Начало освоения Северного Ледовитого океана русскими относится  
к середине ХИ в. Впервые поморы вышли на берега Белого, а затем и  
Баренцева морей, где промышляли тюленей, моржей, китов, белых  
медведей, ценные породы рыб. Согласно письменным источникам в начале  
ХШ в. жители Терского берега Кольского полуострова были данниками  
новгородцев. В поисках новых товаров для рынка Новгорода отряды  
ушкуйников проникали далеко на Север, к берегам «Студеного моря» и на  
восток — в земли Печоры и Угры, переходили «каменный пояс» -  
Уральские горы. Заволочье, расположенное по течению Северной Двины и  
прилегавшее к Баренцеву морю, являлось богатейшей колонией  
Новгорода. Причем в Печорском крае новгородцы появились раньше, чем  
на Белом море.  
  
В «Новгородском летописце» есть сообщение о походе  
новгородского князя Улеба в 1032 г. за Железные Ворота: «В лето 6540  
(т.е. 1032) Улеб иде на Железнаа ворота из Новгорода и вспять мало их  
возвратишася, но мнози тамо погибоша».\* На Русском Севере известны  
три пролива с таким названием. Два из них в Белом море, а третий — между  
островами Вайгач и Новая Земля. Скорее всего, речь идет о последнем.  
  
Открытие последнего участка Северо-Восточного прохода в Тихий  
океан связано с именами Семена Дежнева и Федота Попова.  
Отправившись в 1648 г. в промысловое путешествие на небольших кочах,  
они первыми в мире, доказали существование пролива между Азией и  
Америкой, подробно описали Чукотку, основали Анадырский острог.

Постепенно расширяя районы промысла, поморы уже в ХУ в.  
ходили к берегам Новой Земли и не позже ХУ] в.— к Шпицбергену.  
  
В ХМ - первой половине ХХ вв. архипелаги Новая Земля и  
Шпицберген, в известной степени, являлись форпостом русского влияния в  
Арктике. История их освоения неотделима от истории освоения Русского  
Севера. Однако скудность источниковой базы приводит к тому, что вопрос  
о приоритетности открытия баренцевоморских архипелагов до сих пор  
дискутируется в «арктической» историографии. Особенную остроту эта  
проблема приобрела во второй половине ХХ - начале ХХ вв. в связи с  
претензиями разных стран на спорные территории, доказательством для  
которых, как правило, служило «право первооткрывателя».  
  
Официально Шпицберген был открыт голландской экспедицией Я.  
Рийпа и В. Баренца в июне 1596 г., однако, норвежцы уверены, что пальма  
первооткрывателей принадлежит древним скандинавам, т.е. викингам. В  
одной из саг за 1194 г. есть запись об открытии Свальбарда («холодный  
край»). Некоторые скандинавские ученые считают, что речь идет как раз о  
Шпицбергене.” Однако не все исследователи с этим согласны. Например,  
В. Стефансон, К. Биркет-Смит, А. Орвин склоняются к мысли, что под  
этим названием следует подразумевать не Шпицберген, а восточный берег  
Г ренландии.\* ' По мнению известного русского полярного исследователя и  
путешественника В.А. Русанова викинги открыли остров Ян-Майен, в  
Гренландском море, который расположен гораздо ближе к Исландии, чем  
архипелаг Шпицберген.”  
  
В некоторых английских источниках содержатся утверждения, что  
Шпицберген был открыт Х. Уиллоуби в августе 1553 г. Английский  
мореплаватель записал в своем дневнике, что обнаруженная земля лежала  
на широте 72 градуса.°? Трудно сказать, какую землю видел Х. Уиллоуби,  
но вряд ли это был Шпицберген, который, как известно, расположен  
гораздо севернее указанной широты.  
  
В свою очередь, российские исследователи приводят убедительные  
  
данные, согласно которым поморы открыли архипелаг задолго до  
голландцев.“ Нахождение в разных частях Шпицбергена старинных  
славянских крестов и русских изб позволяет предположить, что этот  
архипелаг был открыт, обследован и заселен русскими промышленниками  
если и не раньше голландцев, то, по крайней мере, независимо от них.  
  
Стремления наций на право быть первооткрывателями архипелага  
нашли свое отражение и в его названии: поморы называли его «Грумант»,  
считая частью Гренландии; голландцы — Шпицберген («острые горы»);  
норвежцы -— Свальбард. Сегодня во всем мире принято название  
Шпицберген, а самый крупный остров называется Свальбард, Исключение  
составляют лишь норвежцы, у которых все наоборот: архипелаг -—  
Свальбард, а крупнейший остров — Шпицберген.

Сведения о богатстве арктических архипелагов не могли не  
заинтересовать царские власти. В 1651 г. по указу царя Алексея  
Михайловича к Новой Земле была послана первая государственная  
экспедиция под руководством Романа Неплюева. В ее состав входили 84  
человека. Экспедиции поручалось произвести разведку серебряных руд,  
для чего разрешалось остаться на зимовку.\*' Зимовка прошла относительно  
благополучно, однако серебро найти не удалось. На следующий год  
попытка была повторена, но на этот раз экспедиция окончилась  
трагически. Встречные ветры не позволили достигнуть Новой Земли, и  
зимовать пришлось в районе пролива Югорский Шар. Большинство  
участников и сам Р. Неплюев погибли.  
  
Весьма туманные сведения дошли до сегодняшнего времени и об  
экспедиции на архипелаг архангелогородского промышленника и  
крестьянина Ивана Неклюдова. Известно, что состоялась она  
приблизительно в 60-х гг.ХVII в., главной целью был поиск серебряных  
руд. Во время второй экспедиции, в 1672 г., «...не возвратился он (И.  
  
Первым крупным научным мероприятием в Арктике стала Великая  
Северная экспедиция, организованная по инициативе Петра 1. Впервые  
изучение северных земель и морей было поставлено как государственное  
предприятие.  
  
Еще в 1714 г. соратник Петра [ Ф.С. Салтыков представил царю  
проект «О взыскании свободного пути морского от Двины реки даже до  
Омурского устья и до Китая», в котором доказывал выгодность открытия  
северо-восточного пути из Европы в Азию. Главный аргумент был в том,  
что этот путь гораздо короче традиционного, через Индийский океан и  
голландские и английские купцы «...станут желать ходить тем проходом».  
Для сбора таможенных пошлин с кораблей, идущих в Ост-Индию, автор  
проекта предлагал построить несколько крепостей, в том числе на Новой  
Земле и Вайгаче.  
  
Северная война со шведами, реформирования государства не  
позволили Петру приступить к реализации этого проекта немедленно. И  
только спустя 10 лет, в 1724 г., был издан указ о «Сибирской экспедиции»  
для поисков пролива между Азией и Америкой, причем инструкция для  
начальника экспедиции Витуса Беринга была составлена самим  
императором.  
  
Экспедиция выехала из Петербурга уже после смерти Петра, в  
начале 1725 г., и после чрезвычайно трудного и утомительного переезда  
через всю Сибирь, в конце 1726 г. прибыла в Охотск. Еще полтора года  
потребовалось, чтобы достичь Камчатки и построить там корабль «Св.  
Гавриил». Только лишь 25 июля 1728 г. корабль вышел в море, и В. Беринг  
смог приступить к решению задач, поставленных перед экспедицией.  
Таким образом, только на подготовительный этап ушло три с половиной  
года! В 1728-1729 гг. «Св. Гавриил» совершил два плавания, открыл  
несколько островов, но достичь берегов Америки не смог, и в 1730 г.  
Витус Беринг вернулся в Петербург. В столице он представил отчет об  
экспедиции и вместе с тем выдвинул проект исследования Охотского края  
и Камчатки, указав также на необходимость изучить северные берега  
Сибири. Проект получил всестороннюю поддержку со стороны  
государства, ° и в апреле 1732 г. последовал указ о снаряжении Великой  
северной экспедиции под руководством В. Беринга.

Отметим, что свой вклад в открытие и описание полярного региона  
внесли русские промышленники, часто становившиеся добровольными  
помощниками и проводниками научных экспедиций в Восточной и  
Западной Арктике.  
  
Так, например, в 1760-1763 гг. олонецкий промысловик Савва  
Лошкин первым прошел с юга на север около 1000 км вдоль всего  
восточного побережья Новой Земли и первым же обошел вокруг ее.  
  
В 1766 г. двинский кормщик Яков Чиракин прошел весь пролив  
Маточкин Шар и установил, что Новая Земля представляет собой два  
крупных острова\*. Кормщик доложил о своем открытии архангельским  
властям. Последние, в лице губернатора Головцына В.А., поддержали  
предложение кормщика о снаряжении специальной правительственной  
экспедиции на Новую Землю. Этой экспедицией был назначен  
командовать штурман Ф. Розмыслов по поручению Адмиралтейств-  
коллегии.  
  
Главной задачей ставились описание и картографирование пролива  
Маточкин Шар, а также поиск различных руд, минералов, изучение флоры  
и фауны островов. Также Розмыслов, в случае отсутствия льдов, должен  
был попытаться пройти из восточного устья Маточкина Шара в Обскую  
губу и «примечание сделать, не будет ли способов впредь испытать с того  
места воспринять путь в Северную Америку». Тем самым, поручалось  
  
М Тогда еще не было известно, что многолетние льды 80-Й широты непроходимы для  
судов (и не только парусных, но и паровых и дизельных).  
  
Визе В.Ю. Указ соч. - С. 90.  
ыы Пролив Маточкин Шар, разделяющий Новую Землю на два острова, был известен  
поморам еще в ХУ в., но к середине ХУ Ш в. об этом было забыто.  
” Визе В.Ю. Указ. соч. - С.94.  
  
В царствование Екатерины ПШ одним из крупнейших  
исследовательских предприятий в Арктике была восьмилетняя (1785-1793  
гг.) экспедиция капитанов Иосифа Биллингса и Гавриила Сарычева,  
снаряженная правительством для обследования Восточной Сибири.  
  
Арктическая карта обретала все больше деталей, становилась  
подробнее и точнее. За всем этим стоял тяжелейший, сопряженный с  
крайней опасностью труд людей, отдававших себе отчет в особой  
важности и необходимости этой работы.  
  
В начале ХХ в. Русский Север становится объектом пристального  
внимания политиков, промышленников, ученых и общественных деятелей.  
Развитие Севера, по их мнению, в силу его географического положения и  
богатейших природных ресурсов должно было стать одним из важнейших  
направлений правительственной политики. Однако, отсутствие точных  
сведений в отношении северных территорий — препятствовало  
осуществлению намеченных планов. С этой целью с начала ХХ в. русское  
правительство предпринимает активные шаги по сбору географических,  
гидрографических, этнографических и других сведений, чтобы иметь  
точные сведения об островах СЛО, в общем, и Новой Земли, в частности.  
Первоочередной задачей на этом этапе было накопление, обобщение  
географических сведений и составление подробных карт. Требовались  
регулярные научные исследования, результаты которых должны были  
способствовать освоению и развитию промысловых ресурсов архипелага,  
Во второй половине ХХ в. проблема достижения Северного полюса  
становится одной из центральных проблем исследования Арктики.  
Внимание путешественников издавна привлекала к себе эта  
географическая точка,  
  
  
  
  
1899 г. - на первом в мире линейном ледоколе «Ермак» адмирал  
С.О. Макаров штурмует полярные льды. Ледокол был построен за  
тринадцать месяцев при поддержке министра финансов С.Ю. Витте. Еще в  
1897 г.С.О. Макаров выдвинул проект постройки мощного ледокола, на  
котором «можно пройти к Северному полюсу и составить карты всех не  
описанных еще мест Северного Ледовитого океана». ''7 Несмотря на то, что  
выполнить поставленную задачу не удалось, С.О. Макарову принадлежит  
инициатива и первый опыт практического применения ледокола для  
исследования Арктики. Плодотворность его идеи была доказана только  
спустя много лет после его смерти.

8 Советский арктический триумф середины-второй половины ХХ в. не был бы без  
наличия мощного ледокольного флота. Мечта С.О. Макарова о достижении кораблем  
северного полюса была воплощена в жизнь в 1977 г., когда атомоход «Арктика» достиг  
широты 90° в свободном плавании.  
  
История изучения и покорения Арктики - это не только великие  
открытия, победы и достижения, но и летопись трагедий и катастроф.  
Десятки неудачных экспедиций, сотни человеческих жизней - такова плата  
за попытку приоткрыть завесу над тайнами Арктики.

В 1912 г. Россия снарядила в Арктику сразу три экспедиции. Все  
они, в той или иной степени, завершились трагически. В августе 1912 г.  
Петербург покинула экспедиция лейтенанта Г.Л. Брусилова?! на яхте  
«Святая Анна». Брусилов рассчитывал пройти по Северному морскому  
пути в Тихий океан, занимаясь при этом переходе звериным промыслом. В  
состав экспедиции также входили штурман В.И. Альбанов и 21 член команды.  
  
В середине сентября «Св. Анна» подошла к проливу Югорский шар,  
разделяющий Баренцево и Карское моря. Здесь уже было несколько  
кораблей, которые безуспешно пытались пройти в Карское море, но всякий  
раз, встретив льды, возвращались обратно. Однако Брусилов проследовал  
сквозь пролив, и больше «Св. Анну» уже никогда не видели. В начале  
октября корабль был затерт льдами у западного берега Ямала, после чего  
начался дрейф. Зимой 1913 г. корабль был вынесен в Полярный бассейн.  
Во время зимовки половина членов команды заболела цингой, но с  
наступлением весны болезнь отступила.  
  
Летом 1913 г. «Св. Анна» находилась севернее 78-Й параллели,  
продрейфовав примерно в 700 км от северной оконечности Новой Земли.  
Были предприняты попытки освободить судно, для чего пилили и  
вырубали канал во льду, но без всякого успеха. Уже во второй половине  
августа стало понятно, что вырваться из ледового плена не получиться, и  
экипаж корабля начал готовиться к новой зимовке.  
  
Вторая вынужденная зимовка в дрейфующих льдах подействовала на  
большинство участников экспедиции удручающее. Обострились  
разногласия между Г. Брусиловым и В. Альбановым. В результате  
Альбанов был освобожден от обязанностей штурмана. Вскоре после этого  
У него зародилась мысль по окончанию полярной ночи оставить судно и  
по льдам попытаться дойти до Земли Франца-Иосифа. Вначале В.  
Альбанов планировал сделать это в одиночку, но затем еще несколько  
человек изъявили желание отправиться вместе с ним. В. Альбанов покинул «Св. Анну» вместе с тринадцатью матросами. Трое матросов, испугавшись трудностей пути по  
торосистым льдам, вскоре решили вернуться на судно. Всего на «Св.  
Анне» предположительно осталось тринадцать человек.!'“ Их участь и  
судьба судна до сих пор не известны.  
  
Что касается В. Альбанова, то он не только спасся, но и доставил  
ценнейший документ — судовой журнал «Св. Анны», из которого нам и  
известно, что происходило на корабле до 13 апреля 1914 г.'?°  
  
Но у дирижаблей появился серьезный конкурент — самолет. Именно  
СССР был первой страной, которая приступила к регулярному  
использованию самолетов в Арктике. Большое значение для обеспечения  
регулярного судоходства по Северному морскому пути играла ледовая  
авиаразведка, позволяющая кораблям избирать наиболее оптимальный  
маршрут. Первый опыт авиаразведки в Арктике был предпринят в 1924 г.  
уже упоминавшимся летчиком Б.Г. Чухновским.  
  
С 1929 г. самолеты начинают регулярно летать в районе Карского  
моря, обеспечивая проводку караванов судов. С 1936 г. ледовые  
авиаразведки стали систематически производиться и в восточном секторе  
Арктики. Можно отметить имена таких известных полярных пилотов, как  
А.Д. Алексеев, М.П. Козлов, П.Г. Головин, И.И. Черевичный, М.А. Титлов,  
В.И. Аккуратов и др. К сожалению, не обходилось и без несчастных  
случаев. В 1929 г. один из пионеров советской полярной авиации О.А.