

M. V. MURATOV

SUURE TEE
ESIMESED
AVASTAJAD



87

SUURE TEE
ESIMESED
AVASTAJAD



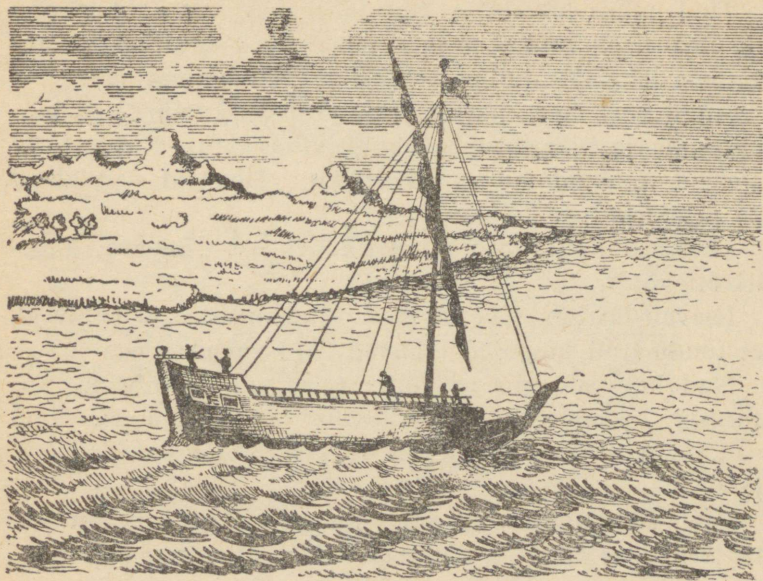
M. V. MURATOV

SUURE TEE
ESIMESED
AVASTAJAD

RK

„ILUKIRJANDUS JA KUNST“
TALLINN 1947

TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOGU



I peatükk.

UUTE MERETEED E OTSINGUIL.

1553. aasta augustis püüdsid kalurid Põhja-Dvina suudme lähedal kalu. Nad läksid paatidega merele ja panid võrgud välja.

Äkki vaatas üks kalureid kaugusse ja unustas imestusest lasta vette võrguotsa, mida hoidis käes: eemal paistis selgesti purjete abil liikuv laev.

Valge mere rannikul elanud venelased polnud seni veel ehtsaid laevu näinud. Ka nüüd tundmatut laeva vaadates vahetasid kalurid arusaamatuses omavahel sõnu.

Tuul puhus merelt, ja laev lähenes kiirelt kaldale. Siis ta peatus. Kalurid taipasid, et laev asus ankrusse, kartes kaldale lähemale tulla, et mitte madalikule sattuda.

Nüüd võis laeva hästi uurida. Tal oli kummaliselt lookas nina ja nikerdustega kaunistatud ahter. Kui kalurid oleksid tundnud ladina tähestikku, võinuksid nad ahtril ka pealkirja lugeda:

„Edward Bonaventure“. See tähendas: „Eduard, õnnelik ettevõtte“.

Laevalt lasti paat vette. Kalurid ehmusid: nad mõtlesid, et tundmatud inimesed tahavad neid vangistada.

Nad hakkasid kiiresti võrke veest välja tõmbama. Siis surusid aerudele, püüdes rutemini kaldale jõuda. Kuid väike kerge paat jõudis varsti kohmakale kaluripaadile järele.

Peale sõudjate istus paadis inimene sinisest kalevist vestis ja mustas kübaras. Kui paat lähenes kaluripaadile, tõusis ta püsti, ja vehkides sõbralikult kübaraga, andis kalureile märku peatumiseks.

Kalurid alistusid. Võtnud mütsid peast, kummardusid nad sügavalt võõramaalaste ees.

Inimesed paadis kõnelesid tundmatut keelt. Inimene sinises vestis patsutas kalureile sõbralikult õlale ja kutsus neid märkide abil oma laevale. Kalurid lakkasid kartmast. Kui nad viimaks minema lasti, jätsid nad võõramaalastega sõbralikult hüvasti.

Kaluripaat randus, laev aga jäi ankrusse. Võõramaalased ei kavatsenud nähtavasti niipea lahkuda.

Üks kalureid tõttas lähedalasuvasse Holmogorõ linna ettekandega maakonnaülemale. Holmogorõst saadeti viivitamata kohale inimesed, et selgitada, kust võõramaalased on tulnud ja mida nad vajavad.



Võõramaalased võtsid külalisi vastu lahkelt ja aupaklikult. Mees sinises vestis küsitles holmogorlasi, missuguse riigi alamad nad on ja kes on nende valitseja. Talle vastati, et ta on saabunud Venemaale, mida valitseb tsaar Ivan Vassiljevitš. Võõramaalane ütles enda kohta, et ta on Inglise kuninga saadik ja ütles oma nime: Richard Chancellor.

Külalised ja peremehed kõnelesid erinevat keelt, kuid mingil viisil mõistsid lõpuks üksteist.

Richard Chancellor palus holmogorlasi saata talle toiduaineid. Vahetuseks pakkus ta neile mitmesuguseid kaupu. Vestlust lõpetades ütles ta, et tahab sõita Inglise kuninga saadikuna Moskva.

Holmogorlased nõustusid saatma toiduaineid. Kuid nad ei julgenud alustada kauplemist. Küsimusele sõidu kohta pealinna vastasid nad puiklevalt: nad ei söandanud saata võõramaalast Moskva ilma tsaari käsuta.

Holmogorõst saadeti Moskvasse kuller küsimusega, kuidas võõramaalastega toimida. Richard Chancellor ootas kaua vastust. Vahepeal saabus talv. Inglased kolisid Holmogorõsse. Vastus saabus alles novembris: tsaar käskis saata Chancellor auavaldustega Moskva.

Ivan Julm võttis ise Chancellori vastu. Audientsil ütles Chancellor, et Inglise kuningas tahab juba ammu alustada Moskva riigiga kaubanduslikke suhteid.

Tsaar suhtus armulikult Chancellori palvesse.

„Kuninglikku saadikut Richardit ja inglise kaupmehi austas ja lubas neil käia julgelt kauplemas oma Vene riigis,“ kirjutas kroonikakirjutaja üles tsaari käsu.

Kevadel sõitis Chancellor laevaga Inglismaale väga rahuldatusena: inglastele oli antud õigus kaubelda venelastega ilma tollita.

Mõni kuu hiljem aga sai Holmogorõ maakonnaülem kohutava teate. Koola poolsaarelt saabus inimesi, kes jutustasid:

„Leidsime merelt Varzina jõe suudme lähedalt kaks laeva. Seisavad ankrus ja kõik inimesed neil on surnud.“

Maakonnaülem saatis viivitamata sinna inimesi laevu järele vaatama.

Kui holmogorlased jõudsid Nokujevi lahte suubuva Varzina jõe suudmesse, nägid nad kalda läheduses laevu, mis sarnanesid väga Chancellori laevaga.

Kajuteist leidsid nad kangestunud inimeste laipu, mis olid riietatud samuti kui Chancellor ja ta kaaslased. Inimesed lamasid, tõmmanud endile peale kõik oma riided,

mässinud endid tekkidesse ja kallihinnalistesse värvilistesse kalevikangastesse, mida nad nähtavasti tahtsid viia müügiks.

Laeval oli igasugust kaupa: riiet, sukki, kübaraid, tinast nõusid, nuge, lukke, peegleid, nõelu ja isegi sametist kingi ning siidiga tikitud taskurätikuid.

Holmogorlased võisid mõelda, et need inimesed, samuti nagu Chancellorgi, sõitsid Inglismaalt siia selleks, et sõlmida kaubandust Moskva riigiga.

Tegelikult aga ei Chancellor ega Nokujevi lahes külmunud inimesed ei mõelnud Inglismaalt lahkudes, et satuvad Moskva riiki. Nad kavatsesid minna mööda kirdepoolset mereteed, piki Põhja-Jäämere rannikut hiinlaste maale.

Tollal oli kogunenud Inglismaale palju kaupu. Ülearuseid kaupu polnud kusagile turustada. Sealjuures aga nägid inglise kaupmehed, et Ameerika avastanud hispaanlased ja Indiaga kauplevad portugallased rikastusid kiirelt. Inglased hakkasid mõtlema sellest, kuidas leida uusi turgid ja avastada teistele tundmatuid kaubateid.

Inglased teadsid, et idas on suur ja rikas maa — Hiina. Nad tahtsid väga leida Hiinasse ja Indiasse niisugust mereteed, kus neil ei tarvitseks pörgata kokku hispaanlaste ja portugallastega.

Tollal elas Londonis kuulus meresõitja ning maateadlane Sebastian Cabot. Nooruspäevil tegi ta koos oma isa John Cabot'iga reisi Põhja-Ameerika alles tundmatule rannikule. Hiljem sõitis ta ise viiest laevast koosneva eskaadri eesotsas Põhja-Ameerikasse ja oli üks esimesi, kes külastas Newfoundlandi saart.

Kuid eriti kuulsaks sai Sebastian Cabot oma avastustega Lõuna-Ameerikas. Seal uuris ta Uruguai ning Para-

guai jõgesid ja viibis esmakordselt neis kohtades, kus hiljem rajati Argentiina vabariik.

Tulnud Inglismaale tagasi, organiseeris Sebastian Cabot koos Londoni kaupmeestega „Kaupmeeste-ettevõtjate seltsi tundmatute ja seniajani mööda mereteed mittekülastatavate riikide ja maade avastamiseks“.

Sebastian Cabot jõudis veendumusele, et lühimat teed Euroopast Hiinasse tuleb otsida piki Põhja-Jäämere Euroopa- ja Aasia-rannikut.

Ta ise oli juba liiga vana, et sellele reisile asuda: 1553. aastal sai ta seitsmekümne üheksa aastaseks.

Kuid ta veenis kaupmeeste-ettevõtjate seltsi saatma teele laevu, mis pidid minema mööda kirdepoolset mereteed Hiinasse ja sealt Indiasse. Keegi ei teadnud, kuivõrd pikk ja ohtlik on see tee. Kõneldi, et Obi jõe suudme taga on suur poolsaar ja niipea kui laevad sellest mööduvad, saabuvad nad kohe Hiinasse.

Inglise kaupmehed otsustasid saata mööda kirdepoolset mereteed kolm laeva: „Bona Speranza“ („Hea lootus“), „Bona Confidentia“ („Hea usaldus“) ja „Edward Bonaventure“ („Eduard, õnnelik ettevõtte“).

Ekspeditsiooni juhiks määrati Hugh Willowby; ta pidi sõitma laevaga „Hea lootus“. Peatüürimeheks valiti laevale „Eduard, õnnelik ettevõtte“ kapten Richard Chancellor.

„See üritus, nagu loodavad kõik, saavutab mitte väiksemat edu ja toob mitte väiksemat kasu kui see, mida tõid Ida- ja Lääne-India keiser Karl Viindale ja Portugali kuningale,“ kõnelesid inglise kaupmehed ekspeditsiooni teele saates.

1553. aasta maikuus asus eskaader retkele. Kuid Skandiinaavia poolsaare põhjaranniku läheduses paiskas tugev torm laevad laiali.

Mõni tund enne tormi tõstis admiral Willowby oma laeva „Hea lootus“ mastile lipu, kutsudes teiste laevade kaptenid ja tüürimehed nõupidamisele.

Nõupidamisel ütles admiral:

„Kui torm paiskab meie laevad laiali, peab iga laev katsuma jõuda norra sadamasse Vardö. Laev, mis jõuab sinna enne teisi, peab ootama seal ülejäänud laevu.“

Kõik kiitsid selle ettepaneku heaks.

„Eduard, õnnelik ettevõte“ jõudis õnnelikult Vardö sadamasse. Ta ootas siin teisi laevu kuus päeva. Kuid nad ei tulnud. Siis otsustas Chancellor jätkata teed üksi.

Ta möödus Skandinaavia poolsaarest, püüdes mitte kaotada silmist randa. Augusti lõpul jõudis ta suurde lahte, kuhu suubus suur jõgi. Lähemale jõudnud, märkas ta paati vene kaluritega.

Lähenes sügis ja oli selge, et enne talve tulekut ei õnnestu Hiinasse jõuda. Sattunud Vene riiki, otsustas Chancellor, et tuleks sõlmida kaubanduslikke suhteid vähemalt venelastegagi. Ta nimetas end kuninga saadikuks, teades, et kodumaal kiidetakse ta samm heaks, juhul kui see on edukas.

Järgmisel aastal tuli ta kuulsana Inglismaale tagasi. Tänu Chancellorile alustasid inglased tulutoovat kaubandust venelastega. Teised kaks laeva ei osanud leida teed Vardö sadamasse. Nad kohtusid merel ja liikusid itta.

Augusti keskpaiku märgati Willowby laevalt tundmatut maad. Selle rannikul polnud näha eluasemeid. Kaldale läheneda ei õnnestunud, jää ning madal vesi takistasid seda. See oli arvatavasti Novaja Zemlja.

Willowby liikus põhja poole piki tundmatut rannikut. Ent varsti hakkas admiralil laev „Hea lootus“ lekkima. Willowby laevad pöördusid tagasi ja võtsid kursi läände.

18. septembril saabusid nad suurde lahte Koola poolsaare rannikul. Admiral saatis madruseid kallast uurima. Nad käisid kaldal ringi mitu päeva, kuid ei leidnud inimesi.

Vahepeal võttis halb ilm püsiva iseloomu: sadas lund, tulid külmad. Willowby otsustas saata siin talve mööda.

Kui ekspeditsioon oli retke alustamas, muretseti selle eest, et laevu paremini hoida. Inglased olid kuulnud, et lõunameredes leidub usse, mis rikuvad laeva puust katet. Iga laeva põhi oli seepärast kaetud tinast plaatidega, et laev ei kannataks usside läbi sõidu ajal Hiina ja India rannikul.

Kuid talvitamiseks põhjas polnud ekspeditsioon ette valmistanud. Talvel hukkusid nii admiral Willowby ise kui ka kogu ta laevade meeskond.

Nii lõppes esimene katse avastada kirdeväila.

Inglased tegid veel kaks katset: aastail 1556 ja 1580. Inglise meremehed jõudsid Novaja Zemlja ja Vaigatši saare rannikuni. Nad nägid jääga kaetud Kara merd. Jõudnud veendumusele, et nad ei suuda jääga võidelda, pöördusid nad tagasi.

Siis katsusid hollandlased minna mööda kirdeväila. Holland, samuti nagu Inglismaagi, omas palju laevu ja teostas merekaubandust. Lõunameredel valitsevad hispaanlased ja portugallased takistasid aga tema kaubandust.

Hollandi kaupmehed ja meremehed otsustasid avastada mereteed kirdeväila kaudu Hiinasse.

Hollandi laevad asusid retkele kolm aastat järjest: aastail 1594, 1595 ja 1596. Kõigist kolmest ekspeditsioonist võttis osa Willem Barents, julge ja osav mere sõitja.



Willowby ja Barentsi teekonna kaart.

Neid ekspeditsioone nimetatakse nüüd tavaliselt tema nimega: Barentsi meresõidud.

Hollandlased tegid tähtsaid avastusi. Nad kandsid esimestena kaardile Teravmäed. Barents kirjeldas esimesena Novaja Zemlja lääne- ja põhjarannikut.

Kolmanda retke ajal jäi Barents koos oma laeva meeskonnaga talvitama jäasadamasse Novaja Zemlja saarel. Barents ise suri, tema kaaslased aga tulid kodumaale tagasi.

Hollandlastel õnnestus pääseda Kara merre, kuid nad ei suutnud jõuda Obi lahte.

Barentsi kaaslane De-Feer, tulnud tagasi Hollandisse, kõneles:

„Las rumalad, pilkajad ja laimajad tunnistavad alguse järgi otsustades tagajärjetuks selle katse, mis alles lõpuks näitab edu. Kui kuulsad meresõitjad Kolumbus, Cortes, Magallanes ja paljud teised, kes on avastanud kõige kaugemad maad ja riigid, oleksid jätnud oma kavatsused maha pärast esimest, teist ja kolmandat nurjunud katset, nad poleks edaspidi iialgi saavutanud oma töö tagajärgi.“

De-Feer kirjutas raamatu Barentsi retkedest. Hollandlased lugesid seda raamatut huviga, kuid ei katsunud enam avastada kirdeväila.

Inglased hakkasid saatma iga aasta laevu kaupadega Moskva riigile.

Hollandi kaupmehed, minnes mööda Barentsi teed, püüdsid hülgeid, merihobuseid ja vaalu Teravmägede ning Novaja Zemlja rannikul. Neenetsitega kauplemiseks, kellega võis tulusalt karusnahku vahetada, ilmusid välismaa laevad mõnikord Kara merre. Kuid inglased ja hollandlased ei lootnud enam jõuda mere kaudu piki Jäämere rannikut Obi suudmest mööda itta.

Ometi jõudsid Obi suudmeni pomoorid (nii nimetati Valge mere kaldal elunevaid venelasi). Oma venedel sõitsid nad umbes kaks kuud Arhangelskist Jamali poolsaare rannikuni. Retk oli raske ja mitte kõik ei pöördunud tagasi. Paljud hukkusid teel. On säilinud teade ühe niisuguse retke kohta, mille pomoorid võtsid ette koos Moskva kaupmehe Lukaga XVI sajandi lõpul:

„Moskva kaupmees Luka koos kaaslastega käis kolmel paadil Obi suuet vaatamas. Need inimesed surid suurte kannatuste läbi ning neist jäi järele vaid neli inimest.“

Ent ka õnneliku retke korral ei sõitnud pomoorid tavaliselt ümber Jamali poolsaare, kuigi nende seas oli arvata-vasti inimesi, kes tundsid seda teed. Pomoorid ei sõitnud peaaegu kunagi ümber poolsaare, vaid ületasid selle. Nad sõitsid Mutnaja jõe suudmeni ja juhtisid sellesse oma vened; sõitsid esialgu mööda seda jõge üles, siis järvede kaudu, ja viimaks piki Zeljenaja jõge, mis voolab Obi lahte. Kohati tuli tassida paate mööda kuiva maad.

Sel viisil läbistasid pomoorid Jamali poolsaare ja saabusid Obi lahte.

Möödus sada kaheksakümmend aastat ajast, mil Willowby katsus esimesena sõita piki Jäämere Euroopa- ja Aasia-rannikut. Uuesti võeti retk ette selleks, et uurida suurt mereteed. Seekord ei läinud retkele inglased ega hollandlased, vaid venelased.

Nüüd juba meresõitjad teadsid, et piki Euroopa-Venemaa ja Siberi põhjarannikut ei või sõita eelnevaid uurimusi tegemata. Nad tahtsid uurida suurt põhja-mereteed osade viisi ja olid valmis veetma palju aastaid võitluses jääga.

ADMIRALITEEDI KOLLEGIUM.

1730. aasta algul tuli Peterburi tagasi kapten Vitus Bering, kes juhtis Kamtšatka ekspeditsiooni. Ta oli viibinud Siberis viis aastat.

Enne seda retke ei teadnud isegi kõige väljapaistvamad Euroopa teadlased, kas on Aasia ja Ameerika vahel väin olemas või mitte.

See küsimus huvitas mitte ainult geograafe.

Kui oleks osutunud, et Aasia ja Ameerika vahel puudub väin, siis oleks tulnud loobuda mõttest jõuda kirdeväila kaudu Euroopast Hiinasse. Oleks tõendatud, et Willowby, Barents ja teised meresõitjad lootsid asjatult sõita mööda merd ümber Aasia kirdepoolse nurga.

Kuulus teadlane Leibnitz kirjavahetuses Peeter Esimesega soovitas tal selle küsimuse selgitamiseks saata ekspeditsioon Siberisse.

Veidi enne oma surma käskis Peeter Esimene ehitada Ohhotskis või Kamtšatkas laev ja saata see retkele põhja poole, et teada saada, kas Aasia ja Ameerika rannad puutuvad kokku.

Ekspeditsiooni juhiks määrati kapten Bering.

Enne seda määramist oli Bering sõitnud kakskümmend aastat Läänemerel. Kuid viis aastat, mis tal tuli veeta Siberis, osutusid raskemaks kui eelmised kakskümmend aastat teenistust vene laevastikus.

Ekspeditsiooni voor asus teele 1725. aasta jaanuaris. Paaegu kaks aastat kulus selleks, et vedada Peterburist väikesesse Ohhotskisse kõike, mis oli vajalik laeva ehitamiseks.

Raskelt laaditud reed lohisesid pikkamisi mööda kitsast konarikku teed kõrgetes männimetsades. Suvel vedasid suured kohmakad laudadest paadid ekspeditsioonikoormaid mööda suuri Siberi jõgesid.

Harva mööduti palkidest ehitatud linnadest ja siberi kindlustest, mis olid ümbritsetud kõrge püsttaraga, puust tornidega nurkadel.

Jakutskist Ohhotskisse veeti koormad tuhat versta hobuste seljas mööda vaevu läbitavat rada.

Ohhotskis ehitas Bering laeva ja sõitis üle Ohhoota mere Kamtšatkasse. Siis toimetati koormad kamtšadaalide kitsastes paatides mööda jõgesid ja koertega mööda kuiva maad Kamtšatka idarannikule. Beringil tuli korduvalt ööbida lumes ja kamtšadaalide suitsustes maa-alustes elamutes.

Kamtšatka ehitatud väike laev „Gavriil“ asus viimaks aastal 1728 retkele Vaiksele ookeanile. Poolteist kuud sõideti põhja poole piki väheasustatud maa paljast rannikut. Ainult üks kord selle aja jooksul kohati kohalikke elanikke: Tšuktši poolsaarelt saabus laevale tšuktšisid.

Tundus, et merel oli rohkem elu kui maal. Meremehed nägid laevalaelt vaalade tekitatud veepurskeid, hülged pistisid ühtepuhku oma ümmargusi päid veest välja peaaegu otse laeva ees.

Beringi laev möödus õnnelikult Tšuktši poolsaare idarannikust. Siis pöördus kallas järsult läände. Eespool, nii kaugale kui silm ulatus nägema, oli näha lahtist vett.

Bering mõistis, et tal oli õnnestunud jõuda Jäämereni.

Küsimus Aasia ja Ameerika vahelise väina kohta oli lahendatud.

Kuid ekspeditsioon pidi selgitama mitte ainult seda, kas võib laevaga Aasia ja Ameerika vahelt läbi sõita: Peeter

Esimene soovis, et Bering jõuaks Ameerikani ja looks ameeriklastega kaubavahetust.

Kui Bering sõitis mööda väina Aasia ja Ameerika vahel, asus ta mõnekümne kilomeetri kaugusel Ameerika rannast, kuid ei teadnud seda.

Kuigi Bering oleks kindlaks teinud, et Ameerika asub Tšuktši maa läheduses, siiski kaubanduse teostamisest selle tee kaudu ei oleks võinud mõeldagi. Tühjas ja raskesti ligipääsetavas Tšuktši kraisis elasid sõjakad tšuktšid. Vene kaupmehed ei saanud julgesti sõita läbi nende maa.

Tähtsam oli teada saada, kui kaugel asub Ameerika Kamtšatkast. Siberi kasakad olid juba ehitanud Kamtšatkal oma kindlusi — ostrooge. Siia saabus kütte ning kaupmehi.

1728. aasta septembris tuli Bering Kamtšatka tagasi. Järgmisel suvel asus ta uuesti retkele. Seekord juhtis ta oma laeva Kamtšatkast otse itta. Bering arvas, et varsti ta näeb Ameerikat. Kuid ilm oli halb, pärituult ei olnud, liiguti kogu aeg tihedas udus. Bering kiirustas, sest ta pidi suve lõpul Peterburi sõitma. Ta oli sunnitud uuesti tagasi pöörduma Ameerikasse jõudmata.

„Tuleb saata Kamtšatkast erilaev, et uurida Ameerika randa,“ otsustas Bering.

Peterburi tagasi saabunud, hakkas Bering koostama ettekannet oma ekspeditsiooni kohta.

„Millist kasu on see ekspeditsioon toonud? Mida tuleb teha edasi?“ küsis Bering endalt.

Õnnestus kindlaks teha, et Aasia ja Ameerika vahel on väin olemas. Kuid sellega piirduda tähendas poolel teel peatuda. Tekkis tahtmatult küsimus: kas võib selle väinani jõuda mereteed kaudu piki Euroopa-Venemaa ja Siberi põhjarannikut?

Barents ei suutnud jõuda Kara merest kaugemale. Kuid Barentsi ajast on meresõiduoskus ja tehnika edasi arenenud. Laevad muutusid kaugesõiduks kõlblikemaks. Kas poleks aeg korraldada ekspeditsiooni, et uurida teekonda ühest tähtsamast vene sadamast — Arhangelskist kuni väinani Aasia ja Ameerika vahel?

Kamtšatkast tuleks saata teine laev, mis võiks olla reisil niikaua, kui vajadus nõuab. Selle laeva kaptenil tuleks selgitada, kas võib Ameerikaga kaubandust alustada.

Kamtšatkast lõuna pool asus veel üks maa, millest tol ajal teati väga vähe, see oli Jaapan. Tuli saata laev ka Jaapani saarte juurde.

Nii kujunes Beringil teise, esimesest veel tähtsama ekspeditsiooni plaan.

Beringi mõtte järgi pidi uus ekspeditsioon lahendama kaks ülesannet, mis polnud sisuliselt omavahel seotud. Ühed laevad pidid uurima teekonda piki Põhja-Jäämere rannikut, teised laevad pidid sõitma üle Vaikse ookeani Ameerikasse ja Jaapani.

1730. aasta aprillis koostas Bering ekspeditsiooni plaani ja esitas selle vene laevastikku juhatavale admiraliteedi kolleegiumile.

Beringi ettepanekut arutati admiraliteedi kolleegiumis, Teaduste Akadeemias ja senatis kaks aastat.

Admiraliteedi kolleegium koosnes tollal meremeestest, kes olid suurema osa oma teenistusest mööda saatnud Peter Esimese ajal. Nad olid peaaegu kõik läbi teinud karmi kooli: alustanud madalamatest ametikohtadest ja sõitnud kaua laevadel, enne kui jõudsid admiralali või kapten-kommodoori auastmeni.

Nad ei kartnud uusi projekte ja võtsid Beringi ettepaneku heakskiitvalt vastu.

„Hollandlased on kogunud palju merekaarte ja andsid välja „Zeefakeli“ ehk „Mere valgustaja“. Ja kuigi see valgustaja ei valgusta üsna heledalt, ometi sõidaksid mere-sõitjad ilma selleta pilkases pimeduses. Meil aga mitte ainult siberi mered, vaid isegi Valge meri pole peaaegu kirjeldatudki,“ kõneldi admiraliteedi kolleegiumis.

Bering pani ette uurida põhja-mereteed osade viisi. Üks laev tuli saata Arhangelskist Jenissei jõeni. Samal ajal pidi teine laev asuma teele Jenissei suudmest ja jõudma Leena jõeni. Peale selle pani Bering ette saata Ohhotskist või Kamtšatkast teele kaks laeva: üks itta, Ameerikasse ja teine lõunasse, Jaapani.

Admiraliteedi kolleegiumis nõustuti Beringiga, kuid leiti, et kaks laeva ei tule nii suure üritusega toime.

„Tuleb arvestada, et sellel teekonnal tekib suuri takistusi jää näol. On see mõeldav, et kaks laeva pääseb õnnelikult läbi ja katab kogu teekonna Arhangelskist Leena jõeni?“

Otsustati, et kaks laeva katab teekonna Arhangelskist Obi jõe suudmeni. Üks laev pidi minema Obi suudmest ja jõudma Jenisseini. Läbinud mereteed Obi ja Jenissei vahel, võis ta minna kaugemale Hatanga jõeni.

Kaks laeva otsustati saata välja Leena suudmest: üks läände Jenisseini, teine itta, selleks et uurida teed Leena suudmest kuni Aasiat ja Ameerikat lahutava väinani. Siis pidi see laev suunduma Anadõri jõe suudmesse.

Samuti otsustati suurendada laevade arvu, mis suundusid Ameerika ja Jaapani randa.

Selline suur retk pidi riigile kalliks minema. Asi läks edasi senatisse, kes arutas tollal kõiki tähtsaid riiklikke küsimusi ja kinnitas uusi kulusid. „Ekspeditsioon on raske ja enneolematu,“ kõneldi senatis.

Kuid õnnestumise korral töötas see asi riigile suuri tulusid. Rajanud tee Ameerikasse, võis sellega kaubandust alustada. Võis suureneda siberi karusnahkade juurdetulek. Põhja- ja Kirde-Siberis elas rändrahvaid, kes tasusid riigile makse kallite karusnahkadega.

„See rahvas on kehv ja vaene, kuid ta karusnahad on kallihinnalised. Selle rahva töö ja kütmine toovad tsaari laekasse suuri rikkusi,“ kõneldi siberi ostjakkidest ühes raamatus, mis oli kirjutatud Peeter Esimese valitsuse ajal.

„Kui see ekspeditsioon avab uusi teid siberi rändrahvaste juurde, siis toob see riigile suurt kasu,“ arutasid senaatorid.

Ekspeditsiooni laevad pidid minema piki Põhja-Jäämere Siberi-rannikut. Need kohad olid täiesti tundmatud. Senatis arvati, et seal võib leiduda väärtuslikke maake, ja nõuti, et ekspeditsioonile oleksid kaasa komandeeritud maagitundjad.

1732. aasta aprillis valmistas senati sekretär keisrinna nimel kirjutatud seadluse.

Venemaa troonil istus tollal Anna Joannovna. See oli ebatark ja tahumatu naine, kes mõtles vähe riigiasjadest. Ta kirjutas alla seadlusele ekspeditsiooni teesaatmise kohta, seda läbi lugemata.

Nüüd pidi admiraliteedi kolleegium asuma ekspeditsiooni ettevalmistamisele.

See oli väga suur, keerukas ja palju vaeva nõudev töö. Kuid kolleegiumi liige aseadmiral Golovin aitas sellele meeeldi ja hoolega kaasa.

Nikolai Feodorovitš Golovin sarnanes paljudes asjades teiste tolle aja võimukandjatega. Samuti nagu nemadki, palus Golovin keisrinnalt endale mõisu ja lipitses ta soosiku, ülemkammerhärä Bironi ees.

Kuid vastandina paljudele võimukandjatele oli ta haritud. Nikolai Golovin oli Peeter Esimese ühe lähema kaastöölise, oma teenete eest krahvi tiitli saanud kindraladmiral Fedor Golovini poeg. Peetri käsul saatis Fedor Golovin oma poja õppima matemaatika- ja navigatsiooniteaduste kooli. Siis saatis tsaar noormehe välismaale.

„Õpi meresõidupraktikat,“ ütles talle Peeter ärasõidu eel.

Noor Golovin sõitis Hollandi pealinna Amsterdami. Vene saadiku palvel võeti ta õppima hollandi laevastikku. Ta teenis Läänemeres sõitvatel laevadel. Siis sõitis Inglismaale. Inglise sõjalaevaga käis ta Portugalis. Seejärel sõitis poolteist aastat Vahemerel, käis Smürnas, Egiptuse vetes ja Küprose saarel.

Kui Golovin viimaks Venemaale tagasi pöördus, määrati ta leitnandiks Läänemere laevastikku.

Kümne aasta pärast oli ta juba kontradmiral või nagu tollal nimetati — schaubenacht.

Kui admiraliteedi kolleegiumis arutati küsimust ekspeditsiooni saatmisest, ütles Golovin:

„See ekspeditsioon, võib öelda, jaguneb kahte ossa. Ühed laevad peavad minema piki Külma mere rannikut. Selle reisi kasu on vastuvaidlematu. Teised laevad tuleb ehitada Ohhotskis või Kamtšatkas, et saata neid Ameerikasse ja Jaapani. Nende jaoks on vaja ülisuure vaevaga ja kaua aega vedada materjale, riistu ning taglast üle terve Siberi Ohhotskisse või Kamtšatkasse. Kas ei või aga neid viimaseid laevu ehitada siin, seada korda ja saata ümber Aafrika Indiast ning Hiinast mööda Ohhotski sadamasse? Sealt aga sõita Ameerikasse ja Jaapani.“

See oli oma julguselt ennekuulmatu ettepanek: vene laevad polnud tavaliselt käinud Euroopa sadamatest kaugemal.

„See on teostamatu asi,“ vaidlesid Golovinile vastu teised kolleegiumi liikmed.

„Kui suvatsete mu ettepanekut vastu võtta, olen nõus ise laevu juhtima,“ vastas Golovin.

Kuid admiraliteedi kolleegium ei julgenud anda oma nõusolekut niisugusele ohtlikule reisile ümber Aafrika.

Alles seitsmekümne aasta pärast, aastal 1803 teostasid vene laevad Krusensterni ja Lisjanski juhtimisel esmakordselt reisi seda teed mööda.

Admiraliteedi kolleegiumis määrati kindlaks linnad, kus tuli laevu ehitada.

Kaks laeva oli vaja ehitada Arhangelskis, üks Tobolskis, kaks Jakutskis, mitu laeva Ohhotskis. Tobolski, Jakutski ja Ohhotski tuli saata Peterburist laevaehitusmeistreid ja abimeistreid.

Hakati läbi vaatama mereväeohvitseride nimestikke, arutades, kes sobib kauakestvaks ja raskeks ekspeditsiooniks.

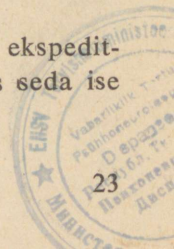
„Parem on võtta inimesi vaesematest ja mitte suursugustest perekondadest. Suursugused inimesed põlgavad tavaliselt tööd,“ rääkis Peeter Esimese õpetaja Nikita Zotovi poeg kontradmiral Konon Zotov.

Konon Zotov polnud ise suursugune ega omanud mõisu.

„Mind minu mõisades kokku suruda ei saa. Oman valdusi meredel,“ naljatas Zotov.

Teised admiraliteedi kolleegiumi liikmed polnud enamuses samuti suursugused inimesed. Nad mõistsid, kuivõrd tähtis on, et ekspeditsioonile määratud meremehed ei kardaks raskusi ega puudusi.

Admiraliteedi kolleegium otsustas määrata ekspeditsioonile esimeses järjekorras neid meremehi, kes seda ise soovivad.



„Niisuguste juures võib näha paremat tahtmist teenida,“ kirjutati admiraliteedi kolleegiumi protokollis.

Ekspeditsioonist osavõtjatele otsustati maksta kahekordset palka, et tasuda neile raskuste eest, mida neil tuli edaspidi kanda.

Valiti meresõiduks juba kogemusi omavaid, kuid alles noori ja südikaid mereväeohvitseri.

Terve ekspeditsiooni juhtimine tehti ülesandeks kaptenkommodoor Beringile.

Kuid laevad, mis olid määratud retkele Arhangelskist Obi suudmeni, allusid algusest peale ainult admiraliteedi kolleegiumile. Bering sõitis Siberi, ja Arhangelskist teeleasunud laevade komandörid ei saanud temaga ühendust pidada. Tobolskis ehitatud laeva komandör hakkas varsti samuti saatma aruandeid otse admiraliteedi kolleegiumi ja sai ainult sealt juhendeid. Pöörduda küsimustega Jakutskis asuva Beringi poole oli palju raskem, kui pöörduda Peterburi poole.

Kui Bering sõitis Jakutskist Ohhotskisse, siis ka teiste laevade komandörid, kes pidid uurima teed mööda Põhja-Jäämerd, hakkasid pöörduma juhendite saamiseks otse admiraliteedi kolleegiumi poole.

Sel viisil läks ekspeditsiooni juhtimine suuremalt osalt üle Golovinile.

Kui noor Golovin elas Inglismaal, müüdi Londoni raamatukaupluses veidi aega enne seda uuesti ilmunud ingliskeelset tõlget De-Feeri raamatust Barentsi retkedest. Raamatuid meresõitjatest oli tol ajal vähe. Võib öelda peaaegu kindlasti, et Inglismaal merendust õppinud Golovin oli seda raamatut lugenud.

„Kõige vähem tohib naerda inimese üle, kes püüab teostada seda, mis tundub võimatu. Vastupidi, väljanaan-

mise teenib ära see, kes laiskuse tõttu ei soovi midagi ette võtta," kirjutas De-Feer.

Saanud aastal 1733 admiraliteedi kolleegiumi presidendiks, aitas Golovin ekspeditsioonile kaasa nii, nagu oleksid tal De-Feeri sõnad igaveseks meelde jäänud.

Ta nõudis, et ekspeditsioonist osavõtjad ei pörkaks tagasi mingisuguste raskuste ees.

1733. aasta veebruaris sõitsid meremehed Peterburist välja.

Algas suur põhjaekspeditsioon.

III p e a t ü k k.

OBI JÕE SUUDMESSE.

Arhangelski sadamakapten Mjatlev sai admiraliteedi kolleegiumilt korralduse ehitada kaks laeva ja seada need korda retkeks Obi jõe suudmesse.

Admiraliteedi kolleegium kirjutas ette pidada enne seda nõu kalurite ja küttidega, kes käisid korduvalt kaugel Kara merel kalastamas ja küttimas. Nad pidid ütlema, missugused laevad on kõige sobivamad sõiduks jääs.

„Tuleb kõnelda vanade pomooridega. Ega nad asjatult räägi: meie meri on meie põld. Elavad iga aasta merel kevadest sügiseni,“ ütles Mjatlev.

Arhangelskist mereni loeti piki jõge umbes kolmkümmend versta, kuid teda võidi nimetada mereäärseks linnaks.

Suvel seisis Põhja-Dvina sadamates alati pargaseid välismaale saatmiseks määratud kaupadega: jahu, lina, kanepi ja tõrvaga. Sadamates oli kuhja laotud palle ja tünne. Jõel paistis välismaa laevade lippe. Kaldal aga seisis suur kahe-



korruseline tornidega kivihoone — kaubahoov, kus asusid välismaa ja vene kaupmeeste kontorid ning laod.

Turupäevadel sõitsid paatidega Arhangelski kokku pomoorid kogu ümbruskonnast. Sageli tuldi kaugelt — Mezeni ja Petšora äärest. Pomooride hulgast polnud raske leida inimesi, kes on palju käinud põhjameredel. Kapten Mjatlevi juurde toodi pomoores, kes on korduvalt jõudnud oma paatidega Jamali poolsaareni, mille taga asub Obi laht.

Neil ei olnud juhust sõita mere kaudu ümber Jamali poolsaare, kuid nad arvasid, et selle teekonna võib sooritada, kui selleks kulutada kaks suve.

„Ühe suvega mere kaudu Obini ei jõua. Ühe suvega jõuad ainult Petšorani. Võiks ju kaugemalegi minna, Jamalini, kuid seal pole kusagil talvitada. Talvitada on hea Petšoral Pustozerski linnas. Ja järgmisel suvel võib ka Obini jõuda,“ rääkisid pomoorid.

Aastal 1733 rajati Arhangelski juba laevatehas, et ehitada suuri laevu kõigi tolle aja laevaehituskunsti reeglite järgi, kuid see võis valmis saada kõige varem aasta pärast. Ekspeditsiooni jaoks aga oli vaja ehitada laevu kohe.

Pomoorid purjetasid piki Valge ja Kara mere rannikut väikestel laevadel — kotšidel. Lameda põhjaga kotšid istu-

sid vees madalalt ja nendega võis teostada sõitu kalda lähedal.

Kogenud inimesed, kellega Mjatlev pidas nõu, kõnelesid, et ka ekspeditsiooni jaoks tuleb kasutada kotše. Neid võib ehitada lühikese ajaga. Mõne Valge mere lähedal asuva küla elanikud olid kuulsad oma oskuse poolest ehitada paate ja kotše.

Kapten Mjatlev toimis nii nagu pomoorid soovitasid. Tellimine kahe kotši ehitamiseks anti meistritele-talunikele Pinega jõel asuvast Ostrovnaja külast.

1734. aasta suveks olid kotšid valmis ehitatud. Nende pikkus oli 21 meetrit ja laius 8 meetrit. Ühele neist pandi nimeks „Ekspeditsioon“, teisele „Ob“.

Komandörideks määrati kaks leitnanti: Muravjov ja Pavlov. Mõlemad leitnandid teenisid ammu laevastikus ja tundsid navigatsiooni, nagu tollal nimetati meresõiduteadust.

Kuid kaugemale ja raskele ekspeditsioonile asuva laeva komandör peab mitte ainult oskama laevu juhtida: talle on vaja püsivust, julgust ja ühtlasi ettevaatlikkust. Ta peab oskama meeskonda ergutada ja talle eeskuju anda.

Admiraliteedi kolleegiumis teati, et Muravjov ja Pavlov ei ole mereasjanduses algajad, kuid keegi ei võtnud vaevas teada saada, mis inimesed nad on. See oli suur eksitus.

Meeskond moodustati osalt madrustest, osalt kogenud inimestest. Igale laevale palgati kaks tüürimeest, kes olid korduvalt juhtinud põhjameredel kalastamas käinud kotše.

Kotšide ärasõidupäev määrati 4. juulile. 4. juuli hommikul riietusid leitnandid Muravjov ja Pavlov paraadvormi: kuldressidega rukkilillevärvi pikk kuub, lühikesed punased püksid, valged sukad ja hõbedaste pannaldega kingad. Madrused uutes purjeriidest kuubedes, mis sarnanesid

lühikese palituga, kingades, sukkades ja kootud villastes mütsides asusid oma kohtadele laeval.

Ühele kotšile mahtus kakskümmend viis inimest, teisele kakskümmend kuus.

Saatjad kogunesid sadamasse. Arhangelski sadama peakomandör kontradmiral Bredal ja kapten Mjatlev vaatasid kotšid viimast korda üle ja soovisid head reisi. Arhangelski sadama orkestrimeeskonna madrused puhusid pidulikult pikki vaskpasunaid. Kotšid võppusid ja liikusid pikkamisi mööda jõge allapoole.

Väljunud Valgesse merre, võeti kurss itta.

Muravjovile ja Pavlovile oli antud juhend „uurida merd ranna läheduses, kus asub tundmatuid ja eriti ohtlikke kohti.“ Tuli sageli sügavust mööta ja laevaraamatusse sissekandeid teha.

„Luine koht. Vaata ainult, et ei satu karile,“ hoiatasid korduvalt kogenud inimesed.

See tähendas, et kusagil läheduses pidi olema kivise põhjaga madalik. Komandörid käskisid vähendada purjesid ja liikuda aeglaselt edasi, teostades hoolega loodimisi.

„Ob“ ja „Ekspeditsioon“ sõitsid kolm nädalat Vaigatši saareni, mis asub Novaja Zemlja ja mandri vahel. Viimaks 25. juulil saabusid kotšid Jugori Šari, väina, mis eraldab Vaigatši mandrist. Kara merre mindi tavaliselt Jugori Šari kaudu.

Siin tehti peatus.

Talvel lage, nukker ja inimtühi Vaigatš elustus suvekuudel. Lugematu hulk hanesid, luiki ja parte pesitses saarel. Kollased magunad puhkesid eredalt õitsele madalatel paljastel kallastel.

Saarel liikusid ringi neenetsid, kes rändasid siia suvekuudeks oma karjadega. Vaigatšil kasvas hulgaliselt põdra-

samblikku, mis on toiduks põtradele. Siin võis küttida hülgeid, hanesid ja parte.

Muravjov ja Pavlov saatsid tüürimehe uurimisretkele, et koostada Vaigatši kallaste kirjeldust. Leitnandid tahtsid selle peatuse kestel alustada neenetsitega vahetuskaubandust. Ekspeditsioon oli varustatud kõige mitmekesisemate kaupadega, alustades nugade ja kirvestega ja lõpetades mitmevärviliste klaaspärlidega.

„Kingitusteks rändrahvastele,“ oli öeldud senati määruses.

Kuid muidugi oletati, et need kingitused pole omakasu-püüdmatud. Vahetuseks peenkaupade vastu võis neenetsitelt omandada odavalt põtru ja sooje riideid.

Kuid seekord rändasid neenetsid nähtavasti Vaigatši teises osas ja vahetus tuli edasi lükata.

„Ob“ ja „Ekspeditsioon“ seisid neli päeva Jugori Šaris.

29. juulil väljusid kotšid Jugori Šarist, jõudes Kara merre. Tüürimehed hoiatasid aegsasti, et Kara meri on sageli jääga kaetud. Kuid kotšide ees laius lahtine vesi.

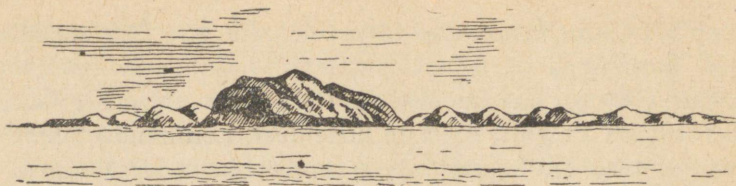
„Tüürimehed ja kogenud inimesed olid üpris imestunud, sest selle jää pärast kannatavad nad alati ja hukuvad hulgaliselt,“ tähendas leitnant Muravjov laevaraamatusse.

Puhus pärituul. Kotšidel tõsteti kõik purjed üles.

„Ka tüürimehed ja kogenud inimesed ise ei tunne teed Vaigatšist kuigi kaugele,“ kõneles Muravjov hiljem.

Augusti algul jõudsid „Ob“ ja „Ekspeditsioon“ Jamali poolsaareni. Siin, Mutnaja jõe suudmes võtsid nad mage-dat vett.

Rand oli mättaline ja metsalage. Siin-seal vedeles merest uhutud puid. Võeti peale küttepuidetagavara ja mindi piki rannikut põhja poole. Kuid vastutuul sundis kotše peatselt pöörduma tagasi Mutnaja lahte.



15. augustil suundusid „Ob“ ja „Ekspeditsioon“ uuesti merele. Seekord oli pärituul. Kolme päeva pärast jõuti 72° 35' põhjalaiuseni. Siit polnud enam kaugel poolsaare põhjapoolne kallas. Kuid tuul muutus ja pidas kotšid kinni. Leitnandid kartsid, et sügis üllatab neid tundmatu, inimtühja lageda ranna juures ning otsustasid tagasi pöörduda.

Kotšid jäeti talvitama Petšora jõe, leitnandid ise aga sõitsid koos meeskonnaga talvitama Pustozerski linna, mis asus Petšora jõe läheduses.

„Teostasime meresõidu õnnelikult, kuigi meil oli palju raskusi, eriti tundmatute randade pärast, mille läheduses oli väga kaugemale ulatuvaid leetseljakuid. Ja sealse õhu tõttu põdesid peaaegu kõik raskelt kas või lühikestki aega peavalu, rinnahaigusi ja skorbuuti, kõige rohkem aga palavikku,“ kirjutab Muravjov Pustozerskist admiraliteedi kolleegiumile.

Pustozersk asus järve lähedal, mille nimi oli Pustoje¹. Tegelikult aga polnud järv sugugi tühi, seal leidis igasuguseid kalu. Tühi oli selle ümbrus: üksluised kollased lited, millel kasvas madalaid põõsaid.

Linnas oli ligi sada palkidest onni ja mitu puust torni. Tornidest paistsid laskeavad. Kunagi oli Pustozersk ehitatud kindluseks neenetsitelt maksudena karusnahku koguvate venelaste kaitseks.

¹ „Pustoje“ tõlkes täh. „tühi“. *Tõlkija.*

„Pustozersklased püüavad kalu, kütivad viigreid ning merihobuseid ja peavad põtru, rohkem aga kauplevad neenetsitega ja vahetavad peenkauba vastu kalleid karusnahku,“ kõneldi Pustozerski elanikest.

Pustozerskist lähima suure linnani, Arhangeliskini, loendati peaaegu tuhat versta.

Pealinnas tuletati seda mahajäetud linnakest meelde tavaliselt siis, kui saadeti mõni inimene kaugele asumisele. Pustozersk oligi kõige enam tuntud asumisele saadetute nimede poolest. Siin veetis vangipõlve tsaar Aleksei Mihhailovitši süüdistanud vanausuline piiskopp Abbakum, hiljem elas seal Peeter Esimese õe, tsaaritar Sofia pooldaja vürst Vassili Vassiljevitsš Golitsõn.

Linna elanikkond koosnes enamikus küttidest ja väikekaupmeestest.

Talvel kulges elu Pustozerskis igavalt ja üksluiselt. Leitnandid Muravjov ja Pavlov oleksid pidanud hoolitsemise meeskonna eest, andma inimestele mingit tegevust. Kuid selgus, et kotšide komandöride valik oli ebaõnnestunud.

Meeskonna distsipliin nõrgenes talve jooksul tunduvalt. Ekspeditsioonile osutus see talvitus palju kahjulikumaks kui ohtlik retk jääs.

Saabus suvi aastal 1735. Muravjov ja Pavlov ootasid kaua, kuni Kara meri vabanes veidi jääst, ning lahkusid Petšora suudmest alles 29. juunil. Enne kui asuda teele Jamali suunas, otsustasid nad minna Vaigatšini, et lõpetada selle rannikuala kirjeldus, mida oli alustatud möödunud aastal.

Seisnud mõnd aega Jugori Šaris, katsusid kotšid jõuda Kara merele, kuid 1735. aasta suvel ei olnud Kara meri enam niisugune nagu eelmisel aastal: jää sulges neil tee.

„Ob“ ja „Ekspeditsioon“ tulid tagasi Jugori Šari. Idatuuled ajasid jää ka sinna.

„Olime sellel merel jääst niivõrd kokku surutud, et olime sunnitud madalikel seisma ja nii päeval kui öösel igal viiel jää vastu võitlema. Suutsime vaevu pääseda,“ jutustas hiljem leitnant Muravjov.

Lõppeks pääsesid laevad Kara merre ja võtsid kursi kirdesse. Kuid jääpangad takistasid edasiminekut ja neid tuli sageli lattidega eemale ajada.

18. augustil kaotasid laevad uduse ilmaga teineteist silmist. Viie päeva pärast jõudis Muravjov enda arvestuse järgi 73° 4' laiuseni ja pöördus tagasi. Leitnant Pavlov sõitis veel mitukümmend versta edasi põhja poole ja pöördus samuti tagasi.

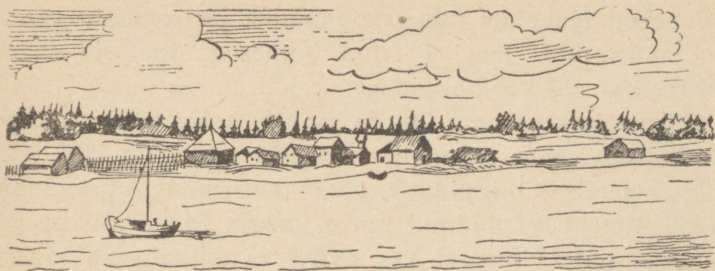
Septembri algul kohtusid „Ob“ ja „Ekspeditsioon“ Petšora suudme läheduses. Kotšid jäid talvitama, leitnandid aga asusid koos meeskonnaga Pustozerski.

Siit saatis Muravjov ettekande admiraliteedi kolleegiumile. Retke ebaõnnestumist seletas ta kotšide kohmakuse ja aeglase käiguga.

„Laveerida ja triivida ei ole mingil viisil võimalik,“ kaebas leitnant.

Muravjov arvas, et laevad, mis ehitati vene laevastikus hollandi eeskuju järgi — ühe- ja kahemastilised laevad — oleksid pikaks ja raskeks sõiduks sobivamad. Ta palus kolleegiumi ehitada ekspeditsiooni jaoks kotšide asemele kaks uut laeva ja nõudis tungival, et tal lubataks osta kari põtru ning saata see mööda Jamali randa põhja poole. Laevad pidid minema piki rannikut ja nende meeskonnad võinuksid toita end värske põdralihaga.

Lõpuks kandis Muravjov ette, et on vaja saata kaks geodeeti kirjeldama Jamali kallast mandri poolt. See ker-



gendaks tunduvalt kaardi koostamist, ja märgid, mida nad püstitaksid mitmes kohas kaldale, abistaksid laevadel asuvaid meremehi.

Ehkki kahel esimesel aastal ei õnnestunud Obi laheni jõuda, otsustas kolleegium tööd jätkata.

„Enne selle ekspeditsiooni täielikku juhendikohast lõpuleviimist tagasitulekut sealt ei ole,“ otsustas kolleegium.

Admiraliteedi kolleegiumi ettekandel kirjutas senat ette ehitada kaks laeva Arhangeliski laevatehases ja osta kokku kahesajapealine põdrakari.

Kohalikele võimudele anti korraldus teha ekspeditsiooni heaks kõike võimalikku.

Vahepeal, Pustozerskis elades tülitsetid leitnandid omavahel ja saatsid teineteise peale kaebusi admiraliteedi kolleegiumile.

Üks tüürimehi Jazžin aga kaebas mõlema komandöri peale:

„Nende leitnantide omavaheliste lahkarvamiste pärast ei saanud me seda ekspeditsiooni lõpule viia.“

Pustozerski elanikud kirjutasid kaebusi leitnantide peale, kinnitades, et kannatavad nende solvamiste ning tagakiusamiste all.

Tolle aja kombed olid äärmiselt jämedad. Linnavälja-

kuil peksti iga päev piitsa ja nuudiga pisiroimade pärast süüdimõistetuid. Isegi haritud inimesed lõpetasid sageli tüli rusika- või kepihoopidega.

Kui maakonnaülema juurde saabus Arhangelskist sõdur nõudmisega saata aruanne, peksis Muravjov ta läbi.

9. detsembril oli pidulik päev: keisrinna Anna Joanovna nimepäev. Jäänud purju, peksis Muravjov kepiga maagitundjat Odintsovi, kes sõbrustas leitnant Pavloviga.

Odintsov, kes oli samuti purjus, hüüdis:

„Sõna ja tegu!“

Tol ajal olid need hirmsad sõnad.

„Sõna ja tegu!“ hüüdis see, kes tahtis teatada võimudele kodumaa reetmisest, kurjadest kavatsustest tsaari vastu või ametialasest kuriteost.

Igäüht, kes hüüab „Sõna ja tegu!“, tuli saata valve all Peterburi salakantseleisse. Seal kuulati ta üle, võeti kinni tema poolt ülesantud inimesed, piinati neid ja sageli hukati.

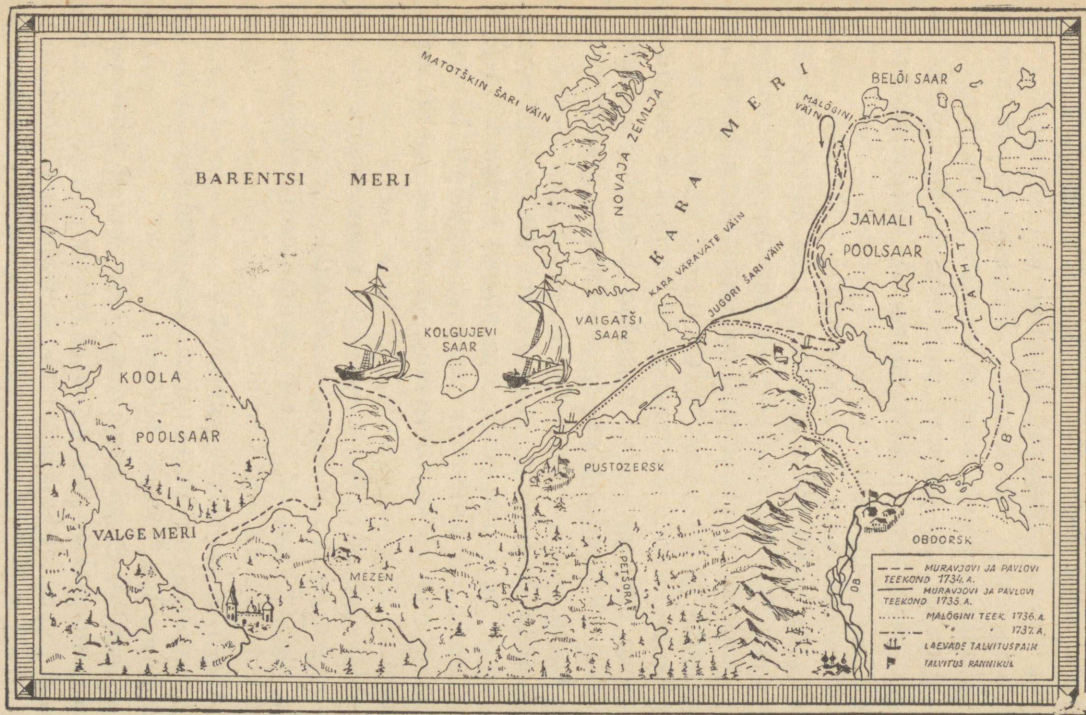
Odintsov saadeti Peterburi.

Ülekuulamisel salakantseleis süüdistas ta Muravjovi ametialastes kuritegudes. Ta jutustas muuseas, et Muravjovi süü läbi asusid aastal 1735 „Ob“ ja „Ekspeditsioon“ retkele liiga hilja; kõneles, et Muravjov olevat meelega jätnud retke lõpule viimata ja olevat oma nõudmisega saavutanud seda, et laevad pöördusid tagasi.

Muravjov ja Pavlov anti kohtu alla.

Nende asja arutanud komisjon leidis, et kuigi nad olid tegutsenud kurja kavatsuseta, ometi on nad paljus süüdi.

„Paljude mittekorralikkude ja hoolimatute, laiskusest tingitud ja rumalate tegude pärast võtta neilt ära leitnandi auaste ja määrata nad madrusteks,“ otsustas komisjon.



Muravjovi, Pavlovi ja Malõgini teekondade kaart.

Admiraliteedi kolleegium määras ekspeditsiooni juhiks leitnant Stepan Gavrilovitš Malõgini.

Malõgin saabus Pustozerski 1736. aasta 1. mail ja võttis ekspeditsiooni juhtimise enda kätte.

Malõgin oli juba elatanud, julmuseni karm inimene. Ta põlvnes väga vaesest perekonnast ja võis enda kohta öelda:

„Kui poleks palka, siis poleks midagi süüagi.“

Meresõitu tundis Malõgin hästi. Juba aastat viis enne määramist ekspeditsiooni oli ta koostanud meremeeste jaoks juhendi: „Lühendatud navigatsioon reduktsiooni-kaardi järgi.“

„Kõik probleemid on lahendatud korralikult ning õieti ja raamat on sobiv tema juhendite järgi õpetamiseks.“ Niisugune oli Teaduste Akadeemia hinnang Malõgini raamatu kohta.

Saabunud Pustozerski, nägi leitnant Malõgin otsemaid, et pikkade talvitamiskuude jooksul, mil komandörid jõid ja tülitseid, oli distsipliin tugevasti kõikumata hakanud. Inimesed olid tööst võõrdunud ja täitsid käske vastu tahtmist.

Malõgin näitas ennast kohe range komandörina. Ta oli ise teoinimene ja nõudis palju teisteltki.

Ta alluvad kaebasid hiljem admiraliteedi kolleegiumile, et ta kohtles neid liiga karmilt.

Malõgin ei tunnistanud end süüdi.

„Karistasin, kuid mitte asjata. Ega need karistused iga kord surma too,“ vastas Malõgin.

Ta otsustas, et on vaja võimalikult kiirelt viia meeskond Pustozerskist välja ja saata retkele.

Kuid selgus, et kotšid vajavad korralikku remonti.

Suve alguseks pidi saama valmis kaks uut ühemastilist

laeva, mida ehitati Arhangelskis. Malõgin otsustas remon-
tida „Ekspeditsiooni“ ja aega kaotamata minna Vaigatši
poole laevadele vastu.

25. mail asus Malõgin teele ja suundus Petšora suudme
poole. Ilm oli niiske ja külm, jõel kihutas jääpanku.

Petšora suue oli jääst ummistunud. Jääpangad pörkasid
raginal kokku ja ronisid üksteise otsa. Vaid kohati paistis
lahtine vesi.

Malõgin katsus edasi minna, kuid jääsurve kandis „Eks-
peditsiooni“ madalikule. Laev hakkas tugevasti lekkima ja
seda parandada oli võimata.

Suure vaevaga laaditi maha toidumoon ja teised taga-
varad.

Ebaõnnestumine ei peatanud Malõginit. Ta asus viivi-
tamata teise kotši, „Obi“ remontimisele.

Kolme nädala pärast oli „Ob“ sõiduks valmis. Malõgin
läks merele ja võttis kursi Vaigatši saarele. Selle saare
juures otsustas ta oodata uusi ühemastilisi laevu, mis pidid
tulema Jugori Šari kaudu.

Ilm oli endiselt niiske ja külm. Taglas kattus jääkoo-
ruga. Laev lekkis. Kogu aeg tuli pumbata vett.

Uued ühemastilised ilmusid viimaks 8. augustil. Neid
nimetati lihtsalt: esimene ühemastiline, teine ühemasti-
line. Ühel oli komandöriks leitnant Skuratov, teisel Suh-
hotin.

Malõgin asus esimesele laevale, teise laeva juhtimise
tegi ta ülesandeks Skuratovile. Suhhotin sai käsu viia „Ob“
Arhangelski.

See polnud kerge asi: „Ob“ lekkis ja vesi laevaruumis
tõusis 12 sentimeetrit tunnis. Suhhotin suutis toimetada
„Obi“ õnnelikult Arhangelski arvatavasti ainult selle-
pärast, et puhus pärituul idast.

Kuid pärituul läände mineva Suhhotini jaoks oli vastu-
tuuleks Malõginile ja Skuratovile, kes pidasid kurssi itta.
Pealegi oli 1736. aasta suvel, samuti nagu 1735. aastalgi,
Kara meres palju jääd.

Alles septembri algul harvenes jää veidi ja hakkas
puhuma pärituul. Kuid seekord ei suutnud laevad jõuda
isegi Jamali poolsaareni. Nad jõudsid Kara merre suubuva
Kara jõe suudmeni. Jää ei võimaldanud edasi minna.
Kõige parem oleks olnud minna tagasi Pustozerski ja seal
talvitada. Ent kui Malõgin määrati ekspeditsiooni juhiks,
õeldi talle admiraliteedi kolleegiumis:

„Kui reisi lõpul minna iga kord talvitamiseks tagasi,
siis ei jõua vist kunagi Obini. Kuhu jõuate, seal tulebki
talvitada ja järgmisel suvel edasi minna.“

Talvitamiseks metsalagedas kohas võttis Malõgin kaasa
laudu ja palke. Nüüd läks neid vaja. Kara jõe kaldale
ehitati onne.

Kui ekspeditsioon valmistus Arhangeliski teele, soovita-
sid pomoorid võtta kaasa põhjaõnged. Nüüd osutasid need
põhjaõnged tähtsa teene. Malõgin käskis Kara jõe suud-
mes püüda kalu, et varustada meeskonda värske toidu-
ga. Kogenud mehed, kes moodustasid koos madrustega
laevameeskonna, asusid meeleldi põhjaõngedega kalu
püüdma.

„Hõlm märg, kõht täis,“ kordasid nad pomooride kõne-
käändu.

Kalastamine jätkus seni, kuni külmus Kara jõgi.

Moodustades omal ajal meeskonda, leiti kaks kogenud
meest, kel oli olnud tegemist neenetsitega ja kes tundsid
nende keelt.

Nende abiga vahetas Malõgin Kara jõe ümbruses rändav-
atelt neenetsitelt põdraliha ja karusnahkseid riideid mees-

konna jaoks. Ta jättis laevade valvamiseks 10 meest koos tüürimehe ja velskriga. Suurema osa meeskonnast otsustas ta üle viia Obi jõe suudme juures asuvasse Obdorski ostroogi. Seega võis vabastada inimesi raskest talvitamisest Kara jõe kaldal.

Neenetsid pidid igal aastal maksma makse karusnahkadega. Kuid paljud neist eelistasid mitte oodata alati ülemäära nõudvaid maksude kogujaid, vaid käisid ise Obdorski ostroogis.

Nende neenetsite hulgast leidis Malõgin teejuhte Obdorskini.

Pikkadele ja kergetele saanidele — nartidele — mahtus tavaliselt ainult üks inimene vähese koormaga. Nardi ette rakendati viis põtra. Selleks, et viia Malõgini meeskonda Obdorski, oli vaja mitusada põtra, palju narte ja inimesi.

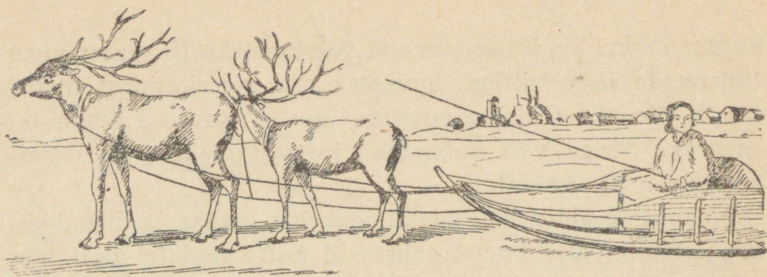
Alles 1736. aasta detsembri alguseks koguti suure vaevaga küllaldane arv põtru ja sõideti Obdorski.

See oli linnake, mille ehtasid venelased Obi jõe suudme lähedusse juba aastal 1592.

Väikese puust kindluse — ostroogi — ümber võis loendada mõnikümmend onni. Peaaegu kõiki neid köeti nagu suitsutaret: suits ei pääsenud välja korstna kaudu, vaid läbi erilise avause katuses.

Talvel oli onnides peaaegu pime: päike tõusis lühikeks ajaks silmapiiri kohale ja selle kiired ei tunginud peaaegu üldse läbi paksudest jäätükkidest, mis olid aken-
del ees klaaside asemel.

Malõgin jõudis õnnelikult Obdorski ja paigutas oma meeskonna kohalike elanike onnidesse. Kuid juba varakevadel, mil pakane vähenes, jõed ja sood aga olid alles jääs, tulid Malõgin ja Skuratov koos meeskonnaga tagasi Kara suudmele.



Neil tuli siiski kaua oodata, kuni Kara meri vabanes jääst niivõrd, et teekonda võis jätkata.

Lumi oli ammu sulanud. Mais hakkas tulema hanede ja luikede parvesid; meremehed kuulsid ühtepuhku nende tiibade vihisemist pea kohal. Siis tegid linnud endile pesi Jamali soodel ja järvedel; kevadel parvekestena lennanud kirjud kärarikkad tutkased jäid poegides vait. Meri aga oli ikka veel jääs ja sõitu ei saanud alustada.

Viimaks, 6. juulil lahkusid ühemastilised Kara suudmest ja võtsid kursi kirdesse. Kahe nädala pärast jõudsid nad Mutnõi laheni, kus olid käinud kotšid „Ob“ ja „Ekspeditioon“ leitnant Muravjovi ja Pavlovi esimese retke ajal.

Malõgin ei hakanud siin viivitama.

Puhus pärituul kagust. Meri oli täiesti jäävaba. Laevad suundusid põhja poole.

Kaks päeva hiljem nähti siledal kaldal mullast püstitatud kunstlikku kõrgendikku. See oli eriline märk, majakas, mis tähistas kohta, kuhu olid jõudnud Muravjov ja Pavlov aastal 1735.

Malõgin sõitis edasi. 23. juuli hommikul jõudsid laevad Jamali poolsaare põhjarannikuni. Leitnant Malõgin ja ta kaaslased nägid väina Jamali poolsaare ja madala liivase Belõi saare vahel. Tuli sellest väinast läbi minna, ja tei-

nud ringi ümber poolsaare, jõuda Obi lahte. Väin oli jäävaba. Kuid vastutuuled idast ning kirdest ja udu pidasid siin laevu kaua kinni.

Malõgin vaatles väina kallast. Mättaline tundra laskus merre madala järsakuna. Mereäärt palistas kollase liiva riba.

Malõgin valis kaldal kõrgema koha, et märkida sellel ekspeditsiooni viibimist. Mätastest ja mullast moodustati umbes kahe meetri kõrgune koonus. See lihtne mälestussammas osutus üsna kauapüsivaks. Üheksakümmend aastat hiljem leidis selle ja kohendas tüürimees Ivanov, kes teostas esmakordselt pärast Malõginit nende kallaste kirjeldamist. Ja veel kaua paistis Jamali poolsaare inimtühjal rannal silma samblasse kasvanud kinguke, mille oli kunagi ehitanud leitnant Malõgini meeskond.

Viimaks, 16. augustil tõusis pärituul loodest. Järgmisel päeval lahkusid ühemastilised laevad väinast ja sõitsid Obi lahte. Mööda seda pikka ja kitsast lahte pidid nad minema veel mitusada kilomeetrit Obi suudmeni.

Möödunud talvel oli Malõgin Obdorskis kuulnud, et sõit lahes ei ole kerge: tuleb sageli võidelda jääga. Kuid seekord oli Malõgini ees lahtine vesi.

Septembri algul viisid Malõgin ja Skuratov oma laevad õnnelikult Obi jõe. Nende ekspeditsiooni ülesanne oli täidetud. Pärast kauakestnud pingutusi õnnestus viimaks mitte ainult läbi sõita, vaid ka uurida põhja-mereteed lääneosa.

Laevad jõudsid Berezovi linnani ja jäid siia talvitama. Malõgin sõitis Peterburi, et teha ettekanne admiraliteedi kolleegiumile ekspeditsiooni lõpuleviimisest.

Admiraliteedi kolleegium tunnustas Malõgini kogemusi. Ta määrati komandöriks fregatile, millega asus praktika-

reisile nelikümmend tüürimehe õpilast ja abitüürimeest. Malõgin pidi neile õpetama tüürimeheametit. Hiljem oli ta tüürimeesteroodu ülemaks, juhtis kaua mitmesuguseid laevu ja suri kapten-kommodoori auastmes.

Berezovi talvitama jäänud leitnant Skuratov sai käsu viia mõlemad ühemastilised laevad Arhangelski.

Seega pidi Skuratov kordama läbisõidetud teed vastupidises suunas.

Ühemastilised olid juba tugevasti kulunud 1736. ja 1737. aasta retke ajal. Tagasiteel pidid nad Kara meres peaaegu hukkuma. Kuid Skuratovil õnnestus viia nad Arhangelski, kulutades sõiduks kaks suve.

Retke jooksul mõõtsid Malõgin ja Skuratov meresügavust mitmes kohas, märkisid madalikke ja veealuseid karisid. Neil olid ainult lihtsad, jämedalt valmistatud riistad ja sellepärast nad ei määratlenud pikkust ega laiust alati õieti. Nende poolt koostatud kirjeldus polnud küllalt täielik ja täpne. Kuid mitmekümne aasta jooksul oli see ainsaks teadeteallikaks mereteede kohta Arhangelskist Obi suudmesse.

Üheksakümmend aastat hiljem tuntud meresõitja F. P. Litke, kes ise juhtis neli korda laevu Novaja Zemlja juurde, ei kirjutanud asjatult leitnantidest Muravjovist ja Pavlovist, Malõginist ja Skuratovist:

„Paljusid üksikasju mere sügavuste, mere põhja ja hoo-
vuste kohta võib teada saada ainult nende päevikuist.“

Ja märkinud mõne puuduse nende uurimustes, lisas:

„Füüsilised takistused olid niivõrd suured, neile antud vahendid aga olid vastupidi niivõrd puudulikud, et rohkem tuleb imestada selle üle, mis nad on korda saatnud, kui selle üle, mis on tegemata jäänud.“

LEITNANT OVTSÕN.

Leitnant Dmitri Leontjevitš Ovtšõn saabus Tobolski linna 1733. aasta lõpul. Siin tuli tal palju töötada.

Tobolskis ehitati laeva, millega tal tuli raske retk läbi teha. Laskudes mööda Irtõšši ja Ob'i, oli vaja jõuda Külma mereni, nagu tollal siberlased nimetasid Põhja-Jäämerd. Jõudnud ookeani, tuli võtta kurss itta, jõuda Jenissei suudmeni ja sõita üles mööda seda jõge.

Mööda Põhja-Jäämerd polnud seni veel ükski laev sõitnud Obi suudmest Jenissei suudmeni.

Ekspeditsiooni ettevalmistamine oli vastutusrikas ja keerukas ülesanne, kuid Ovtšõn ei kaotanud julgust.

Ta oli noor ja energiline, elav ja seltsiv inimene. Ta oli lõpetanud Peeter Esimese poolt asutatud Mereakadeemia, samuti nagu teisedki vene leitnandid, kes võtsid ekspeditsioonist osa.

Õppeaastail tegi Ovtšõn välisreisi Peterburist Hispaaniasse. Hiljem teenis ta Läänemerel sõitvatel laevadel ja enne määramist ekspeditsiooni oli Kroonlinna sadamakomandöri adjutandiks.

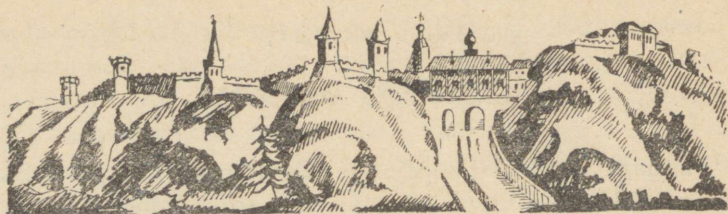
Admiraliteedi kolleegiumis peeti Ovtšõni andekaks mere-meheks.

„Sellest leitnandist saab asja,“ kõneldi Ovtšõni kohta. Ovtšõnile meeldis Tobolski linn.

Valged tornidega kivimüürid tõusid Irtõši kaldal asuva järsu mäe nõlvakuil, müüride taga asusid linna paremad majad. Nende seast paistis välja kubernereri suur kivimaja.

Vaesed pesitsesid mäe all Irtõši kaldal.

Siin elasid „töömehed“: laudsepad, sepad, laadijad,



sõudjad. Paljudel neist olid oma onnid. Kuid ükski neist polnud kindel homse päeva suhtes: kubermangu kantselei käsutas neid nagu pärisorje ja saatis neid sageli kroonutöödele lähedastesse ja kaugetesse siberi linnadesse.

Leitnant Ovtšõn ei tundnud Tobolskis igavust. Läbi selle linna sõitsid kõik kapten-kommodoor Beringi ekspeditsioonist osavõtjad.

Osa ekspeditsioonist eesotsas kapten Tširikoviga jäi talvitama Tobolski.

Kuberner Pleštšejev, suur härrasmees, kes armastas elada laialt, korraldas pühade ajal kutsetega lõunasööke ning balle ja kutsus neile leitnant Ovtšõni koos teiste ohvitseridega. Lõunalauas pakuti reini- ja muskaatveine ja pärast lõunat hiina maiustusi. Öhtul süüdati kubeneri maja suures saalis jämedad vahaküünlad vaskküünla-jalgades ja kristallripatsitega lühtrites, kõlas muusika ja algas tants.

Näis, et kubernerile kuulus Tobolskis kogu võim. Linna elanikud kummardasid sügavalt, kohates teda tänaval. Kuid kubermangu kantselei sekretäri ees kummardati veel sügavamalt.

Kui Ovtšõn küsis, miks sekretäri kardetakse rohkem kui kubeneri, vastati talle:

„Kuberner sõidab kohale, elab siin kaks-kolm aastat ja sõidab uuesti Peterburi, sekretär aga jääb.“

Ovtsõn veendus varsti, et kubermangu kantseleis istuvad ametnikud valitsesid ka kubeneri ennast, kes tavaliselt ainult kinnitas nende ettekandeid.

Pressides välja altkäemakse, venitasid nad aastateks asju, mida võis otsustada mõne päevaga. Kuid ekspeditsiooni ettevalmistamist ei julgenud nad pikale venitada. Senatist oli tulnud rangeim korraldus: soodustada ekspeditsiooni igapidi. Pealegi kartsid nad tüli Peterburist saabunud leitnandiga.

1734. aasta aprilli lõpuks oli kahemastiline laev valmis. Talle pandi nimeks „Tobol“.

Nagu enamik tolle aja laevu, polnud kahemastiline suur: pikkuselt 24 meetrit ja laiuselt 5 meetrit. Tal oli kaks masti, kuid ta võis sõita mitte ainult purjede, vaid ka aerude abil. Kahemastiline relvastati kaheksa väikese suurtükiga — falkonetiga — mis tulistasid kahenaelaliste pommidega.

Loomulikult ei oletanud keegi, et tuleb vaenlastega tegemist teha.

„Vahest hakkame merihobustega sõdima,“ naljatasid meremehed.

Laev kuulus sõjalaevastikku ja see tuli relvastada kõigi reeglite kohaselt.

2. mail lasti „Tobol“ pidulikult vette. Kui laev libises tohutu puki otsast, mille peal ta seisis, ja hakkas vees õõtsuma, paugutati Tobolski kindluses kolmest suurtükist.

„Tobol“ saluteeris omakorda, tulistades kõigist oma falkonettidest. Kahemastilisele saabus kuberner saatjaskonnaga ja Ovtsõn korraldas „Toboli“ pardal piduliku lõuna.

Pidu kestis peaaegu videvikuni. Külaliste ärasaatmisel saluteeriti teiskordselt falkonettidest.

Siis saabusid päevad täis pingelist askeldamist. Ekspe-

ditioni kestuseks arvestati kaks aastat, ja oli vaja varuda kaheaastane toidumoonatagavara. Kõiki neid tagavarasid ei saanud mahutada „Tobolile“. Tuli võtta ligi suuri paate — mündrikke, et vedada nendega toidumoonna Obi suudmeni. Sinna kavatseti ehitada ladusid toiduainete paigutamiseks.

Viimaks oli kõik valmis. Meeskond asus „Tobolile“. Kahemastilise laeva pardal oli kokku viiskümmend kuus inimest, sealhulgas geodeet, kes pidi teostama kalda mõõtmisi, maagitundja, velsker ja teejuhid kohalike elanike hulgast, kes olid korduvalt sõitnud Irtõšil.

1734. aasta 14. mail lahkus kahemastiline Tobolskist.

Leitnant Ovtsõnile korraldati pidulik ärasaatmine. Teda saatsid suurel ehitud mündrikul kuberner, Beringi abiline kapten Tširikov, akadeemikud Gmelin ja Miller, kes reisisid tol ajal mööda Siberit, ja tuntumad Tobolski elanikud.

Uuesti paugutati suurtükke, muusika mängis, peeti teravituskõnesid. Leitnant Ovtsõnil ja meeskonnal, keda tähtsa päeva puhul kostitati rikkalikult viinaga, oli pidulik meeleolu.

Järgmisel päeval algas argielu.

Tobolski läheduses on Irtõši vool aeglane ja „Tobol“ liikus pikkamisi mööda jõge. Ovtsõn käskis purjed üles tõmmata. Kuid laeval oli vähe asjatundlikke madrusid. Suurema osa meeskonnast moodustasid sundasumisele saadetud ja sundasukate järeltulijad; neid oli saatnud kubermangu kantselei, kes käsutas neid oma äranägemise järgi.

Nad ei osanud isegi masti otsa ronida, et purjesid kinnitada. Ja kohe juhtus õnnetus: kaks meest kukkus üle parda ja uppus.

See õnnetus, mis juhtus retke teisel päeval, näis meeskonnale halva ennustusena.

„Kui sedaviisi alustasime, siis lõpetame halvasti,“ rääkisid mitmed.

Sõita mööda Irtõšši polnud raske. Pärast suurvett oli Irtõšš sügav ja madalikke karta ei pruukinud. Kaldad katkusid juba värskel kevadise rohelusega. Hilinenud pardid ja haned lendasid pikkade ahelike ja kolmnurkadena põhja poole.

Umbes kolmandal päeval pärast retke algust hakkasid paistma ostjakkide kasetohust suvitelgid. Leitnant Ovtšõn vaatas huviga neid kergeid ümmargusi ehitisi, mis olid alt laiad ja ülespoole järk-järgult kitsenevad, avausega tipus, kust tõusis suitsujoake.

Ovtšõn nägi mitu korda, kuidas püstitati telke: naised kaevasid maasse pikki latte, kallutades neid nii, et ülemissed otsad puutusid kokku. Siis katsid need kasetohuga, jättes koha sissekäigu jaoks, ja katsid telgidseinte ümber tihedalt mullaga, et alt ei puhuks tuult. Sissekäik kaeti põdranahast eesriidega, ja telk oli valmis.

Nähes laeva, jooksid kõik kaldale. Madala kasvuga, kõrgete põsesarnadega ja pilusilmadega inimesed kogunesid jõe äärde. Habemetuid mehi oli raske naistest eraldada. Soojadel päevadel kandsid nad ainult särke ja lutsunahast pükse. Naised kandsid pikki riideid suviselt töödeldud karvadeta nahkadest, mis olid kaunistatud mitmevärviliste karusnaharibakestega. Sealsamas jooksid täiesti alasti lapsed.

Kui Ovtšõn saatis kaldale paadi värskel kala järele, lahkusid naised tõtates telkidesse. Mehed jäid kaldale, vahetades kalu tubaka ja mitmesuguste pisiesemete vastu. Raha nad hästi ei tundnud ja võtsid münte vastumeelselt.

24. mail jõudis kahemastiline laev „Tobol“ Irtõši suudmesse.

„Tõime teid suurele teele,“ rääkisid teejuhid, kui laev lähenes laiale Obi jõe, mis pärast ühinemist Irtõšiga muutus veel laiemaks.

Irtõši suudme lähedal asus Samarov Jami asula. Siin vahetas Ovtšõn teejuhte ja sõitis mööda Ob'i allapoole.

Mida kaugemale põhja poole jõuti, seda külmemaks muutus ilm. Tobolskist lahkuti, kui pungad puudel olid juba pakatanud ja rohi haljendas, sõites aga Obi jõel, hakati nagu kevadest ette jõudma: kohati oli kaldal veel lund.

Selle-eest läksid päevad järjest pikemaks. Varsti sarnanesid lühikesed ööd videvikuga. Kui aga jõuti kõige põhjapoolsema Obdorski ostroogini, nähti peaaegu loojumatut päikest.

Öösel võis vabalt lugeda. Ainult, päikesevalgus polnud nii ere kui päeval ja päikesele võis vaadata silmi pilgutamata.

Obdorski ostroog oli niisamasugune nagu teisedki linnakesed-ostroogid, mida Ovtšõn oli Siberis korduvalt näinud. Maasse kaevatud vaiadena teritatud palkidest tehtud kõrge tara tagant paistsid väikesed puutornid laskeavadega suurtükkide ja püsside jaoks.

Kasakate onnid surusid end korratult kokku ostroogi seinte ümber.

Leitnant Ovtšõn tahtis Obdorskist leida kogenud mehi, kes võinuksid olla ta laeva teejuhtideks. Kuid see ei õnnestunud.

„Koerte ja põtradega oleme küll Külma mere ääres käinud, laevadega aga Külma mere äärde minna pole meil tarvidust. Kalu jätkub meile Obiski,“ rääkisid kasakad.

„Kas te siis hülgeid ja merihobuseid ei küiti?“ küsis Ovtsõn.

„Kütime rohkem samojeede¹, need aga elavad kuival maal,“ vastasid talle Obdorski elanikud naljatades.

Nad pidasid palju kasulikumaks vahetada neenetsitelt igasuguste pisiesemete vastu merihobuste kihvu, hülgerasva ja nahku, kui neid ise muretseda.

Obdorskist Obi suudmeni polnud pikk tee. Kuid Ovtsõn teadis, et Ob suubub väga suurde lahte, Obi lahte.

Selleks, et jõuda Põhja-Jäämerele, tuli sõita mitusada versta mööda Obi lahte. Selle täpne pikkus polnud teada, kuid kõik rääkisid, et sõit sellel on raske ja ohtlik.

Üks Tobolškis elunevaid sundasukaid Grigori Novitski kirjutas aastal 1715 Obi lahe kohta:

„Üsna suur on ta, alati on seal palju jääd, mis näib üli suurte mägedena.“

Kui see teade oluks õige ja Ovtsõn oleks kohanud mitmeaastast jääd ja jäämägesid, poleks tema väike puust laevake suutnud ookeani pääseda.

Ovtsõn ei viibinud Obdorskis üle kolme päeva.

Enne Obi lahte suubumist hargneb Obi jõgi mitmeks pikaks haruks. 15. juunil sõitis Ovtsõn idapoolsesse harusse ja hakkas laskuma suudme poole. Kahemastiline laev liikus edasi pikkamisi, teel oli rohkesti madalikke.

Ovtsõn vaatas pingutatult tema ees laiuvale jõe. Kui tuul puhus ja tõusis kerge lainetus, siis oli see madalikel veidi väiksem kui seal, kus oli sügav. Sügavates kohtades oli vesi veidi tumedam kui madalates. Kuid veevärvuse varjundid olid sageli vaevu märgatavad, nägemine võis kergesti petta.

¹ Samojeedid = neenetsid.



Tuli teha sageli mõõtmisi. Külm põhjatuul raskendas kahemastilise laeva ja sellele järgnevate mündrike liikumist.

Alles nelja päeva pärast õnnestus jõuda Obi lahte. Kuid siin segas vastutuul laeva liikumist veelgi rohkem. Kohmakad mündrikud ei saanud enam edasi minna.

Leitnant Ovtsõn otsustas toidumoona kaldale maha laadida ja mündrikud tagasi saata. 21. juunil asus „Tobol“ ankrusse ja meeskond läks maale, et ladusid ehitada.

Lähedal asus seitse järve, mille ümber pesitses palju parte ja teisi linde.

Leitnant Ovtsõn nimetas selle koha Semiozernõiks¹.

¹ „Semiozernõi“ on tõlkes „Seitsmejärveline“. Tõlkija.

Üks mündrik lammutati ja laudadest ehitati laod toidumoonna jaoks. Ülejäänud mündrikud saatis Ovtsõn tagasi. Siis hiivas „Tobol“ ankruga ja jätkas teed üksinda.

Laev liikus vaevaga edasi. Tuul puhus suuremalt osalt põhjast ja tõi kaasa väikesi jääpanku, mis põrkasid kerge kolksatusega vastu parrast.

Kogu aeg tuli teha loodimisi, et mitte madalikule joosta. Väga sageli heideti ankur vette, saadeti madrused paadiga ette ja oodati, kuni nad uurivad teed.

Obi jõe suudmes ja veel mitmes punktis ehitas Ovtsõn majakad, et märkida tema poolt uuritud kohti. Majakad ehitati mätaist ja mullast. Madalal lamedal kaldal paistisid need märgid kaugelt.

„Kui tuleb tagasi pöörduda ookeanini jõudmata, siis aitavad need majakad teada saada, kus liigume, ja saame madalike eest hoiduda,“ kõneles Ovtsõn.

Saabus juulikuu. Tundras algas lühike põhjamaa suvi. Madalal lagedal kaldal haljendasid sammal ja rohi, õitseisid meelespead ja teised lilled. Metspõtrade karjad, päästes end sääskede ja kihulaste eest, astusid kaelast saadik vette, ja veest väljaulatuvad haralised sarved meenusid eemalt üleujutatud raagus võsastiikku.

Kuid tuul puhus endiselt enamasti põhjast ja „Tobol“ liikus vaevaga edasi.

31. juulil jõuti suure lahe, Tazi lahe juurde, kuhu suubus lai Tazi jõgi.

Oli teada, et väljapääs Põhja-Jäämerele asub põhja pool Tazi lahte, ent kui kaugel, seda ei teadnud täpselt keegi.

Sõit põhja poole kestis kuus päeva. Ometi polnud minigeid tundemärke ookeani lähedusest. Päikese järgi määrati kindlaks laeva asukoht: selgus, et asuti 70°4' põhjalaiusel

Peeter Esimese mereväemäärustiku kohaselt pidi laevakomandör tähtsatel puhkudel ära kuulama oma lähimate alluvate arvamuse. Ovtsõn kutsus kokku laeva-nõupidamise ehk konsiiliumi, nagu tollal kõneldi.

„Lahkusime Obdorskist üks kuu ja kolm nädalat tagasi, kuid me pole mereni mitte ainult jõudnud, vaid ei tea isegi, millal jõuame. Tagasiteekonna kestust Obdorskini tuleb arvestada vähemalt kuu aega ja võib-olla palju rohkemgi. Kui me nüüd ei lähe tagasi, võib meile külm peale tulla. Meil on nüüd vaja otsustada, kas edasi minna või tagasi pöörduda,“ ütles Ovtsõn.

Otsustati tagasi minna ja Obdorskis talvitada.

Loodeti, et järgmisel suvel õnnestub kiiremini juba tuttavat teed läbida ja õigeaegselt Põhja-Jäämerre jõuda.

4. septembril jõudis kahemastiline Obdorski. Ovtsõn tegi korralduse kogu taglas laevalt ära võtta ja asetada laev talvitamisele.

Meeskond kolis ostroogi, asudes elanike onnidesse. Ovtsõn saatis Obdorskist paatidel geodeedi koos meeskonnaga kaldaid uurima. Nad pidid niikaua kui võimalik jätkama tööd Obi lahe ranniku uurimise alal.

Oktoobri keskpaiku kattus Ob jääga.

Novembris sai leitnant Ovtsõn ootamatult teate Muravjovi ja Pavlovi ekspeditsiooni kohta.

Obdorski saabusid põtradega neenetsid, kes rändasid Kara mere ranniku läheduses. Nad tõid karusnahamakse ja jutustasid, et nägid Kara jõe suudme juures Pustozerski saadetud vene inimesi. Inimesed sõitsid põtradega mööda kallast ja seadsid üles mingisuguseid märke.

Ovtsõn mõistis, et leitnandid Muravjov ja Pavlov jäid Pustozerski talvitama ja saatsid geodeedi koos teejuhtidega uurima kallast mandri poolt ja püstitama majakaid.

Ta koostas teate oma ekspeditsiooni kohta, näitas neid kohti Obi lahes, kuhu oli majakad püstitanud ja saatis need materjalid Muravjovile ja Pavlovile kahe kasakaga, keda saatis koos neenetsitega Pustozerski.

Venisid monotoonsed talvepäevad. Päike püsis järjest vähem ja vähem taevas ja peaaegu lakkas tõusmast. Onnides, kus asus Ovtsõni meeskond, oli kitsas ja umbne. Isegi sel ajal, kui paistis päike, oli majas pime nagu videvikus: klaaside asemel akendesse pandud jäätükid lasksid halvasti päikesekiiri läbi.

Nägu muutus paljudel kollaseks, jalad paistetasid ja hambad logisesid. Tekkis skorbuut.

Ovtsõn saatis osa meeskonda Berezovi linna, mis asus Obi jõel ülalpool Obdorskist. „Seepärast, et tolles Obdorskis on õhk üsna raske,“ seletas Ovtsõn hiljem.

Kevade tulekuga muutusid inimesed veidi tugevamaks. Haigus ei jõudnud areneda, kuid meeskonna tervis oli laostunud.

Ovtsõn otsustas minna retkele kohe, kui Ob jääst vabaneb. Ta teadis nüüd kogemustest, et retk tuleb kauakestev, ega tahtnud ühtegi päeva kaotada.

„Asume teele otse jää järel,“ kõneles Ovtsõn.

1735. aasta 29. mail lahkus kahemastiline laev „Tobol“ Obdorskist. Jõel kihutas alles väikesi jääpanku. Ja kui saabuti Obi idapoolsesse harusse, piirasid jääpangad laeva.

Tekil seistes kuulatas Ovtsõn ärevusega, kuidas laevaga kokku puutudes parda juures sahisevad jäätükid. Ta kartis, et jää võib kahemastilist laeva peatada ja suruda teda vastu kallast. Leitnant käskis korduvalt asuda ankrusse ja oodata kuni jää möödub.

6. juulil jõuti ladudeni seitsme järve juures.

Siin peatuti viis päeva ja siis liiguti edasi. Kuid juba kahe päeva pärast tuli peatuda: jää tõkestas teed.

Ilm oli külm ja niiske. Sageli piiras laeva tihe udu, mis tungis isegi läbi riiete, kutsudes esile ebameeldiva värina.

Seistes vahil ja vaadates halli vett, tuletas leitnant Ovtšõn mõnikord tahtmatult meelde tumesinist taevast, merd ja päikesevalgusest üleujutatud kaldaid igavesti roheliste aedadega, kus kasvas apelsine.

„Jah, siin pole Hispaania,“ kõneles Ovtšõn endamisi, end niiskuse pärast kehitades.

Kuid ta püüdis sellest mitte mõelda.

Kohe kui jää eespool avanes, viis ta laeva edasi.

Kuid talve jooksul nõrgenenud meeskonna jõud hakkas raugema. Toideti end soolaliha ja toiduainetega, mis olid varutud aasta tagasi. Pidev niiskus kutsus esile haigusi. Hakkas arenema skorbuut.

Madrused haigestusid üksteise järel. Raskesti jäi haigeks maagitundja Matvejev, kelle keha kattus varsti laikudega, mis sarnanesid peksmisest tingitud verevalumitega.

Ovtšõnil hakkasid paistetama jalad ja kogu kehas tundus nõrkust, mille vastu oli raske võidelda. Kuid ta ei tahtnud kaua haigusele alistuda. Ja sedavõrd, kuidas jää kandus põhja poole, liikus kahemastiline laev „Tobol“ pikkamisi selle järel.

Juuli algul hakkas jää kiiresti sulama. Inimesed aga olid jõu kaotanud. Viiekümne kolmest inimesest oli juuli keskpaiku terveid kõigest seitseteistkümmend.

18. juulil kutsus Ovtšõn kokku laeva-nõupidamise.

„Tuleb tagasi minna, et mitte kõigil surra enneaegu ja mitte kaotada laeva,“ kõneldi laeva-nõupidamisel.

Otsustati minna tagasi Tobolski, et ravida seal haigeid,

varuda järgmiseks aastaks värsket toidumoona ja remon-
tida laeva.

Enne tagasipöördumist määrati kindlaks laiuskraad:
see oli 68° 4'. Seega hoolimata kõigist pingutustest ei
jõutud seekord nendegi kohtadeni, kus oldi möödunud
suvel.

Tagasiteel võeti Obdorski ja Berezovi ostroogis uusi
mehi raskelt haigete asemele, muidu poleks suudetud
edasi sõita.

Tobolski jõuti 6. oktoobril, mil Irtõšil kihutas juba jää-
panku. Kuid tagasi ei tulnud kõik: neli meest suri skor-
buuti, nende seas maagitundja Matvejev.

Ovtsõn ravis end Tobolskis kaks kuud. Selle aja jooksul
mõtles ta palju selle üle, miks ta ekspeditsioon ei õnnes-
tunud.

„Vaja oleks kahte laeva, mitte üht. Siis võib ka edasi
minna julgemini ja kiiremini. Siis tead, et kui satudki ma-
dalikule, teine laev aitab. Ühe laevaga aga võib neis kohta-
des isegi sihile jõudes jäljetult hukkuda.

Oleks väga vaja saata piki kallast kasakaid põtradega.
Siis oleks meeskonnal värsket toitu. Juba Obdorskis rää-
giti mulle, et samojeedidel on skorbuudi vastu esimeseks
vahendiks põdra veri.

Tuleks geodeet saata uurima kallast mandri poolt otse
ookeanini, ka ookeani rannikut niipalju kui võimalik.

Geodeesia-õpilane Prjanišnikov, kelle saatsin mööda
kallast, koostas kasuliku kirjelduse: nüüd võib kaardile
kanda tähtsamad lahed ja neemed, kuid mitte kaugemale
Tazi lahest. Kui saaks seda tööd lõpule viia, oleks suur
kasu,“ mõtles Ovtsõn.

Ovtsõn otsustas sõita Peterburi, et paluda admiraliteedi
kolleegiumilt veel üht laeva ja esitada oma ettepanekuid.

Pealegi oli vaja saada kahemastilise laeva jaoks uusi purjesid ja võimaluse korral uuendada kogu taglast, mis oli tuultest ja halvast ilmast kannatada saanud.

Kogunud pärast haigust veidi jõudu, sõitis Ovtšõn Peterburi.

Admiraliteedi kolleegiumi president Golovin kuulas ära tema ettekande, esitades mõne lühikese ajaliku küsimuse.

„Kui möödunud kahel suvel ei õnnestunud asja hästi lõpetada, oleme siiski saanud niipalju kasu, et teame nüüd paremini, kuidas niisuguseid ekspeditsioone korraldada,“ ütles Golovin. Vaikinud veidi, lisas ta:

„Anname teise laeva ja saad muudki, mida õigustatult palud. Sina aga vii asi lõpuni. Nii teagi: seni kui sa ei ole Obist Jenisseini jõudnud, ei luba me sul tagasi tulla.“

Admiraliteedi kolleegium otsustas ehitada Tobolskis ühemastilise laeva ekspeditsiooni jaoks, saates sinna laevaehitusmeistri Košelevi, tüürimehe ja madruseid, keda koha-
peal ei olnud leida.

Kolleegium ei teinud leitnant Ovtšõnile noomitust ekspeditsiooni nurjumise pärast, kuid otsustas:

„Enne selle ekspeditsiooni täielikku lõpuleviimist Ovtšõnil, samuti nagu Malõginil, tagasitulemist ei ole.“

Leitnant Ovtšõn saabus Tobolski 1736. aasta veebruari lõpul.

Laevaehitusmeister Košelev asus viivitamata ühemastilise laeva ehitamisele, kuid suve alguseks polnud laev veel valmis. Ovtšõn otsustas minna uuesti retkele kahemastilise laevaga „Tobol“, võttes endaga kaasa tüürimehe Minini ja abitüürimehe Sterlegovi.

Juuni lõpul jõudis Ovtšõn Obdorski ja tõi kaasa korralduse, et kasakad põdrakarjaga saadaksid ekspeditsiooni piki kallast.

Seekord lootis Ovtsõn jõuda Jenisseini. Kuid ebaõnnestumise juhuks võttis ta tarvitusele abinõusid, et järgmisel aastal läbida teed raskusteta: kogu läbisõidetud teel tegi ta mõõtmisi ja püstitas teetähiseid.

Mööduti õnnelikult Tazi jõe suudmest, kuid 69°50' laiusel tuli vastu ajujää. Kaks nädalat jätkati teed, kuigi jääpangad ähvardasid korduvalt laeva.

„Olime kogu aeg suures jääs, mille jätsime seljataha, püüdes kõrvalekaldumatult täita meile antud ülesannet,“ tuletas Ovtsõn hiljem neid päevi meelde.

Viimaks, 5. augustil peatas jää laeva 72°40' laiusel. Ovtsõni arvestuse järgi oli nüüd ookeani rand lähedal. Võiks selles kohas talvitada ja järgmisel kevadel ookeanile minna.

Kuid kasakad, kes ajasid põdrakarja mööda kallast, ei suutnud Tazi jõe suudmest üle minna, värske toiduta aga talvitama jääda oli ohtlik. Pealegi polnud teada, kas õnnestub lagedal kaldal leida küllaldaselt merest uhutud puid, et talveelamut ehitada ja talveks küttepuudetagavara soetada.

14. augustil otsustati tagasi minna. Septembri lõpul jõudis kahemastiline laev „Tobol“ Obdorski.

Siin asetati laev talvitama, meeskond aga paigutati, samuti nagu kaks aastat tagasi, kasakate onnidesse.

Ovtsõn ise ei jäänud Obdorski. Ta sõitis Berezovi ostroogi, mis asus Obi jõel ülalpool Obdorskit. Siin lootis Ovtsõn muretseda tagavarasid ekspeditsiooni jaoks.

See oli väike kindlustatud linnake, mis ehitati juba aastal 1593 selleks, et koguda karusnahmaksu ostjakkidelt ja hoida neid alluvuses. XVIII sajandi esimesel poolel muutus Berezov sundasumispaigaks põlu alla sattunud võimukandjatele, keda sooviti saata Peterburist kaugemale.

Aastal 1728 saadeti siia Peeter Esimese lähim kaaslane vürst Aleksandr Danilovitš Menšikov. Maja, kuhu ta paigutati koos tütardega, oli ümbritsetud kõrge taraga, millest sundasukad ei tohtinud välja astuda. Menšikov surigi siin aastal 1729.

Kuid ta elamu ei jäänud kaua tühjaks. Üks aasta pärast Menšikovi surma saadeti Berezovisse ta kõige kurjem vaenlane, ülemkammerhärria vürst Ivan Dolgoruki. Peeter Esimese lapselaps, neljateistkümne-aastane keiser Peeter Teine armastas Dolgorukit rohkem kõigist oma õukonna inimestest. Dolgoruki oli noor, ilus, osav ja väljakutsuvalt julge.

„Ivan Aleksejevitiš on lõbusa iseloomuga inimene,“ kõnelesid inimesed, kes teda tundsid.

Ta armastas ajujahti, metsikut ratsasõitu ja lärmakaid joominguid.

Ivan Dolgoruki püüdis pakkuda nooruk-keisrile rohkesti lõbutsemisi. Sageli kiskus ta Peeter Teist kaasa ohtlikele ja halbadele lõbudele. Nad kihutasid tuhatnelja koos tragunirühmaga mööda pealinna tänavaid ja naersid, nähes kuidas ehmunud jalakäijad jooksevad laiali nende hobuste eest.

Ivan Dolgoruki sai kõrge õukondliku auastme ja orde-neid, mida anti ainult kõige teeneterikkamaile aukandjaile.

„Dolgoruki on nüüd esimene isik riigis,“ kõneldi õukonnas.

1729. aasta novembris kihlus Peeter Teine pidulikult Dolgoruki õe Jekateriina Aleksejevnaaga.

Jekateriina Dolgorukaja sai keisrinna-pruudi tiitli. Kuid ei möödunud kahte kuudki kui keiser haigestus rōugetesse ja suri.

Uus keisrinna Anna Joannovna saatis Dolgoruki koos noore naise, isa, õe „keisrinna-pruudi“ Jekateriina Aleksejevna ning väikeste vendadega sundasumisele Berezovi.

Berezov tundus Dolgorukidele esialgu hirmsa paigana.

„Meid veeti väikesesse linnakesse. Selle elanikud söövad toorest kala, sõidavad koertega, kannavad põdranahku. Onnid on seedripuust, aknaruudud on klaasi asemel jääst. Talv kestab siin kümme või kaheksa kuud, külmad on talumatud. Midagi ei kasva, ei vilja, ei mingit puuvilja, isegi mitte kapsaid. Metsad ja sood on läbipääsmatud,“ kirjutas hiljem Ivan Dolgoruki naine Natalja Borissovna oma „Märkmikus“.

Ent pikkamööda hakkasid Dolgorukid kohanema eluga Berezovis. Kõrge tara taga, mis ümbritses nende vangistuskohta, tekkis uusi majakesi. Keset hoovi kaevati tiik, kus ujus parte ja luiki.

Dolgorukisid oli kästud hoida „karmi valve all“. Kuid valve ülem, heasüdamlik major Petrov sai varsti Dolgorukide vaderiks. Berezovi maakonnaülem käis neil külas. Ja kui leitnant Ovtsõn saabus Berezovi, elasid Dolgorukid vangistuses peaaegu nagu vabaduses: keegi ei takistanud neid tarast väljumast ja külalisi vastu võtmast.

Varsti pärast Berezovi saabumist tutvus Ovtsõn Ivan Dolgoruki ja ta perekonnaga.

Kui leitnant Ovtsõn oleks tahtnud tutvuda Dolgorukidega siis, kui nad olid au sees, oleks see tal vaevalt õnnestunud.

„Dolgorukid suhtusid kõigisse, isegi tsaari endasse uhkuse ja talumatu isevalitsemisega,“ kirjutas Hispaania saadik Venemaal hertsog de-Liria.

Nüüd võeti leitnant Ovtsõn Dolgorukide majas vastu kui kallis külaline. Pikkadel sügisõhtutel oli Berezovis väga

igav ja üksluine. Ovtšõn hakkas käima sageli Dolgorukide pool.

Varsti leidis aset sündmus, mis lähendas Ovtšõni veelgi rohkem põlu all oleva perekonnaga.

Tobolskist komandeeriti Berezovi kantseleiametnik Ossip Tišin. See oli kõikjale pugev inimene, arg kuid väljakutsuv, kui oli purjus. Purjutas ta aga sageli ja kaua.

Joonud kord ülemäära, möödus Tišin tarast, mille taga elasid Dolgorukid. Jalgvärava ees seisis tunnimees kulunud koeranahkses kasukas, püss käes.

Tišin peatus ja võttis kinni värava raudrõngast, mis täitis käepideme aset. Tunnimees ei hüüdnud teda: väikeses Berezovis teadsid juba kõik, et see on kantseleiametnik Tobolskist, kes tuli siia ametiasjus.

Avanud jalgvärava, nägi Tišin õues kallihinnalises sooblikraega kasukas neidu. Ta polnud kasvult pikk, ta nägu oli ilus, vali ja kõrk. Tišin taipas, et ta ees on endine „keisrinna-pruut“ Jekateriina Dolgorukaja.

„Mis, möödas on teie ajad?“ hüüdis Tišin.

Neiu pööras talle vaikides selja.

„Vahest tuled nüüd mullegi naiseks, keisrinna-pruut?“

Neiu läks tagasi vaatamata maja poole.

Tišinit valdas purjus inimese ägedus.

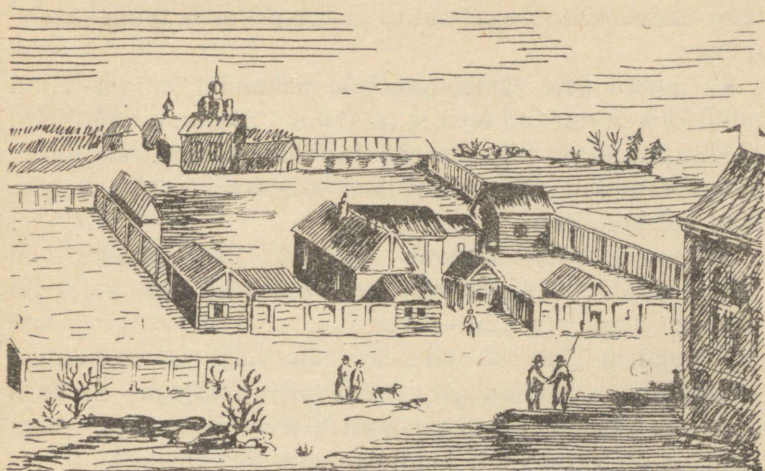
„Ära lähed?“ ütles Tišin ja hüüdis talle äkki järele jämeda sõimusõna.

Neiu kiirustas sammu.

„Läks kaebama,“ taipas Tišin.

Hoolimata viinauimast ehmus ta ja lahkus kiirelt õuest.

Jekateriina Dolgorukaja jutustas vennale, kuidas kantseleiametnik solvas teda. Ivan Dolgoruki kõneles sellest leitnant Ovtšõnile.



„Teda tuleb õpetada,“ vastas Ovtšõn.

Juba järgmisel päeval varitses Ovtšõn Tišinit tänaval ja peksis ta läbi.

Võis arvata, et Tišin pöördub kaebusega Berezovi maakonnaülema poole, kuid ta vaikis.

„Nähtavasti mõistab isegi, et sai asja pärast peksta,“ naljatas Ovtšõn.

Kuid Tišin varjas solvumist ja haudus mõtteid, kuidas saaks leitnandile kätte maksta, nii et endal ei tuleks mõnd pahandust, vaid saaks sellest kättemaksust kasugi.

Ovtšõn pöördus varsti tagasi Obdorski.

1737. aasta juuni algul tõi laevaehitusmeister Košelev Tobolskis ehitatud ühemastilise laeva Obdorski. Laevale pandi nimeks „Ob-postimees“. See oli kahemastilisest laevast veidi väiksem, kuid hea kiirusega.

Leitnant Ovtšõn võttis „Ob-postimehe“ enda juhtimisele, Košelevile aga andis „Toboli“. Mehed jaotati võrdselt mõ-

lema laeva vahel: kummalegi mahtus kolmkümmend viis inimest.

29. juunil asus Ovtsõn retkele neljandat korda. Kuid nüüd käis ta uuritud teed ja tal polnud üks laev, vaid kaks. 1737. aasta suvel oli selles Põhja-Jäämere osas, mis piirab Siberi rannikut Obi ja Jenissei läheduses, palju vähem jääd kui tavaliselt.

Sel suvel jõudis leitnant Malõgin jääst vabasse Obi lahte. Ka Ovtsõni ees, kui ta liikus piki Obi lahte, oli peaaegu kogu aeg lahtine vesi.

5. augustil jõuti 72° laiuseni. Siin nägi Ovtsõn kaldal kasakaid, kes olid saadetud ette põdrakarjaga. Seekord õnnestus kasakatel takistamatult ületada Tazi jõge. Meeskonnale oli värske toit kindlustatud.

Aasta tagasi, viibides neis kohtades, oli Ovtsõn sunnitud tagasi pöörduma, sest et jää tõkestas teed. Nüüd liikusid mõlemad laevad vabalt edasi, kuigi puhus kirdetuul, mis aeglustas sõitu.

Viimaks, 7. augustil nähti lahtist merd. Vesi oli tumesinine, ja kui Ovtsõn maitses seda, selgus, et see on mõru-soolane.

Laeva kohal lendas musti kajakaid. Kaugel paistis vaal, mis purskas üles vett.

Jõudnud ookeani, nähti põhjas ja läänes jääd. Kahe meetri paksune jää ulatus kohati maa lähedusse, kuid tee piki rannikut itta oli vaba.

Laeva-nõupidamisel otsustati võtta kurss itta ja minna Jenissei suudme poole.

16. augustil sõideti ümber Matte-Sale, poolsaare põhjapoolse neeme, mis eraldas Obi lahte Jenissei lahest. Kaldale püstitati kivist tähis ja tehti pealkiri.

Maagitundja, keda juhendi kohaselt saadeti retke jook-

sul korduvalt kaldale, võttis mullaproovi ja avaldas arvamust:

„Maa on liivane ja külmunud, maagi tundemärgid puuduvad.“

Oli külm, maas oli kohati lund. Tuul oli endiselt vastu. Siiski õnnestus 31. augustil „ülisuurte raskustega“ pääseda Jenissei lahte.

Siin nähti kaldal teejuhte, kes olid saadetud ekspeditsioonile vastu Turuhhanskist, tollal kõige põhjapoolsemast linnast Jenisseil.

„Ob-postimees“ ja „Tobol“ vedasid end üle kuu aja mööda Jenisseid ülespoole, kuid ei jõudnudki Turuhhanskini. Saabusid külmad. Tuli jätta laevad talvitama mõne versta kaugusel linnast.

Ovtsõn sõitis Peterburi, võttes kaasa laevaraamatud, läbisõidetud tee kaardi ja teisi materjale ettekandeks admiraliteedi kolleegiumile.

Neli aastat teeninud kahemastiline laev „Tobol“ ei kõlvanud enam edasiseks sõiduks jääs. Ovtsõn otsustas viia selle Jenisseiski ja sealt sõita Peterburi hobustega.

Ühemastilise laeva „Ob-postimees“ juhtimise andis Ovtsõn üle tüürimees Mininile. Minin pidi koos abitüürimees Sterlegoviga täitma ekspeditsioonile antud teise ülesande: minna Jenissei suudmest itta Hatanga jõe suudmeni.

Minin ja Sterlegov asusid retkele kolm korda: aastail 1738, 1739 ja 1740. Nad sõitsid piki Taimõri poolsaare läänerrannikut, mis asub Jenissei ja Hatanga suudme vahel. Kuid nad ei suutnud sõita ümber poolsaare ja aastal 1740 jõudsid suure vaevaga 75°15' põhjalaiuseni. Eespool oli kivineem. Sellele lähenemist takistas jää.

Minin saatis abitüürimees Sterlegovi suure paadiga

neeme uurima. Paat pääsis vaevu suurte ujuvate jääpankade vahelt läbi. Lähenenud neemele, nägid sõitjad kõrget müürina seisvat jääd.

Tagasiteel pidid nad peaaegu hukkuma.

„Saime suure vaevaga tagasi,“ jutustas Sterlegov hiljem. 1740. aasta jaanuaris sõitis Sterlegov koertega Taimõri randa uurima. Ta jõudis 75°26' põhjalaiuseni ja kirjeldas neeme, mis kannab nüüd tema nime. Kaugemale pääseda tal ei õnnestunud.

Seega käisid Minin ja Sterlegov läbi ainult osa Taimõri poolsaare läänerannikust.

Vahepeal jõudis leitnant Ovtsõn 1738. aasta suve lõpuks kahemastilise laevaga „Tobol“ Jenisseiski linna. Siis sõitis ta Peterburi.

Teel pidi Ovtsõn peatuma Tobolskis, et läbi rääkida Siberi kuberneriga ekspeditsiooni vajadustest, mis jätkus tüürimees Minini juhtimisel.

Lähenedes Tobolskile, meenutas Ovtsõn, kuidas ta lahkus siit esimest korda retkele piduliku suurtükisaluudi saatel. Ta elas nagu uuesti läbi oma tagasituleku Tobolski aastal 1735, pärast kaht nurjunud retke. Kahemastiline laev „Tobol“ puruksrebitud purjedega ja haige meeskonnaga, saanud muljuda võitluses jääga, jõudis tookord suure vaevaga Tobolskini.

Nüüd võis leitnant Ovtsõn vaadata oma Tobolski tuttavaile otse silma: ta jõudis Obi suudmest Jenissei suudmesse ja oli koostanud läbikäidud teekonna kirjelduse.

Ovtsõn kavatses elada Tobolskis mitu päeva. Ent vaevu oli ta saabunud kohale, kui ta juurde ilmus ohvitser kahe sõduriga.

„Leitnant Ovtsõn?“ küsis ohvitser.

Ja vastust ootamata lisas: „Areteeritud.“



Ovtšoni, Minini ja Sterlegovi teekondade kaart.

Vanglas nägi Ovtšõn mitut Berezovi elanikku. Vestelnud nendega, mõistis ta, miks teda areteeriti.

Tulnud Berezovist tagasi Tobolski, esitas kantselei- ametnik Tišin põhjaliku pealekaebuse. Ta kirjutas, et Berezovi maakonnaülem ja valveülem major Petrov ei valva Dolgorukisid „rangelt“.

Tema, Tišini, Berezovis olles käisid Dolgorukide juures vabalt paljud Berezovi elanikud, kõige sagedamini aga leitnant Ovtšõn. Ivan Dolgoruki on korduvalt sõimanud keisrinna Anna Joannovnat, Ovtšõn aga kuulas, kuid ei andnud seda üles.

Tobolskist komandeeriti Berezovi kapten Ušakov. See ilmus sinna väljamõeldud ettekäändel ja tutvus mitte ainult maakonnaülema ja major Petroviga, vaid käis oma- inimesena Dolgorukide juures. Kord ütles talle Ivan Dolgoruki keisrinna kohta:

„Tema läbi hävis kogu meie perekond.“

Ušakov sõitis Tobolski, kuid tuli varsti tagasi sõduri- rühmaga. Võeti kinni Ivan Dolgoruki koos vendadega, Berezovi maakonnaülem, valveülem major Petrov ja palju teisi Berezovi elanikke. Ovtšõn aga kästi areteerida niipea, kui ta tuleb tagasi ekspeditsioonilt.

Tobolski vanglas pandi Dolgoruki käed ja jalad raudu ning aheldati müüri külge. Ühel juurdlusel rääkis ta enese sisse: ta ütles, et Peeter Teise surma eel koostas ta koos oma onudega sureva tsaari nimel valetestamendi „keis- rinna-pruut“ Jekateriina Dolgorukaja kasuks, kuid ehmus siis ja hävitas dokumendi.

Dolgoruki saadeti Peterburi salakantseleisse, mis tegut- ses juurdlustega kõigi riigiroimade alal. Pärast piinamisi hukati Ivan Dolgoruki ja ta kaks onu. Major Petrovil raiuti pea maha. Teistele määrati rasked karistused.

Ülesandja Tišin sai tasu: ta viidi üle Moskvasse ameti-
kõrgendamise ja määrati talle tasuna kuussada rubla,
makstes sada rubla aastas. „Sest et ta kaldub joomisele ja
priiskamisele,“ seletas salakantselei oma otsust.

Ovtsõnile teatati tema süü: „Olles Berezovis, pidas
sundasumisele saadetud Ivan Dolgorukiga suhteid, käitus
sõbralikult ja käis tema pool külas, mida teha ei tohtinud.“

Ovtsõn alandati madruseks ja saadeti Kamtšatkale kap-
ten-kommodoor Beringi käsutusse. Ta võttis lihtsa mad-
rusena osa Beringi retkest Ameerika randa.

Ta elas üle raske talvitamise inimtühjal saarel, kuhu
suure vaevaga jõudis tormidest vigastatud Beringi laev.

Tulnud ekspeditsioonilt tagasi, sai Ovtsõn teada, et talle
oli antud tagasi leitnandi auaste.

Ta oli veel võrdlemisi kaua mereväeteenistuses, tõustes
tähtsa ametini: laevastiku ülem-sõjakomissariks ehk lae-
vastiku varustusülemaks.

Varustusülem Ovtsõni tegevusest ei ole jäänud mingeid
mälestusi. Selle eest on jäänud kauaks püsima mälestus
leitnant Ovtsõnist, kes katsus neli aastat järjest minna
mööda varem tundmatut teed Põhja-Jäämere kaudu Obi
suudmest Jenissei suudmesse, ja lahendaski lõppeks selle
ülesande.

V p e a t ü k k .

SURMALE VASTU.

1735. aasta 30. juunil lahkus Jakutski linnast kaks laeva.
Nad olid äsja ehitatud ja laevalagi lõhnas alles tõrva ning
värsket, vaevu kuivanud värvi järele. Ühe laeva ahtris
paistis nimi „Irkutsk“. Teise laeva nimi oli „Jakutsk“.

Ühemastilist laeva „Irkutsk“ juhtis leitnant Pieter Lacinius. Ta oli päritolult taanlane, kuid teenis vene laevastikus, kus oli tollal palju Peeter Esimese poolt teenistusse kutsutud välismaalasi. Laciniust peeti kogenud meremeheks, kuid Põhja-Jäämerel, kuhu läks laev, tuli tal sõita esmakordselt.

„Irkutski“ meeskond koosnes viiekümne kahest mehest ja mahtus vaevalt väikesele laevale, mille pikkus oli kõigest ligi 20 meetrit.

Teist, kahemastilist laeva „Jakutsk“ juhtis leitnant Vasili Prontšišštšev. Prontšišštšev oli varem sõitnud tüürimehena ja tundis hästi navigatsiooni ehk „merelkäimise teadust“, nagu tollal kõneldi.

Koos Prontšišštševiga asus retkele ta naine Maria.

Paljud suurest põhjaekspeditsioonist osavõtjad, teades, et neil tuleb elada Siberis mitu aastat, võtsid oma naised kaasa. Meremeeste naised elasid koos oma meestega Jakutskis ja teistes linnades, kuid ükski neist ei käinud koos mehega meresõidul.

„Retk tuleb raske ja väga ohtlik,“ hoiatati Prontšišštševat.

Kuid ta viis oma tahtmise läbi.

Tüürimehekohustusi täitis „Jakutskil“ Semjon Tšeljuskin, noor, vastupidav ja järeleandmatu inimene. Leitnant Prontšišštšev võis varsti veenduda, et Tšeljuskin on kindel abiline.

Kaartide koostamiseks ja kalda mõõtmiseks komandeeriti Prontšišštševi ekspeditsiooni juurde geodeet Tšekin. Võis oletada, et osa kallast tuleb lähemalt uurida ja mõõta mandri poolt. Tšekin pidi tegema selle töö.

Jakutski ümbruses voolas Leena laia halli lindina metsaga kaetud kallaste vahel. Mida kaugemale põhja poole,

seda veerikkamaks muutus jõgi. Kuid selle kaldail seisvad metsad jäid kiduramaks. Puud muutusid ikka madalamaks ja peenemaks, nende tüved kõverdusid, nagu oleks mets põdenud rasket haigust. Siis andsid puud aset põõsastele. Viimaks tuli vastu mättaline tundra, kus kasvasid sinika-põõsakesed siniste hapukate marjadega ning kahvatu-kollased murakad.

Selleks, et jõuda Leena suudmeni, kulus üle kuu aja.

Enne ookeani suubumist hargneb Leena mitmeks haruks. 2. augustil sõitis eespool liikuv ühemastiline laev „Irkutsk“ idapoolsesse harru, Bõkovi. Tuli mõõta sügavusi, märkida ära madalad kohad ja kirjeldada üksikasjaliselt jõeharu. Kuid tuli kiirustada: ees oli pikk ja raske tee Leena suudmest Põhja-Jäämere kaudu kuni väinani, mis lahutab Aasiat Ameerikast, ja edasi piki Tšuktši poolsaare rannikut.

Vahepeal saabus juba augustikuu ja oli raske loota niisuguse suure retke teostamist sel suvel. Lacinius tahtis minna võimalikult kaugele itta, talvitada ühe Põhja-Jäämerre suubuva suure jõe suudmes ja alustada retke uuesti järgmise aasta kevadel.

Põhja-Jäämeri võttis Laciniuse vastu ebasõbralikult. Püsis külm udune ilm. Pärituult ei olnud. Ühemastiline laev liikus aeglaselt itta piki üksluist sünget paljast rannikut. Viie päeva pärast tõkestas jää teed. Väike puust laev lõi end abitult vastu jääpanku, katsudes edasi minna.

Kahe päeva jooksul ei saanud ühemastiline edasi sõita. Siis jää harvenes veidi ja „Irkutsk“ läks pikkamisi edasi. Kuid varsti peatas jää laeva uuesti.

Laciniusel oli tulnud varem korduvalt merel ohte üle elada, kui tuul peksis laeva ja kihutas teda üle lainete. Kuid niisugust retke, kus oli vaja liikuda pikkamisi keset



jääpanku ja karta, et jää võib laeva aheldada, ei olnud Laciniusel olnud juhust varem teostada.

Juba mõni päev pärast retke algust Põhja-Jäämerel hakkas ta mõtlema sellest, et minna ohutusse sadamasse.

„On vaja leida talvitamiseks sobiv koht,“ kõneles Lacinius.

14. augustil nägi Lacinius Buor-Haja lahte, kuhu suubus väike Hariulahhi jõeke. Tee itta oli jääga suletud.

Lacinius otsustas minna lahte ja talvitada seal.

17. augustil asus ühemastiline laev „Irkutsk“ talvitamisele. Talvitamiseks valitud laht asus kõigest mõnikümend kilomeetrit Leena suudmest.

Lacinius uuris kallast. Leiti mitu ammu mahajäetud telki. Teisi inimelamu tundemärke ei õnnestunud leida: koht oli inimtühi ja lage.

Kaldal leidus võrdlemisi palju uhutud puid.

Lacinius tegi korralduse ehitada uhutud puudest maja. Hakati ehitama 26 meetri pikkust maja. Seda polnud kerge teha.

Uhutud puude hulgas ei leidunud küllalt jämedaid ja siledaid puid. Tuli võtta kõveratüvelisi. Seinad laoti kuidagi kokku. Katuse jaoks aga uhutud puid ei jätkunud ja maja kaeti mätastega. Seinad tulid pragudega ja kuidas neid ka topiti samblaga, mida oli ranna-äärses tundras palju, siiski puhus üsna tugevasti.

Veel halvemini tulid välja ahjud. Selleks, et nii suurt ruumi soojaks kütta, otsustati üles seada kolm ahju. Sobivat savi ei olnud ja ahjud ehitati kuidagi jõe põhjamudast. Kuid need lagunesid mitu korda kütmise juures.

Septembri algul sadas lund ja varsti pärast seda külmus jõgi. Päevad muutusid kiiresti lühemaks. Algas raske ja pikk põhjamaa talv.

Majas, kus talvitas ühemastilise laeva „Irkutsk“ meeskond, oli külm, niiske ja suitsune.

Laciniusel oli üheks talveks küllaldane toidumoonatagavara. Ta leidis, et retke alguse järgi otsustades tuleb arvestada kaht talvitamist ja vähendas meeskonnale väljaantavat toiduhulka. Toit aga oli selletagi kehv: soolaliha, puder, kuivikud ja leiba asendavad koogid. Leiba ei saadud küpsetada hea ahju puudumisel.

Lacinius ei mõistnud, et külma suitsusesse ruumi kokku kuhjatud inimesed ei suuda kehva ja üksluise toidu juures ühtki talve üle elada.

Varsti puhkes skorbuut. Üks esimesi haigestunuid oli Lacinius ise. Inimesed kaotasid kiirelt jõu. Keha paistetas, nahale ilmus siniseid ja rohelisti laike, igemetest niris verd.

Saabus polaaröö.

Tulid külmad. Sageli, majast väljudes, tulid inimesed otsemaid tagasi.

„Niisugune pakane, et hing jääb kinni. Tundub, et hambadki külmetavad suus,“ rääkisid nad.

Poolpimedas, külmas, peerust vaevu valgustatud majas lamas uimaseid nõrkenud inimesi.

Vähesed, kes püsisid veel jalul, käisid rannal, kaevasisid külmast kangestunud kätega sügava lume seest uhutud puid ja kütsid ahje, mis peaaegu ei hoidnud sooja.

Lacinius suri detsembris. Tema järel surid tüürimehe õpilane, geodeet ja paljud madrused.

19. jaanuaril ilmus mõneks minutiks päike.

„Nüüd hakkavad päevad pikenema ja haigus vähenema,“ ütles velsker Hrenev.

Kuid haiged surid endiselt. Märtsis suri ka velsker Hrenev.

Maikuu alguseks oli viiekümne kahest mehest surnud kolmkümmend üheksa. Ainult kaheksa meest olid enam-vähem terved.

Nad sõid sedasama kehva toitu ja elasid niisamasuguses külmas niiskes majas, kuid nad püüdsid kogu aeg võimalikult rohkem liikuda ja töötada.

Kõige kergemini haigestusid need, kes ei võidelnud unise olekuga. Terveks jäänud kaheksa meest leppisid omavahel kokku:

„Kui märkad, et magan üle nelja tunni järjest, aja mind jõuga üles. Kui ei tõuse, kalla külma vett kaela.“

Nad käisid kõige külmematel päevadel kütte järel. Nad ei julgenud majast lahkuda ainult siis, kui märatses niisugune tuul, et raske oli jalul püsida. Ent ka siis püüdsid nad mitte tööta jääda.

Kevade alguseks hakkasid needki mehed nõrkema. Alles siis, kui saabusid pikad päikesepaistelised päevad, kadus nõrkus kiirelt.

Aprillis suri veel kolm haiget. Ellujäänud meremehed otsustasid minna jalgsi Leena suudme poole.

Pärast raskeid kannatusi õnnestus neil jõuda Jakutski.

Tol ajal Jakutskis viibiv kapten-kommodoor Bering määras uue komandöri leitnant Dmitri Laptevi ja uue meeskonna ühemastilise laeva „Irkutsk“ jaoks.

Leitnant Lacinius hukkus otse ekspeditsiooni algul, kuid tema retk osutus õpetlikuks: Laciniuse eeskujust võis kujukalt õppida, kuidas ei tohi organiseerida talvitamist polaarmaades.

Leitnant Prontšiššev lahkus Leena suudmest mõni päev pärast Laciniust. Prontšiššev pidi uurima täiesti tundmatut põhjamerete e osa: minema läände Leena suudmest Jenissei suudmesse.

Seda rasket ja kestvart retke ei olnud võimalik lõpule viia enne talve saabumist. Prontšišštšev kavatses minna ühe jõe suudmesse neist jõgedest, mis suubuvad Põhja-Jäämerre Leena ja Jenissei vahel ning seal talvitada. Mõõdunud Leena suudmes asuvatest väikestest liivasaartest, läks ta läände.

Laev peatus üsna sageli, et teha loodimisi, kuid ka selle tagi viivitas ta kogu aeg: ei olnud pärituult.

Lühike põhjamaa suvi lähenes lõpule. Mitu korda sadas lund, iga päevaga muutus ilm külmemaks.

25. augustil märgati lahte, kuhu suubub võrdlemisi lai Oleneki jõgi. Lahe kaldal seisis üheksa või kümme väikest onni.

Laevalt lasti paat vette.

„Vist jakuudid,“ kõnelesid madrused, vaadates kaldale kogunenud inimesi.

Selgus siiski, et need olid vene kütid, kes püüdsid siin kalu ja küttisid rebaseid ning põtru. Nad olid abielus jakuudi naistega ja elasid jakuutide kombel.

Kaldad olid metsast lagedad, kuid kaldal vedeles palju uhutud puid, mida võis kasutada ehitusteks ja kütteks.

Leitnant Prontšišštšev otsustas siin talvitada.

„Täna on kahekümne viies august. Kui saaksimegi minna merd pidi veidi kaugemale, niikuinii peaksime varsti talvitamiseks peatuma. Kas me aga leiame kaugemal nii sobivat sadamat? Pealegi võivad kohalikud elanikud olla talvel meile kasulikud,“ arutles Prontšišštšev.

Laevalt võeti maha kogu taglas ja asetati laev talvitama. Kaldale ehitati uhutud puudest onnid meeskonna jaoks.

„Et kohalikke elanikke mitte segada,“ seletas Prontšišštšev.

Oleneki jõe suudmes oli väga palju kalu. Kütid, kes siin elasid, sõid neid igal viisil. Talvel nad külmutasid tooreid kalu ja siis riivisid neid õhukesteks laastudeks.

„Riivitud kala aitab ka haiguse vastu,“ rääkisid nad.

Tõepoolest kaitses see toit mõningal määral skorbuudi vastu.

Kohalikud elanikud varusid talveks suure tagavara murakaid ja teisi marju. Marjad kallati üle kalarasvaga ja peeti seda toitu väga heaks vahendiks skorbuudi vastu. Kuid eriti kasulik oli nende arvates juua värsket põdraverd ja süüa põdraliha; isegi juha skorbuuti haigestunud inimesed paranesid põdravere abil.

Leitnant Prontšišštšev ja ta meeskond võisid toita end värsket toiduga: kalu oli palju, põtru võis saada jakuutidelt ja evenkidelt, kes rändasid poolteise saja kilomeetri kaugusel Oleneki suudmest.

„Jakutski“ meeskonnal möödus talvitus võrdlemisi õnnelikult. Tõsi küll, elu pimedates ja suitsustes onnides mõjus Prontšišštševi enda, ta naise ja mõne madruse tervisele: nägu muutus neil kollaseks, tekkis nõrkus ja uimane olek. Kuid haigus ei jõudnud areneda. Kui saabus 1736. aasta suvi, oli „Jakutski“ meeskond valmis retke jätkama.

Aastal 1736 vabanes Oleneki jõgi jääst võrdlemisi hilja, 21. juunil. Laht, kuhu ta suubub, oli veel kaua jääs. Alles 3. augustil võis „Jakutsk“ merele minna.

Oli pärituul ja juba kahe päeva pärast jõuti suure Anabara jõe suudmesse.

Prontšišštšev otsustas kirjeldada Anabara suuet ja hakkas tegema loodimisi. Samal ajal saatis ta geodeet Tšekini mööda jõge üles otsima maaki, mida kuulduste järgi pidi neis kohtades leiduma.

Mõne päeva pärast tuli Tšekin tagasi ja tõi mingisuguse kivimi proovi. Hiljem, kui proov toimetati akadeemik Gmelinile uurimiseks, selgus, et see on väävel. Tšekin jutustas, et oli näinud „kuuma maad“, kust kohati tõusis pra-gudest suitsu.

„Nagu oleks maa all tulikahju,“ rääkis Tšekin.

Tšekini teadaannet kuulati imestusega. Alles palju aas- taid hiljem kinnitasid ja seletasid geoloogid tema juttu. Maa all oli tõepoolest tulikahju: põlesid kivisöe kihid.

„Jakutsk“ seisis Anabara suudmes kuus päeva ja tasa- sest pärituulest aetuna liikus edasi.

Merel kihutas jääpanku ja „Jakutsk“ murdis suure vae- vaga nende vahel teed. Nelja päeva pärast nähti laia jõge, mis suubus järskude paljaste kallastega lahte.

„Jakutsk“ sõitis lahte. Läänekaldal paistis väike onnike. Inimesi onnikesest ei leitud, kuigi oli näha, et peremehed pole kaugel: onni ümber jooksis koer ja onnis oli leiba.

Prontšišštšev ei jäänud pidama ja läks edasi loodesse.

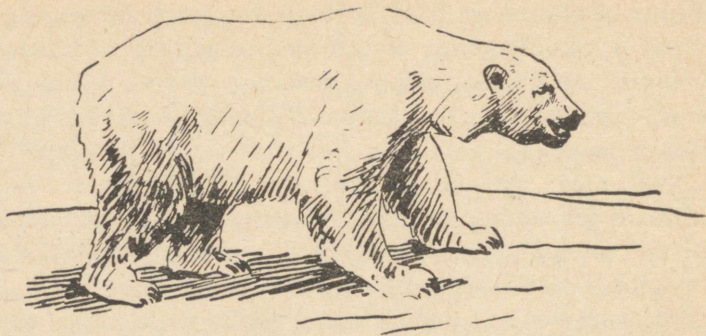
17. augustil tuli järjest sagedamini vastu suuri jääpanku. „Jakutsk“ leidis vaevaga nende vahelt läbipääsu.

„Liikusime suurte kannatustega,“ kirjutas Prontšišštšev.

Ilm oli külm ja sombune. Hoolimata väsimusest viibis leitnant Prontšišštšev peaaegu kogu aeg tekil, jälgides jääd. Skorbuut, mille esimesi tundemärke ta talvituse ajal tun- dis, tekkis taas uue jõuga.

19. augustil läheneti jääväljale, mis ulatus otse kalda juurest kaugemale merre. Prontšišštšev katsus sellest ümber minna, võttes kursi põhja poole.

Jään oli palju jääkarusid. Sageli, märganud laeva, tuli karu selle juurde, ja astudes jääpanga servale, vaatles seda uudishimulikult, kaela õieli ajades. Oli näha, et karud ei karda siin kedagi.



„Kõnnivad ringi nagu peremehed,“ rääkisid madrused karude kohta, kes käisid tõttamata vaarudes mööda jäävälja.

Prontšišštšev lootis, et ta suudab minna ümber kalda ääres asuva jää.

Kuid väike lahtine veeväli hakkas põhja pool kiiresti kahanema.

„Vasakult sile pankjää, paremalt ajujää. Sattusime kõige tihedamasse jäässe ega näinud selle lõppu,“ jutustasid hiljem Prontšišštševi kaaslased.

Määrati kindlaks laius. Selgus, et laev oli jõudnud juba võrdlemisi kaugemale põhja poole: ta saavutas $77^{\circ}29'$ põhjalaiuse.

Prontšišštšev kutsus kokku laeva-nõupidamise. Nõupidamine leidis, et retke on võimatu jätkata ja tuleb tagasi minna.

„Jakutsk“ oli jõudnud Taimõri poolsaare idaservani ja asus selle põhjapoolse tipu, Kirdeneeme läheduses. Kuid ta ei suutnud sellest ümber minna, nagu ei suutnud seda teha ka leitnant Ovtsõni kaaslased Minin ja Sterlegov, kes jõudsid selle poolsaare juurde lääne poolt.

Leitnant Prontšišťsev tegi kõik, mida suutis. Ta uuris kohti, kus polnud enne teda käinud ükski meremees. Kuid ta väike laev ei suutnud jäätõket ületada.

Nõupidamisel otsustati tagasi minna. Selgus aga, et seda otsust polnud kerge teostada: jää pidi peaaegu laeva peatama.

20. augustil kõvenes pakane. Jää hakkas laeva ümber koomale tõmbuma.

Tuul vaibus ja mitu tundi liiguti aerude abil. Siis tõusis tuul uuesti ja surus laevale teed takistavat jääd veidi laiemale. Õnnestus purjesid üles tõmmata.

Möödus veel kolm päeva võitluses jääga, kuni jõuti Hantanga suudmeni. Haige Prontšišťsev kannatas vaevaga välja seda pidevat pinget, mille all neil päevil tuli elada. Nõrkust maha surudes püüdis ta püsida jalul. Ta jõud rauges. Tüürimees Tšeljuskini pidi komandöri asendama.

25. augustil jõuti Oleneki suudmeni.

Külmast ja ülejõukäivast vaevast kurnatud inimesed nägid rõõmuga tuttavaid kaldaid. Kuid neil ei õnnestunud kiiresti viia laeva lahte. Puhus tugev vastutuul, sadas tihedat lund, taglas oli jäätunud.

Möödus päevi, kuid lained paiskasid ikka laeva lahe juurest eemale.

29. augustil suri leitnant Prontšišťsev. Jõuetuks muutunud madrused püsisid väsimusest vaevu jalul.

Alles 2. septembril viis Tšeljuskini laeva Oleneki suudmesse. Jõel liikus juba jääd. „Jakutsk“ jõudis oma möödunud aasta peatuskohta ja asus ankrusse.

Oleneki idakaldal, mitte kaugel sellest kohast, kus jõgi suubub merre, seisab madal Tumul-Kai kalju. Selle kalju kõrvale kaevati haud ja lasti sinna leitnant Prontšišťsevi laip.

Mõne päeva pärast suri ka ta naine.

„Matke mind koos mu kaaskannatajaga,“ palus ta surma eel.

Ta maeti leitnant Prontšišštševiga ühte hauda.

Kapten-kommodoor Bering oli alles Jakutskis, kui sai Tšeljuskini ettekande Prontšišštševi surma kohta. Bering hakkas mõtlema, mida edasi teha.

Leitnant Lacinius hukkus koos suurema osaga oma meeskonnast, jõudnud itta mitte kaugele Leena suudmest. Leitnant Prontšišštšev tõi pärast rasket retke vaevu oma laeva jääst välja ja suri skorbuuti. Kas tasus veel korrata nende katseid ja saata ühemastiline laev „Irkutsk“ ning kahemastiline laev „Jakutsk“ uuesti retkele?

Jakutskis viibisid tol ajal ekspeditsioonist osavõtnud mitu mereväehvitseri ning akadeemikud Gmelin ja Miller. Kapten-kommodoor kutsus nad nõupidamisele.

„Kui see kahemastiline ja ühemastiline laev asuvad retkele, kuid ei pääse läbi ja saavad jääst vigastada või koguni hukuvad, siis võetakse meid vastutusele: miks saatsime teele ilma korralduseta ja kaotasime asjatult?“ kõneles Bering nõupidamisel.

Otsustati ajutiselt katkestada ekspeditsioon Leena juurest läände ja itta ning küsida nõu admiraliteedi kolleegiumilt.

1737. aasta suvel tuli kahemastiline laev „Jakutsk“ Oleneki suudmest Jakutski linna. Siia jäi laeva meeskond ootama admiraliteedi kolleegiumi otsust ekspeditsiooni edasise saatuse kohta.

LEITNANT HARITON LAPTEVI RETK.

1737. aasta novembris sai admiraliteedi kolleegium Jakuskist postiga saadetud paki. Kolleegiumi sekretär murdis pitsatid ja võttis välja kapten-kommodoor Beringi ettekande.

Bering kirjutas, et oli kutsunud nõupidamisele oma lähimad alluvad. Laevastikuohvitserid ja akadeemikud Miller ja Gmelin arutasid leitnant Laptevi ning tüürimees Tšeljuskini ettekandeid retkel ettetulnud raskete jääolude kohta.

Arvestades retke ohtlikkust, leitnant Laciniuse ja suurema osa tema meeskonna ning leitnant Prontšišševi surma skorbuudi tagajärjel, tegi nõupidamine otsuse: enne admiraliteedi kolleegiumi korraldust edaspidi Leena suudmest menesõidule laevu mitte saata.

Sekretär andis Beringi ettekande edasi kolleegiumi presidendile admiral Golovinile.

„Kaotused on tõesti rasked ja üsna kurvad. Ent kui asi jätta pooleli, lõpule viimata, siis jäävad meie meremeeste surm ja vaev hoopis asjatuiks. Ja kuidas võibki öelda, et ei saa edasi sõita neis kohtades, milleni pole veel jõutudki?“ ütles Golovin.

Admiraliteedi kolleegium otsustas:

„Teostada need ekspeditsioonid järgneval ja kolmandal suvel, vähimalgi määral kaotamata sobivat aega. Kui aga kolmandal suvel mingi juhus ei võimalda seda lõpule viia, siis ka neljandal suvel.“

Hukkunud Prontšišševi asemele oli vaja määrata uus komandör. Tuli leida inimene, kellele võis ülesandeks teha

rasket, kestvat ja surmaohtlikku retke. Selline inimene leidis.

See oli mitšman Hariton Prokofjevitš Laptev, pärast Laciniuse surma ühemastilise laeva „Irkutsk“ komandöriks saanud leitnant Dmitri Laptevi onupoeg.

Hariton Laptev oli pärit vaesest perekonnast ja pidi ise rajama endale teed ellu. Ta oli teadlik, visa ja asjalik meremees. Kuid ülemuse ees ei osanud Hariton Laptev välja paista ja tõusis auastmes aeglaselt. Hariton Laptev oli kaheksa aastat gardemariiniks ja üksteistkümme aastat mitšmaniks.

Ta lõpetas Mereakadeemia juba aastal 1718 ja alles aastal 1737 pidi saama aja väljateenimise teel leitnandiks. Parajasti sel ajal esitaski ta admiraliteedi kolleegiumile avalduse, paludes end määrata Põhja-Jäämerel ekspeditsiooniretke teostavale laevale.

Admiraliteedi kolleegium rahuldab ta palve. Hariton Laptev sai leitnandi auastme ja määrati kahemastilise laeva „Jakutsk“ komandöriks.

Jakuudi maakonnaülemale saadeti korraldus Laptevi ekspeditsioonile kaasa aidata. Kasakad, kes sõitsid Jakutskist karusnahamaksu koguma, pidid Põhja-Jäämere rannikul elunevaile jakuutidele ette teatama, et nad aitaksid igati ekspeditsiooni, annaksid põtru ja täidaksid leitnant Laptevi korraldusi. Kirjutati ette ehitada mitmesse kohta rannikule ladusid toidumoonaga.

Leitnant Hariton Laptev võttis kaasa uusi purjesid, trosse ja muud varustust kahemastilise laeva jaoks.

Laptevi ekspeditsiooni jaoks määratud kaubad saabusid Jakutski alles 1738. aasta suvel. Kahemastiline laev „Jakutsk“ võis minna retkele aastal 1739.

Leitnant Hariton Laptevigaga läksid retkele ka Prontši-

štševi kaaslased: tüürimees Tšeljuskina ja geodeet Tšekin. Laptev pidi kordama Prontšišštševi retke ja viima ta ekspeditsiooni lõpule: sõitnud ümber Taimõri poolsaare, jõudma Jenissei suudmesse.

1739. aasta suvel püüdis Hariton Laptev Jakutskist lahkuda võimalikult varakult. Kuid Leena suudmeni õnnestus jõuda alles juuli keskpaiku.

Aastal 1735 läks Prontšišštšev ookeanile Leena idapoolse haru Bõkovi kaudu. Laptev valis läänepoolse haru Krestetsi, mis polnud veel kellegi poolt uuritud. Ta tegi vajalikke loodimisi ja kirjeldas seda Leena haru järgmiselt:

„Voolab madalate kallaste vahel mitmesuguse sügavusega — 6 kuni 8 sülda. Harudevahelistel saartel rändavad suvitelkidega jakuudid, kes toidavad end kaladest, põtradest, hanedest, luikedest ja metspartidest, keda on suur hulk väikestel järvedel. Jakuudid kütivad veel valgeid polaarbaseid ja sinirebaseid terve talv läbi. Sõidavad koertega. Väljadel kallaste ääres on madal ja kuivanud rohi ning sammal. Mõnel pool märgades kohtades on aga haljas madal rohi.“

Hariton Laptev jõudis Põhja-Jäämerele 21. juulil, s. o. kolm nädalat varem kui Prontšišštšev aastal 1735.

Ookean võttis Laptevi niisama ebasõbralikult vastu nagu Prontšišštševigi.

Laptev sõitis läände, kuu aega võideldes jääga. Mitu korda surusid jääpangad laeva nii, et see oli hukkumise äärel.

„Suure vaevaga suutsime pääseda,“ kirjutas Laptev.

Edasi mindi kord purjede, kord aerude abil. Mõnikord lükati jääpanku lattidega eemale. Kui jää hakkas kokku külmuma, purustati seda piki pardaid tuuridega.



Viimaks, 21. augustil jõuti Faddei neemeni Taimõri poolsaare idakaldal ja sõideti lahte.

Laptev kirjeldas lahte ja neeme:

„Siin esineb kohati valget alabastri taolist kivi. Pinna-seks on savi ja ajuti sammal, mis ei ole põdratoiduks kõlb-lik.“

Faddei neeme juures märkas Laptev parve mereloomi, pikkusega kuni 5 meetrit, kes sarnanesid oma kehakujult väikeste vaaladega.

Nad upitasid veest pea, mis sarnanes veise omaga ja lasksid kukerpalli. Siis ilmus merepinnale kohmakas valge kere ja kaheharaline saba nagu kalal.

„Seistes selle neeme juures, nägime mereloomi, suuri ja kalataolisi: karv lühike, lumivalge, pea must. Koha-peal nimetatakse neid beluhhadeks,“ kirjutas Hariton Laptev.

Laptev tahtis jätkata sõitu läände, kuid ei saanud seda teostada.

„Selle neeme juurest laius murdumatu pankjää,“ meenutas ta hiljem.

Oli vaja valida koht talvitamiseks.

Kallas Faddei neeme juures osutus selleks ebasobivaks: uhutud puid oli liiga vähe, kütteta aga ei võinud jääda talvitama.

Tuli minna veidi tagasi Hatanga lahte. Laev asetati talvitama. Kaldal leiti küti elamu, kes elas siin polaar-rebaseid ja põtru küttides. Kõrvale ehitati veel üks onn.

Peterburist Jakutski maakonnaülemale saadetud korraldust toidumoonaladude ehitamise kohta Põhja-Jäämere rannikul polnud täidetud. Peterburis kujuteldi halvasti vahemaad Jakutskist Põhja-Jäämereni ja siinseid liiklemisraskusi.

Kuid Laptev oli võtnud Jakutskist küllaldase toidumoonatagavara.

Hatanga suudme lähedal elasid tunguused, nagu nimetati tol ajal evenke. Neilt võis muretseda põtru. Laptev saatis nende kaudu ettekande ja kirju: itta Jakutski ja läände Turuhhanski, Jenissei jõel asuvasse linna, kuhu ta lootis jõuda järgmisel aastal.

Tundras rändavatel põhjamaa-elanikel oli eriline viis anda edasi teateid ja saata saadetisi kauge maa taha. Nad sõitsid lähimate naabrite juurde, kes rändasid mitukümmend, mõnikord aga sada kilomeetrit eemal. Tundra kombe kohaselt võeti nad külalislahkelt vastu. Siis sõitsid külalised tagasi, pererahvas aga rakendas omakorda põdrad ette ja sõitis naabrite juurde, et teadet edasi anda.

Karusnahamaksu kogujad, kes sõitsid mõnikord tuhande kilomeetri kaugusele Jakutskist, saatsid võrdlemisi kiirelt Jakutski teateid, kasutades seda omapärast posti.

See moodus osutus küllalt kindlaks: pakid jõudsid õnnelikult kohale.

Laptev tutvus hästi evenkidega ja kirjeldas lühidalt nende elu-olu:

„Nende relvaks on vibu nooltega, noataoline arssinapikkune raudriba ja oda... Riided on lühikesed, tehtud põdranahast. Hädavajalikke tööriistu ja kergeid sepikodasid veavad kaasas ja taovad ise endile vajalikke esemeid. Telke nimetatakse neil tšumideks, need on põdranahka-

dest, talvised karvadega, suvised karvadeta nahkadest. Tõmmatakse üles lattidele, mida veetakse kaasas.“

Lapteville meeldis see elav, liikuv, osav ja külalishakke rahvas.

„Mehisuse, inimlikkuse ja mõistuse poolest ületavad tungusid kõiki rändavaid ja telkides elunevaid rahvaid,“ kõneles Laptev.

Päike kadus 11. novembril ja tuli nähtavale alles 25. jaanuaril.

Kuid ka kõige raskemad talvekuud elas meeskond õnnelikult üle: skorbuuti ei surnud ükski. Hariton Laptev kirjutas hiljem, et kõik Põhja-Jäämere rannikul elunevad rahvad söövad toorest külmunud kala- ja põdraliha, pidades seda toitu esimeseks vahendiks skorbuudi vastu. Tema ise ja ta meeskond toitsid endid samuti.

Saabus 1740. aasta kevad.

Laptev teadis, et laev ei suuda asuda retkele enne juuni lõppu või juuli algust. Ja et aega mitte kaotada, saatis ta geodeet Tšekini kaldaid uurima.

Märtsi lõpul sõitis Tšekin sõduri saatel koertega Taimõri jõe suudmeni, sealt aga pidi minema piki ookeani randa läände Pjassina jõe suudmealale.

Inimeste toidumoon ja koerte toit laaditi seitsmele nardile. Koos Tšekiniga asus teele ka kaks evenki põtradega. Põtradega veeti kütust, kartes, et Taimõri poolsaare kaldal ei leidu uhtud puid.

Põtru võis tarvitada toiduks, kui toidumoonast peaks puudus tulema. Kuid teel oli väga vähe sammalt, mis kõlbas põtratele toiduks. Seitse põtra suri nälga ja evenkid tulid varsti tagasi.

Mai keskpaiku tuli tagasi ka Tšekin. Ta tuli jalgsi, kõhnenenud ja nõrkenud.

„Ei lootnud ellu jääda,“ ütles ta Laptevile.

Selgus, et suurem osa ta koeri suri nälga, ülejäänutel aga polnud jõudu narte vedada.

„Sõitsin kuni Taimõri jõeni ja sealt piki merekallast ligi sada versta läände, kus maa pöördus juba lõunasse. Edasi ei sõitnud aga sellepärast, et jäi üsna vähe toidumoona enda ja toitu koerte jaoks,“ jutustas Tšekin.

Laptev hakkas retkeks ette valmistama. Vaadati üle taglas, parandati purjed. Kuid meeskonna seas, kes oli juba möödunud suvel kurnava ja ohtliku retke üle elanud, tõusis nurin.

„Räägiti ägedaid ja ebasobivaid sõnu,“ kirjutas Laptev hiljem.

Leitnandil tuli hoida distsipliini alal rangete karistuste abil.

Viimaks oli „Jakutsk“ retkeks valmis. Jää ei lubanud kaua jõest merele väljuda.

12. juulil aastal 1740 väljuti lahte, kuhu suubub Hatanga. See oli samuti täis jääd. Terve kuu möödus raskes võitluses jääga, enne kui õnnestus Hatanga lahest väljuda.

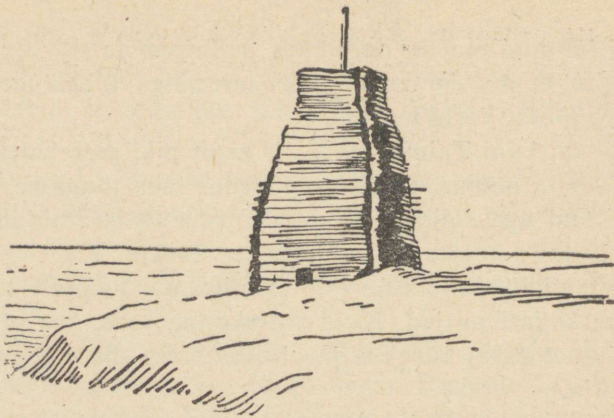
13. augustil sattus laev jõesse. Jääpankade hoobid olid niivõrd tugevad, et „Jakutskil“ tekkis mitu auku. Jää haaras laeva ja kandis põhja poole.

Saabus hirmus öö. Vesi ujutas üle kahemastilise laeva, puhus külm tuul, sadas tihedat lund. Meeskond pumpas terve öö vett välja ja kattis kinni auke.

Hommikuks vajus laev sügavale vette. Laptev käskis osa toidumoona jääle maha laadida. Kogu öö pumbati vett välja, lootes päästa laeva.

14. augusti õhtuks hakkas jää uuesti liikuma ja kandis „Jakutski“ kaasa.

Laptev kutsus kiiresti kokku laeva-nõupidamise. Nõu-



pidamisel rääkisid kõik, et laeva päästmiseks on liiga vähe lootust ja tuleb mõelda meeskonna päästmisele.

Otsustati „Jakutskilt“ maha tulla ja minna jalgsi üle jää kalda poole. Maani oli ligi kaksikümmend viis kilomeetrit. Poolteist päeva mindi mööda jääd kaldani, ronides jääkuhjadele ja kaotades viimase jõu. Viimaks, 16. augustil jõuti maale, tehti tuli üles, kuivatati ja soojendati veidi. Uhutud puudest ehitati onn, mis sarnanes ennem telgiga kui majaga.

Toidumoonatagavarad olid laotud kahekümne kilomeetri kaugusele rannast. See koorem tuli maale kanda seljas.

Mõnel madrusel kadus tahe ja julgus.

„Niikuinii hukkume. Teeme tööd või ei tee, pääsemist ei tule. Tuleks juba rutem lõpp,“ rääkisid nad.

Need inimesed moodustasid kahtlemata meeskonna vähemuse. Kuid nende eeskuju võis nõrgendada mehisust neil, kes säilitasid reipust ohtlikus ja raskes olukorras.

Mereväemäärustik nägi ette sõnakuulmatuse puhul karistust koškaga — nuudiga, mille rihmade otsas olid sõlmekesed.

Laptev otsustas rakendada seda karistust ja sundida argu tegema seda, mis oli hädavajalik kogu meeskonna ja nende endi elu päästmiseks.

30. augustil kandus jääpank toidumoonajäänustega kaugele merele.

Laptev viis meeskonna endise talvituskoha juurde Hatanga jõel. Tee oli väga raske.

„Sel teekonnal kannatasime suure külma, tuiskude ning toidupuuduse tõttu suuri raskusi ja põdesime peaaegu kõik skorbuuti, mille tagajärjel suri mitu teenivat meest,“ meenutas Laptev hiljem.

Oktoobri keskpaiku jõuti onnideni, kus elati möödunud talvel. Siia jäadi ootama talve möödumist.

Jääst äraviidud kahemastiline „Jakutsk“ hukkus. Kuid Hariton Laptev otsustas ekspeditsiooni tööd jätkata.

Kui Jenissei suudmeni on võimatu jõuda merd kaudu, tuleb teostada see teekond mööda maad, et randjoont kirjeldada, neemed ja lahed kaardile kanda. Selliseks ekspeditsiooniks polnud vaja tervet „Jakutski“ meeskonda.

Kevadel muretses Laptev Hatangast lääne pool rändavatelt neenetsitelt põtru ja koeri ning saatis suurema osa meeskonnast Jenisseil asuvasse Turuhhanski linna.

Laptevi kava järgi pidi Taimõri poolsaare rannikut uurima kolm meest: geodeet Tšekin, tüürimees Tšeljuskini ja ta ise.

Geodeet Tšekinil tuli kirjeldada teed Hatanga juurest mööda Põhja-Jäämere rannikut läände Taimõri jõe suudmeni. Ta asus teele 22. aprillil aastal 1741, võtnud kaasa ühe sõduri ja ühe jakuudi.

Püsisid päikesepaistelised päevad. Lumi kattus kõva koorikuga, millel nardid kergelt libisesid. Kuid mõnikord

sulas lumi päikesekiirte all, muutudes pehmeks ja kleepuvaks, millel nardid vaevaga edasi liikusid.

Esimestel päevadel sõideti õnnelikult. Siis juhtus häda.

Kevadised kiired valgustasid eredalt lumelagendikku. Lumi säras ja tundus, nagu oleksid seda sätendamist põhjustanud siia-sinna puistatud tillukesed briljandid. Ja sellest eredast valgusest hakkasid teelistel väsima silmad.

„Nagu halle täpikesi virvendaks silme ees,“ kaebas kord Tšekin.

Ja veel mõne päeva pärast laskus ta silme ette tihe hall loor. See kattis valged lumehanged, nardid ja koerad.

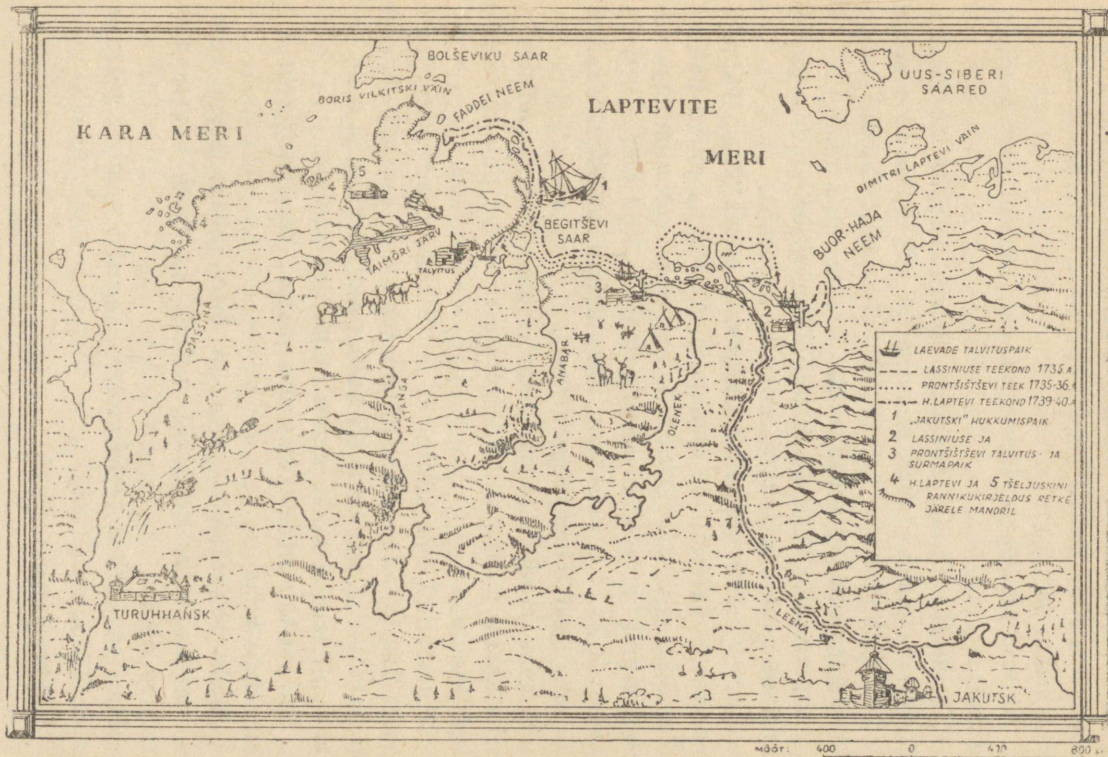
„Pimedaks jäin, vennakesed,“ ütles Tšekin, tundes teravat valu silmis.

Tuli pöörduda tagasi, jõudmata Taimõri poolsaare põhjapoolseima punktini.

Tagasitee oli väga raske. Mõlemal Tšekini kaaslasel hakkasid samuti valutama silmad ja nad peaaegu kaotasid nägemise. Kõik nad haigestusid raskesse haigusse — lume-pimedusse.

See haigus tabab tavaliselt reisijaid, kes pole hoolitsetanud silmade kaitsmise eest päikesevalguse vastu. Seda haigust võivad ära hoida tumedad prillid või vähemalt sirm silme kohal. See pimedus kaob, kui haige seob õigeaegselt silmad kinni ja jääb võrdlemisi kauaks pimedusse.

Tüürimees Tšeljuskin asus teele märtsi keskpaiku, võtnud endaga kaasa kaks sõdurit. Enne kui hakata kirjeldama rannikut, otsustas ta sõita Hatanga juurest otse läände Pjassina jõe suudmesse. Siin asus toidumoonaladu, mis ehitati juba aasta tagasi Turuhhanski maakonnaülema käsul. Laptev kavatses seda kasutada retke ajal aastal 1740. Kuid Laptevi laev hukkus, enne kui õnnestus Taimõri poolsaare põhjatipust ümber sõita.



Laciniuse, Prontšišštševi ja H. Laptevi teekondade kaart.

Seega kavatseti kirjeldada Taimõri poolsaare kallast, teostades tööd kahelt poolt: Tšekin liikus idast läände ja Tšeljuskin läänest itta.

Äkiline pimedaksjäämine sundis Tšekini tagasi pöörduma.

Tšeljuskin jõudis Pjassina jõeni ja sõitis sealt itta. Kuid koerte toit lõppes, enne kui ta viis lõpule kavatsetud tee. Tuli pöörduda tagasi. Temal samuti ei õnnestunud läbida tervet kavatsetud teed.

Laptev sõitis välja 24. aprillil Taimõri jõe suudme poole, kust ta tahtis alustada ranniku kirjeldamist.

Laptev sõitis kaksteistkümmend päeva läbi Taimõri poolsaare Taimõri jõe suudmeni. Aprillikuu päike soojendas lund, mille alt juba tuli kohati nähtavale samblaga või möödunud aastase kuivanud rohuga kaetud mättaid. Kuid aeg-ajalt hakkas tuiskama, lumi keerutas õhus, kleepides kinni silmad inimestel ja koertel.

6. mail jõudis Laptev Taimõri jõe suudmeni. Taimõri lahe kaldal paistis väike kõveratest uhutud puudest ehitatud onnike.

Tõmmanud end küüru, et mitte lüüa pead vastu lage, astus Laptev elamusse, mille seinad olid mustad suitsust ja tahmast. Keset onni oli kokku seatud kolle ja selle kohale oli tehtud lakke avaus suitsu jaoks.

See oli talveelamu, kus elas jakuut, kes küttis rebaseid ja püüdis kalu.

„Selle talveelamu kohas on õige rohkel arvul kalu: tšiire, muksune, kunžasid, nelme, omuleid,“* meenutas Laptev hiljem.

Hariton Laptev tegi kindlaks Taimõri suudme pikkuse

* Mitmesugused siiglased.

ja laiuse ning sõitis piki ookeaniranda itta. Kuid silmad hakkasid temalgi valutama nagu Tšekinil. Varsti oli Laptev sunnitud tulema talveelamusse tagasi ja elama seal mitu päeva, oodates, mil silmavalu üle läheb.

Siis sõitis ta piki kallast, kuid mitte enam itta, vaid läände Pjassina suudme poole Tšeljuskinile vastu. Teel toimetas ta astronoomilisi vaatlusi, määrates kindlaks geograafilise laiuse ja pikkuse.

1. juunil nägi Laptev kõhnenenud ja väsinud koertega sõitvat Tšeljuskinit. Tšeljuskin pööras koerad ümber ja sõitis koos Lapteviga tagasi Pjassina suudme poole.

Hariton Laptev võis öelda, et kevad aastal 1741 ei olnud veedetud asjatult.

Tšekin oli uurinud osa Taimõri ranniku idakaldast.

Tšeljuskin ja Laptev kirjeldasid rannikut Pjassina jõe ja Taimõri jõe suudme vahel.

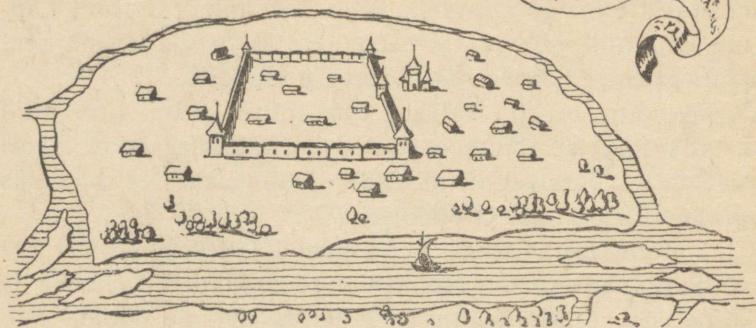
Laptev tutvus ka Taimõri jõega. Ta kirjutab hiljem, et see jõgi algab Taimõri järvest ja selle ülemjooksul leidub kiltkivi.

Laptev kirjeldas lühidalt ümbrust, kus voolab Taimõri jõgi.

„Kohalik maa on harilik: rohtu on vähe, rohkem on valget põdrasamblikku, mistõttu siin suvel, alates maikuust on suurel hulgal metsikuid põtru, kelle karjad ulatuvad tuhande peani.“

Kuid kõige põhjapoolsem osa poolsaarest jäi uurimata. Ja seni kui Taimõri poolsaare ranniku kirjeldus polnud lõpetatud, ei võinud Laptev Peterburi tagasi minna.

Sügise ja osa talve veetsid Laptev ja Tšeljuskin Turuhanskis, mida siis nimetati sagedamini Uus-Mangasejaks, et eraldada seda igivanast, tollal juba kadunud Mangaseja linnast.



Mangaseja linn, mis asutati juba aastal 1601 Tazi jões, oli XVII sajandil laialdaselt tuntud. Tulutoova kauplemise otstarbel ostjakkide ja neenetsitega sooritasid pomoorid pikki ja raskeid retki, minnes üle Jamali poolsaare Tazi lahte, et pääseda Mangasejasse. XVIII sajandi lõpul kaotati Mangaseja. Mangaseja maakonnaülemad kolisid lõuna poole, Turuhhanski talvitusasulasse, Turuhhanka jõe Jenisseisse suubumise kohal.

Siia oligi ehitatud Uus-Mangaseja ehk Turuhhanski linn.

Lähenedes Turuhhanskile, nägid Laptev ja Tšeljuskini palkseintega ümbritsetud puust torne. Tornid olid aja jooksul tumedaks muutunud ja viltu vajunud.

„See kindlus on tugev ainult sellepolest, et teda ei ähvarda ükski vaenlane,“ ütles akadeemik Gmelin, kes viibis Turuhhanskis veidi enne Laptevit ja Tšeljuskinit.

Turuhhanskis oli kokku ligi seitsekümmend onni, kus elasid enamasti siberi kasakad ja väljastpoolt tulnud inimesed, kes millegipärast soovisid elama asuda võimalikult kaugemale neist kohtadest, kus neid tunti.

„Vene linnadest sisserännanud inimesed aegunud passi-

dega või hoopis ilma passideta,“ kõneles neist hiljem Laptev.

Laptev ja Tšeljuskin ei puhanud Turuhhanskis kaua. Nad hakkasid varsti ekspeditsiooni jätkamiseks ette valmistuma.

Detsembris sõitis Tšeljuskin Turuhhanskist Hatangale. Ta sõitis üle kahe kuu mööda lumist kõrbe, kannatades karmi külma ja tuiskusid. Veebruari lõpul jõudis Tšeljuskin Hatanga suudmeni, ja puhanud välja, asus teele, et lõpetada tööd, mida haigestunud Tšekin ei suutnud eelmisel aastal lõpule viia.

Liikudes mööda Taimõri poolsaare rannikut loodesse, kirjeldas ta lahtesid, neemi ja väikesi saarekesi, mis paistsid kaldalt. Ta pani tähele, missugune oli kallas: kõrge või madal, kivine või savine.

Aastal 1742 mai algul asus Tšeljuskin juba Taimõri poolsaare põhjapoolseima tipu, Kirdeneeme läheduses.

Sel ajal juhtus väike seiklus. Koerad haistsid värsked karujälgi, mis läksid kalda juurest üle ookeani jää. Nad söötsid mööda jälgi edasi.

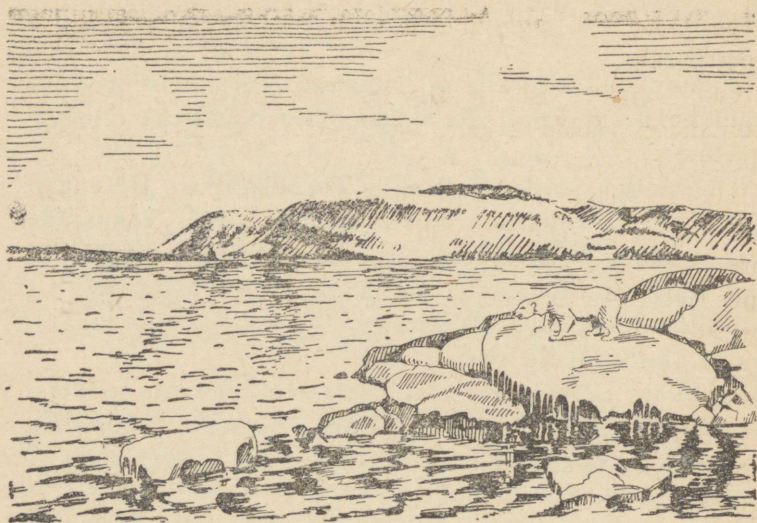
Tšeljuskin ja teda saatev sõdur ei hoidnud koeri tagasi: karuliha oli hea toit.

Alles kaheksateistkümmend kilomeetrit rannast õnnestus neljale karule järele jõuda. Üks neist tapeti, teised põgenesid.

Viimaks saabus kauaoodatud päev: Tšeljuskin jõudis kõige põhjapoolsema neemeni Taimõri poolsaarel.

Selgus, et see on võrdlemisi kaugele merre ulatuv madal kivine kalju.

„See neem on kivine, järsk, keskmise kõrgusega. Selle ääres on sile jää ning puuduvad jääkuhjatised,“ märkis Tšeljuskin teekonna päevikusse.



Kaldale asetati tähis selle sündmuse mälestamiseks: kaevati maasse püsti palk, mis toodi kaasa eriti selleks otstarbeks.

Sõitnud ümber Kirdeneeme, sõitis Tšeljuskini edasi läände, kirjeldades rannikut.

Vahepeal sõitis Hariton Laptev Turuhhanskist Taimõri jõe suudme poole. Siit tahtis ta minna Tšeljuskini vastu, teostades ranniku kirjeldamist. Jõudnud mai algul Taimõri suudmeni, nägi Laptev, et tal ei jätku toidutagavarasid edasiseks retkeks. Ta otsustas tagasi sõita, saatnud Tšeljuskini vastu sõduri nardiga ja toiduainetega.

15. mail kohtas Tšeljuskini sõdurit ja lõpetas õnnelikult oma retke.

Tšeljuskini poolt kirjeldatud Kirdeneem kannab praegu tema nime.

Juulis aastal 1742 saabusid Laptev ja Tšeljuskini tagasi Turuhhanski.

Aastast 1735, mil tüürimees Tšeljuskini ja leitnant Prontšiššev asusid retkele kahemastilisel laeval „Jakutsk“, oli möödunud seitse aastat. Leitnant Prontšiššev suri skorbuudi ja kannatuste tagajärjel. Kahemastiline laev „Jakutsk“ hukkus jääs. Selle aja jooksul tuli Tšeljuskini korduvalt üle elada raskeid kannatusi, külma, ägedamaid lumetuiske Põhja-Jäämere lagedal rannal. Surm oli talle korduvalt lähenenud.

Aeglaselt aga visalt uuris ta koos leitnant Hariton Lapteviiga Taimõri poolsaare rannikut ja jõudis esimesena selle põhjapoolseima tipuni.

Nad lõpetasid ülesande, mille eest hukkus Prontšiššev.

Hariton Laptev ja Tšeljuskini ei jäänud kauaks Turuhhanski. Sügisel sõitsid nad Jenisseiski ja sealt Peterburi.

Admiraliteedi kolleegium ei hinnanud Tšeljuskini ja Hariton Laptevi teeneid.

Varsti pärast tagasitulekut määrati tüürimees Tšeljuskini mitšmaniks, siis kaua aega „täitis leitnandi kohuseid“, kuni admiraliteedi kolleegium kinnitas teda viimaks selles auastmes.

Kaugesõitudest ei tulnud tal enam osa võtta. Kogemused, mis ta sai polaarretkest, jäid kasutamata.

Leitnant Hariton Laptev juhtis pärast Siberist tagasitulekut mitmeid Läänemerd sõitvaid laevu. Alles üheksa aasta pärast anti talle järgmine — kapten-leitnandi auaste. Siis hakkas ta tõusma teenistuses võrdlemisi kiiresti. Aastal 1762 sai ta laevastiku ülem-sõjakomissari tähtsa ameti, mis oli mõni aasta enne teda leitnant Ovtsõni käes. Järgmisel aastal ta suri.

Varsti pärast Siberist tagasitulekut koostas Laptev Põhja-Jäämere ranniku kirjelduse Leenast Jenisseini. Seega tegi ta nagu oma retke kokkuvõtte.

„Järglastele teadmiseks,“ seletas Laptev oma töö sihi ettekandes, mille juures andis käsikirja admiraliteedi kolleegiumile.

Laptev kirjutas mitte ainult randjoonest ja lahtede sügavustest. Ta esitas lühikesi, kuid tollal mitmeti täiesti uusi andmeid Leena, Oleneki, Anabara, Hatanga, Taimõri, Pjassina ja Jenissei jõe kohta. Ta andis lühidalt edasi ka mõningaid oma tähelepanekuid „põhjamaadel rändavate rahvaste“ elu-olu kohta, jutustas jakuutidest, evenkidest ja neenetsitest.

Hariton Laptev katsus üles tähendada kõike, mis tundus talle märkimisväärseks.

Taimõri poolsaarel, samuti nagu Põhja-Jäämere Siberi ranniku teisteski kohtades, leidus sageli mammuti kihvu ja luid.

Ja Hariton Laptev kirjutas seda, mida tal õnnestus mammutite kohta teada saada:

„Mõni siinne tundra jõgi uhab kalda seest ka terveid mammuteid mõlema sarvega. Nahk on neil viis tolli paks, karvad ja keha aga on kõdunenud.“

Laptev pidas mammuti kihvu sarvedeks. Nagu paljud tolle aja Siberi elanikud, kes leidsid sageli rannikult mammuti kihvu, arvas ta, et mammutid elavad mere sügavuses.

„See mammutiloom elutseb arvatavasti praegugi põhjameere sügavates kohtades, sest leidsin otse merekaldal sarvi, mis pole sugugi maasse vajunud ja millest võib arvata, et need uhutakse välja lainete poolt.“

Laptev püüdis kirjeldada korralikult seda, mida tal õn-

nestus teada saada. Ja kui ta vahest eksiski, selles ei saa teda loomulikult süüdistada.

Kahjuks on meil vähe teada Laptevist endast. Nii tema kui ka teiste suurest põhjaekspeditsioonist osavõtjate üle tuleb otsustada peamiselt nende tegude järgi.

Kirjutised Laptevi teekonna päevikust on tavaliselt lühikesed ja kuivad. Sama võib öelda tema kirjelduse kohta Leena ja Jenissei vahelisest rannikust. Kuid nappide ridade vahelt paistab siiski Laptev ise.

Ta oli julge meremees ja mitmekülgne vaatleja, inimene, kes täitis oma kohust, hoolimata mingist ohust.

VII p e a t ü k k.

LEITNANT DMITRI LAPTEV.

Aastal 1736 oli Jakutski linnas ebatavaline elevus. Peaaegu igas onnis elasid kaugelt saabunud mereväeohvitserid või madrused ja sõdurid.

Kapten-kommodoor Bering koos suurema osaga oma meeskonnast jäi teel Ohhotski kauaks peatuma Jakutski, kust pidi asuma retkele Ameerika randa. Oodates kuni väikeses Ohhotskis ehitatakse majad meeskonna jaoks ja tuuakse sinna toidumoon, jäid Bering ja ta ohvitserid Jakutski. Sealsamas viibisid ka ajaloolane akadeemik Miller, kes uuris vanu käsikirju Jakutski arhiivis, ja akadeemik Gmelin, kes oli kogunud rikkaliku kogu siberi taimi ja kirjutas nende üle suurt teaduslikku tööd.

Ohvitserid püüdsid mitte tunda igavust ja näis, et nad ei mõelnud eelseisva retke raskustele. Kapten Bering, kes tuli Jakutski koos naisega, korraldas sageli enda juures

kutsetega lõunaid. Noored ohvitserid veetsid aega pidudega ja keetsid muretult grokki, lisades hõõgveinile kõrgeväertuslikku skorbuudivastast sidrunimahla, mille olid toonud Peterburist kaasa.

Äkki saabus teade, mis tuletas meremeestele otsemaid meelde eelseisvaid ohte.

Leitnant Lacinius, keda nad kõik saatsid Jakutskist teele aasta tagasi, hukkus skorbuudi tagajärjel. Tema ühemastiline laev „Irkutsk“ ei saanud retkele asuda, sest et polnud kedagi, kes oleks teda juhtinud.

Kapten-kommodoor Beringil tuli määrata laeva jaoks uus komandör ja uus meeskond. Laciniuse asemele saadeti juba elatanud leitnant Dmitri Laptev.

„Hästi püüdlik ohvitser,“ rääkisid Laptevist teda tundvad inimesed.

Ta oli tõepoolest kogenud meremees ja inimene, kellele võidi kindel olla. Leitnant Dmitri Laptev oli ettevaatlik ja kaalus aegsasti eelseisvat ohtu. Ent asunud kord asja juurde, läks ta visalt edasi isegi siis, kui oli vähe lootust edule.

Jakutskis polnud ühtegi Põhja-Jäämerel sõitmiseks kõlblikku laeva. Seepärast tuli ühemastilise laeva „Irkutsk“ uus meeskond saata mööda Leena jõge allapoole mündrikkudega.

Juuni lõpul aastal 1736 jõudis Laptev Leena suudmesse. Mündrikkudega merele minna oli võimatu. Laptev oli sunnitud liikuma Hariulahhi jõe suudme poole mööda mere-randa.

Siit leidis ta ühemastilise laeva „Irkutsk“ ja seadis selle eelseisvaks retkeks korda.

Kuu aja pärast läks laev merele ja asus Leena suudmesse, et võtta toidumoona, mis jäi mündrikkudele.

Siit pöörduti tagasi ja hakati uurima mereteed Leenast itta.

Juba mõne päeva pärast tõkestas Buor-Hai neeme juures teed läbipääsematu jää.

„Irkutsk“ asus sel ajal tolle koha läheduses, kus jää peatas möödunud aastal Laciniuse. Ööpäeva jooksul katsuti minna edasi, jääpanku lattidega eemale ajades ja kogu aeg kartes, et jää võib ühemastilise laeva purustada.

Laptevi oli vapper meremees. Kuid olukord oli niivõrd ohtlik, et ta meenutas hiljem:

„Viibisime pidevalt suures hirmus.“

Viimaks, 14. augustil kutsus Laptev kokku laevanõupidamise.

Nõupidamisel otsustati, et edasi minna ei või.

Teades, et ka möödunud aastal jää ei võimaldanud edasi minna, otsustati:

„Ka järgneval aastal merele mitte minna, kuna Kolõma jõeni ja Kamtšatkani jõudmiseks ei ole kõigi asjaolude kohaselt mingit lootust ei nüüd ega edaspidi.“

Muidugi pidi see otsus leidma admiraliteedi kolleegiumilt kinnituse. Oma võimuga ekspeditsiooni katkestada polnud õigust mitte ainult Laptevil, vaid ka kapten-kommodoor Beringil.

„Irkutsk“ pöördus läände ja sõitis Leena jõkke. Kuid Jakutskini ei õnnestunud jõuda sel sügisel: saabusid külmad ja tuli jääda talvitama, jõudnud 70°40' põhjalaiuseni.

Leena kaldale püstitati viis telki. Talvel külmetuti ja põeti skorbuuti. Meeskonnas olevate siberlaste nõuandel raviti end skorbuudi vastu läheduses kasvavate seedrite okaste keeduvedelikuga.

Skorbuudist saadi üle võrdlemisi õnnelikult: kogu meeskonnast suri vaid üks inimene.

Suvel aastal 1737 jõudis ühemastiline laev „Irkutsk“ Jakutski. Leitnant Laptev ei jäänud siia aega viitma. Ta võttis kaasa laevaraamatud ja sõitis Peterburi, et esitada admiraliteedi kolleegiumile ettekannet.

Jaanuaris aastal 1738 saabus Laptev Peterburi. Saabumisele järgneval päeval ilmus ta admiraliteedi kolleegiumi.

Voorimehe saaniga admiraliteedi kolleegiumi suure kahekorruselise maja ette sõites valdas Laptevit komplitseeritud tunne.

Kui ta Põhja-Jäämerel juhtis ohtlikku retke teostavat ühemastilist laeva, oli kõik selgem ja lihtsam. Laptev üksi vastutas laeva alalhoiu ja meeskonna elu eest. Kuid selle eest teadis ta selgesti, missugune oht laeva ähvardab ja temast endast olenes vajalike otsuste tegemine.

Nüüd valmistus Laptev oma retke kohta ettekannet tegema. Ta pidi selgitama põhjusi, mispärast „Irkutski“ laeva-nõupidamisel ja hiljem Beringi poolt Jakutskis kokkukutsutud nõupidamisel otsustati katkestada ekspeditsioon Leena suudmest itta. Kuid ta teadis, et siin ei olene otsused temast.

Admiraliteedi kolleegiumi liikmete admiralide ja kapten-kommodooride jaoks oli ta vaid üks paljudest vene laevastikus teenivatest leitnantidest, ja ta ekspeditsioon üheks paljudest üritustest, mida nad käsutasid. Ja admiraliteedi kolleegiumi majja astudes tundis Laptev end vähem kindlana kui Põhja-Jäämerel sõitval laeval.

Admiraliteedi kolleegiumi uus maja Preobraženski saarel oli tulvil sellele alluvaid asutisi. Laptev möödus laevaehitamist korraldavast kontorist, asutisest, mis teostas laevastiku teenistujatele palga väljamaksmist, kontrolöride asutisest, toiduga varustamise asutisest, asutisest, mille val-

duses olid laevaehitamiseks kõlblikud metsad ja veel mingisugustest laevastikku teenindavatest asutistest. Kõikjal pikkade laudade taga istusid kirjutajad ja kantselei- ametnikud, kes ei osutanud mingit tähelepanu sinnasõit- nud leitnandile.

Laptevi tõi teisele korrusele ja astus kantseleisse, kus sekretäri juhtimisel kirjutati ümber admiraliteedi kollee- giumi koosolekute protokolle.

„Me saime kapten-kommodoor Beringilt ettekande posti teel. Kapten-kommodoor kahtles väga Leena suudmest ekspeditsiooni jätkamise võimaluses. Admiraliteedi kol- leegium kõrvaldas tema kahtluse ja otsustas ekspeditsiooni jätkata,“ ütles sekretär Laptevile.

„Sellest sain teada juba teel siia Moskvast. Kuid pidasin kohuseks jõuda Peterburi ja ilmuda admiraliteedi kollee- giumi, et esitada ettekanne härra kolleegiumi presiden- dile,“ vastas Laptev.

„Teatan juba täna tema hiilgusele härra presidendile teie saabumisest. Homme hommikul ütlen, millal ta määras tema juurde ilmuda,“ lubas sekretär.

Admiral Golovin oli juba peaaegu viis aastat admiraliteedi kolleegiumi presidendiks. Päevast päeva tuli tal otsustada nii tähtsaid kui ka kõige pisemaid asju.

Admiraliteedi kolleegiumiga juhtus seesama, mis toimus sel ajal ka teiste Peeter Esimese poolt loodud kollee- giumidega. Ta pidi hoolitsema selle eest, et vene laevastik kasvaks ja tugevneks. Selleks aga oli vaja osata eraldada tähtsamaid küsimusi ja mitte raisata jõudu igasugustele pisiasjadele. Tol ajal polnud veel osatud seda teha.

Admiraliteedi kolleegium võttis tähtsat otsust kinnitades vastu uute sõjalaevade jooniseid ja tegi ühtlasi korraldusi osta laeva rajamise juures viibijate kostitamiseks neliküm-

mend valget kringlit, kuus pudelit valget ja punast veini, üks kotike pipart, kimp sibulalatvu ning kalu.

Kolleegium vaatas läbi hinnad, millega ettevõtjad hankisid toidumoonu kogu vene laevastiku jaoks, ja tegi ühtlasi korraldusi muretseda ladudesse kasse „hiirtest tekkiivate suurte kahjude vältimiseks“, määrates viis rubla kasvide esialgseks toitmiseks odavate räabistega. Vähehaaval hakkasid täiskirjutatud paberivirnad laevastikku nagu varjama.

Pannud selga peenest kalevist kuldpaeltega kuue ja kinitanud üle öla Aleksander Nevski ordeni laia punase paela, sõitis Golovin iga päev admiraliteedi kolleegiumi. Ta kuulas ettekandeid, andis käske, kirjutas alla koosolekute protokollidele ja paberitele. Kuid seda energiat, millega ta asus töö juurde viis aastat tagasi, tal enam ei olnud.

Paljud arvasid põhjendatult, et Golovin teeb sisuliselt üsna vähe vene laevastiku edasiseks kasvuks ja tugevdamiseks.

Kuid tema presidendiks oleku esimesel aastal alustatud suure põhjaekspeditsiooni töid jälgis Golovin endiselt tähelepanelikult. Ta nõudis endiselt visalt, et ekspeditsioon tuleb lõpule viia, hoolimata igasugustest takistustest.

Talvel aastal 1736 saatis Jakutski arhiivi uurinud akadeemik Miller Peterburi väljavõtteid vanadest paberitest siinsete kasakate Põhja-Jäämere retkede kohta. Milleril õnnestus kindlaks teha, et aastal 1648 jõudis Jakuutia kasakas Semjon Dežnev koos oma seltsimeestega Põhja-Jäämere kirderanna lõpuni ning sõitis ümber Tšuktši neeme. Seega läbis Dežnev esimesena oma kotšil väina Aasia ja Ameerika vahel. Kuid ei tema ega teised mõistnud selle avastuse tähtsust. See unustati, Alles Milleri leid arhiivist

tõendas, et Jakuutia kasakatel oli juba kord õnnestunud teostada Laptevi eelseisev retk.

Põhja-Jäämeri polnud veel sugugi uuritud. Admiral Golovin ei teadnud, et jää olukord seal on erinevail aastail täiesti erisugune. Neissamades kohtades, kus aastal 1648 Dežnev nägi lahtist vett, võisid teised meresõitjad mitme aasta jooksul järjest kohata jäävälju. Lugenud Milleri teadet, otsustas Golovin, et põhjaekspeditsiooni laev võib minna teed, mida mööda sõitis Dežnev.

Laptev ei tulnud kaua oodata vastuvõttu admiraliteedi kolleegiumi presidendi poolt. Golovin kuulas ettekannet tähelepanelikult. Ent kui leitnant mainis, et augustis aastal 1736 otsustas ühemastilise laeva „Irkutsk“ laeva-nõupidamine lõpetada viljatu retke, ütles Golovin etteheitvalt:

„Professor Millerilt Jakutskist saadud teate kohaselt tegid neidsamu meresõite navigatsiooni mittetundvad inimesed juba ammu möödunud aastail peaaegu hukatusttoovatel laevadel, põdranahast purjedega, rihmadest taglasega ja kivid ankrute asemel. Kuidas siis on see retk võimatu navigatsioonis kogenud meremeestele merelaevadel, mis näivad ohutuina nende laevadega võrreldes?“

Laptev mõistis, et küsimus ekspeditsiooni jätkamise kohta on otsustatud lõplikult.

Admiraliteedi kolleegium andis Laptevile üksikasjalisi juhendeid.

Ta pidi jõudma Põhja-Jäämere kaudu vähemalt Kolõma suudmeni. Kui ta edasisel sõidul kohtab ületamatuid raskusi, siis oli lubatud kirjeldada rannikut mandri poolt.

Kavastati ka teine väljapääs.

Laptev võis minna Kolõma juurest Anadõrini mitte mööda rannikut, vaid mandri kaudu. Jõudnud Anadõri suudmeni, pidi Laptev nõudma Beringilt laeva Kamtšat-

kast. Sellel laeval võis Laptev minna Anadõri suudmest põhja poole, sõita ümber Aasia kirdenurga idast ja jõuda Kolõmani.

Admiraliteedi kolleegium mõistis, et Peterburis olles ei või kogu ekspeditsiooni käiku aegsasti kindlaks määrata. Kolleegium märkis, et leitnant Dmitri Laptev on „kogenud ohvitser“ ja „tunneb sealseid kohti“. Ta lubas tal tegutseda oma äranägemise järgi, kui ta näeb, et on vaja toimida teisiti, kui juhendis öeldud.

„Talle on antud täielik võim ja käed pole tal seotud,“ räägiti admiraliteedi kolleegiumis.

Vaevalt oli Leena jääst vabanenud, kui aastal 1739 ühemastiline laev „Irkutsk“ sõitis uuesti Jakutskist välja.

Juuni lõpul jõuti Leena suudmeni. Vastutuul ja jää takistasid edasiminekut, ja alles 1. augustil jõudis laev Buor-Hai neemeni.

Siin sulges jää, samuti nagu aastal 1736, laevale tee. Seekord oli jääriba taga lahtine vesi. Suure vaevaga raiuti endile jääs läbipääs ja mindi edasi itta. Ühemastiline laev „Irkutsk“ liikus piki madalat lagedat rannikut. Tekilt olid nähtavad suured leetseljaked ja tuli hoida kurssi võrdlemisi kaugel maast.

18. augustil muutus ilm järsult: tõusis tugev kirdetuul, mis tõi kaasa jääd. Neli päeva liikus laev pikkamisi edasi, võideldes tuule ja jääga.

22. augustil märgati, et merevesi muutus magedamaks.

„Tähendab oleme suure jõe suudme ees,“ ütles Laptev.

Tal oli õigus. Laev viibis Indigirka läänepoolse haru suudme juures.

Laevalt lasti paat, et teha uurimiskäiku jõe suudmesse. Paat pidi tagasi tulema samal või järgmisel päeval, kuid jäi tulemata.

Oodati tagajärjetult kuus päeva. Need päevad polnud laevameeskonnale kerged.

„Idatuul tõi hulga jääd, mille vahel püsisime päeval vaevaga purjede abil. Öösel aga valvasid laeva kõik inimesed, ja vahetpidamata kord tõsteti ankur üles, kord lasti vette,“ meenutas Laptev hiljem.

Kuue päeva pärast mindi edasi. Sõitnud kaheksateistkümme miili jääpankade vahel, peatuti uuesti, jõudnud peaaegu magedasse vette.

Oli vaja teada saada, mis jõgi see on ja katsuda viia laev selle suudmesse, et jääda siia talvitama.

Laeval oli veel üks paat. Tüürimees Štšerbinin koos madrusega sõitis sellega. Nad ei tulnud samuti laevale tagasi.

Vahepeal hakkas jää laeva ümber koomale tõmbuma. 1. septembril kattus meri üleni jääga.

Nelja päeva pärast tõusis tugev edelatuul. Tuul muutus tormiks ja purustas jää. Laev kihutas jääpankade vahel kirdesse. Lained loopisid laeva nagu puutükki. Oli surmaoht.

Viieteistkümne tunniga kandus laev neljakümne kilomeetri kaugusele.

Siis vaibus tuul. Veidi hiljem tõusis põhjatuul ja laev hakkas lähenema kaldale.

9. septembril jõuti madalasse kohta. Kuid kaldani, nagu hiljem selgus, jäi veel ligi neliteistkümme kilomeetrit.

Kartes, et võib madalikule sattuda, heideti ankur vette.

Laeval polnud enam paate ja näis, et puudus võimalus kaldale pääsemiseks.

Siiski leiti väljapääs: tunnidelt äravõetud vitstele tõmmati tagavarapuri ja tehti paat.

Paat jõudis õnnelikult kaldale. Selgus, et laev seisis Indigirka idapoolse haru suudme ees.

Lähenedes kaldale, märgati inimesi, kes vehkisid kätega ja hõiskasid rõõmsalt.

Need olid tüürimees Štšerbinin ja varem uurimiskäigule saadetud madrused.

Laeval ei loodetud enam näha neid elusatena.

Nad olidki tegelikult hukkumise äärel. Nende paadid purunesid ja kaasavõetud toidumoon kadus vette. Meri paiskas nad kaldale, ja et mitte nälga surra, toitsid nad end polaarrebaste ja mingisuguse rohuga. Õnnelik juhus aitas neid.

Veel Jakutskis olles saatis Laptev geodeet Kindjakovi kirjeldama Indigirka jõge ja osa rannikust selle suudme juures.

Kindjakov oli 31. augustil siinsel rannikul. Siin kohtas ta ühemastiliselt laevalt „Irkutsk“ maalesaadetud Štšerbininit ja madruseid. Kindjakov varustas neid toidumoonaga ja soovitas oodata rannal nende laevade tulekut.

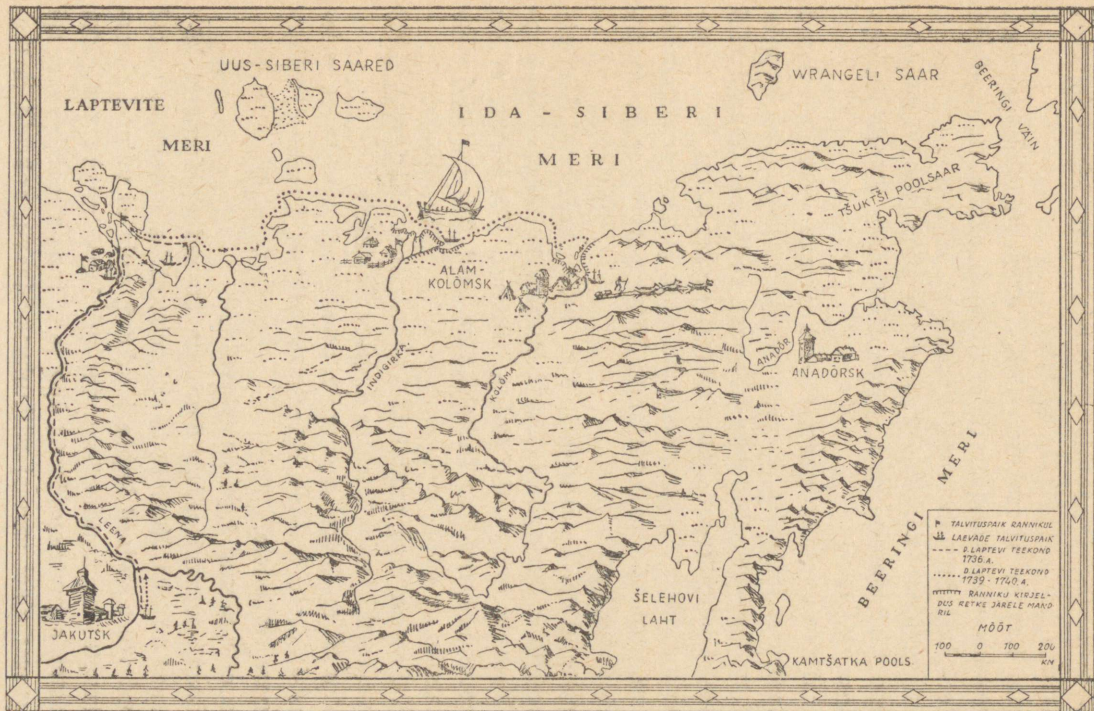
„Tuleb arvata, et ühemastiline ei saa kaugele minna. Ja kui ta jääb terveks, siis hakkab otsima peatust jõesuudmes. Võib juhtuda, et on vaja anda signaali ja aidata leida sissepääsu Indigirkasse,“ ütles Kindjakov Štšerbininile.

Mitte eriti kaugel sellest kohast, kus Kindjakov kohtas Štšerbininit, asus väike vene asula. Kindjakov sõitis sinna inimeste ja nartide järele. Ta oli kindel, et leitnant Laptevil ja ta meeskonnal läheb abi vaja.

Štšerbinin tuli tagasi laevale koos meestega, keda Laptev saatis uurimiseks maale.

Kuid ühemastilist laeva ei õnnestunud Indigirka suudmesse sisse viia: jää sulgus laeva ümber. Laptev otsustas meeskonna maale saata ja toiduained maha laadida.

Kaldani tuli minna neliteistkümmend kilomeetrit mööda



D. Laptevi teekondade kaart.

konarlikku jääd ja tassida koormaid seljas. Meeskond tassis laevalt koormaid kaks nädalat.

Kuid Laptev ei lasknud silmist ekspeditsiooni peasihti. Vaevu oli meeskond kaldale kolinud, saatis ta madruse Aleksei Ložkini teostama ranniku kirjeldust.

Kui geodeet Kindjakov uuendas oma tööd Indigirka harude kirjeldamise alal, võttis tüürimees Štšerbinin sellest osa.

Kindjakovi poolt muretsetud koertega veeti meeskond ja koormad järk-järgult vene asulasse. Septembri lõpuks asus juba suurem osa meeskonnast onnidesse. Onnid olid suitsused ja pimedad. Kuid pärast rasket sõitu jääs tundsid end Laptev ja ta meeskond ahju juures soojendades nii, nagu oleksid nad sattunud kõige paremasse ja mugavamasse majja.

Puhanud veidi, kirjutas Laptev kaks ettekannet: kaptenkommodoor Beringile ja admiraliteedi kolleegiumile. Laptev koostas oma retke kohta aruande. Ta teatas, et on õnnestunud kirjeldada Indigirka harusid, mis osutusid väga madalaks.

„Kallas on õige madal ja hukatusttoov. Ei lase kusagil ligi väikestki laeva,“ teatas Laptev Beringile.

Admiraliteedi kolleegiumile ettekannet koostades meenutas Laptev, kuidas Peterburis vihjati kasakate Põhja-Jäämere retkedele.

Ta ei hoidnud tagasi vastuväidet.

„Leena juurest ranna ääres on laevad Põhjameral käinud, see on tõsi. Kuid et ükski neist oleks õnnelikult tagasi tulnud või soovitud kohta jõudnud, seda ei võinud silmanähtavatel asjaoludel juhtuda: nii Jana kui ka Indigirka kallastel, samuti suudmest itta ja läände vedeleb praegugi ammusest ajast merest väljauhutud laevu, ankruid ja tag-

last, mida on näinud ka ühemastiliselt laevalt saadetud mehed. Sellest järgneb, et need laevad on hukkunud," kirjutas Laptev.

Sellegipärast teatas Laptev kolleegiumile, et katsub suvel aastal 1740 minna merd kaudu võimalikult kaugele itta.

Laptev saatis oma ettekande admiraliteedi kolleegiumile madruse Aleksei Ložkiniga. See oli ustav mees, kes võis ka ise jutustada Peterburis sellest, millistes tingimustes töötab ekspeditsioon.

Saanud Laptevi ettekande, pani admiraliteedi kolleegium talle ette tegutseda „oma parima arvamuse järgi“. Kolleegium avaldas soovi, et Laptev sõidaks ümber Tšuktši neeme merd kaudu, kuid lubas kirjeldada rannikut mandri poolt juhul, kui jää ei lase laeva läbi.

Madrus Ložkin pidi toimetama Laptevile admiraliteedi kolleegiumi vastuse. Kuid üleelatud ohud ja kannatused laostasid arvatavasti selle madruse vaimse seisukorra: tagasiteel kaotas ta mõistuse. Leitnant Laptev usaldas nähtavasti Aleksei Ložkinit eriti, andes talle korduvalt raskeid ülesandeid. Kuid meieni ei jõudnud peaaegu mingeid andmeid ei tema ega teiste madruste kohta, kes täitsid ennastsalgavalt oma kohust.

Laptev sai kolleegiumi määruse alles sügisel aastal 1740. Ta ei jäänud ootama, mil saabub vastus tema ettekandele.

Juunis aastal 1740 hakkas ühemastilise laeva „Irkutsk“ meeskond koos Nižne-Kolõmskist saadetud inimestega raiuma jääs kanalit, et viia laev vette. Pärast kolm nädalat kestnud visa tööd õnnestus „Irkutsk“ vabastada.

Hiljem kirjeldas Laptev seda tööd järgmiselt:

„Märkasime, et umbes kaheteistkümne versta ulatuses kaldast kattus jää veega ja seda nimetatakse „zaberega'ks“. See merejää eraldus veest. Ühemastiline laev oli tolles

merejääs, mille juurest kuni selle zaberega'ni oli nelisada sülta kuiva jääd. Hakkasime siis tegema jääs kanalit zaberega'ni.“

See oli raske töö.

Karusnahksetes riietes mehed uuristasid paksu jääd raudkangidega. Tuul puhus ja lumetolm kleepis silmi. Kui päike soojendas, siis külmasid läbihigistatud riided hiljem, muutusid kõvaks nagu puu ja hõõrusid nahka. Käed kangestusid. Kuid oli vaja visalt, päevast päeva, jääd purustada.

Habemesse kasvanud Laptev, karusnahast jalatsid jalas ja põdranahkadest õmmeldud jakuudi pealisriided seljas, viibis kogu aeg töökohas. Ta helesinine leitnandi munder oli juba talvitamise ajal suitsustes onnides täiesti tumedaks läinud ja läikivad paelad tuhmunud.

Laptevil lasus vastutus laeva päästmise eest. Ja tahtejõu pingutusega hoidis ta meeskonda ülal, kord käsutades mehi, kord ergutades neid.

Viimaks raiuti neljasaja sülla pikkune kanal. Laev viidi vette, mis kattis kaldaäärset jääd.

Nüüd juhtus ootamatult õnnetus.

Kaldaäärne jää murdus ja laev sattus madalikule. Selleks, et laeva päästa, tuli see tühjaks laadida ja mastid maha võtta.

Kaks nädalat tuli töötada jäises vees „ülisuurte kannatustega“.

Meeskond hakkas nurisema.

„Ja meile osutati palju teotust ning rahutust,“ meenutas Laptev hiljem.

Viimaks pääsis ühemastiline laev madalikult.

Kord kaldal seistes nägi Laptev, et koer ajas taga kärpi. Väike loomake põgenes kiirelt, kuid koer jõudis talle pik-

kade hüpetega järele. Näis, et veel üks hetk, ja ta luud ragisevad koera hammaste vahel. Äkki pöördus kärp ümber, tõmbas selja looka, kargas koerale vastu ja kratsis teravate küünekestega ta nina. Koer kiunatas valust ja ootamatusest, surus saba jalge vahele ja jooksis ära. Kui ta toibus ja uuesti loomakesele järele sööstis, oli kärp kadunud kivide vahele.

See väike vapper loomake meenus Laptevile hiljem korduvalt raskeil hetkil.

Ja tal õnnestus laeva alal hoida, kuigi hukkumine näis möödapääsematuna. Ühemastiline laev „Irkutsk“ oli uuesti sõiduvalmis.

31. juulil pärituult kasutades mindi uuesti itta. Mitu päeva sõideti õnnelikult. 4. augustil jõuti Kolõma suudmeni. Varsti pärast seda tuli uuesti vastu suuri jääpanku. Edasi oli lausa jääväli.

„Ja minnes sellest tihedast jääst läbi, pörkas ühemastiline sageli selle vastu ning kartseime, et need löögid purustavad laeva. Kuid meil oli äärmine vajadus jääst välia pääseda,“ kirjutas Laptev.

Suure vaevaga õnnestus sõita veel ligi kakskümmend viis miili Kolõma suudmest itta. Viimaks kivineeme juures, mis oli tuntud Suure Lambakivi nime all, sulges kinnisjäa laevale tee.

„Jää ja kalda vahel polnud näha ühtegi tolli vett,“ meenutas Laptev hiljem.

Laptev otsustas tagasi pöörduda. Laev jõudis Kolõma jõeni ja sõitis selle suudmesse.

Ühemastilise laeva „Irkutsk“ meekond jäi talveks Nižne-Kolõmski ostroogi, mis oli ehitatud Põhja-Jäämere lähedusse. Nagu teisteski Põhja-Siberi ostroogides, oli seal kõigest mõnikümmend onni.

Nižne-Kolõmskis elasid Siberi kasakad.

Need olid tugevad, jõulised, pikkade ja raskete sõitudega harjunud mehed. Neil tuli kuude viisi sõita mööda tundrat ja jõgesid, otsides jakuute, evenke ja jukagiire, et maksustada neid karusnahmaksuga. Selle juures ei unustanud kasakad ka endid: vahetasid karusnahku peenkaupade vastu või võtsid neid jõuga.

„Teenimatu omakasu pärast,“ seletasid maakonnaülemad, kõneldes neist maksuvõtmistest.

Sõita mööda tühja tundrat ja piki Põhja-Jäämere tundmatut randa polnud kerge.

„Kannatasime külma ja nälga, meile sai osaks puudust ja vaesust, sõime igasugust jälkust, reostasime oma hinge,“ kaebasid kasakad korduvalt.

Kuid nad ei kartnud raskusi ja tundsid hästi karmi Kolõma rajooni.

Laptev mõistis, et nende abita on raske ekspeditsiooni lõpule viia.

Kasakate seas peaaegu polnudki neid, kes oskasid hästi mõnd tööala. Kuid selle eest oskas peaaegu igauks teha kõike, mida tal oli vaja. Kõik oskasid ehitada talveelamut, parandada paati, valmistada narte ja suuski. Igaüks teadis, kuidas seada üles mõrda kalapüügiks, lõkse metsloomade jaoks ja püüniseid lindude püügiks. Igaüks oskas juhtida koerarakmeid, sõita põtradega, juhtida jääst sissepiiratud paati.

Nad elasid oma onnides, püüdsid Kolõma jõest kalu, küttisid Põhja-Jäämerel hülgeid ja merihobuseid, kuid siiski rääkisid enestest:

„Oleme teenivad inimesed.“

Nad olid tõepoolest teenistuskirjas.

Jakutski maakonnaülem saatis igal aastal Nižne-

Kolõmski ostroogi jahu ja soola. Ostroogi valitseja maksis neile nende palga toiduainetes.

Selle palga eest olid nad kohustatud koguma karusnahakakse, pidama valveteenistust ja täitma valitseja käske.

Pikkadel talveõhtutel käis Laptev korduvalt Nižne-Kolõmski ostroogi valitseja pool.

Valitseja oli rikas kasakas, määratud sellele ametikohale Jakutski maakonnaülema poolt.

Ta tundis igä Nižne-Kolõmski elanikku ja võis neist palju jutustada. Mõnedel oli tulnud ekselda sadu versti mööda lumekõrbe, olles kaotanud tee. Teistel tuli lamada koos koertega mitu päeva lumes, oodates, kuni tuisk vaibub. Kolmandad käisid Tšuktši neemel ja sõdisid rahutute tšuktšidega.

Laptev kuulas tähelepanelikult ja püüdis nimesid meeles pidada.

„Kui vaja läheb, nõuan valitsejalt, et ta annaks mulle kogenud mehi,“ otsustas Laptev.

Laptev küsis, kes Nižne-Kolõmski kasakatest kütib teistest rohkem Põhja-Jäämerel hülgeid ja merihobuseid. Valitseja nimetas mehi, kes olid merega harjunud ega kartnud ohtu.

Jäänud Nižne-Kolõmski talvitama, püüdis Laptev mitte kaotada aega asjatult.

Sügisel saatis ta geodeet Kindjakovi kirjeldama Kolõma ülemjooksu.

Ta püüdis koguda võimalikult rohkem andmeid, mis võiksid olla kasulikud ekspeditsiooni jätkamiseks.

„Tuleval suvel lähen varakult merele, et teostada retke meile kindlaksmääratud teed pidi. Kui aga jää ei lase jälle läbi, tuleb Nižne-Kolõmski tagasi tulla. Siis viin meeskonna maad mööda Anadõrski ostroogi. Sealt aga sõidan

laevaga piki Tšuktši rannikut põhja poole. Katsume sõita ümber Tšuktši neeme ja tulla Kolõma juurde idast. Nüüd aga oleks vaja täpselt teada saada, milline on tee Anadõrski, kui palju läheb vaja narte meeskonna jaoks ja kas saab Anadõrski raskeid koormaid vedada," mõtles Laptev.

Laptev otsustas saata talvel tüürimees Štšerbinini Anadõrski ostroogi selleks, et saada kõiki vajalikke andmeid.

Ostroogi valitseja andis koeri ja narte. Mitu Nižne-Kolõmski kogenud kasakat sai käsu sõita koos tüürimehega.

Štšerbinin pidi sõitma sadu kilomeetreid mööda tühja lumega kaetud maa-ala. Teel tuli ööbida nii lageda taeva all kui ka jakuutide, evenkide ja jukagiiride telkides. Štšerbinin jõudis õnnelikult Anadõrski ostroogi ja tuli kevadeks tagasi Nižne-Kolõmski.

Nižne-Kolõmskis talvitanud meeskond ei jäänud tegevusetu. Madrused ehitasid kaks suurt paati. Paadid olid väga vajalikud tulevaseks retkeks. Neid võis saata ette teed uurima, nad võisid randuda.

Suvel aastal 1741 asus Laptev uuesti retkele. Seekord saatsid ühemastilist talvel ehitatud paadid, millel olid sõudjateks Nižne-Kolõmski kasakad. Paatide juhtimise tegi Laptev ülesandeks tüürimees Štšerbininile.

29. juulil jõudis Laptev Suure Lambakivi juurde. Tugev vastutuul ajas jääd laevale vastu ja sundis teda veidi tagasi minema.

Mõne päeva pärast katsus Laptev uuesti edasi minna. 14. augustil lähenes laev Suurele Lambakivile. Paadid tüürimees Štšerbinini juhtimisel saadeti ette, et teed uurida.

Jää hakkas laeva ümber koomale tõmbuma. Paadid olid laevast ära lõigatud ja pidid peaaegu hukkuma. Ühemastiline laev „Irkutsk“ sattus samuti ohtu.

„Kui selles halvas kohas oleks tuul tugevamaks läinud, poleks võinud lootagi, et laev jääks terveks,“ jutustas Laptev hiljem.

6. augustil kutsus Laptev kokku konsiiliumi. Konsiiliumil otsustati:

„Sõita tagasi Kolõma jõe ja edaspidi merele laevaga mitte minna.“

„Irkutsk“ tuli õnnelikult tagasi Nižne-Kolõmski.

Laptevi lähim abiline tüürimees Štšerbinin haigestus raskesti.

Laptev saatis tüürimehe Jakutski. Ent Štšerbinin ei paranenud Jakutskiski. Haigus osutus surmatoovaks.

Nüüd tuli otsustada, kuidas edasi olla. Uurida rannikuala, minnes Kolõma juurest Tšuktši neemele mööda Põhja-Jäämere rannikut, kus elasid rahutud tšuktšid, oli tol ajal ohtlik.

Laptev otsustas minna Anadõrski sedasama teed, mida kasutas eelmisel aastal tüürimees Štšerbinin.

Veel varem andis admiraliteedi kolleegium Lapteville juhtnööri, et jõudnud Anadõrski, võib ta nõuda kaptenkommodoor Beringilt ühe tema laevadest. Sel laeval võis Laptev sõita idast ümber Tšuktši neeme, ja liikudes läände jõuda Kolõmani.

Oktoobris aastal 1741 sõitis Laptev koos meeskonnaga neljakümne viiel nardil Anadõrski. Kaasa võeti vajalikku toidumoona ja ühemastiliselt laevalt „Irkutsk“ mahavõetud suurtükke. Rahutud tšuktšid võisid ka sel teekonnal vastu tulla.

Tee oli raske: ööbiti lumes, kannatati külma ja tuiskude

käes. Novembri keskpaiku jõudsid Laptev ja ta meeskond Anadõrski.

Kergest puutarast ja tornidest ümbritsetud Anadõrski ostroogis oli tol ajal viiskümmend onni. Siin elasid kaskad, kes kogusid karusnahamaksu korjakkidelt ja jukagii-ridelt ning käisid korduvalt retkedel tšuktšide vastu.

Dmitri Laptev ja ta meeskond talvitasid Anadõrskis.

Kui Laptev sõitis Nižne-Kolõmskist Anadõrski ostroogi, mõtles ta, et Bering on Kamtšatkal. Seal pidid samuti asuma Beringi poolt ehitatud laevad.

Beringi esimese ekspeditsiooni ajal aastal 1728 sõitis ta laev Kamtšatka rannikult Anadõri suudmeni vähem kui kuu ajaga. Laptev lootis, et ka nüüd laev, mille saadab talle Bering 1742. aasta suve algul, jõuab Anadõri suudmesse juba juulis. Siis võiks samal suvel sõita ümber Tšuktši maa-ala ja jõuda Kolõmani idast.

Kuid Bering asus juunis aastal 1741 retkele Ameerika randa. Sellest ekspeditsioonist võttis osa kaks laeva: postilaev „Pjotr“, mida juhtis Bering ise, ja postilaev „Pavel“, mis sõitis kapten Tširikovi juhtimisel. Bering lootis jõuda Ameerikani kahe-kolme nädalaga. Kuid ta eksis.

Laevad sõitsid Vaiksel ookeanil kuus nädalat, enne kui tuli nähtavale maa. See oli Alaska poolsaare lõunarannik, kus tol ajal eurooplased polnud veel käinud.

Bering ei võinud jääda siia kauaks: tal puudus toidumoon talvitamiseks. Tuli enne talve saabumist Kamtšat- kasse tagasi minna. Täitnud tünnid mageda veega, asus Bering viivitamata tagasiteele. Kuid vastutuul ja tormid pidasid laeva kinni. Torm rebis purjed puruks. Meeskonna seas tekkis skorbuut.

Vaevaga õnnestus maabuda inimtühjale saarele, Kam- tšatvani jõudmata.

Sel ajal, mil Laptev paigutas oma meeskonda Anadõri ostroogi, ehtasid Beringi kaaslased endile onne talvitamiseks ja katsid neid polaarrebase nahkadega.

Varsti suri Bering skorbuuti. Lained uhtusid kividele ta laeva, mis seisis ankrus kalda lähedal. Edasisteks sõitudeks ta ei kõlvanud enam.

Tormi ajal Beringi laeva silmist kaotanud kapten Tširikov jõudis Ameerikasse ja suutis Kamtšatkale tagasi tulla. Ta laev sai tormidest tugevasti kannatada ja suurem osa meeskonnast põdes skorbuuti.

Kamtšatkal talve üle elanud, asus Tširikov kapten Beringi ja ta meeskonna otsinguile. Kuid tal ei õnnestunud neid leida.

Alles augustis aastal 1742 jõudsid Beringi kaaslased Kamtšatkale, ehitanud väikese purjeka oma laeva rusedest. Nende tagasitulekuni ei teadnud keegi Beringi saatuses. 1742. aasta kevadel, mil Laptev, saatnud mööda talve Anadõrski ostroogis, lootis veel, et saab Kamtšatkalt laeva, polnud Beringit enam elavate kirjas.

Laeva oodates ei istunud Laptev käed rüpes. Ta meeskond ehitas Anadõrski kasakate abil kaks suurt paati. Suvel tegi Laptev nende paatidega retke piki Anadõri jõge ja uuris selle alamjooksu.

Aastal 1742 olid kõik kirdeväila uurimiseks saadetud ekspeditsioonirühmad oma töö juba lõpetanud. Ainult Dmitri Laptev viibis veel Anadõri jõel.

Admiraliteedi kolleegium ei hakanud nõudma ekspeditsiooni jätkamist. Laptev sai korralduse pealinna tagasi sõita.

Dmitri Laptevil ei õnnestunud oma ekspeditsiooni lõpule viia, kuid oma visaduse ja julgusega oli ta üldise lugupidamise ära teeninud.

Dmitri Laptev saabus Peterburi 1743. aasta lõpul.

Ta teenis veel kaua laevastikus ja suri viitse-admiralina. Kuid tal ei tulnud enam Põhja-Jäämerel sõita. Admirali-teedi kolleegium loobus peaaegu kahekümne viieks aastaks uutest katsetest uurida põhja-mereteed.

Ükski suurest põhjakspeiditsioonist osavõtja ei saanud rakendada oma kogemusi, mis olid omandatud retkedega jääs.

Septembris aastal 1743 esitas valitsev senat truualamliku ettekande keisrinna Jelisaveeta nimele. Senaatorid kandsid ette, et kümne aasta jooksul oli ekspeditsioonile kulutatud üle 360 000 kuldrubla. Nad kirjutasid, et Irkutski maakond ja Kamtšatka laostuvad „selle ekspeditsiooni jaoks toidumoon ja igasuguste materjalide ning tagavarade kaugetest vedudest, samuti paljude töömeeste värbamisest talupoegade hulgast nii kaugelasuvatesse kohtadesse.“ Selle alusel panid nad ette: „See ekspeditsioon tuleks hoopis lõpetada.“

Keisrinna pani resolutsiooni: „Olgu nii.“

Nii lõppes üks tähtsamaid ekspeditsioone, mida on kunagi korraldatud meie maa tundmaõppimiseks.

Oma ettekandes nimetas senat ekspeditsiooni tagajärjeks, sest et see ei andnud tulemusi, mida võiks viivitamata kasutada. Sealjuures aga on sellest osavõtjad kirjutanud ühe tublima lehekülje vene teaduse ja meresõitude ajalukku.

Ekspeditsioonist osavõtjad veetsid ligi kümme aastat raskes võitluses jääga. Nad jätsid palju haudu Põhja-Jäämere tühjadele kallastele. Kuid nad kirjeldasid peaaegu tervikuliselt varentundmatut kirdeväila, kuivõrd seda võimaldasid need ebatäiuslikud riistad, mis olid nende käsutuses. Jäi läbi sõitmata ainult lõik Suure Lambakivi juurest

Beringi väinani, ja osa Taimõri poolsaare rannikut oli uuritud ainult mandri poolt. Esmakordselt koostati vähegi tõepäraseid kaarte varem tundmatute randade kohta. Bering ja Tširikov jõudsid Põhja-Ameerikani ja avastasid teel Aleuudi saared.

Enne ekspeditsiooni korraldamist oli vaid ähmane kujutus Siberi põhjaosast ja seal rändavatest rahvastest. Valitsev senat ise ei teadnud, kui kaugemale ulatuvad seal asustatud maa-alad.

Siberi rahvaste tundmaõppimine ei kuulunud Põhja-Jäämerel sõitvate meremeeste ülesannetesse. Seda tööd tegid akadeemikud, kes teostasid koos Beringiga reisi läbi terve Siberi. Sellegipärast andsid mereväeohvitserid oma ettekannetes palju teateid neenetsite, evenkide, jakuutide ja teiste rändrahvaste kohta. Eriti palju selliseid tähelepanekuid on Hariton Laptevi ettekannetes, kes vaatles suure huviga siberi küttide suguharude elu. Tähtsad pole mitte ainult need uued andmed, mida andis suur põhjaekspeditsioon. Laevade komandörid ja meeskonnad näitasid, millist mehisust, visadust, vastupidavust ja osavust võivad üles näidata vene sõjaväe meremehed.

Kõik mööda Põhja-Jäämerd teed rajavate laevade komandörid olid Läänemere laevastiku leitnandid. Vene sõjalaevastiku iga oli tollal kõigest kolmkümmend aastat. Läänemere laevastiku jaoks laevu ehitades oli Peeter Esimene sunnitud kutsuma mereväeohvitseri välismaalt. Esimesel ajal juhtisid vene sõjalaevu peaaegu eranditult välismaalased. Leitnandid Malõgin, Ovtsõn, Prontšišštšev, Laptevid ja tüürimees Tšeljuskina kuulusid vene mereakadeemias haridust saanud vene meremeeste esimesse põlve.

Neil tuli lahendada ülimal määral raske ülesanne: väikesed ühe- ja kahemastilised laevad polnud sugugi kohan-

datud retkedeks Põhja-Jäämerel. Raske jää, millest need laevad tungisid läbi niisuguse visadusega, võis iga hetk purustada neid nagu munakoori. Ega asjatult esine leitnantide ettekannetes sageli sõnu: „Viibisime äärmises ohus.“ Ja ikkagi aastast aastasse, vaevalt murdus jää, kui Siberi jõgede suudmetes talvitanud laevad läksid merele, „kaotamata sugugi aega“. Talvel kannatasid meremehed „ülisuure külma“ ja „erakordselt tugevate tuiskude“ tõttu ning põdesid skorbuuti. Nad alustasid uuesti retki laostatud tervisega, kuid ei lahkunud tekilt, kuni olid võimelised püsima jalul. Meresõit niisugustes tingimustes oli kangelastegu. Inimesed, kes sooritasid selle kangelasteo teekonna uurimise nimel piki oma maa randu, olid ehtsad patrioodid, ehkki seda ei mõistnud nende kaasaegsed ega võib-olla nad isegi.

Tulles tagasi Peterburi pärast mitmeid aastaid, mis olid veedetud ülejõukäivas töös ja puudustes, ei saanud nad mingit autasu.

Kaasaegsed pole jätnud neist mingeid mälestusi. Pole alal hoidunud ei nende kirju omastele ega nende portreesid, välja arvatud üks nähtavasti juhuslikult tehtud D. L. Ovtšõni portree. Me ei tea peaaegu midagi sellest, kuidas kujunes nende elu pärast ekspeditsiooni. Vaid lühikesed kuivad sissekanded teenistuskirjades räägivad nende tõusust teenistuse alal.

Need andmed on niivõrd üksluised ja napid, et peaaegu ei anna üldse kujutlust nende inimeste eluteest. Nemand ise aga ei hoolitsenud selle eest, et mälestus nende vaprust jääks püsima. Oma laevaraamatutes ja ettekannetes tähendasid nad sageli vaid ühe reaga üleelatut mitme päeva jooksul, ja jutustades neist ja nende tegudest, tuleb piirduda nende nappide andmetega.

Põhja-meretee tundmaõppimine, mida nad olid alustanud, viidi edukalt lõpule alles meie päevil.

Aastal 1932 sõitis esmakordselt meresõitude ajaloos nõukogude jäälõhkuja „Sibirjakov“ ühe navigatsiooniperioodi kestel Arhangelskist Beringi väinani ja jõudis Vaiksele ookeanile. Kaks aastat hiljem sõitis jäälõhkuja „Litke“ ühe navigatsiooniaja kestel selle tee tagasisuunas Vladivostokist Arhangelskini. Sellest ajast peale hakkasid nõukogude laevad viima kaupu kõige kaugematesse kohtadesse Põhja-Jäämere rannikul.

Suur Isamaasõda seadis meie merelaevastiku ette uued grandioossed ülesanded. Ja üle kaheksa aasta tagasi leitnantide Malõgini, Ovtsõni, Laptevite ja nende seltsimeeste poolt alustatud üritus omandas uue mõtte. Suur meretee, mida nad uurisid, kulgeb tervelt piki rannikut, mis on peaaegu terves oma pikkuses vaenlasele ligipääsmatu.

See tee viib Valge mere randadelt Beringi väinale ning järelkult Põhja-Ameerika randadele. Ta annab võimaluse pidada ühendust mitte ainult niisuguste teineteisest kaugelasetsevate sadamate vahel, nagu Arhangelsk ja Vladivostok, vaid ka Ameerika Ühendriikidega. Niisugune ühendus aga omandas suure tähtsuse meie maa kaitseks.

Teaduse ja meresõitude ajalugu tunneb palju juhtumeid, kus uusi teid rajanud inimesed ei näinud ise ette oma avastuste praktilisi tagajärgi. Kuid suur kasu, mille nad on toonud, ei muutu seetõttu väiksemaks.

Läänemere laevastiku tagasihoidlikud leitnandid, kes tungisid mehiselt itta piki inimtühje randu, ei võinud ette näha, millist tähtsust omandab nende töö aegade jooksul. Kuid meie ei saa unustada nende nimesid.

Mereteel piki Põhja-Jäämere rannikut leidub paljugi, mis meenutab suurest põhjaekspeditsioonist osavõtjaid. Väin Jamali poolsaare ja Belõi saare vahel on nimetatud Malõgini nimega. Väikesed saared Taimõri poolsaare lääneranniku juures on nimetatud tüürimees Minini nimega ja nende läheduses asuv neem kannab tüürimees Sterlegovi nime. Ranniku kõige põhjapoolsem punkt on nimetatud Tšeljuskini järgi.

Kui kuulus maadeuurija Roald Amundsen talvitas 1918/1919. aastal Taimõri poolsaarel, nimetas ta ühe tema poolt kirjeldatud neemedest leitnant Ovtšõni nimega. Maria Prontšišševa lahte saabuvad Laptevite merel sõitvad jäälõhkujad ja aurikud.

Nõukogude jäämurdjad „Malõgin“ ja „Tšeljuskin“ on saanud ülemaailmse kuulsuse.

Iga kooliõpilane leiab geograafiliselt kaardilt paljude suurest põhjaekspeditsioonist osavõtjate nimesid. Ja see on täiesti mõistetav: leitnandid Malõgin, Ovtšõn, Laptevid, Prontšiššev, tüürimees Tšeljuskin ja nende kaaslased olid suure mereteede esimesteks uurijateks.

SISUKORD.

I peatükk. Uute mereteede otsingul	5
II peatükk. Admiraliteedi kolleegium	16
III peatükk. Obi jõe suudmesse	25
IV peatükk. Leitnant Ovtsõn	43
V peatükk. Surmale vastu	67
VI peatükk. Leitnant Hariton Laptevi retk	79
VII peatükk. Leitnant Dmitri Laptev	97



Tõlkinud Eugen Hange.

Vastutav toimetaja H. Tulp.

Keeleline toimetaja A. Vanasõõt.

Kunstiline toimetaja E. Kollom.

Ladumisele antud 29. IV 1947. Trükkimisele antud 22. VIII 1947.
Paber 56:79 sm^{1/16}. Trükiarv 10 200. Trükitähti trükipoognas 30 464.
Trükipoognaid 8. Arvutuspoognaid 5,9. MB-05119. Trükikoda „Punane
Täht“, Tallinn, Pikk t. 54/58. Tellimise nr. 679.

На эстонском языке.

М. В. Муратов. Первые разведчики великого пути.