

# Путешествия, открытия

УДК 913

## Влияние ледовых условий на судоходство в районе Новой Земли и Шпицбергена в XVI–XVII вв.

© 2014 г. В.Л. Державин

Институт археологии РАН, Москва  
derzh@yandex.ru

## Impact of ice conditions to the navigation in the Novaya Zemlya and Spitsbergen region in XVI–XVII centuries

V.L. Derzhavin

Institute of Archeology, Russian Academy of Sciences, Moscow

*Статья принята к печати 14 февраля 2014 г.**Морские льды, навигация, пролив, Северо-Восточный проход.  
Navigation, North-East passage, sea ice, strait.*

В XVI–XVII вв. западноевропейские мореплаватели предпринимали многочисленные, но безуспешные экспедиции для открытия северо-восточного прохода в Китай и Индию. Из трёх возможных тогда маршрутов основным был путь через проливы о. Вайгач, но его никак не удавалось преодолеть. Вместе с тем русские промышленники на своих судах регулярно ходили из Поморья в устья сибирских рек и обратно, хотя часто также сталкивались со сложными ледовыми условиями. Ещё Ф.П. Литке обратил внимание, что количество льдов в том или ином районе Баренцева моря в разные годы было неодинаковым. В Поморье навигация начиналась не раньше конца июня – начала июля, но европейцы об этом не знали, поэтому их суда обычно оказывались в районе о. Вайгач или раньше, или позже того времени, когда можно было сравнительно благополучно пройти его проливы. Чаще всего этот период приходился на первую половину – середину августа. Таким образом, мореплаватели не попадали в навигационное «окно» поморов, и без того довольно узкое, а если в редких случаях и появлялись вовремя и даже изредка проходили Югорский Шар, то в Карском море сталкивались с исключительно тяжёлой ледовой обстановкой. Вероятно, по этой причине почти все европейские экспедиции того времени были неудачны.

In the 16th–17th centuries, West European navigators made numerous but mostly unsuccessful efforts to open a new way, i.e. the North-East Passage, to China and India. Russian navigation started in the Russian Pomorie (littoral region of the Russian Arctic) not earlier than at end of June – beginning of July but Europeans knew nothing about this. It is likely this was the reason why almost all European expeditions of the day had failed.

### Введение

В XVI–XVII вв. европейскими мореплавателями, преимущественно английскими и голландскими, предпринимались многократные, но безуспешные попытки открыть морской проход в Китай и Индию. Южные морские коммуникации в восточные страны тогда контролировали их могучие конкуренты – португальцы и испанцы. Поэтому набирающие силу государства Северной Европы начали искать новые маршруты через холодные воды Северной Атлантики в двух направлениях: северо-восточном и северо-западном. Значительные усилия европейцы приложили для поиска северо-восточного прохода, который предусматривал три варианта (рис. 1). Первый путь пролегал через Гренландское море вдоль берегов Западного Шпицбергена в направлении полюса. Второй предполагал обход северной оконечности Новой Земли. Оба маршрута обосновал амстердамский картограф Петер Плансиус. Он считал околполюсное пространство сво-

бодным ото льда, который, согласно его теории, формировался в прибрежной зоне вблизи устья рек и в дальнейшем выносился далеко в океан [2]. Третий – основной путь – пролегал недалеко от материка через проливы о. Вайгач в восточном направлении. Идея плавания вдоль берега принадлежала русскому дипломату Дмитрию Герасимову.

Но ни одна морская экспедиция ни по одному из этих маршрутов успеха европейским штурманам не принесла, поскольку непреодолимые ледяные поля почти каждый раз преграждали путь их кораблям. В то же время русские промышленники были хорошо знакомы с морским путём через проливы Вайгача, который был частью освоенного Мангазейского морского хода, и плавали на своих судах из Поморья в устья сибирских рек и обратно [10, 11]. В чём же состояла причина неудач западноевропейских моряков, имеющих достаточно крупные корабли с относительно высокой для того времени ледовой проходимостью?

### Поморская навигация и плавания европейцев

**Исторические источники.** Чтобы ответить на этот вопрос, в первую очередь для нас будут важны судовые журналы и записки в основном английских и голландских мореплавателей (Уиллоуби, братья Барроу, Пит и Джекман, Вуд, Г. де Веер, Линсхотен, Фламинг и др.). Кроме этих документов, богатейшая информация о западноевропейских экспедициях и плаваниях китобоев, а также русских промышленников содержится в фундаментальном труде выдающегося голландского дипломата, учёного и предпринимателя второй половины XVII – начала XVIII вв. Николаса Витсена «Северная и Восточная Тартария» [3]. Сведения голландца дополняют многочисленные отписки сибирских воевод, из которых хорошо видно, что путь из Поморья к сибирским берегам не был для поморов чем-то необычным [2].

**Начало поморской навигации.** В аспекте рассматриваемой проблемы одним из ключевых исторических документов, безусловно, можно считать письмо датского короля Фредерика II, написанное в марте 1576 г. наместнику в Северной Норвегии. Речь в нём шла о русском кормщике Павле Нищце из Мальмуса (так скандинавы именовали Колу – сейчас это пригород Мурманска), который за вознаграждение согласился сопроводить датские суда в Гренландию (Grönlandt), т.е. к Шпицбергену, куда он плавал «ежегодно около Варфоломеева дня». В заключительной части письма король выражал надежду, чтобы это плавание «могло бы состояться в текущую осень» [12].

Письмо Фредерика II, которое хранится в королевском архиве Копенгагена, переведено на русский язык ещё в 1901 г., а затем его многократно публиковали в отечественных изданиях, посвящённых освоению Арктики. Оно примечательно ещё и тем, что это не только западноевропейский исторический документ, свидетельствующий о походах русских к Шпицбергену до его официального открытия Виллемом Баренцем, но и тем, что в нём было чётко обозначено начало навигации в Поморье – день святого апостола Варфоломея. Тем не менее, последние слова в письме, что плавание, возможно, состоится осенью, вызывают определённое недоумение. Во многих публикациях этого документа почему-то нет объяснений, почему отправка судов планировалась так поздно. Безусловно, идти к Шпицбергену осенью было абсолютно нереально, да и опасно. Однако это недоразумение вполне объяснимо, если принять во внимание, что дни памяти святого апостола Варфоломея в католическом и православном календарях не совпадают: в первом

случае он приходится на 11/24 августа, т.е. на исходе лета, а во втором – 11/24 июня. В XVI–XVII в. промысловый сезон у поморов в августе уже завершился, поэтому наиболее обоснованной датой, с которой начиналась навигация в Поморье, должен считаться день святого апостола Варфоломея, отмечаемый в православном календаре. Русский кормщик и датчане, видимо, недостаточно разбирались в тонкостях и различиях своих календарей, поэтому этот день каждый понимал по-своему: скандинавы подразумевали под ним католический праздник, а кольский мореход ориентировался на православный календарь. Таким образом, плавание осенью никак не могло состояться.

**Экспедиции XVI в.** Английский мореплаватель Стивен Барроу в конце июня – начале июля 1556 г. наблюдал, как множество русских лодий спускались по реке Кулою (к востоку от Северной Двины), чтобы отправиться на промысел к Новой Земле и на Печору. Эти события свидетельствовали о начале поморской навигации и по времени совпадали с периодом, наступившим вскоре после дня святого апостола Варфоломея. Но 16 июня 1557 г. по старому стилю Барроу задержался из-за большого количества льда у Орлова-Терского мыса Кольского полуострова (66°59' с.ш.), а в последующие дни, как отмечено в судовом журнале, в районе Йоканьгских островов и Ивановой губы (мыс Комфорт) «валил снег». Эти аномальные для Кольского полуострова явления были зафиксированы уже после Варфоломеева дня [1].

Несколькими годами ранее, англичанин Хью Уиллоуби в середине августа 1553 г. не смог из-за льда пристать к берегу на 72° с.ш. Вероятно, это был западный берег южного острова Новой Земли. Однако в любом случае к тому времени поморская навигация в Баренцевом море подходила к завершению, чему способствовало появление большого количества льда. Ричард Ченслер – капитан другого судна экспедиции Х. Уиллоуби в начале августа 1553 г. ушёл сначала в норвежский Вардехуз (современный Вардё), но, простояв там неделю, продолжил плавание на восток, оказавшись «в местах, где совсем не было ночи, но постоянно сиял свет солнца над страшным и могучим морем» [1]. Потеряв драгоценное время, он не отважился идти в сторону Вайгача и тем самым нарушил инструкцию идейного вдохновителя экспедиции Себастьяна Кабота, завершив плавание в устье Северной Двины 24 августа по старому стилю, т.е. в начале сентября [1]. Правда, даже если бы он и рискнул, то вряд ли сумел пройти Вайгач в это время года.

Возвращаясь к Стивену Барроу, отметим, что он видел много льда за Колгуевым и у о. Междущарского 22 августа по старому стилю, т.е. 1 сентября по новому стилю (в XVI–XVII вв. разница между юлианским и григорианским календарями составляла 10 дней). Убедившись в безнадёжности дальнейшего плавания, он отошёл «от западной оконечности ледяной кромки», направившись зимовать в Холмогоры. При сопоставлении данных судовых журналов XVI–XVII вв. следует учитывать, что если голландцы перешли на григорианский календарь с юлианского в 1582 г., то англичане и скандинавы сделали это только в XVIII в. Английские мореплаватели Артур Пит и Чарльз Джекман 10 июля 1580 г. на 70°30' с.ш. увидели скованный льдом берег Новой Земли. Дойдя до Вайгача, 24 июля корабли смогли пройти Югорский Шар, но в Карском море оказались в плотном ледяном окружении. И только в середине августа им с большим трудом удалось вернуться назад в Баренцево море [3]. С целью открытия северо-восточного прохода в 1584 г. была организована экспедиция антверпенского купца Оливера Брунеля, сумевшего близко подойти к Южному острову Новой Земли. Позже он нашёл Югорский Шар, закрытый льдом, через который не рискнул пройти, однако подробности этого плавания малоизвестны.

В 1594 г. состоялась первая голландская экспедиция в поисках северо-восточного морского пути в Китай, два корабля которой пошли разными маршрутами. Виллем Баренц решил обойти северную оконечность Новой Земли, а Корнелиус Най должен был пройти на восток через Вайгач. Только 10 июля по новому стилю моряки Баренца увидели первый лёд у мыса Нассау (Северная Сульменева губа) на 76°30' с.ш., который не помешал голландцам к концу августа достичь Оранских островов [2]. 16 августа Баренц у Вайгача встретил судно Корнелиуса Ная, который в начале августа всё-таки сумел пройти Югорский Шар, войдя в Карское море, где встретил множество льдов. Когда лёд разошёлся, Най продолжил плавание на восток, подойдя, видимо, довольно близко к западному побережью Ямала, хотя сам он ошибочно считал, что находится напротив устья Оби. В этом месте, по сведениям участника того плавания Яна ван Линсхотена, море всё время было открытым. Но ввиду надвигающейся зимы Най решил не рисковать и возвратился назад. Это был самый дальний к востоку от о. Вайгач район, который в то время удалось достичь европейскому судну. Корнелиус Най был уверен, что, наконец, отыскал дорогу в Китай [2].

В 1595 г. ледовые условия были не столь мягкими, поскольку уже 17 августа у Южного острова Новой Земли и даже южнее (69°54' с.ш.) мореплаватели, к своему удивлению, увидели множество льда. А 23 августа в районе Вайгача голландцы встретили поморов, которые завершали промысловый сезон, намереваясь идти зимовать в устье Енисея. 10 сентября голландские суда прошли Югорский Шар, но при входе в Карское море столкнулись с большим количеством льда, заставившего их вернуться в Баренцево море. Время, скорее всего, было упущено, однако Баренц предложил капитанам других судов снова попытаться пройти Вайгач и зазимовать в районе Оби, но его никто не поддержал (рис. 2).

Во время третьего плавания 1596 г. голландские моряки в начале июня оказались у о. Медвежьего на 74°30' с.ш., где увидели немало льда (см. рис. 1). Однако к острову суда подошли значительно раньше начала поморской навигации. Тем не менее, они продолжили плавание и, лавируя среди льдин, дошли до 80° с.ш. При этом на карту был нанесён западный берег открытого ими Шпицбергена, но на указанной широте корабли были остановлены непроходимыми льдами. В конце июня голландцы повернули на юг и 1 июля вернулись к Медвежьему острову, откуда судно Баренца – Хеемскерка направилось в сторону Новой Земли. Когда корабль приблизился к её берегу и стал двигаться вдоль побережья в северном направлении, то ледовая обстановка, несмотря на обилие льда, была относительно сносной. Судну удалось обогнуть северную оконечность острова, но экипаж был вынужден зазимовать в Ледяной гавани, из которой в конце августа уже нельзя было вырваться [2].

*Экспедиции XVII в.* В 1603–1606 гг. англичане организовали несколько экспедиций к о. Медвежьему, предварительно останавливаясь в Коле, чтобы в конце июня – начале июля идти к острову на промысел моржей. Заход в Колу в то время, а не в норвежский Вардехуз подтверждает предположение, что английские моряки могли получить информацию о ледовой обстановке в районе Медвежьего только от русских, приурочив таким образом выход в открытое море после Варфоломеева дня [4]. В конце июня 1607 г. английский мореплаватель Гудзон сумел подойти к северо-западной оконечности Шпицбергена около 80° с.ш., двигаясь вдоль ледяной кромки от юго-восточного берега Гренландии в северо-восточном направлении [8]. Таким образом, Западный Шпицберген в тот год был свободен ото льда к тому времени, когда начиналась поморская навигация. На следу-



**Рис. 1.** Карта севера Баренца 1598 г. Маршрут 3-й голландской экспедиции 1596 г.

Источник – журнал «Вокруг света». 2008. № 11. С. 152–166. (статья В.Л. Державина, В.Ф. Старкова, В.В. Эрлихмана «Шкипер эпохи»).

**Fig. 1.** The Barents's map of the North 1598. The route of Third's Dutch expedition in 1596.



**Рис. 2.** Суда Второй голландской экспедиции 1595 г. у Югорского Шара. Источник – Вейр Херрит. де. «Арктические плавания Виллема Баренца 1594–1597 гг.» [3]

**Fig. 2.** Ships of Second Dutch expedition in 1595 at Yugorshiy Shar [3]

ющий год в середине мая Гудзон пошёл к Новой Земле и в районе 72° с.ш. нашёл её берег «совершенно затёртый льдом», а в 1609 г. примерно там

же опять встретил ледяные поля, но на этот раз значительно позже – 25 июля. Однако повернуть назад тогда ему пришлось не по этой причи-

не, а из-за взбунтовавшегося экипажа. Но в 1609 г. Гудзон в любом случае не смог бы высадиться на Новой Земле, даже если бы и не было на корабле недовольства. Это доказывает плавание норвежца Йенса Мунка, которое произошло в тот же год. Он отправился к Новой Земле для закупки пушнины, но последствия суровой зимы сказались летом. Корабль Мунка был раздавлен льдами, после чего моряки пересели в лодки, на которых добрались сначала до Канина Носа, а затем и в Архангельск. Судя по всему, Мунк попал в тяжёлые ледовые условия между 69 и 70° с.ш. в районе о. Колгуев [8].

В 1612 г. голландец Корнелиус ван Горн пытался обогнуть Новую Землю с севера, направившись 11 июня от о. Килдин на северо-восток к Новой Земле по маршруту Баренца, которую достиг 30 июня. 11 июля на 74°30' с.ш. он нашёл «твёрдый ледяной берег». 29 июля ван Горн плыл вдоль ледяной кромки на северо-запад и вскоре оказался на 77°30' с.ш., но из-за сплошного льда был вынужден отступить [3].

В 1625 г. русские кормщики объяснили голландскому китобою Корнелиусу Босману, что «Югорский Шар не ежегодно, но через два года в третий ото льдов совершенно очищается». Сам Босман, прежде чем оказаться у о. Вайгач, 28 июля видел множество льда вблизи Новой Земли на 72° с.ш. 10 августа ему удалось пройти Югорский Шар (пролив Нассау), после чего его судно оказалось в Карское море. Обнаружив там огромное скопление льда, он был вынужден срочно вернуться назад. К своему рассказу поморы ещё добавили, что «пролив Вайгач... открывается не каждый год, а также, что туда никогда нельзя пройти ранней весной из-за льдин, плывущих тогда на запад от пролива и закрывающих проход». К тому же он (современные Карские ворота) чаще бывает загромождён льдом, чем пролив у материка – Югорский Шар [3].

31 мая 1653 г. плававший на датском судне французский лекарь П.Г. де Ламартиньер издалека увидел горы Шпицбергена, т.е. задолго до начала поморской навигации. Но из-за большого количества льда и шторма корабль поменял курс и направился к Новой Земле. Вероятно, в конце августа судно пыталось пройти Вайгач (Югорский Шар), но пролив оказался закрыт льдом [6]. В 1664 г. ледовые условия у Новой Земли были на редкость благоприятными, поэтому голландский китобой Виллем де Фламинг, совсем не встречая льда на своём пути, сумел достичь самой северной оконечности Новой Земли и даже обогнуть её. Затем он взял курс на юг и юго-запад и дошёл до зимовочного дома экспедиции Баренца – Хеемскерка 1596/97 г., а после этого направил-

ся в Карское море и спустился до 74° с.ш., где ничего, кроме открытого моря, не видел. Это дало основание Ф.П. Литке утверждать, что плавание Фламинга «доказывает чрезвычайное различие в количестве льдов, встречаемых в разные годы в том же месте» [7].

Английские мореплаватели Джон Вуд и Уиллиам Флаус 22 июня 1676 г. (по старому стилю) встретили много льда недалеко от Медвежьего острова, т.е. после дня святого апостола Варфоломея. Оба судна собирались также пройти маршрутом Баренца, «чтобы, обогнув с севера Новую Землю, найти проход в Тартарию, Сину и Японию». Сохранилась морская карта этого путешествия, на которой чётко обозначен маршрут экспедиции (рис. 3). На ней видно, что суда двигались вдоль ледяной кромки, протянувшейся примерно на широте между 74 и 76° с.ш., но не достигли берега Новой Земли из-за сплошного льда. 29 июня корабль Вуда у залива Ломсбей получил пробоину от удара крупной льдиной во время шторма и затонул. Этот залив был открыт и назван голландцами в ходе первой экспедиции Баренца в 1594 г., но тогда, уже в начале июля, он был совершенно свободен ото льда, как и всё западное побережье Новой Земли вплоть до 76°30' с.ш. Потерпевшим бедствие морякам Вуда удалось спастись, и 7 августа их подобрал в лодке Флаус. Обратное его судно шло вдоль той же самой ледяной кромки к северо-западу в направлении Шпицбергена, но потом резко развернулось, взяв курс к европейским берегам. Тогда англичане посчитали Вайгач (хотя до него в тот год и не дошли) совершенно непроходимым и решили, что «между Гренландией и Шпицбергеном и Новой Землей прохода нет» [3]. Видимо, в 1676 г. ледовая обстановка в Баренцевом море была чрезвычайно тяжёлая, поэтому поморская навигация из-за этого могла быть по срокам сдвинута. Косвенно это подтверждается тем, что во время плавания, которое приходилось на начало и пик поморской навигации, англичане так и не встретили ни одного русского судна.

### Заключение

После экспедиции Вуда и Флауса европейцы практически прекратили поиски прохода через Вайгач и север Новой Земли, о чём свидетельствует документ последней четверти XVII в. иностранного происхождения, специально переведённый на русский язык для царя Алексея Михайловича и ныне хранящийся в Российском государственном архиве древних актов. Он как бы подводит итог их многочисленным и бесплодным усилиям по отысканию северо-восточного прохода. Об этом красноречиво свидетельствует и название росписи: «Описание чего

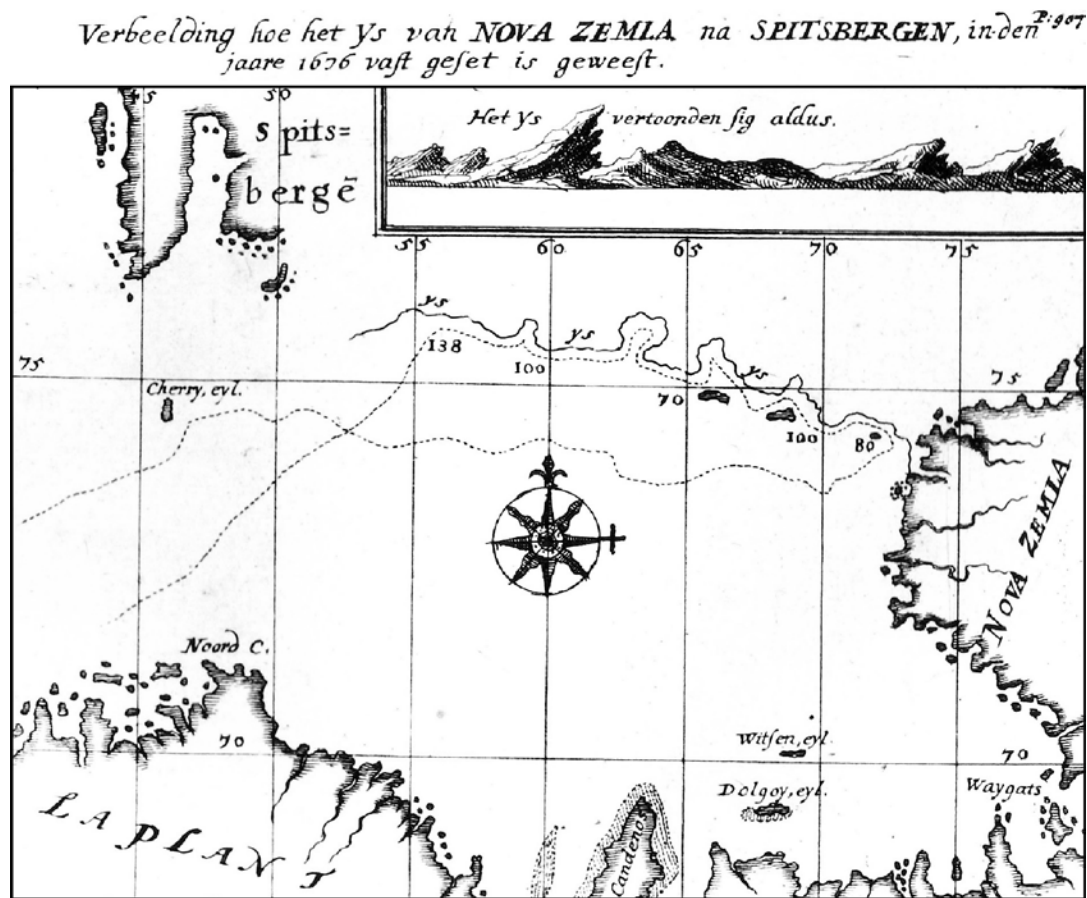


Рис. 3. Карта английской экспедиции Вуда и Флауса в 1676 г.

Источник – Н. Витсен «Северная и Восточная Тартария» [2]

Fig. 3. The map of the English expedition of Wood and Flausa in 1676 [2]

ради невозможно от Архангельского города морем проходит в Китайское государство и оттоле в восточную Индию» [5]. Голландец Витсен, напротив, отмечал, что «московиты, которые ежегодно выезжают из Архангела и Мезени на промысел моржа к наружному и внутреннему берегам Новой Земли, иногда проходят мимо Оби примерно на 40 миль до реки Енисея» [3]. Европейские моряки тогда пользовались немецкой милей, которая приравнивалась к четырём английским. Что касается морского пути через полюс вдоль берегов Западного Шпицбергена, то европейские моряки продолжали его разыскивать вплоть до первой четверти XIX в., настолько глубоко теория Петра Плансиуса овладела их умами. Последняя экспедиция по этому маршруту была организована англичанами Дэвидом Бучаном и Джоном Франклиным в 1818 г., но их корабли были остановлены тяжёлыми льдами к северу от Шпицбергена на  $80^{\circ}40'$  с.ш.

Отметим, что год на год не приходился, и ситуация, связанная с количеством льда в том или ином районе Северного Ледовитого океана в XVI–XVII вв.,

могла существенно меняться, на что обратил внимание Ф.П. Литке [7]. Однако в любом случае поморы надёжно привязывали начало своей навигации к Варфоломееву дню, после которого ледовая обстановка в Баренцевом регионе в целом становилась относительно подходящей для отправки судов из Поморья на дальние промыслы. Хотя в какие-то годы и поморам не всегда удавалось пройти Вайгач [3]. В таких случаях они разворачивали суда и уходили зимовать на Печору, в Пустозерск [9]. В литературных источниках существует точка зрения, что поморы неохотно делились с иностранцами информацией о ледовой обстановке в районе о. Вайгач и могли преднамеренно сгущать краски, запугивая европейских моряков. Это вполне можно объяснить известным указом царя Михаила Федоровича 1619 г. о закрытии Мангазейского морского хода, сведения о котором запрещалось разглашать под угрозой смертной казни [9].

Вместе с тем, несмотря на царский запрет, европейцы чуть ли не до конца XVII в. не оставляли попыток отыскать проход через Вайгач. Но почему

же им так и не удавалось пройти далеко от острова на восток? Редким исключением было лишь плавание Корнелиуса Ная, оказавшегося в первой половине августа 1594 г. недалеко от западного берега Ямала, но не рискнувшего продолжить плавание дальше. Можно также вспомнить, как во время второй экспедиции голландцы 23 августа 1595 г. встретили у Вайгача русскую ладью, направлявшуюся в устье Енисея, но сами решили пройти Югорский Шар только 10 сентября и, конечно же, безрезультатно, так как время было упущено [2]. У англичанина Стивена Барроу в начале сентября 1556 г. тоже не было практически никаких шансов миновать Югорский Шар, если при этом учесть, что в тот год в Баренцевом море сложилась крайне тяжёлая ледовая обстановка, о чём свидетельствуют записи в судовом журнале мореплавателя [1]. В редких случаях европейцы подходили к Вайгачу в срок, совпадающий с поморской навигацией, но тогда им просто не везло из-за исключительно сложных ледовых условий, как, например, англичанам Питу и Джекману, которым хотя и удалось пройти Югорский Шар, но льды в Карском море были совершенно непреодолимы. С той же ситуацией в 1625 г. столкнулся и голландский китобой Босман.

Все приведённые исторические данные свидетельствуют, что в XVI–XVII вв. проливы Вайгача открывались примерно в первой половине – середине августа и были проходимы для поморских судов непродолжительное время – в основном не более чем до конца августа. В свою очередь большинство европейских кораблей оказывались у Вайгача слишком рано или довольно поздно, когда проливы уже закрывались льдом. Следовательно, они никак не попадали в поморское навигационное «окно» и без того довольно узкое. Это можно объяснить тем, что их суда чаще всего выходили в море из незамерзающих гаваней северной Европы в начале мая (а иногда и в апреле) и уже в конце того же месяца или в начале июня оказывались в Баренцевом море, т.е. задолго до начала навигации в Поморье. Поэтому они неминуемо во многих местах сталкивались с ещё не разошедшимся льдом. Вероятно, этим и обусловлены причины неудач европейских мореплавателей, пытавшихся на протяжении более столетия тщетно отыскать северо-восточный проход.

**Благодарности.** Автор благодарен академику Владимиру Михайловичу Котлякову за интерес к публикации данной статьи.

## Литература

1. Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. М.–Л.: изд. Главсевморпути, 1937. 308 с.
2. *Вейр Херрит. де.* Арктические плавание Виллема Баренца 1594–1597 гг. М.: Рубежи XXI, 2011. 279 с.
3. *Витсен Н.* Северная и Восточная Тартария. Т. II. Амстердам: «Pegasus», 2011. 1225 с.
4. *Гамель И.Х.* Англичане в России в XVI–XVII вв. СПб., 1869. 308 с.
5. *Державин В.Л.* Северный Мурман в XVI–XVII вв. М.: Научный мир, 2006. 140 с.
6. *Ламартиньер П.М. де.* Путешествие в Северные страны. М., 1911. 229 с.
7. *Литке Ф.П.* Плавание вокруг света по Северному Ледовитому океану. М.: Дрофа, 2009. 1037 с.
8. *Моуэт Фарли.* Испытание льдом. М.: Армада-пресс, 2001. 480 с.
9. Русская историческая библиотека: Т. II. СПб., 1875. 1030 с.
10. *Старков В.Ф.* Очерки освоения Арктики. Россия и Северо-восточный проход. Т. II. М.: Научный мир, 2001. 114 с.
11. *Титов А.А.* Двинская летопись. М., 1889. 240 с.
12. *Филлипов А.М.* К библиографии Шпицбергена // Литературный вестник. Т. I. 1901. С. 439–441.

## Summary

In the 16th–17th centuries, West European navigators made numerous but mostly unsuccessful efforts to open a new way, i.e. the North-East Passage, to China and India. Among three possible routes of that time the basic one ran through straits of the Vaigach Island but it was almost impassable due to heavy ice situation. At the same time Russian merchants regularly went on their ships from Pomorie to Siberian river mouths, and in the opposite direction, though they did also meet complicated ice situations. Russian navigator and geographer F.P. Litke (1797–1882) noticed that the ice situation in one or another region of the Barents Sea seriously changed from year to year. Russian navigation started in the Russian Pomorie (littoral region of the Russian Arctic) not earlier than at end of June – beginning of July but Europeans knew nothing about this. Because of this, their ships came to the Vaigach region either earlier or later of the time when it was possible to go through the straits. Most often, they came here in the first half- and mid-August. Thus, western sailors could not get this quite narrow navigation «window» of pomors (Russian navigators). And if sometimes (rather rarely) they could catch the right time and go through the strait Yugorski Shar they met extremely heavy ice situation in the Kara Sea. Perhaps for this reason, almost all European expeditions of that time failed.