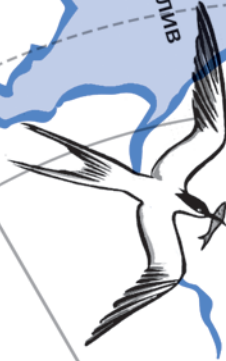


Тихий океан

Берингово море

СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

Берингов пролив



котловина Макарова

Северный Ледовитый океан

КАНАДА



Северный полюс

Гудзонов залив



пролив Нэрса



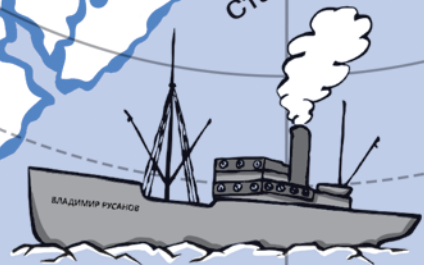
Баффинов залив



о. Гренландия

море Лабрадор

Мыс Старостина



ПУТЕШЕСТВИЕ НА СЕВЕР



море
Лаптевых



РОССИЙСКАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ

п-ов Таймыр

котловина Нансена

мыс Папанина

Карское
море



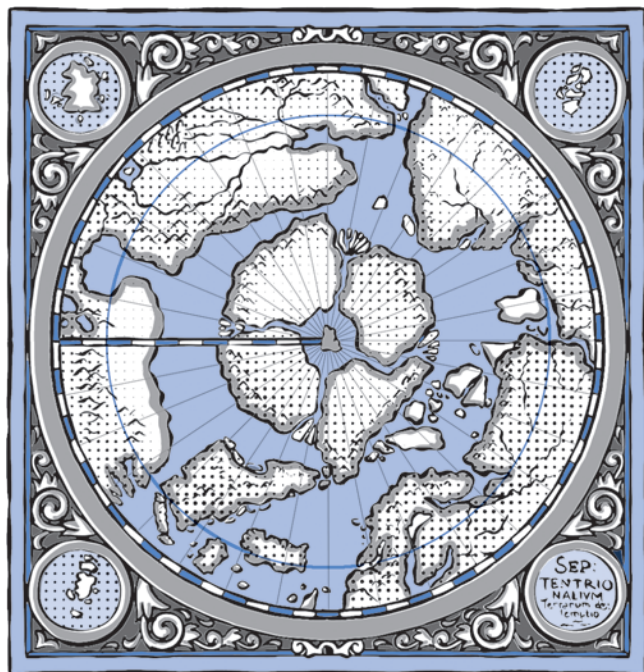
арх.
Шпицберген

Баренцево
море

СКАЗ О ТОМ, КАК ПОМОРЫ ГОЛЛАНДЦЕВ ВСТРЕТИЛИ

В XV веке немецкий географ М^артин Б^ехайм и другие его коллеги высказали правильное предположение: Северный полюс располагается в море. А фламандский картограф Г^ерард Мерк^атор в XVI веке на основе имевшихся тогда у него знаний даже составил карту арктического региона, на которую был нанесен и Северный полюс.

Европейцы понимали: тот, кто окажется на полюсе первым, встанет в ряд величайших первооткрывателей наравне с Колумбом и Магелланом. Но кроме сниск^ания л^авров у тех, кто мечтал добраться до Северного полюса, была еще одна, весьма практическая цель. Испанские, голландские, английские моряки часто совершали походы в далекие загадочные страны — Индию и Китай. Оттуда они привозили ткани и пряности, которые ценились на европейских рынках чрезвычайно дорого. Однако путь к тем странам был неблизким. Кораблям приходилось огибать Африку и преодолевать Индийский океан.



Мореходы не сомневались: наиболее короткий путь к заветным богатствам проходит по северным морям. Но эти моря покрыты льдами. Оттаивают они хотя бы на короткое время или постоянно носят на себе ледяной панцирь? Голландский моряк Виллем Баренц — сильный, упрямый, мужественный и непоседливый человек — попытался ответить на этот вопрос.

Родился Баренц на острове Терсхеллинг. Уже в зрелом возрасте он перебрался в Амстердам, где закончил навигацко-картографическую школу. Затем много плавал и активно занимался составлением карт. Его исследовательский пыл поражал современников. Не случайно впоследствии Баренца прозвали «скипером¹ эпохи» и «храбрейшим из голландцев».

Баренц не сомневался в существовании «свободной ото льда дороги» через суровый Ледовитый океан. Он предполагал: в течение полярного дня (который, как мы уже знаем, на полюсах длится полгода) Солнце своими лучами способно растопить лед и в районе Северного полюса. Следовательно, коротким северным летом путь в Китай через Север будет открыт. Дело оставалось за малым: снарядить корабли всем необходимым для плавания в северных широтах и отправиться в неизведанные края.

В 1594 году экспедиция Баренца покинула Амстердам, обогнула Северную Европу и оказалась в краю льдов. Там европейцы столкнулись с невиданным ранее зверем — белым медведем. Баренц приказал спустить с корабля лодку и вместе с матросами отправился в погоню за гигантом. Погоня чуть было не закончилась печально для великого путешественника и его людей: подстреленный медведь разозлился, залез в лодку и набросился на обидчиков. Он издавал такой дикий рев и проявил такую невероятную силу, что даже бывалые моряки, наблюдавшие китов, акул и прочих морских чудовищ, не на шутку



¹ *Скипер* — капитан парусного судна. — *Здесь и далее примеч. ред.*

перепугались. Хорошо еще, что намотавшаяся на шею зверя веревка зацепилась за руль. В конце концов с медведем справились. Его шкура впоследствии поражала своими размерами амстердамских обывателей.

Моржи тоже удивили голландцев. Миролюбивые животные привели их в такой ужас, что моряки впоследствии уверяли своих соотечественников: охотиться на подобных клыкастых чудищ можно разве что из корабельных пушек. 10 июля корабль Баренца достигли архипелага Новая Земля, но дальше из-за льда пройти не смогли. Баренц с сожалением вынужден был повернуть обратно.

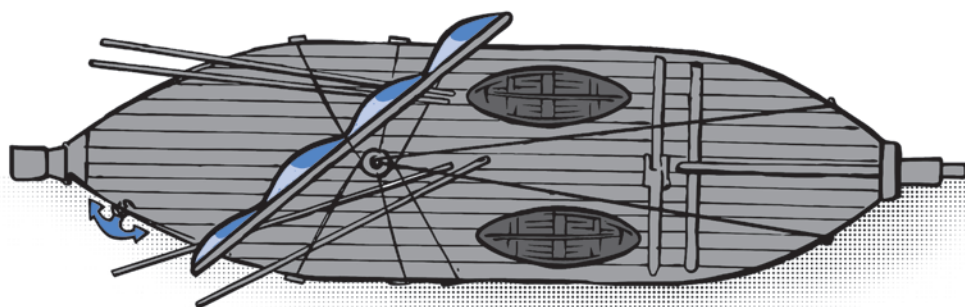
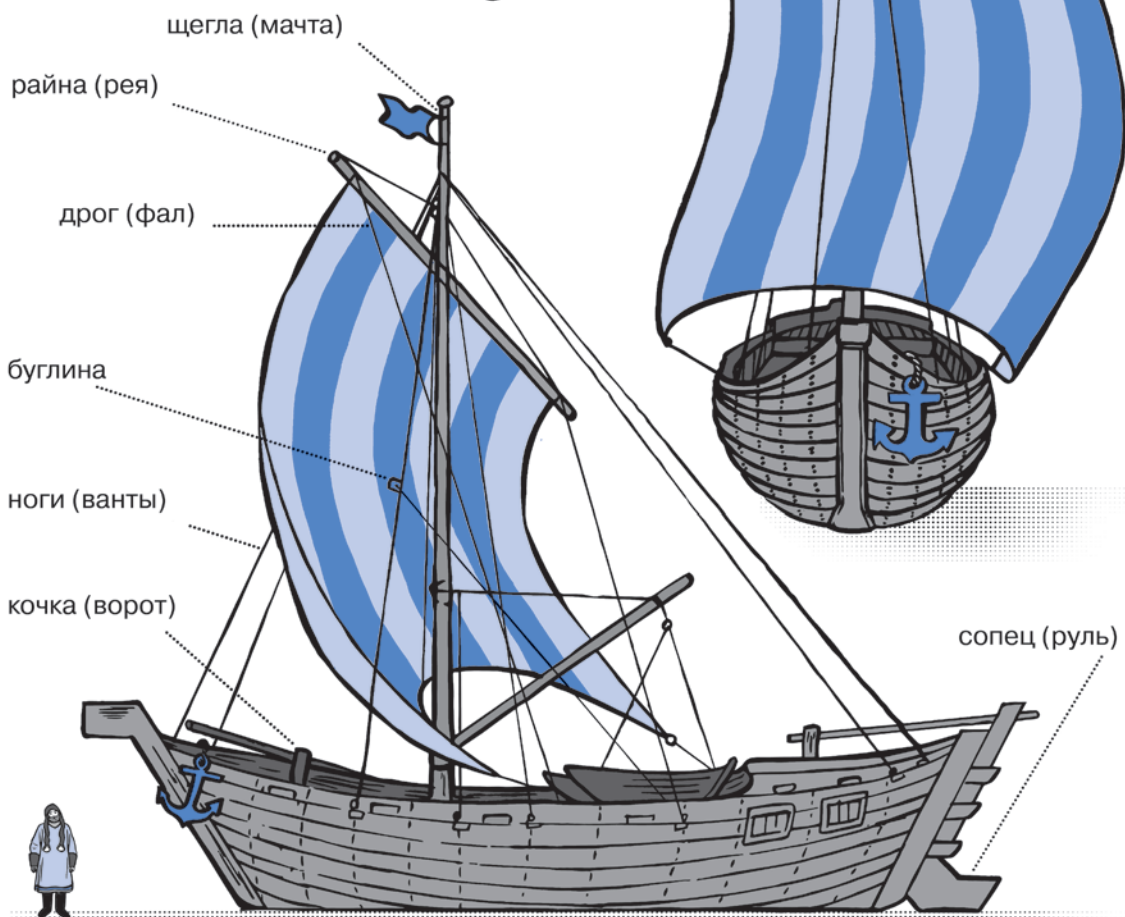
Зима в Амстердаме прошла не только в рассказах о невиданных животных. Уже к следующему лету, 1595 года, неутомимый голландец имел в своем распоряжении семь кораблей и предпринял новую попытку. Он решил пройти в далекий Китай между побережьем Сибири и островом Вайгач. В проливе Югорский Шар моряков Баренца, уверенных в том, что они — первооткрыватели этих мест, ожидала ошеломляющая встреча. Голландцы столкнулись с русскими жителями Крайнего Севера, которые, как оказалось, давным-давно облюбовали северные берега евразийского континента и преспокойно там проживали.

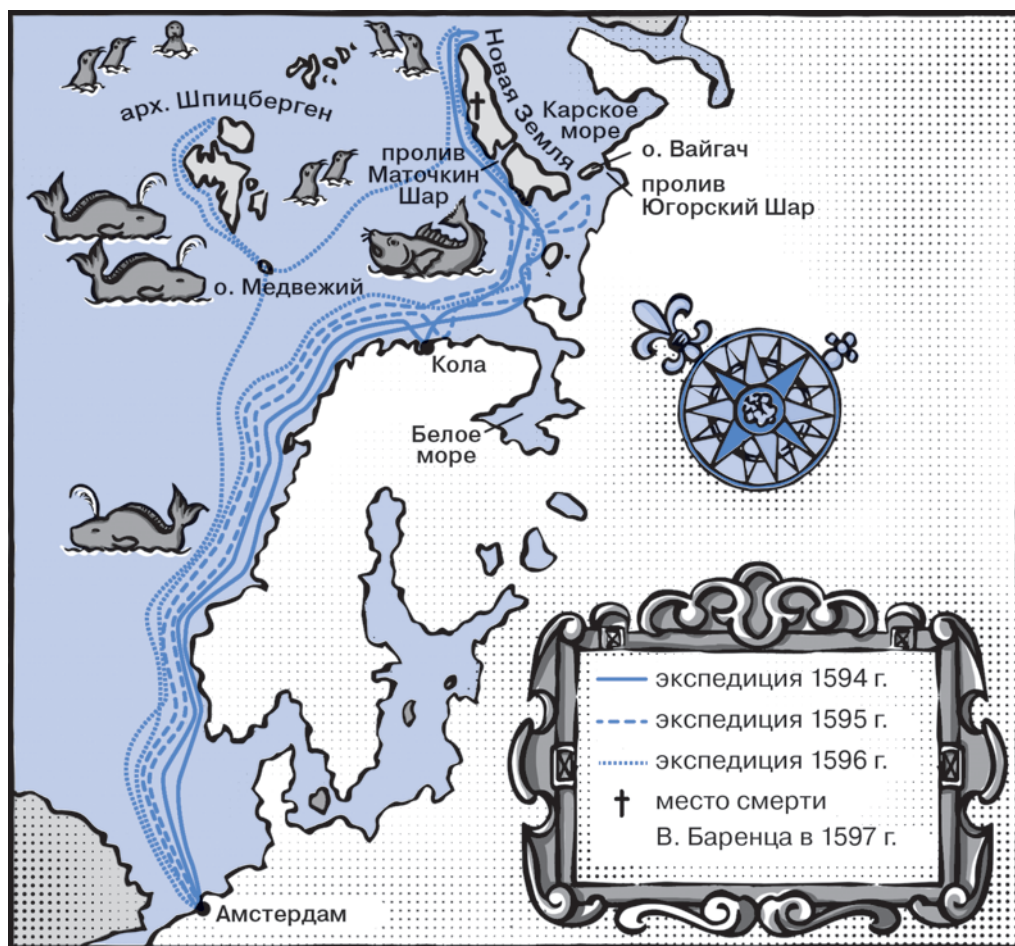
В XI–XII веках новгородские первопроходцы добрались до Белого моря. Осевшие от Онеги до Кёми потомки новгородцев вошли в историю под названием поморов. Поморы приспособились к суровому климату и превратились в опытных моряков, охотников и рыболовов. Льдами, морозами, белыми медведями и моржами их было не удивить. И уж тем более не удивить их было Северным Ледовитым океаном, в котором они чувствовали себя как дома. «Море — наше поле!» — говорили поморы, отправляясь на ловлю зверя и рыбы за сотни и даже тысячи километров от родных деревень и сел. Одним из выдающихся достижений этих удивительных людей стали кочи, которые наряду с драккарами викингов и китайскими джонками вошли в историю как лучшие суда всех времен и народов.

Поморский коч, созданный для арктических плаваний, представлял собой деревянный корабль длиной 16–17 метров и шириной около четырех метров. Овальными обводами корпуса он напоминал скорлупу грецкого ореха. Такой корпус,

Поморский

КОЧ





состоящий из нескольких слоев дерева, идеально подходил для плавания во льдах. Когда лед сжимал корпус, корабль не раздавливался, а выталкивался на поверхность. Малая осадка коча позволяла ему входить в устья рек в любое время года. Коч мог брать на борт до 30 тонн груза и до 50 человек.

Кочи зарекомендовали себя чрезвычайно надежными судами. Неслучайно впоследствии европейские кораблестроители, создавая суда для северных плаваний, старались придать им форму поморских кочей. Европейские полярники широко использовали и другие разработки поморов. Например, шапку-цибáку, похожую на шлем: ее длинные уши можно завязывать вокруг шеи, обеспечивая герметичность. Или поморскую куртку-совик: ее делали из шкур морских животных, непроницаемой для ветра и влаги.

Поморы дружелюбно встретили незваных гостей. Русские охотники и рыболовы готовы были поделиться с голландцами своими знаниями. Увы, пролив Маточкин Шар оказался забит льдом. Баренц вновь повернул домой несолоно хлебавши.

16 мая 1596 года экспедиция упрямого «шкипера эпохи» стартовала из Амстердама в Китай в третий раз. В походе участвовало два корабля. Во время этого плавания Виллем открыл один из островов архипелага Шпицбэрген. Остров, судя по всему, не случайно был назван Медвежьим. Компаньон Баренца по плаванию — капитан Ян Корнелиус Рейп — отказался следовать далее на восток, решив исследовать сам архипелаг.

Обогнув Новую Землю, одинокий корабль Баренца попал в Карское море. Погода не благоприятствовала плаванию. Завывал ветер. Лед становился все крепче. Испугавшись, что в конце концов он раздавит судно, мореплаватели решили зимовать на Новой Земле.

Эта вынужденная зимовка выявила уникальные организаторские качества Баренца. Под его руководством первые полярники построили прочный дом из выброшенных на берег огромных китовых плавников и костей, воздвигли посередине каменный очаг с трубой, настелили деревянные лежанки и сработали столы. Предусмотрительный Баренц взял с собой в поход достаточное количество провианта, который очень пригодился. Единственный, но очень существенный промах экспедиции состоял в том, что моряки оказались в Арктике в европейском платье. Матросы и сам Баренц носили деревянные башмаки — и это в условиях надвигающейся беспощадной зимы!

Начальник экспедиции и здесь нашел выход: он посягнул на хранящиеся в корабельных трюмах товары, предназначенные для продажи в Китае. Шерстяная материя подошла как нельзя кстати: голландцы скроили себе теплую одежду и обувь. Кроме всего прочего, Баренц приказал поставить в доме бочку с водой и, подавая пример, заставлял своих товарищей каждый день в ней купаться, закаливаясь таким образом. Моряки также были обязаны делать зарядку.

Метели быстро замели дом до самой крыши. Однажды зимовщики чуть было не задохнулись: снег засыпал трубу, и дым от печи пошел внутрь жилища. Вскоре на них обрушилась еще одна напасть. Судя по всему, белые медведи решили отомстить

за своего сородича, убитого во время первой экспедиции. Каждый высунувший нос из дома моряк в любой момент мог подвергнуться нападению. Коварные звери устраивали засады на пути между кораблем и домом, залезали на судно и растаскивали то, что еще оставалось в трюмах. Днем и ночью они готовы были атаковать людей. Такими же бессовестными грабителями оказались и полярные песцы.

Голландцы отвечали выстрелами: у них были фитильные мушкёты и большое количество пуль и пороха. Медвежье и песцовое мясо полярники не рисковали пробовать, боясь, что оно ядовито. А вот медвежьей печеню некоторые спасались от неизбежно надвигающейся болезни — цинги. Шкуры, содранные с убитых захватчиков, шли на одежду и матросские постели.

Во время зимовки Виллем Баренц заболел цингой, от которой ему так и не суждено было оправиться. Он слабел день ото дня. В июне 1597 года Карское море освободилось ото льда, но бухта, в которой стоял корабль, по-прежнему оставалась замерзшей. Зимовщики решили не ждать у моря погоды — северное лето очень короткое — и предприняли отчаянную попытку на двух корабельных шлюпках достичь Кольского полуострова. Предприятие было невиданным. Предстояло пройти на веслах больше двух тысяч километров среди льдов, медведей и штормов. Этот поход стал выдающимся событием в истории плаваний. Остается только восхищаться бесстрашием моряков!

Возле мыса Желания голландцы потеряли своего капитана. Виллем Баренц умер 20 июня 1597 года и был похоронен на Новой Земле. Вскоре моряков ждало еще одно потрясение. Они пристали к льдине, выгрузили на нее большую часть драгоценного провианта и не заметили, как льдина треснула. Под воду ушли бочонки с хлебом, маслом, вином и несколько кругов сыра.

В начале июля обе шлюпки достигли пролива Маточкин Шар. Разделив между собой оставшееся вино, путешественники приготовились к голодной смерти. Однако судьба оказалась к ним благосклонна. Навстречу измученным людям шли кочи тех самых поморов, с которыми голландцы познакомились еще во время своего второго похода. Русские промысловики спасли моряков, снабдив их хлебом и удивительно вкусными

копчеными гусями. Ободренные моряки Баренца разделили с поморами остаток вина. Затем поморы и голландцы дружески расстались.

4 августа невольные зимовщики были уже возле устья реки Печоры, затем прошли весь Кольский залив и 18 сентября завершили свою беспримерную северную одиссею в маленьком поморском селении Кола, ныне городе-спутнике Мурманска. Там уже бросило якорь судно Яна Корнелиуса Рейна, который и взял на борт своих героических соотечественников.

В память о путешествии голландцы оставили в Коле одну шлюпку, а другую захватили с собой. Долгое время шлюпка Баренца, как напоминание о человеческом мужестве, стояла в Коле на территории Гостиного двора. К сожалению, лодка потерялась. Вторая шлюпка по сей день хранится в амстердамском музее. Голландцы очень гордятся бесценным экспонатом.

Именем Виллема Баренца названы море, острова и город на архипелаге Шпицберген. В XIX веке норвежская экспедиция обнаружила дом Баренца на Новой Земле на удивление хорошо сохранившимся. В хижине находились посуда, медные монеты, настенные часы, мушкеты, алебарды, астрономические и навигационные инструменты, а также письменный отчет о зимовке, спрятанный в трубе.



ПЕСНЬ О ХРАБРОМ ГУДЗОНЕ

Точная дата рождения этого человека неизвестна. Мы знаем только, что родился он в славном городе Лондоне, возможно, в 1570 году, и много лет провел в море. Скучные источники вскользь сообщают: Генри Гудзón прошел долгий путь от юнги до капитана.

Англичане — народ чрезвычайно предприимчивый. Пожалуй, не было в XVII веке стран, с которыми они бы не торговали и которые не пытались бы при случае захватить. Россия



тоже входила в круг интересов английских торговцев. Во-первых, там можно было поживиться необходимыми для британского флота льном, пенькóй¹, воском. Во-вторых, англичане интересовались ее территориями. Русским людям нужно было держать ухо востро: за английскими купцами всегда следовали солдаты. Пример тому — печальная участь Индии, одной из колоний Великобритании.

В то время наша родина (как ее тогда называли европейцы, Москов́ия), вытесненная с балтийских берегов шведами, имела один порт для торговли с Европой — Архангельск. И находился он на далеком севере. Английские купцы одними из первых разведали туда дорогу и наладили с поморами активную торговлю. Для этого они создали Московскую торговую компанию, имевшую «королевскую грамоту»: вот какое значение придавали этому направлению британские монархи!

Бывавшие в Архангельске торговцы компании, наслушавшись рассказов поморов о плаваниях во льдах, как и голландцы, желали найти самый короткий путь в Китай. «Северная трасса» позволила бы им не только в несколько раз сократить

¹ *Пенька* — прочное волокно из стеблей конопли, в морском деле используется для изготовления канатов и веревок.

расходы на плавания, но и нешуточно обогатиться. В 1607 году компания для поиска «северной трассы» наняла известного капитана Генри Гудзона.

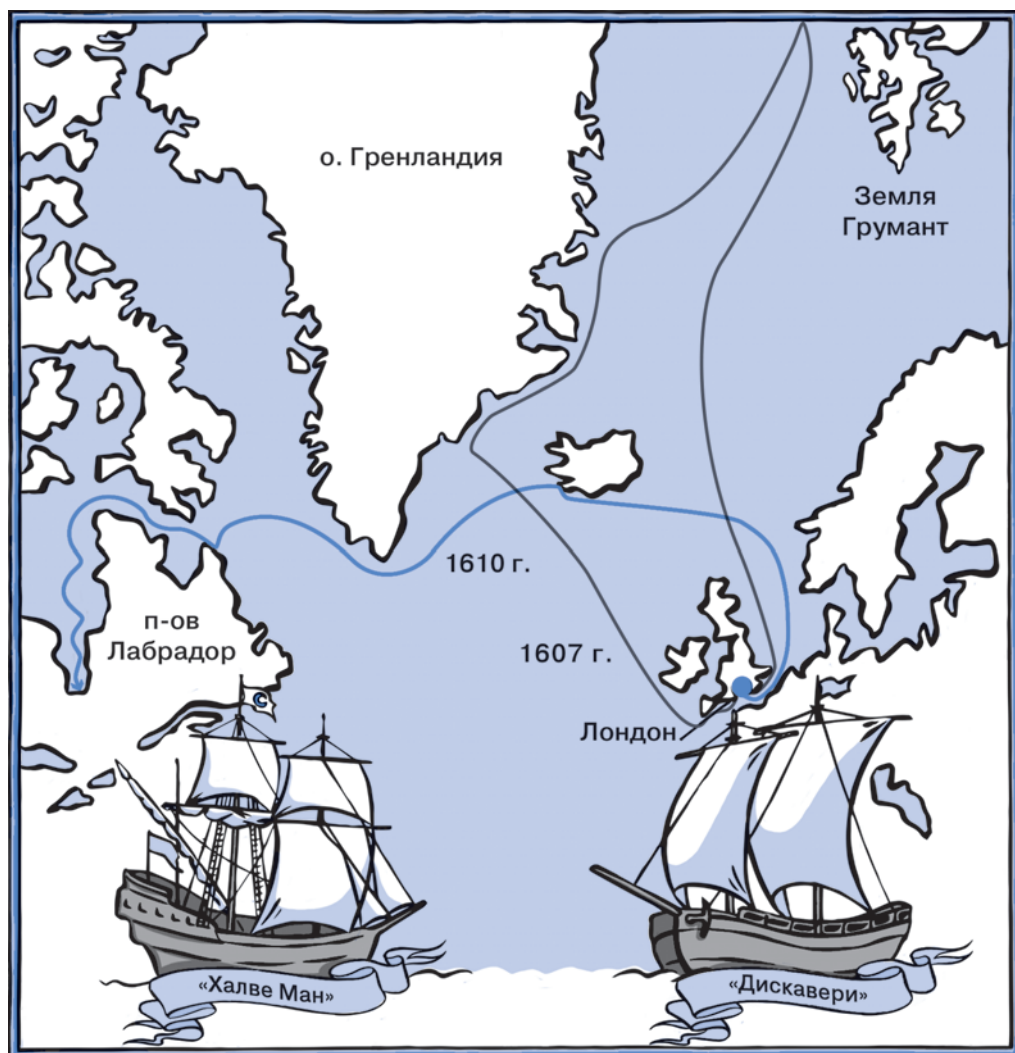
Можно не сомневаться в том, что Гудзон знал о предыдущих попытках голландцев проникнуть на Дальний Восток и учел опыт Баренца. Он вышел на корабле из английского порта в Северный Ледовитый океан и взял курс на северо-запад. В начале июня судно добралось до Гренландии и осторожно двинулось вдоль ее восточного берега в северном направлении. Гудзон составлял при этом подробную карту района. Наконец лед преградил кораблю путь, и он повернул на восток.

После почти месячного пребывания в открытом океане Гудзон достиг архипелага Шпицберген. Какое-то время судно находилось возле его северной оконечности. Было холодно: матросы мерзли, налетали то дождь, то снег. Гудзон и его команда видели сплошные льды впереди. До Северного полюса их отделяло чуть более 1000 километров (577 морских миль), но продвинуться вперед даже на короткое расстояние не представлялось возможным. Было от чего впасть в тоску! Ледяное безмолвие прерывалось разве что угрожающим поскрипыванием корабельного корпуса и свистом норд-оста¹ в снастях. Поразмыслив, капитан решил возвратиться в Англию.

В 1608 году Гудзон повторил попытку. Он попробовал пробраться восточнее и достиг Новой Земли. Увы, все закончилось тем же: проклятый лед не оставлял ни малейших шансов. Камнем преткновения для голландцев и англичан оставались 80 градусов северной широты. Дальше — ни-ни. Слабым утешением стал отчет Гудзона о возможности охоты на китов на Крайнем Севере, послуживший в дальнейшем развитию английского китобойного промысла. Но это было явно не то, что ожидали от капитана боссы Московской компании.

Судя по всему, англичане разочаровались в Гудзоне. Однако упрямый Генри, мужественный и стойкий, как настоящий исследователь, решил продолжить игру. Он нанялся в Голландскую Ост-Индскую компанию. Соотечественники Баренца, несмотря на печальный опыт, не собирались унывать.

¹ *Норд-ост* — северо-восточный ветер.



Они снарядили для британца судно «Халве Ман» и благословили Гудзона на поиски «северного пути».

В мае 1609 года «Халве Ман» направился к Новой Земле. Однако дойти до нее Гудзону было не суждено: взбунтовалась команда. Остается только гадать, что послужило причиной недовольства. Вместо того чтобы идти выбранным курсом, корабль повернул на запад, пересек Атлантический океан и достиг острова Ньюфаундленд в Северной Америке. В это время европейцы уже начали заселять Новый Свет, но для Европы он по-прежнему оставался тёрра инкóгнита — неизвестной землей.

Четыре месяца Гудзон потратил на исследование пустынных берегов. Он даже проплыл вверх по течению реки, ныне носящей его славное имя. И 11 сентября 1609 года открыл остров Манхэттен. Но, увы, обнаружить путь в Китай и Индию Гудзону не удалось.

В дальнейшем удача окончательно отвернулась от этого незаурядного человека. Когда он вернулся в Англию, его арестовали за плавание под чужим флагом: Британия ревниво относилась к конкурентам-голландцам и защищала свои торговые пути. Скорое освобождение из-под стражи не принесло капитану счастья.

В 1610 году на корабле «Дискавери», теперь уже под родным флагом, Гудзон отправился в последнее путешествие, взяв с собой малолетнего сына. Начиналось плавание как будто удачно: «Дискавери» прибыл к берегам Исландии, затем к Гренландии, обогнул ее южную оконечность и направился на запад — как он думал, к Китаю. Казалось, северный путь наконец-то найден. Однако разочарование не заставило себя долго ждать. Корабль достиг пролива, который носит сейчас имя Гудзона, двинулся вдоль побережья на юг и в августе 1610 года вышел к заливу, который тоже ныне носит имя Гудзона. Следующие несколько месяцев Гудзон картографировал побережье Америки.

Наступили холода. «Дискавери» надежно застрял во льдах в заливе Джеймс. Гудзон отдал своим людям приказ сойти с корабля на берег. Кто знает, что случилось той тяжелой зимой! В наскоро построенном, засыпанном снегом жилище, испытывая неизбежные трудности с продовольствием и обогревом, команда Гудзона вынуждена была прозябать до наступления теплых деньков. Скученность, однообразие существования, скудная и невкусная пища сыграли свою роль. Скорее всего, многие болели цингой.

Не исключено, что сам Гудзон не обладал обаянием и предприимчивостью Виллема Баренца и не смог сплотить вокруг себя разношерстный портовый сброд, который набирали тогда на британские суда (достаточно вспомнить «Остров сокровищ»). Возможно, он был груб и резок. Скорее всего, уже тогда среди экипажа «Дискавери» возник глубокий раскол. Весной 1611 года, после того как залив освободился ото льда, Гудзон

решил продолжить борьбу. Не тут-то было! Тлеющий фитиль недоверия привел к пожару: недовольство выплеснулось наружу, на судне вспыхнул бунт, который на этот раз имел для Гудзона самые печальные последствия. История скупо сообщает: самого капитана, его сына и еще семерых матросов бунтовщики высадили посреди моря на лодку, не оставив им ни воды, ни пищи. Больше о судьбе несчастных ничего не известно.



ДОБРОЕ СЛОВО О ВАСИЛИИ ЧИЧАГОВЕ

Мысль о том, что северные моря могут не замерзать, не давала покоя великому помору Михаилу Васильевичу Ломоносову. Русский самородок, все детство которого прошло на Севере, не раз ходил со своим отцом по бурным водам Белого моря, на себе испытав нрав арктической погоды. Не раз приходилось сталкиваться ему и с тяжелыми льдами. Тем не менее он был твердо уверен: северный путь, который безнадежно искали Баренц и Гудзон, существует.

Как и Баренц, Ломоносов не сомневался: летом солнечные лучи, пусть и слабо, но все же нагревают океан, позволяя ему хотя бы на короткое время освободиться ото льдов. Так что на широте около 80 градусов в восточном направлении обязательно должна находиться чистая вода. Доказывая свою правоту, Михаил Васильевич ссылался на созданную им теорию электричества, согласно которой частые северные сияния указывают на существование открытого моря. Он также обращал внимание мореплавателей на направление течений, замеченных около Шпицбергена, и полагал, что летом сильные ветра отгоняют ледяные поля дальше к полюсу. Следовательно, считал ученый, в июле–августе между Шпицбергенем и Новой Землей путь открыт.

Два замечательных морехода — Витус Бэринг и Алексей Чириков — еще в начале XVIII века по заданию Петра I провели успешный поиск побережья Северной Америки. Так что мир уже знал: между Евразией и Северо-Американским континентом существует широкий пролив.



Следовательно, стоит только проявить государственную волю — и «северная дорога» станет реальностью.

Ломоносов не был мечтателем, который откладывает за-



Алексей Ильич
Чириков
(1703–1748)

думанное в долгий ящик. Он направился к императрице Екатерине II и обрисовал ей самые радужные перспективы. В случае удачи Россия стала бы настоящим монополистом в области торговли с Дальним Востоком. Государыня всерьез заинтересовалась проектом и задумалась, кому бы поручить это чрезвычайно важное государственное предприятие. Раздумывала она недолго: ее выбор пал на Чичагова.

Василий Яковлевич Чичагов — потомственный дворянин, воспитанник петровской Школы навигацких наук. После ее окончания совсем еще юного гардемарина отправили в Британию, где его ожидала опасная служба. Отрок Василий взлетал по вантам на реи мачт, драил палубу, не смыкал глаз на вахтах и прилежно знакомился с морским делом. В 1742 году он вернулся на русский флот. Природа щедро наградила Чичагова пытливым умом и постоянной тягой к самообразованию. Молодой человек без протекции продвигался по карьерной лестнице и был удостоен внимания русских императриц



Василий Яковлевич
Чичагов
(1726–1809)

Елизаветы Петровны и Екатерины Великой. И та, и другая относились к талантливому морскому офицеру с благосклонностью.

Василий Яковлевич получил чрезвычайные полномочия. О безграничном доверии и уважении Екатерины к самому начальнику и к командирам кораблей его отряда свидетельствует уникальный факт. Три судна, которые строились для экспедиции, получили имена своих капитанов: «Чичагов»,

«Чичагов»,

«Чичагов»,

«Панóв» и «Бабаев» — невиданное дело в истории военно-морского флота.

Меньше всего Ломоносов и императрица желали, чтобы о задуманном плане узнали в Париже и Лондоне. Секретность начавшегося 9 мая 1765 года похода была беспрецедентной. Сам Чичагов узнал о его истинных целях только тогда, когда его маленькая «эскадра» вышла в Баренцево море. Именно там, согласно предписанию, он и вскрыл особый пакет, который содержал все детали предстоящего плавания и самые подробные указания насчет того, как вести себя в той или иной ситуации. Самое главное: Чичагову предписывалось держать курс на Северный полюс.

Без Ломоносова здесь, разумеется, не обошлось. Ученый собственноручно составил план — «Примерную инструкцию морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на восток Северным Сибирским океаном». Многие историки уверены: это была первая в мире программа научных исследований.

Ломоносовская «инструкция» касалась буквально всего. В обязанность подчиненных Чичагова входили наблюдения за погодой и звездами, анализ течений и приливо-отливных явлений, слежение за льдами, измерение глубин моря и его температур, определение отклонения компаса при приближении к полюсу, собирание образцов минералов, описание животного и растительного мира и, по возможности, добыча экземпляров редких биологических видов. В случае встречи с жителями неведомых земель или островов моряки должны были описать их нравы, одежду, занятия, жилища и пищу.

Баренцево море встретило корабли Чичагова непогодой. Дули сильные ветра, от которых гнулись мачты. То и дело навстречу попадались массивные льдины, их приходилось огибать с чрезвычайной осторожностью: любое столкновение могло повредить деревянные корпуса. 17 июня суда бросили якорь в заливе Кломбай¹ на Шпицбергене. Через неделю поход к Северному полюсу продолжился, но оказался недолгим. Вновь навстречу деревянным судам выдвинул свои несокрушимые бастионы грозный противник — лед. Поначалу он преграждал путь из залива. Миновав эти ледяные заторы, корабли

¹ Сейчас залив называется Бельсунн.

направились было на северо-запад к Гренландии, однако вскоре ледяные торосы заставили русских повернуть к Шпицбергену. Северная восьмидесятая широта и для русских оказалась неодолимой преградой!

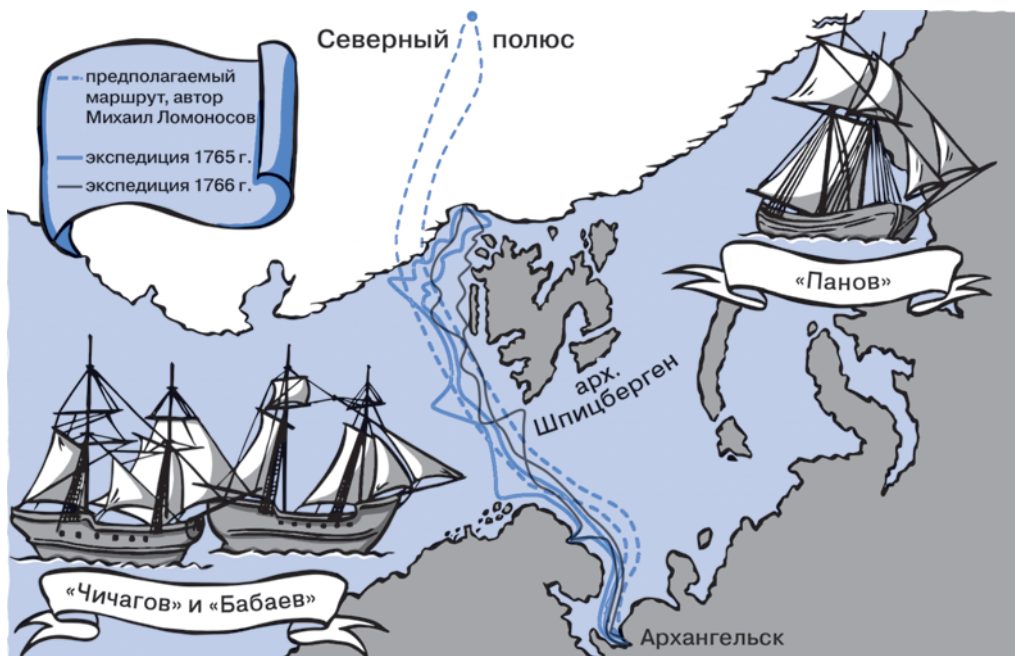
20 августа экспедиция вернулась в Архангельск.

Матушка-императрица была очень недовольна ее скромными результатами. Противники Чичагова — разумеется, нашлись и такие — тут же обвинили Василия Яковлевича в недостаточной настойчивости. Столичные стратеги упрекали удрученного командира в нежелании найти Северо-Западный проход. Конечно, легко руководить подобными операциями из петербургских кабинетов! Адмиралтейств-коллегия решила повторить плавание. Несмотря на сыпавшуюся со всех сторон критику, возглавить экспедицию вновь поручили Чичагову.

В Архангельске закипела работа. Суда тщательно готовили к встрече со льдами, дополнительно укрепляли корпуса, запасали продовольствие и зимнюю одежду. В мае 1766 года Чичагов взял курс на остров Медвежий. 31 мая показался вдали уже хорошо знакомый Кломбай. В залив, однако, помешал зайти сплошной лед. Корабли отправились дальше на север. Моряков ожидали сплошные туманы, дожди и снегопады. На судах обледенел такелаж¹. Возле Гренландии корабли «приветствовали» непроходимые льды. Все попытки найти проход были безуспешны. Экспедиция повернула к Шпицбергену, достигла его северной оконечности и окончательно была остановлена льдами, казалось, бесконечно простиравшимися к полюсу. Опять 80-я северная широта! С тяжелым сердцем Чичагов отдал приказ о возвращении домой.

10 сентября 1766 года Архангельск вновь увидел три потрепанных бурями судна, которые бросили якорь на его рейде. Василий Яковлевич взялся за перо, в своем рапорте уверяя начальство: северного пути не существует. Старый морской волк с горечью рапортовал, что «за неизмеримым количеством льда во все время нашего плавания как гренландского берега, так и сквозь льды проходу не усмотрено, и по всем видимым нами обстоятельствам северный проход, за непреодолимыми препятствиями от льдов, невозможен».

¹ *Такелаж* — общее название всех снастей на судне.



Тем не менее экспедиция не была напрасной. Инструкции, данные морякам Ломоносовым, не пропали даром. Чичагов и его товарищи сделали два великих океанографических открытия. Во-первых, удалось доказать, что центральная часть Арктики даже летом полностью покрыта паковым¹ льдом. Во-вторых, внимательные наблюдения привели к правильному выводу: в Северном Ледовитом океане ледяные поля постоянно дрейфуют с востока на запад.

Профессионализм опытного моряка был очевиден даже его недругам. В условиях штормов, туманов и постоянной опасности столкновения судов с тяжелыми ледяными массами он без потерь сумел привести корабли к родным берегам. Чичагова стали именовать «адмиралом Гренландского моря». Самый важный результат неудавшейся экспедиции заключался в том, что российское правительство больше не снаряжало суда для походов в северном направлении. Русские узнали главное: попытки на деревянных парусниках пройти по Ледовитому океану к Дальнему Востоку обречены на провал.

¹ Паковый лед — многолетний морской лед толщиной не меньше трех метров.