

## МИХАИЛ ВАСИЛЬЕВИЧ ЛОМОНОСОВ – ОРГАНИЗАТОР И НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ ПЕРВОЙ РОССИЙСКОЙ ТРАНСАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

**В.В. Лисниченко**, канд. пед. наук, доцент

**Институт судостроения и морской арктической техники (филиал Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова в г. Северодвинске) (Россия, г. Северодвинск)**

DOI:10.24412/2500-1000-2022-3-2-40-59

***Аннотация.** В данной работе анализируется вклад М.В. Ломоносова в подготовку и организацию проведения первой российской трансарктической экспедиции 1765-1766 годов. Практическая реализация проекта завершилась с весьма скромными результатами, которые не привели к успеху предприятия. До настоящего времени, руководствуясь получившими широкое распространение воспоминаниями и мемуарами адмиралов Чичаговых, «вину» за провал экспедиции возлагают на М.В. Ломоносова. Анализ первоисточников позволяет сделать выводы о том, что М.В. Ломоносов разработал инновационный проект, на два столетия опередивший своё время, а «провал» экспедиции был вызван нежеланием В.Я. Чичагова руководствоваться его рекомендациями и указаниями Адмиралтейств-коллегии.*

***Ключевые слова:** первая российская трансарктическая экспедиция, передовая арктическая база, противцинготный рацион питания, поморы - «торосовщики», инновации.*

Михаил Васильевич Ломоносов – идейный вдохновитель и официальный научный руководитель первой российской трансарктической экспедиции. На заседании Адмиралтейств-коллегии от 14 мая 1764 года ему официально было поручено «руководить отправкой экспедиции и снабжение её научными сведениями». Решение назначить М.В. Ломоносова научным руководителем было принято не случайно – на тот период он был наиболее информированным в области изучения арктического судоходства ученым, имеющим личный опыт арктических плаваний. Михаил Васильевич многие годы работал над проектом организации морской экспедиции из Архангельска в Тихий океан вдоль берегов Сибири. На момент назначения его научным руководителем экспедиции у Ломоносова уже было разработано несколько вариантов маршрутов трансарктического перехода.

История исследования и освоения Арктики сохранила имена сотен мореплавателей, землепроходцев, ученых, чей вклад по достоинству оценен потомками. Однако заслуги Михаила Васильевича Ломоносова в организации подготовки полярной экс-

педиции Василия Яковлевича Чичагова характеризуются весьма неоднозначно, и более того – зачастую отрицательно. Скандально известный критик отечественной науки Гелий Салахутдинов, позиционирующий себя как историк науки и техники, неоднократно высказывался в средствах массовой информации о роли М.В. Ломоносова в подготовке транспортной экспедиции весьма нелицеприятно. «Ломоносов – не ученый. Он администратор, человек, который умел хорошо делать только две вещи – пить и выбивать деньги на безумные проекты. Например, он организовал псевдонаучную заморскую экспедицию: ему пришла в голову следующая идея – достичь Индии, обойдя Америку через Северный Ледовитый океан. Почему-то Ломоносову втемяшилось в голову, что Ледовитый океан свободен ото льда на широтах севернее 80 градусов. Глупость очевидная, но влияние Ломоносова при дворе было так велико, что он легко выбил деньги на две экспедиции. Обе, естественно, закончились провалом – за Шпицбергом корабли уткнулись в тяжелые многолетние льды. Кто оказался виноват? Уж конечно, не Ломоносов, а командир экспе-

диции Чичагов, который подвергся жесточайшему разному в адмиралтейской коллегии» (Г.М. Салахутдинов «Мифы современной русской науки»). К сожалению голоса хулителей Великого Помора, зачастую бывают не отличимы от заявлений его «доброжелателей».

К 300-летию со дня рождения М.В. Ломоносова в серии «Ломоносовская библиотека» была издана книга Льва Усыскина «Василий Чичагов: Рассуждения о морских делах доблестного адмирала Екатерины Великой, славной российской императрицы». В ней автор указывает на то, что причиной неудачи арктических плаваний экспедиции под руководством В.Я. Чичагова в 1765-1766 годах являются ошибки, допущенные научным руководителем экспедиции Михаилом Васильевичем Ломоносовым. Глава, посвященная экспедиции В.Я. Чичагова, называется «Льды искусно обходя, или Прощальная ошибка Ломоносова» [4, с. 46], а подраздел этой главы - «Великие заблуждения великого гражданина» [4, с. 53] однозначно указывает на виновника провала экспедиции. Л.Б.Усыскин приписывает Ломоносову то, что он никогда не предлагал в своём проекте при разработке маршрута будущей экспедиции – направить флотилию через северный полюс планеты. «Последние годы жизни Михаила Васильевича были для великого холмогорца весьма невеселы. Всё чаще давали о себе знать неполадки со здоровьем – некогда богатый, однако расшатанным до срока его вспыльчивым характером и регулярными хмельными злоупотреблениями» [4, с. 53]. В «Ломоносовскую библиотеку» принято отбирать лучшие научные труды в области ломоносоведения. Автор, не вдаваясь в подробности, весьма однозначно «намекает», что большой ученый, занимаясь «регулярными хмельными злоупотреблениями», разработал безумный план преодоления Сибирского океана по кратчайшему пути через полюс.

Ломоносов умер до того, как корабли Василия Яковлевича Чичагова отправились в своё первое арктическое плавание, поэтому не имел возможности проанализировать ход и результаты экспедиции.

Этим впоследствии воспользовался руководитель экспедиции В.Я. Чичагов, который постарался обвинить великого ученого в ошибках, которые он якобы допустил при подготовке экспедиции и разработке трансарктического маршрута. Истинные цели экспедиции длительное время были засекречены и не получили своевременной объективной оценки у современников Ломоносова. Вклад Михаила Васильевича Ломоносова в подготовку первой российской трансарктической экспедиции до сих пор не только не оценен по достоинству, но и продолжает (судя по публикациям ряда дореволюционных и современных авторов) рассматриваться с негативных позиций. К сожалению, даже многие ломоносоведы уверены в том, что вина в более чем скромных (фактически – провальных) результатах первой российской трансарктической экспедиции лежит на Ломоносове, и избегают оценивать последний проект Великого Помора.

#### **Работа Ломоносова над проектом трансарктической экспедиции по северо-восточному («сибирскому») маршруту**

Род Ломоносовых по своему социальному статусу относился к государственным черносотным крестьянам. Отец Михаила – Василий Дорофеевич Ломоносов занимался на собственных судах морскими промыслами и грузоперевозками. Основным источником благосостояния семьи Ломоносовых являлась работа на маломерных судах и в промысловых становищах.

Поморские рода Архангельской губернии вели морской промысел в различных районах Белого, Норвежского, Баренцева и Карского морей, составляя лодии, «правильники», вычерчивая примитивные карты и схемы береговых линий, заливов, проливов, островов. Многие поморские кормщики составляли свои секретные лодии и хорошо знали «родовые» промысловые территории. При этом собранных на протяжении нескольких веков морепромышленниками знаний о Сибирском океане как-бы не существовало для официальной науки и адмиралов императорского флота.

М.В. Ломоносов владел специфическими уникальными знаниями, полученных им от родственников – участников дальних морских промыслов. Детство Михаила Ломоносова прошло в доме главы рода Ломоносовых – Луки Леонтьевича Ломоносова, который всю жизнь проработал наёмным корабельным кормщиком (капитаном промыслового судна) и совершил десятки плаваний в арктических водах. Дядя Михаила Ломоносов – Иуда Леонтьевич, был совладельцем промыслового становища в Оленней губе, организатором и участником морских промыслов.

Если посмотреть маршруты плаваний мореходов рода Ломоносовых, то они охватывают акваторию Арктики площадью около 2 миллионов квадратных километров от Шпицбергена до Новой Земли.

Отец Михаила Васильевича – Василий Дорофеевич Ломоносов на своем гукоре совершал длительные плавания к Новой Земле, ходил на Мурманскую страду. Василий Дорофеевич Ломоносов вместе с сыном Михаилом за сезон выходил на промысел дважды: с мая по август – дальний поход на Кольский полуостров «от города Архангельского до становища Кекурского, всего пути едва на семьсот верст», второй выход в море приходился на осень – с сентября по октябрь.

В сочинениях поэта и писателя М.Н. Муравьева описывается его поездка по Архангельской губернии в 1770-1771 г. [17, с. 325-329], в ходе которой он собирал сведения о жизни М.В. Ломоносова на Севере буквально «по горячим следам». На тот период еще были живы многие односельчане и дальние родственники, которые хорошо знали и помнили Ломоносовых. Обращают на себя внимание такие строки из описания поездки: «Уже успел он начальствовать судном своего отца, ходившего на промыслы к Шпицбергену...».

Интереснейшая запись, характеризующая молодого Михаила Ломоносова с неизвестной ранее стороны. На сезоны 1727 и 1728 гг. Василий Дорофеевич Ломоносов нанялся в Кольскую китоловную компанию в качестве гарпунёра. Компания вела промысел в районе Груманта (Шпицбергена). Это подтверждено записями в «Рас-

четной книге Кольской китоловной компании». Пока отец промышлял китов на Груманте, Михаил остался «начальствовать судном своего отца», т.е. он на протяжении двух лет выполнял функции капитана отцовского гукора.

О том, что Михаил «капитанил» на отцовском судне именно в этот период, косвенно подтверждают и другие источники. В «Академической биографии» в статье проф. Московского университета М.И. Веревкина о происхождении Ломоносова говорится, что «отец его государственный крестьянин Василий Дорофеев сын, житель сей волости, промыслом рыбак. Начал брать его от 10- до 16-летнего возраста с собою каждое лето и каждую осень на рыбные ловли в Белое и Северное море».

М.И. Веревкин пишет, что отец брал Михаила на промысел «до 16-летнего возраста», т.е. до 1727 г. Это может служить еще одним, на этот раз косвенным, подтверждением того, что отец, отправляясь на китобойный промысел на Грумант, оставил Михаила «начальствовать судном». Еще один штрих в образ Великого Помора: с десяти до шестнадцати лет он по два раза в год ходит с отцом на промысел, а в промысловые сезоны 1727 и 1728 гг. отец отправляется гарпунёром бить китов к Шпицбергену, а Михаил остается командовать отцовским маломерным судном.

То есть в период подготовки первой российской трансарктической экспедиции М.В. Ломоносов был единственным из российских ученых (с очень высокой вероятностью – единственный из европейских ученых), имевший личный многолетний опыт плаваний в арктических водах. По самым скромным подсчетам юный Михаил Ломоносов прошёл на маломерных промысловых судах по арктическим морям более 7000 морских миль.

Во время проживания в Санкт-Петербурге Ломоносов систематически встречался с земляками-поморами, весьма подробно опрашивая их о морских плаваниях и посещаемых ими территориях, состоянии льдов, течений, ветров, о важнейших событиях, происходящих на родине.

Подтверждение этому можно найти в научных трудах Ломоносова, где имеются ссылки на события, происходившие на его малой родине, которую он, после ухода в Москву, так никогда больше и не посещал.

Одним из важнейших источников, которым воспользовался М.В. Ломоносов при разработке северо-восточного маршрута через Сибирский океан, стали документы, обнаруженные участником Великой Северной экспедиции академиком Г.Ф. Миллером. В 1736 году в Якутском архиве Миллер обнаружил «скаска» и «челобитные» XVII века, содержащие информацию о походах Семёна Дежнёва. При помощи студентов Академии и чиновников якутской канцелярии ему удалось собрать в копиях и подлинниках уникальные материалы, повествующие о истории освоения Сибири русскими землепроходцами. Фактически Миллер открыл для мирового научного сообщества неизвестные страницы истории изучения арктического побережья Сибири русскими землепроходцами. Архивы Сибирского приказа содержали уникальные документы, подтверждающие, что за период с 1633 по 1689 годы вдоль северо-восточного побережья Сибири отрядами промышленных, торговых и служилых людей было совершено 177 морских плаваний [1, с. 328-339]. Значительная часть этих документов, благодаря Миллеру, стала достоянием российских ученых уже во времена Ломоносова.

Многие «дорожные грамоты», «челобитные», «скаска», «отписки», «наказные памяти» содержали бесценную информацию о морских и сухопутных походах сибирских казаков и промышленников, совершенных в XVII веке. Систематические записи о морских путешествиях в северных морях якутскими воеводами не велись. Большинство успешных морских походов по Сибирскому океану не нашли своего отражения в документах той поры. В архивах сохранились преимущественно «отписки» казаков, касающиеся неудачных походов, связанных с гибелью судов или вывоза людей из «разбою» на нартах. По этим «отпискам» и удалось восстановить имена и маршруты путешествий ряда известных сибирских землепроходцев.

Среди документов было найдено несколько «наказных памяти». «Памяти» представляли собой довольно подробные инструкции, которые якутские воеводы выдавали отправлявшимся в поход казакам. В «памяти» очень подробно описывалось задание, которое стояло перед казачьей экспедицией, перечислялись возможные опасности и пути их преодоления, содержались указания, как вести себя в тех или иных случаях. Если сравнить тексты инструкций, подготовленных М.В. Ломоносовым для капитанов кораблей экспедиции В.Я. Чичагова, то прослеживается аналогия с «наказными памятьми» сибирских воевод XVII века.

В 1755 году Ломоносовым было подготовлено теоретическое обоснование проекта трансарктической экспедиции вдоль берегов Сибири, нашедшее своё отражение в работе «Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном». Продолжая работу над этим проектом в последующие годы Ломоносов сумел доработать и детализировать его, наполнив конкретным содержанием. Мировое и отечественное научное сообщество в тот период отличалось преимущественно сословным характером. Поэтому знания, умения и навыки плаваний по арктическим морям поморов, промышленников, китобоев, казаков-землепроходцев не рассматривались и не учитывались научным сообществом – для него этого пласта знаний «чёрного люда» как-бы не существовало. Ломоносов был воспитанником и последователем европейской научной школы, и понимал, что ссылки на походы поморов, торговых людей или казаков «дикой Тартарии» европейское научное сообщество рассматривать не будет, ставя их под сомнение. Поэтому он особо тщательно стал изучать зарубежный опыт исследования приполярных областей, на который при необходимости можно было ссылаться в своих работах.

Ломоносов внимательно следит за работами европейских географов и картографов, публикуемых в научных изданиях на немецком и французском языках. Им изучается издаваемая с 1748 года в Лейпциге отдельными томами «Всеобщая история

морских и сухопутных путешествий или собрание всех описаний путешествий» (*Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und Lande oder Sammlung aller Reisebeschreibungen*). «Всеобщая история» становится для него неоценимым источником получения новых географических знаний.

В 1758 году Ломоносов возглавляет Географический департамент и продолжает работу над проектом трансарктической экспедиции. В томе XVII «Всеобщей истории морских и сухопутных путешествий или собрание всех описаний путешествий» за 1759 год находится очень важная для Ломоносова глава «Путешествия на северо-запад и северо-восток для открытия прохода в Восточную Индию». Приложение к данной главе включает сводную карту известных на тот период северных частей земного шара, расположенных между Азией и Америкой, в том числе Новую Землю и Шпицберген, что представляло для российского ученого несомненный интерес (Глава «*Reisen gegen Nordwest und Nordost zur Entdeckung einer Fahrt nach Ostindien*» XVII том, стр. 94-219.).

Работа Ломоносова над проектом трансарктической экспедиции велась систематически более десятилетия, а не носила спонтанного характера под воздействием «хмельных злоупотреблений», как это пытаются утверждать некоторые авторы. «Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном» было написано в 1755 году, за 10 лет до отправления в плавание экспедиции под руководством В.Я. Чичагова – это является лучшим тому доказательством.

### **Предпосылки подготовки первой русской трансарктической экспедиции**

Летом 1762 года на российский престол взошла императрица Екатерина II. В начале её правления экономическое положение Российской империи было достаточно сложным, финансы государства были в значительной степени истощены Семилетней войной, за 1762 год дефицит государственного бюджета составил более 1 миллиона рублей (8% от суммы доходов).

Сама императрица так впоследствии характеризовала этот период в своих мемуа-

рах: – «Финансы истощены. Армия не получала жалования 3 месяца. Торговля находилась в упадке, ибо многие её отрасли были отданы в монополию. Не было правильной системы в государственном хозяйстве. Военное ведомство было погружено в долги, морское едва держалось, находясь в крайнем пренебрежении».

В это время с востока империи неожиданно пришло важное известие – русские промышленники вернулись с Алеутских островов с очень богатой добычей. Открытые русскими мореходами земли оказались весьма перспективными для организации морского промысла и могли существенно увеличить поступления в имперскую казну. Сибирский губернатор Д.Чичерин обратился к императрице Екатерине II с просьбой учредить специальную комиссию для организации столь выгодных для империи плаваний к берегам Северной Америки.

В 1758 году московский посадский человек Иван Никифоров построил на Камчатке первое крупное промысловое русское судно – гвозденник «Святой Иулиан». И.Никифоров не располагал достаточными собственными средствами, поэтому для организации экспедиции ему пришлось объединять капиталы и создать «компанию» из купцов и промышленников. снаряжение экспедиции осуществляла «компания», в состав которой вошли купцы из разных городов империи: – И. Буренин (Вологда), Г. и П. Пановы (Тотьма), Н. Трапезников (Иркутск), И. Снегирёв (Тобольск), И. Никифоров (Москва). Судно было арендовано Никифоровым Трапезниковым, мореходом стал яренский посадский человек Степан Глотов.

2 сентября 1758 года «Святой Иулиан» вышел в море, но через 9 дней, во время шторма, лишился якорей и был выброшен на берег острова Медный, где команда осталась на зимовку. За осень и зиму 1758/1759 годов промышленники заготовили и насушили впрок мяса морских коров, нерп и сивучей, что позволило им благополучно перезимовать. Обнаружив на острове металлический балласт, оставшийся после экспедиции Беринга, они изготовили якоря, что позволило продол-

жить дальнейшее плавание на северо-восток. Весной 1759 года мореходы достигли острова Умнак, воды вокруг которого оказались очень богаты ценными морскими животными (каланы, нерпы, сивучи). На самом острове обнаружилось большое количество лис, за что открытая впоследствии целая островная гряда получила название Лисьих островов. Промысел велся более двух лет, и 26 мая 1762 года, груженное ценными мехами судно отплыло обратно, через три месяца «Святой Иулиан» благополучно достиг русских поселений на Камчатке. Четырехлетний поход был завершён, считавшиеся погибшими промышленники вернулись на родину. Из 42 участников в этом беспрецедентном походе погибло только трое человек, причем среди них не было ни одного умершего от цинги, хотя команда «Святого Иулиана» пережила четыре зимовки.

Весть об успешной экспедиции и открытии новых промысловых территорий, о сказочных богатствах Алеутских островов дошла до Петербурга. Перспективы присоединения новых территорий, дополнительного пополнения государственной казны, укрепления своего авторитета в российском обществе заинтересовали императрицу. Глава Географического департамента Михаил Васильевич Ломоносов приступил к подготовке аналитической записки о возможности достижения Камчатки и берегов Северной Америки (Алеутских островов) морским путём через Сибирский (Ледовитый) океан. Выбор молодой императрицы был очень верным – лучше Ломоносова этим вопросом не владел на тот период ни один ученый Европы.

Михаил Васильевич приступил к работе над проектом организации морской трансарктической экспедиции имея уже заранее подобранные материалы по данной тематике, что облегчало и ускорило выполнение стоящей перед ним задачи. В сентябре 1763 года он завершает новую работу «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» [9, с. 417-498]. На полярной карте, которую Михаил Васильевич прилагает к своей рукописи, достаточ-

но достоверно изображено северное побережье Евразии. Российские землепроходцы, за несколько веков пребывания в Арктике, сумели обследовать и нанести на карту почти всё северное-восточное побережье материка. Это позволяло Ломоносову достаточно объективно оценивать расстояния, которые придется преодолеть экспедиции при движении на восток. Опыт плавания судна «Святой Иулиан» (1758-1762) на Лисьи острова натолкнул Ломоносова на гениальную идею. Ломоносов отлично понимал, что ни одному традиционному поморскому промысловому судну, ни одному «новоманерному» кораблю, построенному по европейскому образцу, не удастся пройти северо-восточным путём за одну навигацию (поморы много раз плавали на восток, и отлично это усвоили на практике). Следовательно, экспедиции придётся оставаться на зимовку в Арктике. Исходя из этого, очевидного утверждения, Михаил Васильевич предлагает поистине гениальное для того времени решение – создать на севере Новой Земли стационарную базу экспедиции, завезти продовольствие, дрова, построить зимовья. Корабли экспедиции отстайваются в новоземельских бухтах, люди зимуют на заранее подготовленной базе, за зиму адаптируются к условиям Арктики, взятые на борт торовщики ведут разведку ледовой обстановки и охотятся на морских животных, позволяя зимовщикам избежать цинги. На следующий год экспедиция идёт на восток, и при благоприятной ледовой обстановке достигает Берингова пролива и выходит в Тихий океан. Ломоносов фактически предложил начать путь на восток с той точки, где 170-ю годами ранее зимовала экспедиция Виллема Баренца. Однако планам Ломоносова направить арктическую экспедицию по маршруту Архангельск - Новая земля – Камчатка не суждено было сбыться. Обстоятельства потребовали принятия новых решений.

Ситуация на тихоокеанском побережье стала резко ухудшаться. Летом 1763 года восстали алеуты Лисьих островов. Они убили более 160 российских промышленников и сожгли все промысловые суда, находившиеся на тот период в данном ре-

гионе (погибли «Святой Захарий и Елизавета», «Святой Иоанн», «Святая Троица», из экипажей трех судов сумело спастись только 6 русских промышленников и 6 камчадалов). В 1764 году столкновения на Лисьих островах продолжались, алеуты уничтожили экипаж «Святого Николая» и сожгли судно.

Не лучше обстояли дела и на азиатском берегу. На крайнем северо-востоке Евразии вот уже несколько десятилетий продолжалась война с чукчами. После поражения 1747 года и разгрома отряда майора Павлуцкого русским пришлось отступить на юг и очистить часть контролируемых ранее территорий.

Войну нужно было завершать, и в 1764 году Сенат издал указ о прекращении войны с чукчами и оставлении города Анадырска. По сибирским масштабам Анадырск можно было считать довольно крупным городом, население его составляло около тысячи человек. Русские отступили на запад, крепость, которая до этого просуществовала 122 года, сожгли, гарнизон и население перевели в Нижнеколымск и Гижигинск. Городскую церковь разобрали и перевезли на 600 километров западнее. Чукчи прекратили нападения на русские поселения, но продолжили войну против коряков и юкагиров, совершая дальние рейды в глубину приграничных территорий на расстояние до 1000 километров.

Необходимо было срочно укреплять российское воинское присутствие на данных территориях. Требовалось в кратчайшие сроки перевести на Тихий океан военные корабли, имеющие относительно мощное пушечное вооружение и подготовленные экипажи.

Более десяти лет М.В. Ломоносов разрабатывал проект трансарктической экспедиции, маршрут которой должен был проходить от Архангельска до Камчатки через просторы «Сибирского океана». В сентябре 1763 года он завершает работу над проектом, в котором творчески переосмысливает и обобщает многовековой опыт арктических плаваний как европейских «ученых мореплавателей», так и промышленников-поморов. «Краткое описа-

ние разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» – это не только исторический обзор, это сборник конкретных инструкций, своеобразное руководство к действию, квинтэссенция многовекового опыта арктических плаваний европейских и российских мореходов.

#### **Северо-западный («американский») маршрут**

Разрабатываемый Ломоносовым северо-восточный маршрут, пролегающий вдоль побережья Евразии, имел серьёзный недостаток - переброску кораблей невозможно было провести в максимально сжатые сроки. Первая зимовка – на передовой базе на Новой земле, вторая (вынужденная) – в районе Новосибирских островов или у берегов Таймыра. Перспектива проведения не менее двух зимовок и непригодность построенных по европейским образцам «новоманерных» судов к плаванию во льдах делали данное предприятие очень опасным и трудновыполнимым.

Ломоносов срочно начинает разрабатывать второй вариант трансарктического маршрута, который бы позволил осуществить более быструю переброску кораблей к берегам Камчатки, избегая двойной зимовки в Арктике. Много лет ученый работал над проектом трансарктической экспедиции, маршрут которой должен был проходить вдоль побережья Сибири, но теперь он должен был найти другое решение. В марте 1764 года Ломоносов пишет «Прибавление о северном мореплавании по Сибирскому океану» [10, с. 500-506] – дополнения и пояснения к «Краткому описанию разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». Позднее данная работа стала именоваться «Прибавление первое». «Прибавление...» начинается со слов «По новым известиям от грумантских и новоземельских промышленников явствует, что поиск морского пути по северу на восток удобнее начать можно от западного грумантского берегу, нежели с Новой Земли» (§1 Прибавления первого). Однако он понимает,

что полученная от промышленников информация не воспринимается должным образом членами Адмиралтейств-коллегии и требует подтверждения из европейских источников.

Михаил Васильевич пытается найти в трудах английских, немецких, французских ученых доказательства того, что плавание из Атлантики в Тихий океан вдоль берегов Северной Америки (северо-западный маршрут) возможно, и он находит такие подтверждения. Он знакомится с работой И. Делиля «Объяснение карты новых открытий в северной части Тихого океана. Париж, 1752». «Explication de la carte des nouvelles découvertes au Nord de la mer de Sud. Paris, 1752». К работе прилагалась «Общая карта открытий адмирала де Фонта и других испанских, английских и русских мореплавателей, искавших прохода в Тихий океан». (Carte generale des découvertes de l'Amiral de Fonte, d'autres navigateurs Espagnoles, Anglois et Russes pour la recherche du passage à la mer de Sud). В изданном во Франции в 1753 году труде «парижского астронома» Ф. Бюаша «Географические и физические замечания о новых открытиях в северной части Великого океана, в просторечии называемого Южным [Тихим]» Ломоносов находит прямое подтверждение того, что северо-западный проход существует. В работе Ф. Бюаша говорится о том, что в 1660 году португальский мореплаватель Мельгер совершил плавание из Тихого океана в Атлантический через Сибирский океан. Его маршрут пролегал через Берингов пролив мимо «Чукотского носу, позади полюсу между Шпицбергом и Гренландией». Из приведенного Бюашем описания маршрута следует, что капитан Мельгер совершил плавание на запад не вдоль берегов Евразии, а, огибая полюс со стороны западного полушария, двигаясь вдоль побережья Северной Америки.

Ломоносов полагает эту информацию настолько важной, что выделяет данное сообщение в виде отдельного параграфа в своей работе «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» (§ 42). Он

пишет в своей работе: – «В заключении сего не могу пременить, чтобы не присокупить здесь известия, которое о возможности корабельного ходу Сибирским океаном совершенно бы уверило, если бы о достоверности оно не оставалось никакого сомнения. Господин Бюаш, королевский парижский географ, на изданной от себя полярной карте показывает, что некто португальский мореплаватель, именем Мельгер, с клятвою объявил, что он, 1660 года марта 14 дня вступив в путь из Японии, прошел в Португалию Сибирским океаном. Дорога его назначена точками мимо Чукотского носу, позади полюса между Шпицбергом и Гренландиею и, наконец, между Исландиею и Англиею; окончен в пристане при городе, Порто называемом, что на устье реки Дуру» [9, с. 456-457]. Ломоносова довольно часто обвиняют в том, что, прокладывая маршрут первой российской трансарктической экспедиции он направил флотилию В.Я.Чичагова в совершенно неизведанный район Арктики, где не существовало прохода в ледовых полях. При этом критики не учитывают двух вещей – в XVIII веке никто в мире не знал о ледовой обстановке в этом районе Арктики и получить сведения о ней можно было только опытным путём. Исследование непознанного в научном сообществе никогда не рассматривалась как ошибка исследователя и обвинять ученого XVIII века, опираясь на знания XXI века, – вот истинная ошибка. И второе – разрабатывая маршрут экспедиции Ломоносов в своих работах ссылается в первую очередь на данные исследований европейских мореплавателей, ученых и картографов (Г.Меркартора, В.Баренца, Ф.Бюаша, Д.Мельгера), которые на тот период считались достоверными, о чём свидетельствовала их неоднократная перепечатка в научных изданиях. На своей знаменитой «Нордской карте» Ломоносов наносит три маршрута: северо-восточный от Новой Земли к Берингову проливу, северо-западный вдоль берегов Гренландии и Северной Америки и гипотетический маршрут Д.Мельгера от Берингова пролива вдоль северного побережья Америки. Ни один из этих маршрутов не



проходит через северный полюс, не приближаясь к нему ближе, чем на 600-700 километров. Создаётся впечатление, что люди, впоследствии обвинившие Ломоно-

сова в прокладке безумного маршрута через полюс, недостаточно хорошо были знакомы с его проектом, или не умели прочитать его «Нордскую карту» (рис. 1).

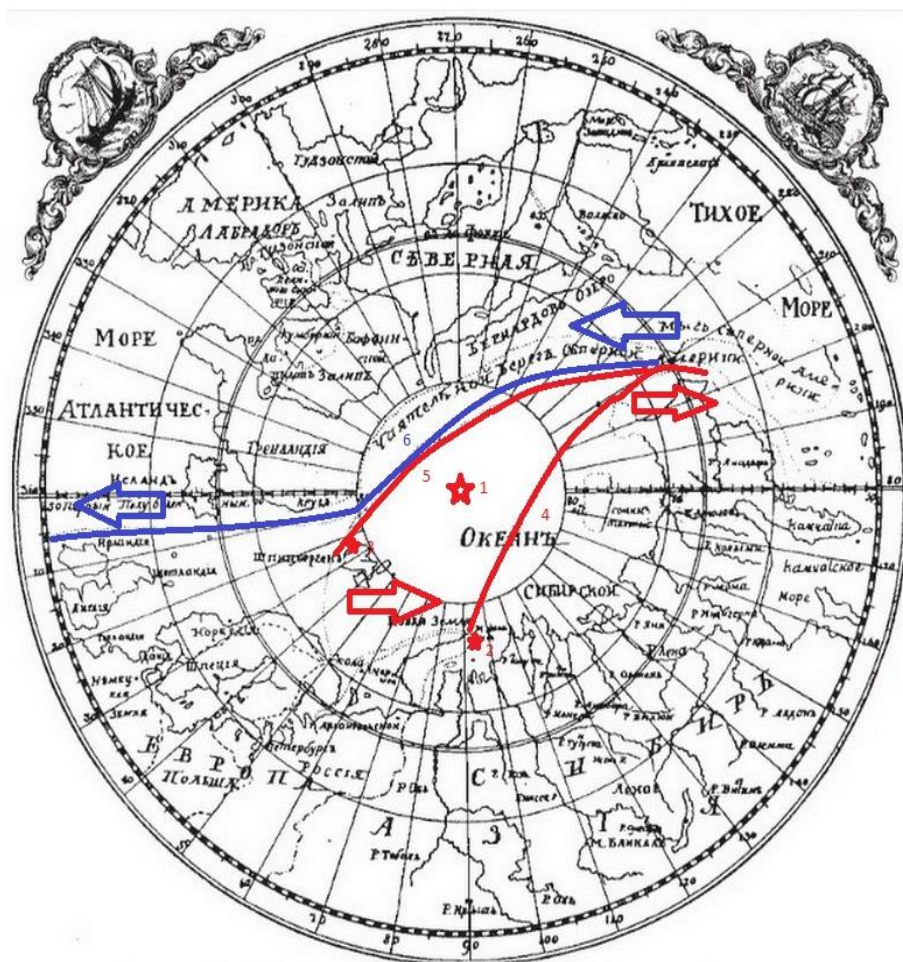


Рис. 1. «Нордская карта»

Рис. 1. «Нордская карта», приложенная М.В. Ломоносовым к рукописи «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». Нанесённые Ломоносовым на карту маршруты для удобства и лучшего восприятия обведены красными и синей линиями. На карте хорошо видно, что ни один из маршрутов не проходит через полюс. <sup>10</sup> по долготе соответствует 111 километрам на местности, «ломоносовские» маршруты не приближаются к полюсу ближе, чем на 600-700 километров.

На данной карте выделены следующие объекты: 1 – район Северного полюса. 2 – предложенное Ломоносовым место расположения передовой базы на Новой Земле.

3 – район расположения передовой базы на Шпицбергене. 4 – северо-восточный «ломоносовский» маршрут вдоль берегов Сибири. 5 – северо-западный «ломоносовский» маршрут вдоль берегов Америки. 6 – маршрут фантастического плавания Д.Мельгера

В марте 1764 года Ломоносов изменяет свой первоначальный проект, и предлагает в качестве альтернативы новый маршрут движения полярной экспедиции не на северо-восток, вдоль побережья Сибири, а на северо-запад. Экспедиция должна обогнуть Гренландию с севера, и, пройдя вдоль арктического побережья Северной Америки, выйти в Тихий океан через Берингов пролив.

Ломоносов хорошо знал, что может ждать российских мореходов у берегов Сибири, но северное побережье Америки на тот период представляло собой для европейских мореплавателей и ученых полностью неизвестные территории, и не было никакой уверенности в том, что северо-западный маршрут может оказаться более безопасным и удастся обойтись без промежуточной зимовки. «Белое пятно» в этом районе мирового океана на картах мира продолжало оставаться до начала XX века. Первыми в современной истории прошли Северо-западным проходом от Гренландии до Аляски канадские исследователи В.Стефансон и С.Сторкерсон только в ходе экспедиции 1914-1917 годов.

Ломоносов привык высоко ценить свою работу и не мог совершенно спонтанно зачеркнуть многолетний труд и срочно перенацелить экспедицию в неизведанную область океана без веских на то оснований. Если бы это была личная инициатива статского советника Ломоносова, то члены Адмиралтейств-коллегии могли воспрепятствовать утверждению нового северо-западного маршрута, ведь именно военноморскому флоту империи предстояло реализовать его на практике. Распоряжение о поиске северо-западного маршрута могло исходить лично от императрицы или её ближайшего окружения. Насколько важен для молодой императрицы был успех этой экспедиции свидетельствует такой факт – перед отправкой флотилии В.Я.Чичагова из Колы она подарила всем трём капитанам золотые часы с секундными стрелками, чтобы можно было более точно измерять координаты местонахождения кораблей. Когда занятый подготовкой экспедиции М.В.Ломоносов заболел, то императрица лично, в сопровождении княгини Дашковой, посетила Михаила Васильевича на дому.

Разрабатывая северо-западный маршрут Ломоносов исходил из того, что по этому маршруту уже однажды европейцами было совершено трансполярное плавание. В своей работе он пишет, что «Господин Бюаш, королевский парижский географ, на изданной от себя полярной карте показывает, что некто португальский мо-

реплаватель, именем Мельгер...» обогнув северное побережье Америки совершил переход из Тихого океана в Атлантический. Воспитанный в парадигме европейской научной школы, получивший образование в Европе, Ломоносов привык доверять публикациям своих европейских коллег. В своём проекте он исходил из того, что если Д.Мельгер прошёл Сибирский океан за одну навигацию, то будет более целесообразно направить экспедицию по его маршруту северо-западным путём, что позволит избежать двойной зимовки. Кроме того, Ломоносова интересовало открытие новых земель, а на северо-западном маршруте флотилия должна была выйти к неисследованному американскому побережью, а только затем двигаться к российским берегам.

В начале апреля 1764 года в Петербург доставляются документы, содержащие отчеты о сделанных русскими промышленниками открытиях («реляция» сибирского губернатора Д.И.Чичерина об открытии островов Алеутской гряды Уналашка и Умнак, копии рапортов участников экспедиции казака С.Пономарева и передовщика С.Глотова, карты островов). Одновременно в столицу империи прибывают посланные сибирским губернатором для опроса «компанейщики» И.Снегирев и И.Буренин. Ознакомившись с документами и картами, Ломоносов проводит «выспрос компанейщиков». Результатом «выспроса» стало составление новой, более подробной карты с нанесёнными на неё вновь открытыми островами. На основании этих материалов Ломоносов пишет «Прибавление второе, сочинённое по новым известиям промышленников из островов американских и по выспросу компанейщиков, тобольского купца Ильи Снегирева и вологодского купца Ивана Буренина» [11, с. 509-514].

Обращают на себя внимание сроки прохождения столь важной информации. 31 августа 1762 года завершилось четырёхлетнее плавание, и «Святой Иулиан» достиг берегов Камчатки. «Репорт» казака С.Пономарева и передовщика С.Глотова о вновь открытых ими островах датирован 12 сентября 1762 года, то есть первона-

чальный опрос произведён незамедлительно по их возвращению. Направленная в Петербург сибирским губернатором «реляция» датирована 11 февраля 1764 года. Между датами составления «реляции» участников экспедиции и «репорта» губернатора срок 17 месяцев. За это время на Алеутские острова отправляются несколько промысловых партий, вспыхивает восстание алеутов и летом 1763 года они истребляют почти всех находившихся на островах русских промышленников и сжигают их судна. И только после этих событий губернатор информирует столицу об открытии новых территорий. Далее события начинают развиваться с необычной для того времени быстротой. Менее чем через два месяца после отправки в столицу «реляции» сибирского губернатора, в начале апреля 1764 года, «компанейщики» и все документы по экспедиции на Алеуты уже оказываются в столице. На основании опросов «компанейщиков» 24 апреля 1764 года Ломоносов составляет «Прибавление второе», а уже 14 мая 1764 года выходит секретный указ Екатерины II, предписывающий Адмиралтейской коллегии организовать поиск морского пути на Камчатку «по северо-западному проходу», т.е. по второму маршруту, разработанному М.В.Ломоносовым. При этом обращает на себя внимание тот факт, что «Прибавление первое» было написано Ломоносовым до того, как «реляция» и прилагаемый к ней документы оказались в Петербурге. Для того, чтобы информация о новых открытиях дошла до Петербурга, потребовалось 19 месяцев (с 12 сентября 1762 по начало апреля 1764), а для принятия решения об отправке экспедиции – менее двух месяцев. Это прямое доказательство того, что императрица лично была очень заинтересована в скорейшем освоении новых территорий.

### **Особенности подготовки транспортной экспедиции**

Полярная экспедиция, вдохновителем, разработчиком и научным руководителем которой был Михаил Васильевич Ломоносов, готовилась особенно тщательно и профессионально. Благодаря заинтересованности и прямой поддержке императри-

цы, глубоким практическим знаниям, умениям и навыкам первого русского академика, подготовка велась довольно быстро и эффективно.

Дано было указание в срок до сентября 1764 года построить в Архангельске новые корабли. Руководил постройкой экспедиционных кораблей мастер Ламбе Ямес. Они были спущены на воду досрочно – 1 августа 1764 года. Корабли имели скругленные обводы и усиленную двойную обшивку корпуса, что повышало их шансы на успешное плавание в арктических водах. Размеры их были довольно внушительными – «Чичагов» - 90 футов (около 27 метров), «Бабаев» и «Панов» - по 82 фута (около 25 метров).

Вооружение – «Чичагов» нёс 16 пушек, «Бабаев» и «Панов» - по 10 пушек. По размерам все три корабля соответствовали корветам, по пушечному вооружению – более слабым судам 6 класса (шхуны или гукоры). Столь серьёзное вооружение кораблей однозначно свидетельствовало о том, что организаторы экспедиции допускали, что мореплавателям придётся столкнуться не только с природными препятствиями.

Экипажи суммарно составляли 178 человек (флагманский корабль «Чичагов» – 76, на двух других – по 51 человеку). Руководителем экспедиции был назначен помощник главного командира Архангельского порта капитан первого ранга Василий Яковлевич Чичагов.

Многие инновации, применённые М.В.Ломоносовым при подготовке экспедиции под руководством В.Я.Чичагова намного опередили время и получили достойную оценку только на рубеже XIX-XX веков.

Инновация первая. Создание передовой стационарной арктической базы [9, с. 490], [10, с. 503-504], [11, с. 617]. Опыт зимовок поморских мореходов на арктических островах натолкнул Ломоносова на гениальную идею – создать на одном из островов Сибирского океана передовую стационарную базу экспедиции, заблаговременно завезти в разобранном виде срубы для постройки изб, амбаров, бань, значительные запасы продовольствия и дров. Создание

передовой стационарной базы позволяло получить в короткое арктическое лето значительный выигрыш во времени при прохождении маршрута в условиях сложной ледовой обстановки. В ходе практической реализации трансарктического проекта М.В.Ломоносова подобная передовая стационарная база было построена на Шпицбергене, и с неё на протяжении двух лет обеспечивалась продовольствием флотилия В.Я.Чичагова.

Впоследствии идею создания передовых стационарных и временных баз многократно реализовывали исследователи Арктики и Антарктики, взяли на вооружение Амундсен и Скотт при штурме южного полюса планеты.

Инновация вторая. Противоцинготный рацион питания [4, с. 66-67], [13, с. 532]. До конца XVIII века цинга была самым страшным бичом на кораблях военно-морского флота многих стран мира. По инициативе М.В.Ломоносова для членов экспедиции помимо обычных продуктов, которые традиционно брались в длительные плавания (сухари и солонина), на суда флотилии были загружены специальные антицинготные припасы (чеснок, мёд-сырец, морошка, горчица, лук, солод, хмель, сосновая водка). «Сверх регламентной дачи отпущены на команду противоцинготные припасы как-то: 148 ведер сосновой водки, 10 пудов меда-сырца, 46 фунтов горчицы, 3½ пуда хмеля, 58 пудов пшеничной муки, 6 четвертей луку, 60,5 пудов толокна, 45 батманов чесноку, 46 ушатов морошки, ржаного солоду и 1 анкерок ренского уксуса. Вольному кухмистеру Кейзеру было заказано сделать сушеного супа, со специями и без специй, по 1½ пуда каждого сорта, что было послано сухим путем в Колу». Благодаря правильно организованной системе противоцинготных мероприятий на кораблях флотилии В.Я.Чичагова за два года (1765-1766) не умер ни один человек.

Через 6 лет после описываемых событий на острове Умнак остался на зимовку капитан-лейтенант П.К.Креницын с командой галиота «Святая Екатерина». За зиму 1768/1769 года умерло от цинги три четверти его подчинённых. Не смотря на

все подробнейшие инструкции, которые разрабатывал Ломоносов для участников арктических плаваний, находящиеся на службе «государевы» мореходы, в отличие от «тёмных» крестьян-морепромышленников, не умели бороться с цингой.

Инновация третья. Специализированная обувь и одежда. При отправке кораблей императорского военно-морского флота в плавание, в том числе и в северные широты, специальное обеспечение тёплой одеждой не предусматривалось. При подготовке трансарктической экспедиции М.В.Ломоносов озаботился этим вопросом. «Для команды были пошиты овчинные шубы, такое же нижнее платье, треухи на голову, бахилы и рукавицы с варегами». Это позволило избежать потерь среди участников полярной экспедиции В.Я.Чичагова от холода и болезней.

Инновация четвертая. Ближняя ледовая разведка [9, с. 484-485, с. 495], [14, с. 612-613]. По настоятельному требованию М.В.Ломоносова помимо команды на каждый из трех кораблей экспедиции В.Я.Чичагова должны были взять дополнительно по десять поморов – «торосовщиков» и по две-три лёгкие промысловые лодки. «Торосовщиков» включили в состав экспедиции в качестве ледовых разведчиков. В XX веке пеших полярных разведчиков заменили самолёты полярной авиации и спутники, но для экспедиции середины XVIII века это было инновационным решением.

Инновация пятая. Специальная подготовка штурманской службы [9, с. 484], [14, с. 611-612]. Впервые в истории российского императорского флота перед отправкой экспедиции в плавание была организована многомесячная подготовка штурманской службы экспедиции. Курс читали академики С.Я.Разумовский и М.В.Ломоносов. Впоследствии опыт целевой подготовки штурманов специалистами академии стал широко применяться при отправке российских морских экспедиций в различные уголки мирового океана.

Инновация шестая. Использование взрывчатых веществ для подрыва льда. Для вывода кораблей на открытую воду из

ледовых ловушек М.В.Ломоносов предлагает подрывать лёд порохowymi зарядами [9, с. 488]. В XX веке при проведении первой советской антарктической экспедиции на антарктические станции были завезены значительные запасы взрывчатых веществ для подрыва ледовых полей.

Очень большое внимание Михаил Васильевич уделил оснащению экспедиции различными измерительными приборами (григорианские трубы, несколько типов квадрантов, подзорные трубы, барометры, термометры для воздуха и воды, «секундные часы»). «Навигационных инструментов было дано 31 штука. Также были предоставлены еще сокращенные журналы плаваний в Америке Беринга и Чирикова и копии их карт». Ломоносов лично передал членам экспедиции две «ночезрительные» трубы собственного изготовления.

Разработанные М.В.Ломоносовым при подготовке трансарктической экспедиции В.Я.Чичагова рекомендации – это основа, азбука организации арктических плаваний в доледоковую эпоху. Для полярных путешественников, мореходов, туристов-экстремалов они актуальны и сегодня. В своих рекомендациях, подготовленных для членов экспедиции, Ломоносов постарался предусмотреть буквально всё необходимое для организации многолетнего арктического плавания.

В разработанных Ломоносовым инструкциях содержатся подробные рекомендации по поведению в различных внештатных ситуациях (как поступать при организации зимовок, строительстве убежищ, охоте, проведении ледовой разведки, взаимоотношений с аборигенами и т.д.). Даже есть абсолютно на тот момент инновационные рекомендации при возникновении чрезвычайных ситуаций подрывать ледяные поля порохowymi зарядами.

Однако впоследствии потомки оценили эти инновации потомки совсем не так, как они того заслуживают. В XIX веке широкое распространение получили неоднократно переиздававшиеся мемуары бывшего военно-морского министра империи Павла Васильевича Чичагова (сына руководителя экспедиции В.Я.Чичагова), в которых он весьма пренебрежительно оха-

рактеризовал вклад «сочинителя» и фантазёра Ломоносова в подготовку экспедиции. Павел Васильевич пишет, что «отбросив более двух третей из всего, что говорилось в инструкции Ломоносова, всё-таки осталось несколько полезных сведений, не касающихся общего плана...».

#### **Подготовка базы на Шпицбергене**

В Петербурге 14 мая 1764 года выходит секретный указ императрицы об организации экспедиции, а уже через полтора месяца – 4 июля 1764 года из Архангельска к Шпицбергену отправляется отряд маломерных судов под командованием лейтенанта Михаила Немтинова. Задача – найти место для базы и стоянки кораблей, завести грузы, и пока в Архангельске ведётся строительство кораблей экспедиции, доставленные вместе с грузами зимовщики должны обустроить становище.

Отряд включает шесть судов – флагманское судно – пинк «Слон» и пять арендованных у местных жителей гукаров: «Святой Николай», «Святая Наталья», «Святой Иоанн», «Святой Дионисий» и «Святой Михаил».

5 августа 1764 года «Слон» достиг Клокбайской бухты на северо-западном побережье архипелага, ещё через день в бухту вошли четыре гукара.

Сразу войти в природную гавань суда не смогли, так как им помешали льды. При обследовании подходов к берегу в одной из бухт залива было обнаружено судно промышленника Михаила Амосова, который показал лейтенанту Немтинову более удобное и безопасное место для стоянки кораблей – Зюйдовский залив. Место для размещения лагеря экспедиции было выбрано сравнительно удачно – с севера и северо-запада берег был защищен от ветров горами, рядом находилась речка, что полностью снимало проблему обеспечения питьевой водой. Для создания базы отряд Михаила Немтинова доставил в разобранном виде пять изб-зимовий, амбар, баню, кирпич для печей, дрова, запасы продовольствия, рассчитанные на долгую зимовку большого количества людей.

Лейтенанты Рындин и Шипунов провели разведку территории – тщательное картографирование Кломбайской бухты и

промеры фарватеров. На берегу наблюдали большое количество животных – диких северных оленей, тюленей, моржей, крупные стаи гусей и уток. Разгрузились за 9 дней, остающимся на зимовку для охраны и обустройства базы людям помогли собрать и утеплить избы, и 22 августа суда отправились в обратный путь. На Шпицбергене остался лейтенант Моисей Рындин и десять зимовщиков. Передовая арктическая база была готова к приёму экспедиции.

Если экспедиция стартует не из Архангельска или Колы, а с передовой базы на северо-западе Шпицбергена, то в короткое северное лето она будет иметь выигрыш по времени от 1 до 1,5 месяцев – а это сотни и тысячи километров, которые корабли могут пройти по морским просторам.

Перед тем, как приступить к подбору места для размещения опорной базы, Ломоносов тщательно опрашивает поморских зверобоев, которые вели промысел в прибрежных водах или зимовали на Шпицбергене. Он получает подтверждение того, что севернее и восточнее Шпицбергена море в летний период довольно часто бывает свободным от льда.

Стартовав с передовой опорной базы, экспедиция будет иметь в тёплый период года больше времени для того, чтобы попытаться пройти северо-западным маршрутом между Гренландией и Шпицбергом вдоль берегов Америки.

#### **Околошпицбергенское «кручение» флотилии В.Я.Чичагова**

Михаил Васильевич Ломоносов сделал всё от него возможное, чтобы экспедиция добилась успеха. Более продуманной и качественной подготовки на тот период не имела ни одна морская экспедиция в мире. Однако руководство экспедиции в лице Василия Яковлевича Чичагова не желало выполнять ни распоряжений Адмиралтейств-коллегии, ни требования инструкций, разработанных Ломоносовым. В навигацию 1765 года флотилия Чичагова 9 мая отправилась из Колы в «многолетнее плавание», а 29 июля повернула обратно, но вернулась уже не в Колу, откуда стартовала, а в губернский город Архангельск. Флотилия находилась в плавании всего

104 дня, из которых 30 отстаивалась у берегов Шпицбергена и Медвежьего. Флотилия прибыла в Архангельск 20 августа 1765 года, хотя море у западных берегов Шпицбергена оставалось свободным ото льда даже в октябре. Адмиралтейств-коллегия пытается заставить В.Я.Чичагова действовать в соответствии с разработанными ранее планами - отправиться во главе флотилии обратно на север зимовать на шпицбергенскую базу, а весной продолжить поиски северо-западного прохода. Для этого из Адмиралтейств-коллегии 12 сентября 1765 года в Архангельск приходит предписание Адмиралтейств-коллегии, предусматривающее два варианта действий - немедленно со всеми документами, судовыми журналами, результатами измерений В.Я.Чичагов должен прибыть в Петербург для подробного отчета о причинах возвращения с маршрута, или отправляться на север, «...чтоб зимовать на Шпицбергене, какового от них предприятия коллегии, по известному усердию, и ожидает...».

Вице-президент Адмиралтейств-коллегии Иван Григорьевич Чернышев отправляет Чичагову полное скрытого негодования личное письмо, в котором прямо указывает на то, что экспедиция должна была остаться зимовать на Шпицбергене, чтобы «... прикрыть падающий на российских мореплавателей неизбежный стыд». Чернышев, чтобы спасти Чичагова от гнева императрицы, предлагает «какой-нибудь другой вояж сделать ... дабы тем неудачливое предприятие прикрыть и тем избавиться от насмешки...». Из письма И.Г.Чернышева следует, что Чичагов давал Адмиралтейств-коллегии определённые обещания, но не выполнил их. Вице-президент Адмиралтейств-коллегии довольно ироничен в своём послании: - «... редко случай найтись может, где бы известную всем пословицу употребить было можно, как ныне: синица море зажигала, море не зажгла, а славы много наделала» [4, с.79].

На требования Адмиралтейств-коллегии немедленно выйти в море и вернуться на передовую базу на Шпицбергене Чичагов без всяких оснований сначала на два месяца

ца задержался в Архангельске, а затем выехал в Санкт-Петербург для отчета, отправив корабли на зимовку в Колу.

Коллегия довольно объективно оценивает «вклад» В.Чичагова в срыв поставленных перед экспедицией задач, указывая на неисполнительность и многочисленные упущения в его деятельности. Все ожидают решения императрицы, но оно оказывается неожиданным весьма милостивым – В.Я.Чичагову вновь разрешают повторить попытку совершить трансполярный переход северо-западным маршрутом в следующем году.

В тот период перед Екатериной II встали более насущные проблемы, и она не смогла уделять достаточно внимания данному вопросу. Речь идёт о политических аспектах, связанных с сохранением её власти. За период с 1762 по 1764 год было раскрыто 3 заговора с целью свержения императрицы, в двух случаях заговорщики действовали от имени Иоанна Антоновича. За 1764-1773 годы в стране появилось 7 Лжепетров III. В этих условиях предпринимать радикальные действия против офицеров военно-морского флота, даже заслуживших наказание, не представлялось правильным.

Экспедиция лета 1766 года полностью повторила «имитационное» плавание предыдущей навигации. Двигаясь на северо-запад 16 июня корабли достигли сплошных ледяных полей, которые В.Я.Чичагов по одному ему понятным признакам «определил» как припайные льды Гренландии. Засомневавшись в своих координатах, капитаны решили вернуться к базе для уверенного нахождения правильных координат, и повернул флотилию обратно к Шпицбергену, достигнув его побережья уже через два дня – 18 июня. Северо-западный трансарктический переход Кола - Шпицберген – Камчатка завершился даже не начавшись. Флотилия В.Я.Чичагова не удалялась от своей передовой базы на Шпицбергене далее 200-230 километров, совершая плавания в водах, в которых вёлся активный китобойный промысел и находились в это время европейские китобойные флотилии. Действия В.Я.Чичагова в полной мере попадают под

определение «саботаж» – он сознательно и целенаправленно не выполнял поставленной перед ним задачи. Официальное прикрытие данной секретной экспедиции – изучение морских и китоловных промыслов в водах вокруг Шпицбергена. В.Я.Чичагов именно этим и занялся, слабо имитируя попытки пройти в северо-западном направлении к берегам Гренландии.

Ломоносов умер в апреле 1765 года, за несколько недель до выхода в море первой российской трансарктической экспедиции. Вернувшись в Петербург, В.Я.Чичагов постарался переложить ответственность за своё бездействие на организатора и научного руководителя экспедиции. Василий Чичагов дважды не выполнил поставленную перед ним задачу. Чтобы защитить себя, он написал довольно подробную «Оправдательную записку», в которой изложил обстоятельства плавания, к «Записке» приложил выписки из судового журнала. Понимая, что членам Коллегии отлично известны все обстоятельства этой тайной экспедиции и оправданий ему быть не может, В.Я.Чичагов делает неожиданный ход. Он настаивает публично отдать себя на суд морских офицеров, перечисляя опасности, которые ему пришлось преодолеть в ходе плаваний 1765-1766 годов. В «Оправдательной записке» В.Я.Чичагов оперирует преимущественно не фактами, а эмоциями и демагогическими рассуждениями. «Моряк жертвует своей жизнью, не зная достоверно, что получит за это, – честь, или, что чаще случается, вечное нарекание, и его неудача будет приписана его безрассудству и неосторожности». Не забывает он в иносказательной форме напомнить и о своих заслугах перед империей: – «Надобно дать честь такому человеку, который для пользы Отечеству презирает свою жизнь... Его ревность и усердие в службе некоторым образом представляют надежду к преодолению трудностей».

Комиссия оказалась в крайне затруднительном положении. Публичные слушания невозможны по делу, так как трансполярная экспедиция носила секретный характер, а в ходе открытых слушаний неиз-

бежно всплывёт информация об истинных целях экспедиции и привлечет нежелательное внимание к открытым на востоке территориям. А если не учитывать секретные цели экспедиции, то Чичагова не за что наказывать – по официальному заданию-прикрытию он занимался изучением возможности организации китовых промыслов у Шпицбергена и оба сезона провёл в водах архипелага.

Решено было официально признать, что экспедиция выполнила своё предназначение. Капитан бригадного ранга В.Чичагов указом Екатерины II от 21 декабря 1766 года получил «вечный пансион» и годовое окладное жалование. Указ императрицы был составлен таким образом, что из него можно было понять, что В.Чичагова награждают не только за плавание, но и за арктическую зимовку, которую он не совершал. В указе говорится, что награждению подлежат круг лиц «...бывших нынешнего года в кампании и на острове на зимовке под командой флота капитана бригадного ранга Чичагова...».

#### **«Вина» Ломоносова**

К сожалению, один из самых лучших научно-практических трудов великого русского ученого так и не был до конца понят соотечественниками. «Лебединая песня» Великого Помора была услышана и по достоинству оценена опытными английскими мореплавателями, норвежскими полярниками, а вот некоторые отечественные историки и краеведы до сих пор видят в ней только «ошибки» и «заблуждения».

Почему так получилось? Почти 80 лет истинные цели экспедиции были засекречены, а затем отечественные историки познакомились с довольно субъективными мемуарами П.В.Чичагова [6, главы VI-VII], на основании которых и сложилось впоследствии мнение о абсолютно провальном последнем ломоносовском проекте.

В 1766 году экспедиция прекратила свою работу. Для всех непосвященных она завершилась успешно. Флотилия исследовала воды вокруг Шпицбергена на предмет организации китобойного промысла. Судя по тому, что за два летних сезона корабли

экспедиции встретили в водах Шпицбергена почти сорок иностранных китобойных судов – район перспективный.

В отличие от соотечественников, английское Адмиралтейство по достоинству оценило проект М.В.Ломоносова, направив несколько экспедиций по разработанному им северо-западному маршруту. В 1770 году – попытка С.Херка пройти Северо-Западным проходом вдоль берегов Северной Америки из Атлантики в Тихий океан. 1773 год – экспедиция под командой Джона Фипса. На двух лучших кораблях английского королевского флота («Рес-Хорс» и «Каркас») экспедиция достигла района Шпицбергена и через льды пробилась до острова Моффен (80° 48' с.ш), установив новый рекорд продвижения на север. Английские корабли оказались в том же самом квадрате, где семью годами ранее к острову Маффен приближались корабли Чичагова (80° 30' с.ш.). Расстояние между крайними северными пунктами, достигнутыми флотилиями Чичагова и Фипса – 40-60 километров, случайным такое совпадение назвать трудно – англичане шли по «ломоносовскому» маршруту. Английские мореплаватели пробивались на север очень целеустремленно, пока не уперлись в непроходимый ледяной вал. Пытаясь обойти его, корабли экспедиции оказались зажатыми тяжелыми льдами. Когда казалось, что всё потеряно, и экипажи готовились оставить корабли и спастись на шлюпках, перетаскивая их через ледяные торосы, ветер переменился, и флотилия освободилась из ледового плена.

1778 год – плавание Джеймса Кука, корабли капитана Кука вошли в Чукотское море и попытались пройти Сибирский океан вдоль берегов Северной Америки (путь совпадает с предполагаемым маршрутом экспедиции В.Чичагова, только имеет обратное /встречное/ направление движения с востока на запад). 1779 год – плавание Ч.Кларка, попытка пройти Сибирский океан вдоль берегов Северной Америки (повторение неосуществленного полярного маршрута Д.Кука). Мнимые «ошибки» Ломоносова «просвещенные мореплаватели» сильнейшей на тот период



морской державы мира оценили по достоинству. Четыре попытки трансарктического перехода, предпринятые английскими мореплавателями за последующие после плавания В.Чичагова тринадцать лет, и все четыре - по северо-западному маршруту, предложенному М.В.Ломоносовым. При этом, в отличие от В.Я.Чичагова, англичане проявили огромную самоотверженность, мужество и целеустремленность в поисках Северо-Западного прохода.

На протяжении 18 лет (1816-1834 гг.) Павел Васильевич Чичагов писал мемуары, которые назвал «Записки адмирала Чичагова, заключающие то, что он видел и что, по его мнению, знал». В «Записках» он подробно описывает историю своей семьи начиная с даты рождения отца (1726 год). Интерес представляют главы VI и VII, в которых бывший Министр морских сил Российской империи оценивает результаты полярной экспедиции, осуществляемой под руководством его отца – Василия Яковлевича.

В своих «Записках» П.В.Чичагов даже не обвиняет М.В.Ломоносова в провальных результатах экспедиции – для обвинений нужны факты и веские аргументы. Автор «Записок» просто отбрасывает проект Ломоносова как нечто, не заслуживающее внимания, давая ему негативную оценку, даже не пытаясь анализировать. Потому что анализ однозначно укажет на то, что В.Я.Чичагов с самого начала и до конца экспедиции игнорировал рекомендации Ломоносова, даже те, которые можно было довольно легко выполнить. Из «Записок» следует, что ни В.Я.Чичагов, ни П.В.Чичагов не понимали истинных целей экспедиции (или делали вид, что не понимают). Вот некоторые выдержки из мемуаров прославленного адмирала, однозначно подтверждающие это утверждение.

«Точность инструкции была доведена до смешного; коллегия даже рассчитала, сидя в теплой адмиралтейской зале, сколько пудов и четвертей понадобится – перцу, соли, меду, уксусу, светилен и лампад для отправляющейся команды на Шпицбергене». П.В.Чичагову кажется смешной качественная подготовка экспедиции, основанная на точном расчете.

Советы Ломоносова очень конкретны и практичны. «Если льды не пропустят идти на зимовку, то суда должны заменить дома; если судно будет повреждено, то другим от него не отдаляться; людям стараться двигаться тесно, промышляя птиц и зверей; обороняясь от цынки — употреблять сосновые шишки, зверину и птичью кровь в виде питья». Чичагов видит всё по-другому: «Морские советы Ломоносова были неприменимы на практике, что более чем естественно; например, мог ли деревянный бот или пинк, застигнутый великой стужей, зимовать среди льдов, а команда жить в нем, как в доме?». В этих словах скрыто очевидное лукавство – в плавание отправились корветы, а не маломерные суда 6 класса боты или пинки, и автор не мог об этом не знать. В условиях полярной зимовки судно часто становилось единственным домом-убежищем для мореходов.

«Картина, нарисованная Ломоносовым в инструкции, могла ужаснуть всякого, менее сведущего его в то время, но это были намеки на слабые сведения, добытые им из фантастических рассказов жителей Архангельска. Он писал наставление и сам мечтал, рисуя в воображении и льды, и стужи, и камни, и земли, и многое еще, чего вовсе не существует, и не могло быть вблизи полюса. Научные сведения до того были отрывочны и неясны».

«Все эти инструкции могли только спутать лиц, едущих с экспедицией, и доказывали, что фантазия заседающих в коллегии чересчур обширна и далека от действительности. Науки и искусства были тогда еще настолько отсталыми против нынешних, что эскадру не могли снабдить ни хронометром, ни другими инструментами, вошедшими в употребление для подобных случаев впоследствии». Очевидная ложь. Императрица лично подарила каждому капитану золотые часы с секундными стрелками для точного определения координат, а Академия наук выделила 31 прибор.

«Отбросив более двух третей из всего, что говорилось в инструкции Ломоносова, все-таки остается несколько полезных сведений, не касающихся общего плана, а это

уже много и знаменательно для того времени».

«Кроме инструкции Ломоносова и коллежских определений в конверте оказались еще записки: «Прибавление о северном мореплавании на восток по Сибирскому океану» и «Наставление мореплавателям». Последнее было даже комично; так, в нем говорилось: “прежде вступления в поход на море, плаватель должен размыслить, откуда он поплывет, куда, по какому морю плавание продолжать будет и на каком корабле и о прочем всем подобном; ежели велят ему то море описать или по последней мере поверить карту, которая на море прежними плавателями описана и сочинена, во всех ли она обстоятельстве сочинена справедливо”.

Далее П.В.Чичагов приводит в своих мемуарах аргументацию, которая лишена всякой логики, путая направления «лево-право» и «запад-восток». «Капитан Чичагов твердо помнил слова высочайшего указа: “начать оный путь от города Архангельского до западных берегов острова Большого Шпицбергена, **откуда идти в открытое море в вест** (на запад), **склоняясь к норду, до ближних берегов Гренландских**, которых достигнув простираться подле оною на правую руку, к западно-северному мысу Северной Америки, пока удобность времени и обстоятельства допустят. Так как вы встретили, – говорили ему, – непреодолимые препятствия по направлению к северо-востоку, то должны были переменить путь и направиться к северо-западу, к Гренландии, где могли надеяться сделать открытия. На это отец мой отвечал, что ему и в голову не могло прийти взять направление столь противоположное тому, которому следовать было приказано, так как **в инструкциях ему было предписано простираться свои поиски к стороне полюса и на восток к Берингову проливу, а вовсе не к западу**» [6, главы VI-VII]. Это заявление абсурдно. В.Я.Чичагову приказано идти на вест (на запад) к Гренландии, выдали «Нордскую карту» с указанием маршрута, проходящего в стороне от полюса, и тут же он отвечает, что ему нужно идти «к стороне полюса и на восток к Берингову проливу».

Из его слов следует, что он не понимал, что к Берингову проливу можно было попытаться пройти как по-восточному, так и по-западному маршруту (или лукавил, делая вид, что не понимает).

На многие десятилетия истинные цели экспедиции были скрыты от широкой общественности. В 1827 году в газете «Морской телеграф» (№18) впервые в перечислении трудов Ломоносова упоминается о его проекте, озаглавленном «Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном». «Прибавление второе» впервые было напечатано в 1828 году, спустя 64 года после его написания Ломоносовым. (Московский телеграф, 1828, ч. 21, № 11, стр. 305-313.). Примерно в это же время проживавший во Франции бывший Министр морских сил империи Павел Васильевич Чичагов пишет в мемуарах о героическом плавании своего отца – Василия Яковлевича Чичагова (Чичагова-старшего) и подвергает критике фантазии и грёзы «сочинителя» Ломоносова. По инициативе господина дю Бузе (мужа младшей дочери П.В.Чичагова – Екатерины) на французском языке в 1858 году печатаются отдельной брошюрой выдержки из мемуаров адмирала Павла Чичагова («Memoires de l'amiral Tchitchagoff»). На русском языке «Записки адмирала Чичагова, заключающие то, что он видел и что, по его мнению, знал» впервые были частично изданы в «Русском архиве» за 1869-1870 годы. В 1885 году в Санкт-Петербурге состоялся первый выпуск «Архива адмирала П.В.Чичагова». Отдельные разделы «Записок» публиковались в «Русской старине» в 1887-1888 годах (тома 50, 51, 52 за 1887 год, тома 58, 59, 60 за 1888 год).

Исторически так сложилось, что только через девяносто лет после окончания экспедиции, российская общественность познакомилась с весьма субъективной «чичаговской» трактовкой событий. Так как других версий на тот момент не было, а авторитет двух вошедших в историю Российского императорского флота адмиралов был достаточно велик, то несправедливые слова Чичагова-младшего о ломоносовском проекте не только остались без должной оценки, но вновь прозвучали уже

в XXI веке в работах некоторых современных авторов.

На знаменитом памятнике Екатерине II, установленном в Санкт-Петербурге в 1873 году, среди расположенных в основании памятника скульптурных изображений девяти виднейших деятелей екатерининской эпохи нет М.В.Ломоносова, но присутствует виднейший полярный исследователь и флотоводец В.Я.Чичагов. Памятник символизирует просвещенный век Екатерины Великой, а главного российского просветителя XVIII века на нём нет. Порочащие имя Ломоносова «Записки адмирала Чичагова, заключающие то, что он видел и что, по его мнению, знал» были изданы в

«Русском архиве» в 1869-1870 годы, а памятник установили в 1873 году. Со второй половины XIX века ломоносовский проект трансполярной экспедиции стал оцениваться и трактоваться на основании воспоминаний двух людей, один из них своими действиями не допустил его даже частичной реализации, а затем другой в мемуарах заклеил проект как ошибочный. В заочном споре, спустя почти столетие, использовав неоднократно переиздававшиеся весьма субъективные мемуары, адмиралы Чичаговы «победили» профессора Ломоносова, переложив на него вину за неудачу экспедиции.

#### **Библиографический список**

1. Белов М.И. Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах. Сборник документов о великих русских географических открытиях на северо-востоке Азии в XVII веке. – Л.-М.: Изд-во Главсевморпути, 1952. – 385 с.
2. Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX в. // История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 1. Морской транспорт. Москва. 1956. – 596 с.
3. Бондарский М.С. Великий северный морской путь: историко-географический очерк открытия Северовосточного прохода. – М.-Л. Гос. изд-во. 1926. – 251 с.
4. Василий Чичагов: Рассуждения о морских делах доблестного адмирала Екатерины Великой, славной российской императрицы // Лев Усыскин. – М., 2009. – 240 с.
5. Веревкин М.И. Жизнь покойного Михаила Васильевича Ломоносова // ПСС. – СПб., 1786. – Ч. 1.
6. Записки адмирала Павла Васильевича Чичагова первого по времени морского министра с предисловием, примечаниями и заметками Л.М. Чичагова. – М.: Редакция альманаха «Русский Архив», 2002. – 800 с.
7. Лебедев Е.Н. Ломоносов. – М., 2008. – 752 с.
8. Летопись жизни и творчества М.В. Ломоносова / АН СССР; Институт истории естествознания и техники; под ред. А.В. Топчиева, Н.А. Фигуровского, В.Л. Ченакала. – М.; Л.: Издательство АН СССР, 1961. – 436 с.
9. Ломоносов М.В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию. Полное собрание сочинений. – Т. 6. – М.; Л., 1952. – С. 417-498.
10. Ломоносов М.В. Прибавление о северном мореплавании на восток по Сибирскому океану. Полное собрание сочинений. – Т. 6. – М.; Л., 1952. – С. 500-506.
11. Ломоносов М.В. Прибавление второе, сочинённое по новым известиям промышленников из островов Американских и по вопросу компанейщиков, тобольского купца Ильи Снегирева и вологодского купца Ивана Буренина. Полное собрание сочинений. – Т. 6. – М.; Л., 1952. – С. 509-514.
12. Ломоносов М.В. Заметки о снаряжении экспедиции. Полное собрание сочинений. – Т. 6. – М.; Л., 1952. – С. 515-518.
13. Ломоносов М.В. Примерная инструкция морским командующим офицерам, отправляющимся к поисканию пути на восток Сибирским океаном. – Т. 6. – М.; Л., 1952. – С. 519-535.
14. Ломоносов М.В. Приложения. – Т. 6. – М.; Л., 1952. – С. 602-625.
15. Меншуткин Б.Н. Жизнеописание Михаила Васильевича Ломоносова. – СПб., 1911.

16. Меншуткин Б. Н. Жизнеописание Михаила Васильевича Ломоносова. – М.; Л., 1947.
17. Муравьев М.Н. Сочинения. – СПб., 1847. – Т. 2. – 432 с.
18. Пасецкий В.М. Арктические путешествия россиян. – М.: Мысль, 1974. – 230 с.
19. Пасецкий В.М. Русские открытия в Арктике. – Ч.1. – СПб.: Адмиралтейство, 2000. – 606 с.
20. Род Ломоносовых: поколенная роспись / Н.А. Шумилов; Арх. отд. администрации Арх. обл.; Помор. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова и др. – Архангельск: Правда Севера, 2000. – 112 с.
21. Соколов А.П. Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова. – М: Паулсен. 2015. – 136 с.
22. Стрицкий Н.В. Два адмирала Чичагова. – М.: Центрполиграф, 2012. – 559 с.
23. Фомин В.В. Ломоносов: Гений русской истории. – М.: Русская панорама, 2006. – 448 с.
24. Юлин В.А. Адмирал Павел Чичагов. Отечества верный сын. История жизни и судьбы. – М.: Этерна, 2018. – 160 с.

### **MIKHAIL VASILIEVICH LOMONOSOV – ORGANIZER AND SCIENTIFIC SUPERVISOR OF THE FIRST RUSSIAN TRANSARCTIC EXPEDITION**

**V.V. Lisnichenko**, *Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor*  
**Institute of Shipbuilding and Marine Arctic Technology (branch of the Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov in Severodvinsk)**  
**(Russia, Severodvinsk)**

***Abstract.** This paper analyzes the contribution of M.V. Lomonosov in the preparation and organization of the first Russian transarctic expedition of 1765-1766. The practical implementation of the project ended with very modest results, which did not lead to the success of the enterprise. Until now, guided by the memoirs and memoirs of the admirals Chichagovs, which have become widespread, the “blame” for the failure of the expedition is placed on M.V. Lomonosov. Analysis of primary sources allows us to conclude that M.V. Lomonosov developed an innovative project that was two centuries ahead of its time, and the “failure” of the expedition was caused by the reluctance of V.Ya. Chichagov to be guided by his recommendations and the instructions of the Admiralty Board.*

***Keywords:** the first Russian transarctic expedition, advanced Arctic base, antiscorbutic diet, Pomors - “hummockers”, innovations.*