

Фер Геррит де

Плавания Баренца

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Г39

Г39 **Геррит де Ф.**
Плавания Баренца / Фер Геррит де – М.: Книга по Требованию, 2022. –
317 с.

ISBN 978-5-521-28097-1

ISBN 978-5-521-28097-1

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ПРЕДИСЛОВИЕ РЕДАКТОРА

В числе великих побед, одержанных нашим социалистическим государством, развитие мореплавания в арктических морях занимает видное место. При советской власти путь из Европы через Карское море к устьям западно-сибирских рек превратился в нормальную транспортную артерию, а в 1932 году советские моряки и исследователи впервые в истории провели корабль Северным морским путем из Атлантического океана в Тихий в течение одного навигационного сезона, претворив тем самым в жизнь мечту, которую человечество лелеяло четыре столетия. Славные имена „Сибирякова“, „Челюскина“ и „Литке“ известны всему миру. Эти корабли еще раз доказали, что многие задачи, казавшиеся неосуществимыми до пролетарской революции, успешно разрешаются в условиях социализма.

Завоевание Северного морского пути (или „Северо-восточного прохода“, как он раньше назывался), завершающееся на наших глазах, представляет собою интереснейшую страницу в истории человечества. Много славных имен связано с исследованием Северного морского пути, и эти имена советские люди всегда будут чтить. К их числу принадлежит и имя Виллема Баренца, голландского морехода конца XVI века. Едва ли во всей Стране Советов найдется сейчас школьник, который не слышал бы о Баренце и Баренцовом море, омывающем с севера европейскую часть нашего Союза. Знаменитые полярные плавания Баренца, предпринятые им с целью отыскания Северного морского пути, упоминаются в лю-

бой книжке, касающейся истории исследования Арктики, а эти книги пользуются большим вниманием советского читателя. Однако, несмотря на громадную популярность у нас имени Баренца, полного описания его путешествий, составленного его соплавателем Де-Фером, на русском языке, как это ни странно, до настоящего времени не имелось. Между тем на голландском языке оно вышло в свет еще в 1598 году и вскоре было переведено на другие языки. Пополнить этот пробел взялось Издательство Главсевморпути.

Мысль отыскать Северный морской путь на Дальний Восток возникла под давлением экономических причин. В XVI веке за Испанией и Португалией фактически установилось монопольное право пользования южными морскими путями в Китай и Индию (т. е. вокруг южной оконечности Африки или Америки), и таким образом выгоды из морской торговли с Дальним Востоком извлекали только эти два государства, в то время обладавшие наиболее могущественным флотом. От монополии испанцев и португальцев прежде всего страдали две другие сильные морские державы — Англия и Голландия. Поэтому не удивительно, что в этих последних странах пробудился живейший интерес к отысканию такого морского пути в Китай, который огибает материк Евразии не с юга, а с севера. Географы того времени высказывались за то, что такой путь — Северо-восточный проход — существует.

Первая экспедиция для отыскания этого прохода была отправлена из Англии в 1553 году на трех кораблях под начальством Гуго Виллоуби. Ей не удалось проникнуть даже в Карское море. Два корабля были вынуждены зазимовать у Мурманского берега, причем весь личный состав этих судов, в том числе и Виллоуби, погиб. Третий корабль дошел до устья Северной Двины и затем вернулся в Англию.

В 1556 году из Англии вышла новая экспедиция, имевшая целью открытие Северо-восточного прохода. Эта экспедиция, которой руководил Стефан Борро, смогла дойти только до Югорского Шара. Впервые в южную часть Карского моря удалось проникнуть английской экспедиции под начальством Артура Пита и Чарльза

Джекмена в 1580 году.¹ В отношении своей главной задачи — отыскания Северного морского пути — эта экспедиция потерпела одинаково такую же неудачу, как две предшествовавшие. Между прочим экспедицию Пита и Джекмена очень поддерживал знаменитый фландрский географ и математик Герард Меркатор (1512—1594), который в одном своем письме, адресованном Гаклюйту, утверждал, что „плавание в Китай Северо-восточным проходом весьма удобно и легко“.²

Вопрос о завоевании рынков Дальнего Востока в той же мере как Англию интересовал и Голландию. Поэтому понятно, что и эта страна уделяла большое внимание отысканию Северного морского пути в Тихий океан. Успешные торговые сношения голландцев с Россией — первые голландские корабли появились в Коле в 1565 году — способствовали усилению заинтересованности Нидерландов в открытии Северо-восточного прохода. Одним из наиболее активных поборников идеи практического использования Северного морского пути был нидерландский купец из города Миддельбурга Балтазар Мушерон, который с 1584 года имел в России торговые дела. Прежде чем приступить к отысканию Северо-восточного прохода, Мушерон при помощи своих служащих, находившихся в России, собирал всевозможные сведения о крайнем севере Московского государства. В 1593 году Мушерон, совместно с Яковом Фальком и Франсисом Мельсоном, представил принцу Морицу Оранскому графу Нассаускому проект экспедиции для отыскания Северного морского пути в Китай. Экспедиция была утверждена, и нидерландское правительство отпустило на нее необходимые средства. Она состоялась в 1594 году, и описанию ее посвящена первая часть настоящей книги.

Первоначально в состав экспедиции входило два корабля, каждый водоизмещением около 100 тонн: „Лебедь“ („Swane“) под началь-

¹ Русские мореходы посещали Карское море еще задолго до первых английских экспедиций.

² Русский перевод этого письма опубликован М. П. Алексеевым в его труде „Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей“ Т. I, Иркутск, 1932 (стр. 170).

ством Корнелиса Ная (Cornellius Corneliszoon Nal) и „Меркурий“ („Mercurius“) под командой Бранта Избрантсона (Brant Ysbrantszoon), известного также под именем Бранта Тетгалеса (Tetgales). Най и Иабрантсон были уроженцами Энкхейзена; первый служил у Мушерона и несколько раз плавал к северным берегам России, второй был тоже опытный моряк. Торговым комиссаром на „Лебеде“ состоял родственник Мушерона Франсуа де ла Даль (François de la Dale), проживший несколько лет в России; на „Меркурии“ эту должность занимал Ян Линскотен (Jan Hugh van Linschoten). В период организации экспедиции к двум энкхейзенским судам присоединился третий корабль, снаряженный городом Амстердамом и также называвшийся „Меркурий“. Начальство над этим последним было поручено Виллему Баренцу, который взял с собой еще рыбачью лодку. По плану энкхейзенские суда должны были пройти в Карское море через Югорский Шар; Баренц же, по совету известного географа и астронома Петра Планция (Peter Plancius), ~~облазил~~ ^{облазил} вокруг северной оконечности Новой Земли.

О личности Виллема Баренца, замечательного морехода и выдающегося пионера исследования Арктики, известно очень немного. Он родился на острове Тер-Шеллинг (северная Голландия) и был гражданином Амстердама. Баренц был несомненно незнатного происхождения, о чем свидетельствует то, что к его имени (Виллем) прибавлялось лишь отчество (Barents-zoon, т. е. сын Барента), но не фамилия. Линскотен характеризует Баренца, как весьма опытного и искусного навигатора.

Геррит Де-Фер (Gerrit De Veer), описавший все три плавания Баренца, в первом его плавании (1594) не участвовал. Существует предположение, что описание похода в 1594 году сделано самим Баренцом,¹ однако Де-Фер не упоминает об этом ни слова. Во всяком случае в том, что в основу рассказа о первом путешествии

¹ True description of three voyages by the North-East towards Cathay and China by Gerrit de Veer. Edited by Charles P. Becke. Printed for the Hakluyt Society, London, 1853 (p. LV).

Де-Фер положил ведшийся Баренцом судовой журнал, едва ли приходится сомневаться. Плавание голландских судов в 1594 году описано также Линскотеном в его книге, изданной в 1601 году¹ т. е. через три года после появления в свет книги Де-Фера

Хотя в 1594 году голландским судам не удалось пройти дальше устья реки Кары, Линскотен (и вероятно другие из начальствующего состава) представил результаты этой экспедиции в столь благоприятном свете, что голландские купцы при поддержке правительства решили уже в следующем году отправить Северным морским путем в Китай целую флотилию кораблей, нагруженных товарами. Деятельное участие в подготовке этой экспедиции снова принимал Мушерон, который представил правительству „Рассуждение и заявление о плавании в Китай через Нассауский² пролив“,³ „Берег Татарии, — писал Мушерон в этой записке, — теперь открыт, река Обь судоходна и со временем можно будет направлять торговлю из Белого моря в новую крепость.“⁴ Остров Вайгач и соседний берег Татарии изобилуют соболями, куницами и другими пушными зверьми, и кроме того здесь много разных товаров, которые туземцы охотно будут привозить в крепость, если узнают, что их можно там сбыть“.⁵

В экспедиции 1595 года принимали участие следующие суда:

1. „Griffon“ из Зеландии, 200 тонн. Командир Корнелис Най, бывший вместе с тем адмиралом всей флотилии.
2. „Swane“ из Зеландии, 100 тонн. Командир Ламберт Герритсон Ом (Lambert Gerritszoon Oom).

¹ Jan Huyghen van Linschoten. Voyage ofte Schip-vaert van by Norden etc. Francker, 1601.

Извлечение из сочинения Линскотена было опубликовано на русском языке в „Записках по гидрографии“ (1915, т. XXXIX, вып. 3 и 4).

² Югорский шар.

³ М. П. Алексеев, цит. соч., стр. 270.

⁴ Мушерон имеет в виду крепость на Вайгаче, которую он предлагал там устроить.

⁵ В. А. Кордт, Очерк сношений Московского государства с республикою Соединенных Нидерландов по 1631 год. Сборник Русского исторического общества, т. 116, 1902 (стр. XCVI).

3. „Норе“ из Энхейзена, 200 тонн. Командир Брант Избрантсон, он же вице-адмирал флотилии.

4. „Mercurius“ из Энхейзена, 100 тонн. Командир Томас Виллемсон (Thomas Willemszoon).

5. „Winthont“ из Амстердама, 200 тонн. Командир Виллем Баренц, он же главный штурман флотилии.

6. Яхта (название неизвестно) из Амстердама, 100 тонн. Командир Харман Янсон (Harman Janszoon).

7. Яхта (название неизвестно) из Роттердама, 40 тонн. Командир Хендрик Хартман (Hendrick Hartman).

В качестве торговых комиссаров в экспедиции участвовали Ян Линсхотен, Яков Гемскерк (Jacob van Heemskerck), Ян Корнелиссон Рийп (Jan Corneliszoon Rijp), Кристоффель Сплиндлер (Christoffel Splindler) и Франсуа де ла Даль. В этой экспедиции участвовал также Геррит Де-Фер, автор настоящей книги. Какую должность он занимал в экспедиции — неизвестно, но возможно, что он состоял вторым штурманом на корабле Баренца. Во всяком случае известно, что Де-Фер изучал навигацию. Если прибавить, что он умер несколько ранее 1627 года, то этим и исчерпываются все дошедшие до нас биографические сведения об авторе описания плаваний Баренца.

Второе плавание голландцев (1595) также описано в уже упомянутой книге Линсхотена. Кроме того краткие сведения об этой экспедиции имеются в сочинении Конрада Лев (Conrad Löw) „Meer oder Seehanen Buch“, изданном в Кельне в 1598 году, т. е. в том же году, что и книга Де-Фера. В предисловии к своему труду Лев указывает, что он пользовался голландским источником, с которого и сделал перевод. Повидимому Лев использовал также книгу Хульзиуса, изданную в Нюрнберге в 1598 году¹ и представляющую собою вольное переложение книги Де-Фера. Достоверность некоторых добавлений, имеющих в книге Хульзиуса, поставлена

¹ L. Hulsius, Warhafftige Relation der dreyen newen unerhorten, seltzamen Schifffart etc. Noribergae. 1598.

Б. Беке, редактором английского издания Де-Фера (1853), под большое сомнение. С еще большей осторожностью следует отнестись к указанной книге Конрада Лев. Тем не менее мы считаем небезынтесным привести одну-две особенно любопытные выдержки из сочинения Лев.

Первая относится к 20 августа 1595 года,¹ когда команда голландских кораблей высаживалась на берег у Югорского Шара. Лев рассказывает, как голландцы присвоили себе несколько мехов, оставленных ненцами на санях:²

„Когда наши пришли к саням, то они не вели себя согласно закону и приказу графа Морица Нассауского; в этом законе имелся пункт, гласивший, что запрещается брать вещи, которые мы могли бы найти в той стране, куда мы должны были притти; виновному грозило быть закованным в железо, после чего его трижды должны были протянуть под килем корабля. Это и было сделано с двумя, которые взяли с саней несколько маленьких мехов; один из них умер во время экзекуции, так как половина его тела осталась под кораблем, другую же половину вытянули наверх. Другой, после того как он вынес такие мучения, был как жулик высажен на землю, но здесь он не мог жить и умер от мучений, боли и нищеты, которые он претерпел“.

Второй эпизод, описываемый Конрадом Лев, относится к 8 сентября 1595 г., когда голландские корабли стояли у острова Мест-

¹ Лев все описываемое им путешествие ошибочно относит к 1594 году.

² „Die unsern da sie zu dem Schlitten komen hielten sich nit gemess dem Gesetz und Befehl so Graff Mauritz von Nassaw gethan, welcher Gesetze ein Artickel war und lautet das man keins der dinge, so man im Lande da wir kemmen solten finden würden, nemen sollte, bev straffe ins Eisen geschlossen und darnach 3. mahl under das Kiel des Schiffs gezogen zu werden, wie auch mit zweien die von den Schlitten etliche kleine rell genommen verfahren ward, derer einer starb in der Execution, denn der halb Leichnam bleib under dem Schiff das ander halb theil ward hinauff gezogen. Der ander, da er solche pein auss gestanden, ward für ein Schelmen auff's Land gesetzt, da er aber im Land nicht leben kondte, starb er für pein und merzen und Armulth, so er gellitten“.

ного (Staten Eylandt). Лев рассказывает, что здесь произошло возмущение команды, причем пять человек было повешено.¹

„8-го адмирал, вице-адмирал и другие начальники и штурмана находились на корабле „Gülden Hasenwindt“ и были очень веселы, но это веселье имело следствием возмущение всей команды против адмирала. Бунт был скоро подавлен, и пятеро из них были повешены на острове Штатов. Это были те, кто пытался возмутить всю нашу команду. Но правосудие было слишком строго; все провинности, как бы малы они ни были, карались по закону, изданному графом Морицом Нассауским, очень строго“.

Второе плавание голландцев, как и первое, не привело к открытию желанного морского пути в Китай. Поэтому правительство отказалось субсидировать дальнейшие экспедиции по изысканию Северо-восточного прохода, согласившись все же назначить премию в 25 000 гульденов за отыскание Северного морского пути.

Баренц, глубоко убежденный в том, что морской путь на Дальний Восток лежит вокруг северной оконечности Новой Земли, настаивал на необходимости снаряжения новой экспедиции, в чем его поддерживал географ Планций. В справедливости своих доводов им удалось убедить амстердамских купцов, которые предоставили для новой экспедиции два корабля, названия и тоннаж которых остались неизвестными. Командиром одного корабля был назначен Яков Гемскерк, а другого — Ян Корнелиссон Рийп. Оба они, как мы видели, принимали участие в качестве торговых комиссаров в экспедиции 1595 года. Баренц согласился принять должность старшего штурмана на корабле Гемскерка. То, что Баренц не стоял во главе экспедиции, инициатором которой он являлся, не может

¹ „Am 8. war der Admiral der Vice Admiral andere Oberste und Piloten im Schiff geheissen den Gülden Hasenwindt, allda sie Irölich waren, aber fur diese freude war ein empörung aller Bootsgesellen, wider den Admiral, ward aber bald gestillet, aber fünf derer wurden aufgehengt und stranguliert in der Ständen Insel. Dise waren, die sich bemüheten, all unser Schiffzeug in empörung zu bringen, aber die Justitia ward zu streng gehalten, alle fehl wie gering die waren, wurden nach dem Gesetz, welches Ciafft Moritz von Nassaw geben, gar hart gestrafft“.