions. Their wooden rowboats and koches had rounded bodylines allowing them to be pushed up if squeezed by ice-fields. Also, because of their light weight, the Pomor boats could be dragged over the ice and level terrain.

Emperor Peter I placed a ban on Pomor boat designs. He favoured European technologies to the detriment of the domestic shipbuilding. The Dutch and British designs, however, had proved a poor fit

The core of the Dvina-Ob seamen were Pomors, the inhabitants of the White Sea coast, which isn't surprising, given the data evidencing that the Pomors would go exploring the Arctic Ocean as early as the 11th century. In the 12th–13th century, the Pomors were the first to discover the islands of Vaigach and Novaya Zemlya. They would sail through the Siberian rivers – the Yenisei and the Lena – to reach fishing and seal hunting grounds. They had set up the now defunct towns of Pustozersk (currently the territory of the Nenets Autonomous Okrug) and Mangazeya (Yamal-Nenets Autonomous Okrug), which once served the key outposts along the routes into Siberia and High North. In 1648, the Pomor crew led by Fedot Popov, a native of Kholmogory, and Semen Dezhnev, a native of Pинега, sailed around the Chukchi Peninsula and entered the Pacific Ocean, having proved that Eurasia and North America were two separate continents.

Поморские суда были достаточно легкими, чтобы их можно было вытаскивать на берег и тащить волоком по льду или даже по ровной земле. Because of their light weight, the Pomor boats could be dragged over the ice and level terrain

The planner of the Great Northern Expedition, designed as a continuation of the First Kamchatka Expedition, was Vitus Bering, a Dane serving in the Russian navy. The Great Northern Expedition was to explore the sea routes into America and Japan, the Arctic coast of Siberia, and to cover the remote Russian areas with geographical, geological, botanical, zoological, and ethnographic descriptions. In that expedition, Bering and his crew discovered the route to America. It was he who set up a stockaded town that grew into the city of Petropavlovsk-Kamchatsky. Bering didn't make it back to Russia. Like many of his crew and the commander, he failed to survive the cold, diseases, and shortage of fresh water and food.

for navigating in the waters of the Russian Arctic. So, the ban was lifted temporarily to construct two Pomor koches for the Dvina-Ob crew. They were built by the yards in Arkhangelsk and received the names of Expedition and Ob.

In the summer of 1734, the koches led by Lieut. Stepan Muraviev and Lieut. Mikhail Pavlov set sail from Arkhangelsk towards the Ob Bay with some fifty men onboard, including two geologists, two doctors, and a priest monk.

The route was not new, ventured many a times earlier by Pomor whalers and merchants. This time, it was followed by the officers of the Russian Empire to map the coast and isles out in the Arctic Ocean. Once in the Baidaratsky Bay, the Pomors would make their way to the estuary of the Ob River overland, without sailing around the Yamal Peninsula. They believed that Yamal stretched far north where it abuted Novaya Zemlya and for this reason was impossible to sail around. The expedition was to find out whether it was so and whether there was a marine passage between Europe and Asia.

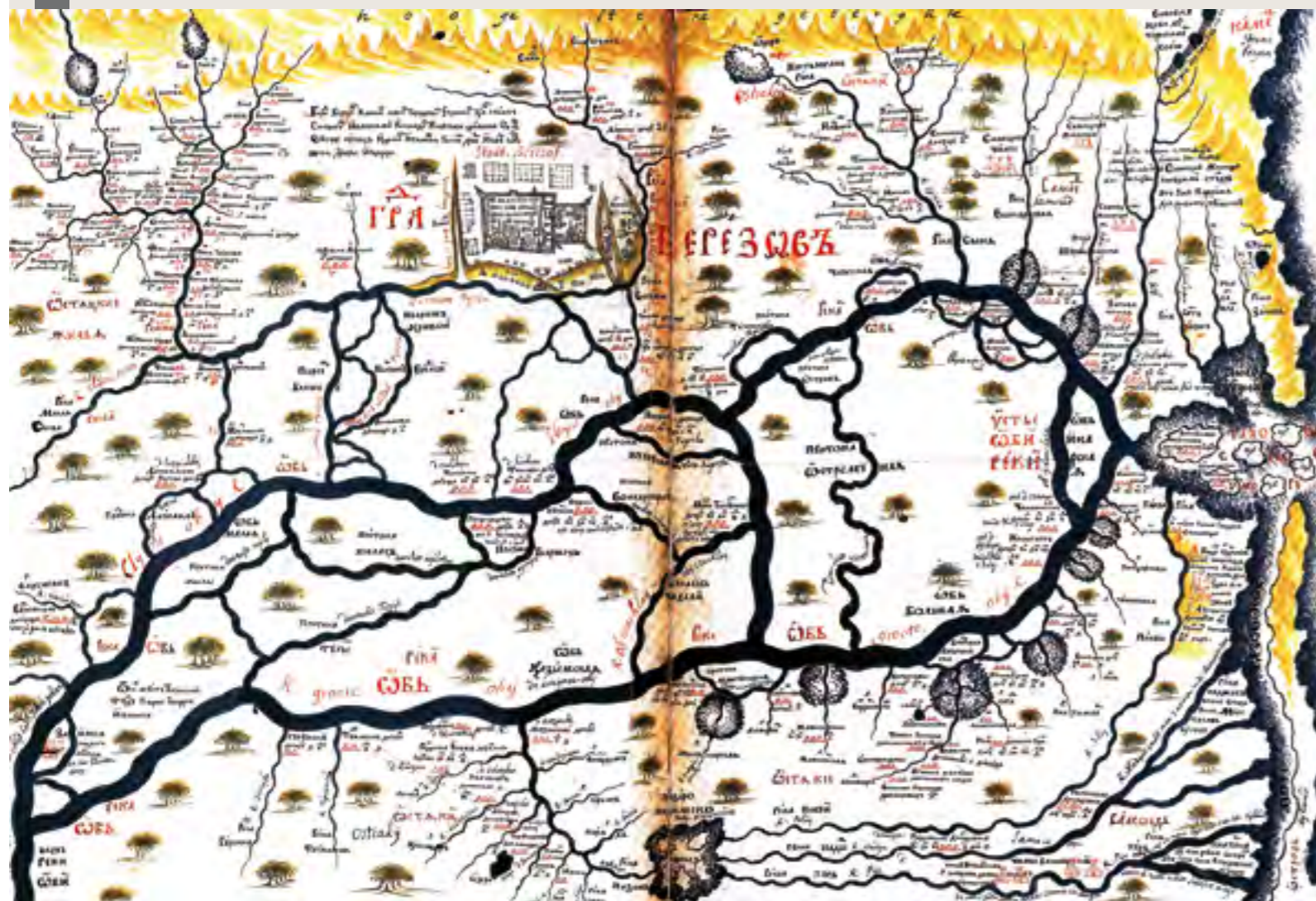
Having sailed through the White Sea, the Barents Sea and the Straits of Yugorsky Shar, the crew entered the ice-free Kara Sea and reached the western coast

of Yamal. Unaware of their close proximity to the northernmost tip of Yamal, the commanders ordered to return and drop anchor in the mouth of the Pechora River near the village of Telvitsa, where the ships would pass the winter.

The crew itself passed the winter in Pustozersk, an old settlement on the shore of the Pechora, twenty kilometers off the present-day location of Naryan-Mar. Established in 1499 by order of Ivan III, Pustozersk was Russia's first community beyond the Polar circle. It grew, over time, to become an outpost along the routes into Siberia, Ural, Novaya Zemlya and other remote areas. The population of Pustozersk mainly consisted of Pomors, the northerners. Pustozersk ceased to exist in the mid-20th century due to the change in transportation routes.

The Dvina-Ob crew resumed their voyage in the summer of 1735. They reported their progress to Saint-Petersburg and received two more members – geodesists, who arrived in Pustozersk to join the crew. Yet, their second attempt to conquer Yamal had proved even less successful than the previous one: the Yugorsky Shar remained ice-frozen until August, blocking the crew's way into the Kara Sea. A dispute occurred between the expedition leaders as to further route. As a result, the ships parted ways but were both forced to get back to the Pechora. Their misfortunes had negatively affected the careers of their commanders. Fueled by the complaints from the crew (and inhabitants of Pustozersk), the accusations against Lieut. Muraviev and Lieut. Pavlov had reduced them to the ranks for "numerous acts of dishonesty, inappropriate conduct, sloth, and foolish undertakings". Several years later, however, they restored their positions of high command. Lieut. Muraviev's great-grandson Nikolay Muraviev, the count, is known as the founder of Khabarovsk and Vladivostok.

Город Березов
в «Чертежной книге
Сибири», 1701
Berezov town in
"Atlas of Siberia", 1701



Number One and Number Two

In 1736, the crew received new leader Stepan Malygin. It also received new ships – two sailing and rowing boats, built in Arkhangelsk and named simply Number One and Number Two. They were placed under the command of Lieut. Alexey Skuratov (descendant of Malyuta Skuratov's brother and forefather of writer Ivan Turgenev) and Lieut. Ivan Sukhotin.

That spring, the Expedition leaders, mindful of the previous misfortunes at sea, sent a part of their crew on an overland journey to the Expedition's eastern destinations, on sledges pulled by reindeer teams. That part of the crew was led by geodesist Vasily Selifontov. It successfully reached the River Ob, and explored the southern section of the Bely Island. As they travelled, they left markers, or "beacons", to be seen from the sea.

In the meantime, the marine part of the Expedition was experiencing difficulties even harsher than in the previous year. Stepan Malygin-led koch Expedition wrecked under pressure of the impassable ice in the Pechora Bay in late May. Its crew continued the journey on the other ship, the Ob. In late July – early August, the Ob, together with the two boats from Arkhangelsk, had finally made its way to Yugorsky Shar in already a deplorable state. Malygin ordered the expedition to continue onboard the Number One and the Number Two. He placed the Ob under the command of Sukhotin to go back to Arkhangelsk. The crew did not stop mapping the area on its return journey. They mapped 67 rivers.

The Number One and the Number Two reached Yamal by ploughing through the coastal ice. The ice-fields were so many that the boats had to be led by scouts walking in front. It was clear that they wouldn't get far, so they dropped anchor in the estuary of the Kara to be soon joined by Selifontov-led party and receive an important message: Yamal did not abut the Novaya Zemlya and it was possible to sail around its northernmost tip. With eleven people left on the coast to look after the boats, for whom a tent was constructed and ample provisions were left to subsist on, the rest of the Expedition crew went to Obdorsk (modern-day Salekhard) in reindeer sleighs where they passed the winter.

The crew returned to the coast in the following summer to continue the Expedition onboard the two boats. A fourth attempt to cross the Kara Sea was a success. It took the crew less than a month to reach the strait between Yamal and Bely Island (named after the Expedition leader Malygin). On 16 August 1737, the boats sailed around the north-eastern tip of Yamal to enter the estuary of the Ob River by 11 September. Welcomed by Cossacks, the expeditioners went to Berezov to winter, while Malygin went to Saint Petersburg to report the mission completed.

This, however, was not the end of the Expedition. A no less difficult way back to Arkhangelsk was to be made onboard the boats. In the following summer, the boats managed to reach the estuary of the Kara where they would pass the winter. The Number One was badly wrecked by ice and would've sunken if it wasn't for the Nenets who helped the crew to unload the boat and set up the camp. It wasn't until 1739 that the Number One and Number Two finally moored at Arkhangelsk port.

The 6-year-long expedition of the Dvina-Ob crew had achieved its key result – the first ever map of the Barents and the Kara coasts. The very name, Kara, was given to the sea in memory of the estuary of the Kara where the courageous expeditioners found a wintering place. There appeared Yamal on the map, and one section of the Ob Bay and the lower reaches of the Ob. The survey covered big and smaller islands, deep and shallow waters. The length of the coastal section surveyed totaled four thousand kilometers. Many of the materials produced by that expedition are still in use by present-day authors of geographical documents.

*Основным итогом
шестилетней экспедиции
Двинско-Обского отряда
стало составление первой
карты побережья Баренцева и
Карского морей
The 6-year-long expedition of the
Dvina-Ob crew had achieved its
key result – the first ever map of
the Barents and the Kara coasts*

SOZVEZDYE #31

ИССЛЕДОВАНИЯ
exploration