

Зубов Н. Н.



Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов

**Кругосветные и полукругосветные плавания русских парусных судов
(1803–1866)**

Издательство « Paulsen »



ЗУБОВ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ

Русский и советский военный деятель, полярный исследователь, океанолог.

Дата рождения: 11(23).05.1885

Дата смерти: 11.11.1960

Место рождения: м. Липканы Хотинского уезда Бессарабской губернии

Место смерти: Москва

Сын генерал-майора. Учился в 7-й Санкт-Петербургской гимназии и 1-м кадетском корпусе. В 1901 году поступил в Морской кадетский корпус. 28.01.1904 года окончил корпус и произведен в мичманы с назначением в Балтийский флот и зачислением в 14-й флотский экипаж. Участник русско-японской войны 1904-1905 годов, похода 2-й эскадры флота Тихого океана и Цусимского сражения 14-15.05.1905 года. Назначен вахтенным офицером эскадренного броненосца «Орел». В июне 1904 года назначен вахтенным начальником миноносца «Блестящий». В Цусимском сражении ранен в ногу осколком снаряда. После затопления миноносца «Блестящий» спасен миноносцем «Бодрый» и вместе с ним интернирован в Шанхае. В 1906-1908 годах вахтенный начальник линейного корабля «Слава». 06.12.1907 года произведен в лейтенанты.

В 1908 году вахтенный начальник эскадренных миноносцев «Исполнительный» и «Генерал Кондратенко». 30.09.1908 года поступил на гидрографическое отделение

Николаевской морской академии. 01.10.1910 года окончил академию по 1-му разряду с предоставлением двухлетнего старшинства в чине. В 1911-1912 годах старший штурманский офицер крейсера «Паллада». 02.05.1911 года зачислен в штурманские офицеры 1-го разряда. В 1912-1913 годах штурманский офицер посыльного судна «Бакан». Принимал участие в гидрографических работах в Белом и Баренцевом морях, произвел съемку губы Митюшина на Новой Земле. 06.12.1912 года произведен в старшие лейтенанты за отличие по службе. 04.11.1913 года уволен со службы по болезни, от ран и контузий происходящей, с мундиром и пенсией. Служил в отделе морских портов Министерства торговли и промышленности.

Участник Первой мировой войны. 03.08.1914 года определен на действительную службу (со старшинством с 05.09.1913 года) с зачислением в 1-й Балтийский флотский экипаж. 16.10.1914 года назначен командующим миноносцем «Послушный». 10.04.1915 года назначен и. д. флагманского штурманского офицера штаба начальника дивизии подводных лодок Балтийского моря. 06.12.1915 года произведен за отличие по службе в капитаны 2-го ранга с утверждением в должности. 14.07.1916 года назначен и. д. флагманского штурманского офицера штаба командующего флотом Балтийского моря. 23.08.1916 года утвержден в должности. 03.10.1916 года назначен командиром эскадренного миноносца «Мощный». В 1917 году назначен командиром эскадренного миноносца «Орфей».

В годы Гражданской войны участвовал в Белом движении на Востоке России. Переименован в подполковники. 27.09.1918 года назначен командующим двумя бронепоездами 26-го Шадринского полка горных стрелков. Затем командующий Отдельным броневым железнодорожным дивизионом 3-го Уральского армейского корпуса. Взят в плен и перешел на службу в РККА. В 1920 году начальник учебного отдела штаба УМС РККА. В 1921 году служил в наркомате просвещения, в 1922-1924 годах заведомом Главнауки Госплана СССР, одновременно профессор тактики Военно-морской академии. В 1924 году как бывший белый офицер уволен из ВМС и отправлен на поселение на Урал. С 1928 года начальник гидрографического отдела государственного океанографического института, в 1930-1941 годах заведующий кафедрой океанологии Московского гидрометеорологического института. Профессор (1930). Доктор географических наук (1937).

В течение многих лет проводил океанографические исследования в Арктике на научно исследовательских судах «Персей» (1923, 1928-1929, 1934), «Николай Книпович» (1932), «Садко» (1935). Почетный полярник (1939). Участник Великой Отечественной войны. В 1941 году призван в ВМФ с присвоением звания капитана 2-го ранга. В июне 1941 года назначен начальником штаба ледокольного отряда Балтийского флота. В декабре 1941 года назначен состоять для поручений при Военном Совете Северного флота. В 1942 году присвоено звание капитана 1-го ранга. В марте 1943 года назначен помощником начальника Главного управления Северного морского пути по научной части. В апреле 1944 года назначен директором Государственного океанографического института. 20.04.1945 года присвоено звание инженер-контр-адмирала. 08.06.1948 года уволен в отставку.

В 1949-1952 годах профессор кафедры гидрологии МГУ, с 1953 года заведующий кафедрой океанологии МГУ. Заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1960). Погребен на Новодевичьем кладбище в Москве. Именем Н. Н. Зубова названы

экспедиционно-океанографическое судно «Николай Зубов» Гидрографической службы ВМФ, научно-исследовательское судно «Профессор Зубов» Арктического и антарктического института Госкомгидромета, мыс на Новой Земле, подводная гора в Тихом океане, залив в море Моусона в Антарктиде, Государственный океанографический институт.

Жена (1-я): Наталья Николаевна. Жена (2-я): Нина Владимировна (урожденная Буткевич). Жена (3-я): Валентина Михайловна (урожденная Комиссарова). Дети: от 1-го брака Николай (род. 1917), от 2-го брака Татьяна (род. 25.09.1930), Алексей (род. 15.11.1936).

Научные труды: Элементарное учение о приливах в море. М., 1933; Динамический метод обработки океанологических наблюдений., Л.–М., 1935; Морские воды и льды. М., 1938; Динамическая океанология. М., 1947; Седовцы. М., 1940; Льды Арктики. М., 1945; В центре Арктики. Очерки по истории исследования и физической географии Центральной Арктики. М., 1948; Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов., М., 1954; Избранные труды по океанологии., М., 1955; Основы учения о проливах Мирового океана., М., 1956; Динамический метод вычисления элементов морских течений. Л., 1956 (с О.И. Мамаевым); Океанологические таблицы. Л., 1957; Вычисление уплотнения при смешении морских вод. Л., 1958 (с К. Д. Сабининым).

Награды

Орден Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом (08.01.1907), орден Св. Анны 4-й степени (18.06.1907), орден Св. Анны 3-й степени с мечами и бантом (28.12.1915), орден Трудового Красного Знамени (16.09.1943), орден Отечественной войны 1-й степени (1943), орден Отечественной войны 1-й степени (1945), медаль За оборону советского Заполярья (1945), медаль За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов (1945).

Литература

Источники: Сборник приказов и циркуляров по личному составу флота и Морского ведомства. СПб., 1904–1917. Лит.: Лурье В. М. Адмиралы и генералы Военно-Морского флота СССР в период Великой отечественной и советско-японской войн (1941–1945). СПб., 2001. С. 92; Пожарский А. М. Подводное плавание в России. 1834–1918. СПб., 2011. С. 331–335.

Ганин Андрей Владиславович
доктор исторических наук

Источник: http://w.histrf.ru/articles/article/show/zubov_nikolai_nikolaievich

Глава IV.

Кругосветные и полукругосветные плавания русских парусных судов (1803–1866)

1. Начало русских кругосветных плаваний
2. Кругосветное плавание Крузенштерна и Лисянского на кораблях «Надежда» и «Нева». (1803–1806)
3. Плавание Головнина на шлюпе «Диана». (1807–1809)
4. Кругосветное плавание М. П. Лазарева на корабле «Суворов». (1813–1816)
5. Кругосветное плавание Коцебу на бриге «Рюрик». (1815–1818)
6. Кругосветное плавание Головнина на шлюпе «Камчатка». (1817–1819)
7. Кругосветное плавание Беллинсгаузена и Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный» и открытие Антарктиды. (1819–1821)
8. Кругосветное плавание Васильева и Шишмарева на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный». (1819–1822)
9. Кругосветное плавание Понафидина на корабле «Бородино». (1819–1821)
10. Плавание Клочкова на бриге «Рюрик». (1821–1822)
11. Кругосветное плавание М. Лазарева на фрегате «Крейсер» (1822–1825) и плавание Андрея Лазарева на шлюпе «Ладога» к русской Америке (1822–1823)
12. Кругосветное плавание Хрушева на шлюпе «Аполлон» (1821–1824) и возвращение в Кронштадт шлюпа «Ладога» под командой Андрея Лазарева (1823–1824)
13. Кругосветное плавание Коцебу на шлюпе «Предприятие». (1823–1826)
14. Кругосветное плавание Врангеля на транспорте «Кроткий». (1825–1827)
15. Кругосветное плавание Станюковича на шлюпе «Молер». (1826–1829)
16. Кругосветное плавание Литке на шлюпе «Сенявин». (1826–1829)
17. Кругосветное плавание Гагемейстера на транспорте «Кроткий». (1828–1830)
18. Кругосветные плавания Хромченко на корабле «Елена» (1828–1830) и на транспорте «Америка» (1831–1833)
19. Кругосветное плавание Шанца на транспорте «Америка». (1834–1836)
20. Кругосветное плавание Юнкера на транспорте «Або». (1840–1842)
21. Плавание Невельского на транспорте «Байкал». (1848–1849)
22. Плавание Бессарабского на транспорте «Двина». (1852–1853)
23. Плавание Путятина на фрегате «Паллада». (1852–1853)
24. Плавание Изыльметьева на фрегате «Аврора». (1853–1854)
25. Плавание Лесовского на фрегате «Диана» (1853–1854) и гибель «Дианы» (1855)
26. Некоторые итоги кругосветных и полукругосветных плаваний русских парусных судов. (1803–1886)

Приложение. Кругосветные и полукругосветные плавания русских парусных судов (Таблица)

1. Начало русских кругосветных плаваний

Русские промышленники на Алеутских островах и на западных берегах Северной Америки успешно добывали ценную пушнину и морского зверя. Но снабжение поселений образованной в 1799 г. Российско-американской компании продовольствием и товарами, доставка инструментов и оборудования для судов, строившихся Компанией в Охотске и в Русской Америке, были чрезвычайно затруднены. Промышленности на нашем Дальнем Востоке, да и в Сибири, в то время почти не существовало. Все необходимое везли на подводах через Сибирь; требовались тысячи лошадей, путь продолжался около года, а иногда и больше. Такая перевозка во много раз увеличивала стоимость товаров. Громоздкие предметы, например якоря и канаты, разрезали на части и в таком виде везли до Охотска, где снова соединяли, отчего прочность изделий сильно снижалась.

Русские поселения в Северной Америке нередко испытывали острую нужду в хлебе и соли, в оружии и порохе, без чего, понятно, невозможны были промыслы. Пушнину, добытую на севере, везли морем в Охотск, затем уже на лошадях через Якутск и Иркутск в Кяхту, где меха охотно покупались китайскими купцами. На этом долгом пути (порой до двух лет) товары портились, расхищались и убытки были весьма велики. Надо было наладить доставку грузов в Русскую Америку из Кронштадта морским путем, как более быстрым и несравненно более дешевым.

Кроме того, наши американские поселения были в сущности совершенно беззащитны, а богатые пушные промыслы возбуждали зависть соседей: англичан, испанцев и североамериканцев («бостонцев»). Они всячески стремились выжить русских из Америки и с Алеутских островов, подстрекали индейские племена к нападению на русские поселения, тайком снабжали их оружием, перекупали пушнину. Так, в 1802 г. поселение Архангельское на острове Баранова было разграблено индейцами при помощи иностранных пиратов. Чтобы пресечь эти враждебные действия, необходимо было присутствие или хотя бы временное посещение Русской Америки нашими военными кораблями. Мысль о посылке военных кораблей на Дальний Восток из Кронштадта или из Архангельска южным морским путем зародилась давно. Еще в 1732 г. во время подготовки Второй Камчатской экспедиции президент Адмиралтейств-коллегии адмирал Николай Федорович Головин подал императрице «представление» о посылке в северную часть Тихого океана русских военных судов.

В этом представлении Головин отмечал, что командор Беринг, посланный на Камчатку сухим путем через Сибирь, сможет выйти в море не раньше, чем через четыре года после выезда из Петербурга, а первые сведения о результатах плавания могут быть получены в Петербурге приблизительно только через шесть лет. На самом деле, как мы видели выше, Беринг и Чириков выехали из Петербурга в 1733 г., а вышли в плавание по Тихому океану только в 1741 г., т. е. почти через 8 лет.

Придавая большое значение русским открытиям в северной части Тихого океана, Головин предлагал «в будущую весну (в 1733 г.—Я. 3.) отправить отсюда в Камчатку через море два фрегата военные российские с ластовым судном (транспортом.—Я. 3.), на которых положить всякого провианту в запас на год или больше, по рассуждению, которые имеют иттить отсюда через большее море окиян кругом Капагона (мыса Горн.—Я. 3.) и в Зюйдное море и между Японских островов даже до Камчатки. И оный путь оные фрегаты могут учинить во время одиннадцати месяцев или меньше, понеже галанские корабли всякий год до Японских островов ходят и назад в осмнадцать и в шестнадцать месяцев возвращаются... никого бояться в том вояже (в том дальнем плавании.—Я. 3.) и на тех морях не надобно, ибо те... фрегаты снабжены быть надлежат каждый по малой мере по сороку пушек... А другие там народы, японцы и китайцы, таких кораблей с пушками не имеют, а когда те фрегаты в Камчатку придут, тогда оные могут снабдить командора Беринга... нужнейшими припасами, и по прибытии тех оных способнее без всякого опасения везде ходить и выискивать всякие земли и острова будут. Когда же те суды возвратятся благополучно, то надлежит тогда во всякой год отсюда оных в Камчатку посылать по два фрегата...»

В высказываниях Головина характерно подчеркивание желательности или даже необходимости посылки в дальние и неизвестные моря одновременно двух судов. Этот принцип оправдал себя во многих славных плаваниях русских моряков.

Затем Головин отмечает большую выгоду исследования Америки, «ибо имеются там мины (рудники.—Н. З.) пребогатые, как серебряные, так и золотые, о которых еще неведомо (а как известно есть), какую пользу получает королевство Гишпанское, Аглинское и Португальское». Он говорит также о желательности установления торговых отношений с разными народами и, в частности, с японцами.

Главную же пользу посылки военных судов в Тихий океан Головин видел в том/ что русские моряки «будут непрестанно обучаться морской практике и от того всегда... флот будет снабжен добрыми и искусными людьми, с которыми и адмиралу или какому командиру в случае войны выйтить против неприятеля будет несумнительно и не так, как ныне есть». Головин считал, что «в один такой путь (в Тихий океан.—Н. З.) могут те офицеры и матрозы обучиться более, нежели при здешнем (Балтийском.—Н. З.) море в десять лет».

Головин пишет далее, что посылка фрегатов не будет стоить дорого, так как все равно команды судов, которые «в гаванях здесь гниют и ни к какой государственной пользе не употребляются», приходится одевать и кормить.

Замечательно следующее высказывание Головина:

«Те фрегаты надлежит послать и отправить отсюда в удобное время, а именно в июле месяце... сие время назначается (для некоторых морских резонов), которые могут показаны быть, когда за потребно изобретено то отправление фрегатов будет». Мы увидим далее, что почти все русские корабли, совершавшие кругосветные плавания, выходили из Кронштадта в июле – августе.

В заключение Головин писал, что если его предложение принято будет, то он просит назначить его «во оный путь следовать, и быть в том предводителем, ежели другого к тому более способного афицера в службе... не сыщется» [196] .

«Представление» Головина о необходимости посылки в Тихий океан русских военных судов поражает своей обдуманностью и широтой. В сущности все дальнейшие проекты плаваний русских судов в Тихий океан были основаны на проекте Головина и можно только пожалеть, что его предложения тогда не были приняты.

Около 1785 г. Шелихов также подал проект, в котором предлагал «для избежания дороговизны и убытков, и вообще худого доставления... тяжелых, в цене же дешевых вещей... отправление сие делать морем, кругом света... от города Архангельска или Санкт-Петербурга...»

В связи с такой назревшей необходимостью уже в 1786 г. было решено послать из Балтийского моря на Дальний Восток сразу пять кораблей под начальством капитана 1-го ранга Григория Ивановича Муловского. Задачами этой экспедиции были: доставка грузов в наши восточные порты, охрана уже открытых русскими на Тихом океане земель, новые географические открытия, налаживание торговли с Китаем и Японией [197] .

К концу 1787 г. экспедиция была готова к походу, но начавшиеся войны сначала с Турцией, потом со Швецией, во время которой Муловский был убит в сражении при острове Эланде (1787), заставили отложить это намерение.

В 1800 г. лейтенант Иван Федорович Крузенштерн, начавший свою морскую службу под начальством Муловского, подал в Адмиралтейств-коллегию проект, в котором повторял доводы Шелихова и Головина. Он предлагал посылать корабли с грузами, необходимыми для Русской Америки, из Балтийского моря вокруг мыса Горн и через Тихий океан. Взамен этих грузов корабли должны были принимать от русских поселений на Алеутских островах и в Северной Америке пушнину, продавать ее в Кантоне – центре тогдашней международной торговли на Тихом океане – и в Ост-Индии, закупать там же товары, ходкие в России и в Западной Европе, и возвращаться вокруг мыса Доброй Надежды в Балтийское море. Однако этот проект при Павле I остался без движения.

В другой записке, поданной в 1802 г., Крузенштерн доказывал крайнюю желательность дальних и, в особенности, кругосветных плаваний для морского воспитания офицеров и команд военно-морского флота.

В том же 1802 г. Российско-американская компания по совету Г. А. Сарычева и тогдашнего морского министра Николая Семеновича Мордвинова взялась за исполнение прежде задуманного плана сообщения с Русской Америкой морем, но лишь для доставки грузов, без расчета на торговлю с Китаем и с Индией.

Сначала решено было отправить на восток только одно судно, закупив его в Гамбурге, но потом, по совету Мордвинова, решили послать два. Первым судном взялся управлять англичанин Макмейстер, который должен был остаться на Дальнем Востоке для руководства постройкой других судов. Для обратного привода судна приняли капитан-лейтенанта Юрия Федоровича Лисянского, «изъявившего желание вступить в службу компании, для сего первого российского кругом света путешествия» и заключили с ним договор. Но вскоре Макмейстер отказался от плавания. Тогда, по совету того же Мордвинова, был приглашен капитан-лейтенант Крузенштерн. Учитывая важность предложений Крузенштерна о торговле с Китаем и Ост-Индией, ему поручили и начальствование экспедицией, хотя Лисянский и был несколько старше в чине. Кроме того, учитывалось, что вопросами торговли с Китаем и Ост-Индией Крузенштерн занимался давно и специально для изучения ее на месте в 1797 г. отправился на год в Ост-Индию, а затем и в Кантон [198]. Крузенштерн говорит, что он сам избрал Лисянского своим помощником [199].

Надо упомянуть еще об одной причине, ускорившей посылку экспедиции Крузенштерна – Лисянского.

Дело в том, что с течением времени Российско-американская компания, благодаря непрестанно растущим доходам, начала привлекать внимание правящих кругов. Правление Компании было переведено из Иркутска в Петербург, и вступивший в 1801 г. на престол Александр I стал ее пайщиком. Его примеру последовали многие вельможи. Эти обстоятельства и обусловили посылку в 1803 г. первой русской кругосветной экспедиции капитан-лейтенантов Ивана Федоровича Крузенштерна и Юрия Федоровича Лисянского на кораблях «Надежда» и «Нева». Эта экспедиция, проведенная исключительно хорошо, послужила началом блестящих дальних плаваний русских парусных судов первой половины XIX века.

Все плавания этого времени на Дальний Восток можно разделить на кругосветные и полукругосветные. Корабли кругосветных плаваний выходили из Балтийского моря и

возвращались обратно вокруг света. Корабли полукругосветных плаваний, выйдя из Балтийского моря и пройдя на Дальний Восток, либо навсегда оставались там, либо возвращались с Дальнего Востока тем же путем, которым шли из Балтийского моря. Последние плавания в первой половине XIX в. были сравнительно редкими, но, начиная с третьей четверти XIX в., после того как появились корабли с паровыми двигателями, полукругосветные плавания стали преобладать.

Часть кораблей во время своего плавания на Дальний Восток следовала по западному маршруту, разработанному и осуществленному Крузенштерном. Выйдя из Кронштадта, корабли проходили по Атлантическому океану на юг, огибали мыс Горн и поднимались к нашим берегам по Тихому океану на север. На обратном пути корабли проходили через Австрало-Азиатские моря, пересекали Индийский океан и, обогнув мыс Доброй Надежды, возвращались Атлантическим океаном в Балтийское море. Главным недостатком западного варианта было то, что мыс Горн парусным судам приходилось проходить с востока на запад, т. е. против господствующих в этом районе жестоких западных ветров. Часто эти ветры задерживали парусные суда на несколько недель. А бывали и такие случаи, когда суда совсем не могли преодолеть противных ветров, вынуждены были изменять курс и идти на Дальний Восток, огибая мыс Доброй Надежды. Так, например, поступил Головнин на «Диане».

Другим недостатком этого пути была необходимость проходить по малоизученным в то время Австрало-Азиатским морям и проливам. Для парусных судов это было нелегко. Однако, принимая во внимание, что Крузенштерн на обратном пути должен был зайти в Кантон и в Ост-Индию, выбор им западного маршрута был совершенно правильным. Эти же соображения определили выбор западного маршрута и некоторыми другими судами.

При восточном варианте корабли, выйдя из Атлантического океана, огибали мыс Доброй Надежды, и затем, обогнув Тасманию с юга или пройдя через Австрало-Азиатские моря, поднимались на север по Тихому океану. На обратном пути мыс Горн огибался с запада на восток. У восточного варианта было два преимущества: во-первых, путь вокруг мыса Доброй Надежды, Тасмании и мыса Горн совершался с попутными западными ветрами. Во-вторых, западная часть Тихого океана изобилует островами, а среди них было много в то время еще не посещенных европейцами и не положенных на карту. В восточной части Тихого океана островов очень мало. Как увидим дальше, особенности ветрового режима южных широт и расположения островов в Тихом океане наиболее полно были использованы экспедицией Беллинсгаузена – Лазарева.

Корабли, на которых совершали свое кругосветное плавание Крузенштерн и Лисянский, принадлежали Российско-американской компании, но были укомплектованы военными моряками. В дальнейшем на судах Компании плавали и вольнонаемные команды, но командный состав в большинстве случаев был из военных моряков – офицеров или штурманов. Из приводимой в приложениях таблицы видно, что многие русские кругосветные и полукругосветные плавания совершались и на военных судах [200] .

Кругосветные плавания

I. В западном направлении (вокруг мыса Горн и затем вокруг мыса Доброй Надежды).

1. «Надежда» (1803–1806).
2. «Нева» (1803–1806).
3. «Рюрик» (1815–1818).
4. «Кутузов» (1816–1819).
5. «Камчатка»(1817–1819).
6. «Предприятие» (1823–1826).
7. «Кроткий» (1825–1827).
8. «Моллер» (1826–1829).
9. «Сенявин» (1826–1829).
10. «Оливуца» (1850–1857).
11. «Аврора» (1853–1857).
12. «Гиляк» (1864–1866).

II. В восточном направлении (вокруг мыса Доброй Надежды и затем вокруг мыса Горн).

1. «Суворов» (1813–1816).
2. «Восток» (1819–1821).
3. «Мирный» (1819–1921).
4. «Открытие» (1819–1822).
5. «Благонамеренный» (1819–1822).
6. «Бородино» (1819–1821).
7. «Аполлон» (1821–1824).
8. «Крейсер» (1822–1825).
9. «Ладога» (1822–1824).
10. «Елена» (1824–1826).
11. «Елена» (1828–1830).
12. «Кроткий» (1828–1830).
13. «Америка» (1831–1833).
14. «Америка» (1834–1836).

15. «Або» (1840–1842).

16. «Двина» (1852–1857).

Полукругосветные плавания

I. Плавания на Дальний Восток и обратно вокруг мыса Горн.

1. «Суворов» (1816–1818).

2. «Кутузов» (1820–1822).

3. «Николай» (1837–1839).

4. «Николай» (1839–1840).

II. Плавания на Дальний Восток и обратно вокруг мыса Доброй Надежды.

«Гиляк» (1861–1863).

III. Плавания на Дальний Восток вокруг мыса Горн.

1. «Елена» (1835–1836).

2. «Наследник Александр» (1840–1841).

3. «Байкал» (1848–1849).

4. «Диана» (1853–1854).

IV. Плавания на Дальний Восток вокруг мыса Доброй Надежды.

1. «Нева» (1806–1807).

2. «Диана» (1807–1809).

3. «Рюрик» (1821–1822).

4. «Иртыш» (1843–1845).

5. «Паллада» (1852–1854).

Из таблицы видно, что всего кругосветных, в строгом смысле этого слова, плаваний было совершено 25 – из них по западному маршруту 10 и по восточному—15. Кроме того, корабли «Оливуца», «Двина» и «Аврора» также обошли вокруг земного шара, но война 1854–1855 г. задержала эти корабли на Дальнем Востоке, и «Оливуца» и «Двина» обратный путь совершили с измененным личным составом. Если эти плавания все же рассматривать как кругосветные, то по западному маршруту было совершено 12, по восточному—16, а всего 28 кругосветных плаваний.

Плавания кораблей «Суворов» (1816–1818), «Кутузов» (1820–1822), «Николай» (1837–1839) и «Гиляк» (1861–1863) были совершены из Кронштадта на Дальний Восток и обратно по одному и тому же пути. Документально не выяснено, по какому пути шел из Кронштадта на Дальний Восток корабль «Николай» (1839–1840). Из косвенных соображений можно считать, что вокруг мыса Горн.

Кругосветные и полукругосветные плавания русских парусных судов

*Зубов Н. Н. Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов
Государственное издательство географической литературы, Москва, 1954*

№	Судно	Командир	Плавание на дальний Восток			Плавание с Дальнего Востока		
			Выход из Кронштадта	Направление	Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
1.	«Надежда» Рос.- ам. комп., 430 т.	И. Ф. Крузенштерн, капитан-лейтенант	26.07.1803	м. Горн	Петропавловск- Камчатский 3.07. 1804	Петропавловск- Камчатский 23.09.1805	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	7.08.1806
2.	«Нева» Рос. – ам. комп., 370 т.	Ю. Ф. Лисянский, капитан-лейтенант	26.07.1803	м. Горн	о. Кадык 1.07.1804	о. Кадык 20.08.1805	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	22.07.1806
3.	«Нева» Рос. – ам. комп., 370 т.	Л. А. Гагемейстер, лейтенант	20.10.1806	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Ново – Архангельск 13.09.1807	-	-	-
4.	«Диана»Ю шлюп Воен. фл., 330 т.	В. М. Головин, лейтенант	25.07.1807	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 25.09. 1809	-	-	-
5.	«Суворов», Рос. – ам. комп., 335т.	М. П. Лазарев, лейтенант	9. 10.1813	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Ново – Архангельск 18. 11. 1814	Ново – Архангельск 25.07.1815	м. Горн	15.07.1816
6.	«Рюрик», бриг гр. Румянцева, 180 т.	О. Е. Коцебу лейтенант	18.07.1815	м. Горн	Петропавловск – Камчатский 7. 06. 1816	о. Уналашка 6. 08. 1817	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	19. 07. 1818

№	Судно	Командир	Плавание на дальний Восток			Плавание с Дальнего Востока		
			Выход из Кронштадта	Направление	Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
7.	«Кутузов» Рос. – ам. комп., 525 т.	Л. А. Гагемейстер, капитан - лейтенант	7.09.1816	м. Горн	Ново – Архангельск 12.11.1817	Ново – Архангельск 27.11.1818	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	6.09.1819
8.	«Суворов», Рос. – ам. комп., 335т.	З. И. Понафидин, лейтенант	7.09.1816	м. Горн	Ново – Архангельск 20. 07. 1817	Ново – Архангельск 12.01.1818	м. Горн	18.10.1818
9.	«Камчатка», Шлюп Воен. фл., 900т.	В. М. Головин, капитан 2-го ранга	25.08.1817	м. Горн	Петропавловск – Камчатский 3. 05. 1818	Ново – Архангельск 19.08.1818	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	6.09.1819
10	«Восток», Шлюп Воен. фл., 900 т.	Ф. Ф. Беллинсгаузен, капитан 2-го ранга	4.07.1819	м. Южный (Тасмания)	Порт-Джексон (Сидней) 30.03.1820	Порт-Джексон (Сидней) 31.10.1820		24.07. 1821
11.	«Мирный», Шлюп Воен. фл., 530 т.	М. П. Лазарев, лейтенант	4.07.1819	м. Южный (Тасмания)	Порт-Джексон (Сидней) 7. 04. 1820	Порт-Джексон (Сидней) 31.10.1820		24.07. 1821
12.	«Открытие», Шлюп Воен. фл., 900 т.	М. Н. Васильев, лейтенант	4.07.1819	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 4.06.1820	Петропавловск – Камчатский ?.10.1821	м. Горн	1.08.1822
13.	«Благонамеренны й», Шлюп Вен. Фл., 530 т.	Г. С. Шишмарёв капитан - лейтенант	4.07.1819	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	о. Уналашка 3.06.1820	Петропавловск – Камчатский ?.10.1821	м. Горн	1.08.1822

№	Судно	Командир	Плавание на дальний Восток			Плавание с Дальнего Востока		
			Выход из Кронштадта	Направление	Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
14.	«Бородино», Рос. – ам. комп., 600 т.	З. И. Понафидин, лейтенант	29.09.1819	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Ново – Архангельск 11.10.1820	Ново – Архангельск 29.01.1821	м. Горн	16.09.1821
15.	«Кутузов», Рос. – ам. комп., 525 т.	П. А. Дохтуров, лейтенант	7.09.1820	м. Горн	Ново – Архангельск 23.10.1821	Ново – Архангельск 28.01.1822	м. Горн	21.10.1822
16.	«Рюрик» Рос. – ам. комп., 180 т.	Е. А. Клочков штурман 12 класса	13.09.1821	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Ново – Архангельск 7.11.1822	-	-	-
17.	«Аполлон», Шлюп Воен. фл., 900 т.	С. П. Хрущёв, лейтенант	28.09.1821	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 13.08.1822	Ново – Архангельск ?.09.1823	м. Горн	15.10.1824
18.	«Крейсер2», Фрегат Воен. фл.	М. П. Лазарев, капитан 2-го ранга	16.08.1822	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Ново – Архангельск 3.09.1823	Ново – Архангельск 16.10.1824	м. Горн	5.08.1825
19.	«Ладога», Шлюп Воен. фл.	А. П. Лазарев, капитан - лейтенант	16.08.1822	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 10.09.1823	Ново – Архангельск 14.11.1823	м. Горн	13.10.1824
20.	«Предприятию», Шлюп Воен. фл., 700 т.	О. Е. Коцебу капитан - лейтенант	28.07.1823	м. Горн	Петропавловск – Камчатский 8.06.1824	Ново – Архангельск 11.08.1825	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	10.07.1826

№	Судно	Командир	Плавание на дальний Восток			Плавание с Дальнего Востока		
			Выход из Кронштадта	Направление	Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
21.	«Елена», Рос. – ам. комп., 400 т.	П. Е. Чистяков, лейтенант М. И. Муравьев, капитан 2-го ранга	31.07.1824	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Ново – Архангельск 29.07.1825	- Ново – Архангельск 4.11.1825	- м. Горн	- 1.09.1826
22.	«Короткий» Транспорт Воен. фл.	Ф. П. Врангель, Капитан – лейтенант	23.08. 1825	м. Горн	Петропавловск – Камчатский 11.06.1826	Ново – Архангельск 12.10.1826	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	14.09.1827
23.	«Моллер», Шлюп Воен. фл.	М. Н. Станюкевич, капитан – лейтенант	20.08.1826	м. Горн	М. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания) 13.07.1827	Петропавловск – Камчатский 30.10.1828	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	23.08.1829
24.	«Сенявин», Шлюп Воен. фл.	Ф. П. Литке, капитан – лейтенант	20.08.1826	м. Горн	Ново – Архангельск 12.06.1827	Петропавловск – Камчатский 30.10.1828	Зондский пр. – м. Доброй Надежды	25.08.1829
25.	«Елена», Рос. – ам. комп., 400 т.	В. С. Хромченко, лейтенант	4.08.1828	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Ново – Архангельск 4.07.1829	Ново – Архангельск 15.10.1829	м. Горн	10.07.1830
26.	«Короткий», транспорт Воен. фл.	Л. А. Гагемейстер, капитан - лейтенант	11.09.1828	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 10.07.1829	Ново – Архангельск 3.11.1829	м. Горн	16.09.1830
27.	«Америка», транспорт Воен. фл. 655т.	В. С. Хромченко, капитан - лейтенант	27.08.1831	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 14.08.1832	Ново – Архангельск 20.11.1832	м. Горн	13.09.1833

№	Судно	Командир	Плавание на дальний Восток			Плавание с Дальнего Востока		
			Выход из Кронштадта	Направление	Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
28.	«Америка», транспорт Воен. фл. 655т.	И. И. Шанц, капитан - лейтенант	5.08.1834	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 27.06.1835	Ново – Архангельск 11.10.1835	м. Горн	15.07.1836
29.	«Елена», Рос. – ам. комп., 400 т.	М. Д. Табеньков, лейтенант	5.08.1835	м. Горн	Ново – Архангельск 16.04.1836	-	-	-
30.	«Николай», Рос. – ам. комп., 400 т.	Е. А. Беренс, капитан - лейтенант	8.08.1837	м. Горн	Ново – Архангельск 14.04.1838	Ново – Архангельск 8.11.1838	м. Горн	22.06.1839
31.	«Николай», Рос. – ам. комп., 400 т.	Н. А. Кадников, Лейтенант	19.08.1939	м. Горн (?)	Ново – Архангельск 1.05.1840	-	-	-
		С. В. Воеводский, лейтенант				Ново – Архангельск 30.09.1940	м. Горн	13.07.1841
32.	«Наследник Александр», Рос. – ам. комп., 300т.	Д. Ф. Зарембо, капитан - лейтенант	14.08.1840	м. Горн	Ново – Архангельск 3.04.1841	-	-	-
33.	«Або», Транспорт Воен. фл., 655 т.	А. Л. Юнкер, капитан - лейтенант	5.09.1840	м. Доброй Надежды – Малаккский пр.	Петропавловск – Камчатский 20.09.1841	Петропавловск – Камчатский 24.11.1841	м. Горн	13.10.1842
34.	«Иртыш», Транспорт Воен. фл., 450 т.	И. В. Вонлярлярский, капитан 1-го ранга	14.09.1843	м. Доброй Надежды – Зондский пр.	Петропавловск – Камчатский 2.05.1845	-	-	-

№	Судно	Командир	Плавание на дальний Восток			Плавание с Дальнего Востока		
			Выход из Кронштадта	Направление	Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
35.	«Байкал», Транспорт Воен. фл., 477 т.	Г. И. Невельской, капитан - лейтенант	21.08.1848	м. Горн	Петропавловск – Камчатский 12.05.1849	-	-	-
36.	«Оливуца», Корвет Воен. фл.,	И. Н. Сушов, капитан – лейтенант	23.09.1850	м. Горн	Петропавловск – Камчатский 29.06.1851	-	-	-
37.	«Двина», Транспорт Воен. фл. 640 т.,	П. Н. Бессарабский, капитан - лейтенант	20.09.1852	м. Доброй Надежды – м. Южный (Тасмания)	Петропавловск – Камчатский 8.08.1853	-	-	-
38.	«Палада», Фрегат Воен. фл.	И. С. Унковский, капитан 2-го ранга	7.10.1852	м. Доброй Надежды – Зондский пр.	Императорская (Советская) гавань 11.07.1854	-	-	-
39.	«Диана», Фрегат Воен. фл.	С. С. Лесовский, Капитан – лейтенант	26.09.1853	м. Горн	Зал. Де – Кастри 19.06.1854	-	-	-
40.	«Аврора», Фрегат Воен. фл. 1947 т.	И. Н. Изыльментьев, капитан- лейтенант	21.08.1852	м. Горн	Петропавловск – Камчатский 19.06.1854	-	-	-
41	«Аврора», Фрегат Воен. фл. 1947 т.	М. П. Тироль, капитан 2-го ранга	-	-	-	Зал. Де – Каастри 17.10.1856	Зондский пр.- м Доброй Надежды	11.06.1857

№	Судно	Командир	Плавание на дальний Восток			Плавание с Дальнего Востока		
			Выход из Кронштадта	Направление	Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
42.	«Оливуца», Корвет Воен. фл.	В. А. Римский – Корсаков, Капитан 2-го ранга	-	-	-	Императорская (Советская) гавань 3.10.1856	Зондский пр.- м Доброй Надежды	16.09.1857
43.	«Двина», Транспорт Воен. фл. 640 т.	И. И. Бутаков, Капитан - лейтенант	-	-	-	Амур 13.10.1856	м. Горн	15.09.1857
44.	«Гиляк» Транспорт Воен. фл. 897 т.	А. Н. Энквист, Капитан - лейтенант	18.12.1861 (из Гамбурга)	м. Доброй Надежды – Зондский пр.	Зал. Де – Каастри 31.08.1862	Императорская (Советская) гавань 26.10.1862	Малаккский пр. – м. Доброй Надежды	3.08.1863
45.	«Гиляк» Транспорт Воен. фл. 897 т.	А. Н. Энквист, Капитан - лейтенант	26.07.1864	м. Горн	Зал. Де – Каастри 5.06.1865	Владивосток 28.08.1865	Малаккский пр. – м. Доброй Надежды	7.08.1866

Примечание:

Ново-Архангельск — бывшее поселение в Русской Америке, основанное в 1799 году. Ново-Архангельск являлся столицей Русской Америки. Расположен на острове Баранова Александровского архипелага (штат Аляска). После продажи в 1867 году русских владений в Америке США город переименован в Ситка

Залив Де-Ка́стри (С 1952 года -залив Чихачёва) — залив Японского моря у западного берега Татарского пролива под 51° 28г с. ш., между мысами Орлова (Клостер-Камп) и Д'Асса, близ озера Кизи, принадлежавшего к бассейну реки Амур.

Остальные перечисленные в таблице плавания являются полукругосветными. Корабли шли из Кронштадта на Дальний Восток, где и оставались.

Во время всех кругосветных и полукругосветных плаваний суда 40 раз обошли мыс Горн и 35 раз мыс Доброй Надежды.

Плавания судов «Рюрик», «Восток», «Мирный», «Открытие» и «Благонамеренный» были совершены с научными целями. Остальные плавания, до плавания «Наследника Александра» включительно, были совершены для перевозки грузов в поселения Российско-американской компании и для охраны ее промыслов. Все позднейшие – имели целью доставку грузов для военных судов, плававших в Охотском море. Суда «Або», «Иртыш», «Байкал», «Оливуца», «Двина» доставили грузы в Петропавловск, последующие – в Николаевск-на-Амуре. Одновременно военные суда должны были охранять наши промыслы на Охотском море от хищнических поползновений иностранцев.

Необходимость охраны наших дальневосточных морей особенно подчеркивалась Г. И. Невельским, который писал, что иностранцы «...грабили не только наши побережья, но заходили и в самый Петропавловск, разбивали там караул и разбирали на дрова батареи, по побережьям жгли леса, грабили жителей и били в бухтах детенышей китов, истребляли, таким образом, этих животных в наших морях» [201] .

Из плаваний, перечисленных в таблице, в дальнейшем не описаны, как не ознаменовавшиеся особыми событиями, плавания парусных судов: «Нева» (1806–1807), «Кутузов» (1816–1819), «Суворов» (1816–1818), «Кутузов» (1820–1822), «Елена» (1824–1826), «Елена» (1835–1836), «Николай» (1837–1839), «Николай» (1839–1840), «Наследник Александр» (1840–1841), «Иртыш» (1843–1845), «Оливуца» (1850–1857), «Гиляк» (1861–1863) и «Гиляк» (1864–1866).

Кроме перечисленных в таблице, кругосветные и полукругосветные плавания с заходом в Русскую Америку совершали и другие принадлежащие Российско-американской компании или зафрахтованные ею парусные суда. Таковы «Ситха», «Атха», «Император Николай I», «Фрея», «Кадьяк», «Цесаревич», «Шелихов» и т. д. На этих судах в отличие от компанейских судов, помещенных в таблице, и командный состав и команды были вольнонаемные и в большинстве своем иностранцы. Плавали эти суда обычно в Русскую Америку и обратно вокруг мыса Горн. Исключение представляло кругосветное плавание в западном направлении корабля «Атха», совершенное под командованием А. В. Риделя (1851–1853). Шканечные журналы этих судов остались необработанными. Кроме того, научные наблюдения велись на них не так тщательно, как на судах с военной командой.

Надо упомянуть об одном счастливом исключении. На корабле «Атха», совершившем в 1847–1849 гг. плавание из Балтийского моря в Русскую Америку туда и обратно, вокруг мыса Горн, находился доктор Эдуард Ленц, производивший тщательные и частые метеорологические наблюдения. В дальнейшем эти наблюдения вместе с наблюдениями, произведенными доктором Л. Шренком, впоследствии русским академиком, во время плавания на фрегате «Аврора» из Балтийского моря на Дальний Восток (также вокруг мыса Горн) в 1853–1854 гг. были обработаны академиком

Эмилием Христиановичем Ленцем, причем получены интересные выводы о суточных колебаниях давления атмосферы в тропиках [202] .

Совершали также плавания из Балтийского моря на Дальний Восток китобойные суда Российско-финляндской компании (с 1851 по 1863 год). Суда эти («Суоми», «Турку», «Аян», «Граф Берг», «Амур») комплектовались в основном иностранцами и мало прибавили к нашим познаниям океана.

2. Кругосветное плавание Крузенштерна и Лисянского на кораблях «Надежда» и «Нева» (1803–1806)

Основными задачами первой русской кругосветной экспедиции Крузенштерна – Лисянского были: доставка на Дальний Восток грузов Российско-американской компании и продажа мехов этой компании в Китае, доставка в Японию посольства, имевшего целью завязать торговые сношения с Японией, и производство попутных географических открытий и исследований.

Для экспедиции были куплены в Англии два корабля: один водоизмещением 450 т, названный «Надеждой», и другой водоизмещением 350 т, названный «Невой». В командование «Надеждой» вступил капитан-лейтенант Иван Федорович Крузенштерн, в командование «Невой» – капитан-лейтенант Юрий Федорович Лисянский.

Команды обоих судов, как офицеры, так и матросы, были военные и набраны из добровольцев. Крузенштерну советовали взять для первого кругосветного плавания несколько иностранных матросов. «Но, – пишет Крузенштерн, – я, зная преимущественные свойства российских, коих даже английским предпочитаю, совету сему последовать не согласился» [203] . В этом Крузенштерн никогда не раскаивался. Напротив, после пересечения экватора он отметил замечательное свойство русского человека – одинаково легко переносить как жесточайшую стужу, так и жгучую жару.

На «Надежде» вышли в плавание 71 и на «Неве» 53 человека. Кроме того, в экспедиции участвовали астроном Горнер, естествоиспытатели Тилезиус и Лангсдорф [204] и доктор медицины Лабанд.

Несмотря на то что «Надежда» и «Нева» принадлежали частной Российско-американской компании, Александр I разрешил им плавание под военным флагом.

Вся подготовка экспедиции была проведена весьма тщательно и любовно. По совету Г. А. Сарычева, экспедиция была снабжена самыми современными астрономическими и навигационными приборами, в частности хронометрами и секстанами.

Неожиданно перед самым отправлением в плавание Крузенштерн получил задание отвести в Японию посла Николая Петровича Резанова, одного из главных акционеров Российско-американской компании, который должен был попытаться установить торговые отношения с Японией. Резанов со свитой поместился на «Надежде». Это задание заставило пересмотреть план работ экспедиции и, как увидим в дальнейшем, повлекло за собой потерю времени на плавание «Надежды» к берегам Японии и стоянку в Нагасаки.

Само намерение русского правительства установить торговые отношения с Японией было вполне естественным. После выхода русских на Тихий океан Япония стала одним

из ближайших соседей России. Уже упоминалось, что еще экспедиции Шпанберга ставилась задача – изыскать морские пути в Японию, и что корабли Шпанберга и Вальтона уже подходили к берегам Японии и вели дружелюбную меновую торговлю с японцами.

Случилось далее так, что на алеутском острове Амчитка около 1782 г. потерпело крушение японское судно и его команда была привезена в Иркутск, где и прожила почти 10 лет. Екатерина II приказала сибирскому генерал-губернатору отправить задержанных японцев на родину и воспользоваться этим предлогом для установления торговли с Японией. Избранный представителем для переговоров гвардии поручик Адам Кириллович Лаксман на транспорте «Екатерина» под командой штурмана Григория Ловцова в 1792 г. отправился из Охотска и зимовал в гавани Нэмуру на восточной оконечности острова Хоккайдо. Летом 1793 г., по желанию японцев, Лаксман перешел в порт Хакодате, откуда сухим путем ездил для переговоров в Матсмай – главный город острова Хоккайдо. Во время переговоров Лаксман, благодаря своему дипломатическому искусству, добился успеха. В частности, в пункте 3 полученного Лаксманом документа значилось:

«3. В переговоры о торговле японцы вступать нигде не могут, кроме одного назначенного для сего порта Нагасаки и потому теперь дают только Лаксману письменный вид, с которым один русский корабль может притти в помянутый порт, где будут находиться японские чиновники, долженствующие с русскими договариваться о сем предмете» [205] . Получив этот документ, Лаксман в октябре 1793 г. вернулся в Охотск. Почему этим разрешением не воспользовались немедленно, осталось неизвестным. Во всяком случае «Надежда» вместе с послом Резановым должна была зайти в Нагасаки.

26 июля 1803 г. Крузенштерн и Лисянский вышли из Кронштадта.

Во время стоянки в Копенгагене (5–27 августа) и в другом датском порту, Хельсингёре (27 августа—3 сентября), на «Надежде» и на «Неве» были тщательно переложены грузы и проверены хронометры. В Копенгаген же прибыли приглашенные в экспедицию ученые Горнер, Тилезиус и Лангсдорф. На пути в Фалмут (юго-западная Англия) во время шторма корабли разлучились и пришли туда «Нева»—14, а «Надежда»—16 сентября.

Из Фалмута «Надежда» и «Нева» вышли 26 сентября и 8 октября стали на якорь в бухте Санта-Крус на острове Тенерифе (Канарские острова), в которой простояли до 15 октября.

14 ноября 1803 г. «Надежда» и «Нева» впервые в истории русского флота пересекли экватор. Из всех офицеров и матросов его пересекали раньше только командиры судов, плававшие до того волонтерами на английском флоте. Кто мог подумать тогда, что семнадцать лет спустя русские военные корабли «Восток» и «Мирный», совершая кругосветное плавание в высоких южных широтах, откроют то, что не удавалось морякам других наций – шестой материк земного шара – Антарктиду!

9 декабря корабли пришли к острову Св. Екатерины (у берегов Бразилии) и здесь задержались до 23 января 1804 г., чтобы переменить на «Неве» фок- и грот-мачты.

Обогнув мыс Горн, корабли 12 марта во время шторма разлучились. На этот случай Крузенштерн заранее назначил последовательные места встречи: остров Пасхи и Маркизские острова. Однако в пути Крузенштерн переменял свое намерение, прошел прямо к Маркизским островам и 25 апреля стал на якорь у острова Нуку-Хива.

Лисянский, не подозревая о такой перемене маршрута, прошел к острову Пасхи, продержался у него под парусами с 4 по 9 апреля и, не дождавшись Крузенштерна, пошел к острову Нуку-Хива, куда и прибыл 27 апреля.

У острова Нуку-Хива корабли пробыли до 7 мая. За это время была найдена и описана удобная якорная стоянка, названная портом Чичагова, и определены широты и долготы нескольких островов и пунктов.

От острова Нуку-Хива корабли пошли на север и 27 мая подошли к Гавайским островам. Расчеты Крузенштерна приобрести у местных жителей свежую провизию не увенчались успехом. Крузенштерн продержался у Гавайских островов под парусами 27 и 28 мая и затем, чтобы не задерживать выполнения своей задачи – посещения Нагасаки, пошел прямо в Петропавловск, куда и прибыл 3 июля. Лисянский, простояв на якоре у острова Гавайи с 31 мая по 3 июня, отправился согласно плану к острову Кадьяк.

Из Петропавловска Крузенштерн вышел в море 27 августа, прошел на юг вдоль восточных берегов Японии и затем проливом Вандимена (к югу от острова Кюсю) из Тихого океана в Восточно-Китайское море. 26 сентября «Надежда» стала на якорь в Нагасаки.

Посольство Резанова не увенчалось успехом. Японцы не только не согласились на какой-либо договор с Россией, но даже не приняли подарков, предназначенных японскому императору.

5 апреля 1805 г. Крузенштерн, выйдя, наконец, из Нагасаки, прошел через Корейский пролив, поднялся по почти неизвестному тогда европейцам Японскому морю и положил на карту многие приметные пункты западного побережья Японии. Положение некоторых пунктов было определено астрономически.

1 мая Крузенштерн прошел через пролив Лаперуза из Японского моря в Охотское, произвел здесь некоторые гидрографические работы и 23 мая 1805 г. вернулся в Петропавловск, где посольство Резанова покинуло «Надежду».

Кругосветное плавание Крузенштерна и Лисянского на «Надежде» и «Неве» (1803–1806).

С 23 июня по 19 августа Крузенштерн производил гидрографические работы в Охотском море [206] .

23 сентября 1805 г. «Надежда» после перегрузки трюмов и пополнения запасов провизии вышла из Петропавловска в обратное плавание в Кронштадт. Через пролив Баши она проследовала в Южно-Китайское море и 8 ноября бросила якорь в Макао.

«Нева» после стоянки у Гавайских островов отправилась, как уже говорилось, к Алеутским островам. 26 июня открылся остров Чирикова, а 1 июля 1804 г. «Нева» стала на якорь в Павловской гавани острова Кадьяк.

Выполнив данные ему поручения, произведя некоторые гидрографические работы у берегов Русской Америки и приняв меха Российско-американской компании, Лисянский 15 августа 1805 г. вышел из Ново-Архангельска тоже в Макао, как это было заранее условлено с Крузенштерном. Из Русской Америки он взял с собой трех мальчиков креолов (отец русский, мать алеутка) для того, чтобы они получили в России специальное образование, и затем вернулись в Русскую Америку.

3 октября на пути в Кантон, в северной субтропической части Тихого океана, увидели много птиц. Предположив, что вблизи находится какая-то неведомая земля, приняли надлежащие предосторожности. Однако вечером «Нева» все же села на коралловую мель. На рассвете увидели, что «Нева» находится вблизи небольшого острова. Вскоре удалось сняться с мели, но набежавшим шквалом «Неву» опять нанесло на камни. Снятие с мели, поднятие пушек, выброшенных с поплавками в море для облегчения корабля, задержало «Неву» в этом районе до 7 октября. Остров в честь командира корабля получил название острова Лисянского, а риф, на котором «Нева» сидела, — рифа Невы.

11 октября вблизи был замечен еще один бурун, названный рифом Крузенштерна.

На дальнейшем пути в Кантон «Нева» выдержала жесточайший тайфун, во время которого получила некоторые повреждения. Значительное количество пушных товаров было подмочено и после выброшено за борт.

16 ноября, обогнув с юга остров Формозу, «Нева» вошла в Южно-Китайское море и 21 ноября бросила якорь в Макао, где в это время уже стояла «Надежда».

Продажа мехов задержала «Надежду» и «Неву» и только 31 января 1806 г. оба корабля оставили китайские воды. В дальнейшем суда прошли через Зондский пролив и 21 февраля вошли в Индийский океан.

3 апреля, находясь почти у мыса Доброй Надежды, при пасмурной с дождем погоде корабли разлучились.

Как пишет Крузенштерн, «апреля 26-го (14 апреля ст. ст.—Н. 3.) увидели мы два корабля, один на NW, а другой на NO. Первый признали мы „Невою“, но как „Надежда“ ходила хуже, то скоро „Нева“ опять ушла из виду, и мы ее уже не видели до нашего прибытия в Кронштадт» [207] .

Местом встречи на случай разлуки Крузенштерн назначил остров Св. Елены, куда и прибыл 21 апреля. Здесь Крузенштерн узнал о разрыве отношений между Россией и Францией и потому, покинув остров 26 апреля, во избежание встречи с неприятельскими крейсерами, избрал путь в Балтийское море не через Ла-Манш, а к северу от Британских островов. 18–20 июля «Надежда» простояла на якорю в Хельсингёре и 21–25 июля в Копенгагене. 7 августа 1806 г., после 1108-дневного отсутствия, «Надежда» вернулась в Кронштадт. За время плавания «Надежда» провела под парусами 445 дней. Самый длительный переход от острова Св. Елены до Хельсингёра продолжался 83 дня.

«Нева» после разлуки с «Надеждой» не зашла на остров Св. Елены, а прошла прямо в Портсмут, где простояла с 16 июня по 1 июля. Остановившись на короткое время на рейде Даунс и в Хельсингёре, «Нева» прибыла в Кронштадт 22 июля 1806 г., пробыв в отсутствии 1090 дней, из них под парусами 462 дня. Самым длительным был переход от Макао до Портсмута, он продолжался 142 дня. Никакой другой русский корабль не совершал столь длительного перехода под парусами.

Здоровье команд на обоих кораблях было отличное. За трехлетнее плавание на «Надежде» умерло только два человека: повар посланника, болевший туберкулезом еще при поступлении на судно, и лейтенант Головачев, застрелившийся по неизвестной причине во время стоянки у острова Св. Елены. На «Неве» один матрос упал в море и утонул, три человека были убиты во время военной стычки у Ново-Архангельска и два матроса умерли от случайных болезней.

Первое русское кругосветное плавание ознаменовалось значительными географическими результатами. Оба корабля, и в совместном плавании, и в отдельном, все время старались располагать свои курсы либо так, чтобы пройти по еще «нехоженным» путям, либо так, чтобы пройти к сомнительным островам, показанным на старинных картах.

Таких островов в Тихом океане в то время было множество. Наносились они на карту смелыми моряками, пользовавшимися плохими навигационными инструментами и плохими методами. Неудивительно поэтому, что один и тот же остров открывался иногда многими мореплавателями, но помещался под разными названиями в разных местах карты. Особенно велики были ошибки в долготе, которую на старых кораблях определяли только по счислению. Так определялись, например, долготы во время плавания Беринга – Чирикова.

На «Надежде» и «Неве» были секстаны и хронометры. Кроме того, сравнительно незадолго до их плавания был разработан способ определения долготы на кораблях по угловым расстояниям Луны от Солнца (иначе – «способ лунных расстояний»). Это значительно облегчило определение широт и долгот в море. И на «Надежде» и на «Неве» не упускали ни одного случая для определения своих координат. Так, во время плавания «Надежды» в Японском и Охотском морях число пунктов, определенных астрономически, было более ста. Частые определения географических координат пунктов, посещенных или увиденных участниками экспедиции, являются большим вкладом в географическую науку.

Благодаря точности своего счисления, опирающегося на частые и точные определения широт и долгот, обоим кораблям удалось по разности счислимых и обсервованных мест определить направления и скорости морских течений во многих районах их плавания.

Точность счисления на «Надежде» и «Неве» позволила им «снять с карты» многие несуществующие острова. Так, по выходе из Петропавловска в Кантон Крузенштерн расположил свои курсы с расчетом пройти путями английских капитанов Клерка и Гора и осмотреть пространство между 33 и 37° с. ш. по 146° восточному меридиану. Близ этого меридиана на их картах и на некоторых других было показано несколько сомнительных островов.

Лисянский по выходе из Кадыяка в Кантон расположил свои курсы так, чтобы пересечь почти неизвестные тогда пространства Тихого океана и пройти через район, в котором английский капитан Портлок в 1786 г. подметил признаки земли и где он сам на пути от Гавайских островов к Кадыяку видел морскую выдру. Как мы видели, Лисянскому удалось в конце концов, правда гораздо южнее, открыть остров Лисянского и риф Крузенштерна.

На обоих кораблях велись непрерывные и тщательные метеорологические и океанологические наблюдения. На «Надежде», кроме обычных измерений температуры поверхностного слоя океана, был впервые использован для глубоководных исследований изобретенный в 1782 г. термометр Сикса, предназначенный для измерения наибольшей и наименьшей температуры. С помощью этого термометра в семи местах было исследовано вертикальное распределение температур в океане. Всего же глубинные температуры, вплоть до глубины 400 м, были определены в девяти местах. Это были первые в мировой практике определения вертикального распределения температур в океане.

Особое внимание было отведено наблюдениям состояния моря. В частности, тщательно описывались полосы и пятна взволнованного моря (сулои), создающиеся при встрече морских течений.

Отмечалось также свечение моря, в то время еще недостаточно объясненное. Это явление было исследовано на «Надежде» следующим образом: «...брали чашку, положи в нее несколько деревянных опилок, покрывали ее белым тонким, вдвое сложенным платком, на который тотчас лили почерпнутую из моря воду, причем оказалось, что на белом платке оставались многие точки, которые при трясении платка светились; процеженная же вода не оказывала ни малейшего света... Доктор Лангсдорф, испытывавший сии малые светящиеся тела посредством микроскопа... открыл, что многие... были настоящие животные...» [208]

Сейчас известно, что свечение создается мельчайшими организмами и разделяется на постоянное, произвольное и вынужденное (под влиянием раздражения). О последнем и идет речь в описании Крузенштерна.

Весьма интересны описания природы и быта населения местностей, посещенных Крузенштерном и Лисянским. Особую ценность представляют описания нукухивцев, гавайцев, японцев, алеутов, американских индейцев и обитателей северной части Сахалина.

На острове Нуку-Хива Крузенштерн провел лишь одиннадцать дней. Конечно, за такой короткий срок о жителях этого острова можно было создать лишь беглое впечатление. Но, к счастью, на этом острове Крузенштерн встретил англичанина и француза, проживших здесь по нескольку лет и, кстати, враждовавших друг с другом. От них Крузенштерн собрал много сведений, проверяя рассказы англичанина опросом француза, и наоборот. К тому же француз покинул на «Надежде» Нуку-Хиву и во время дальнейшего плавания Крузенштерн имел возможность пополнить свои сведения. Особого внимания заслуживают всякого рода коллекции, зарисовки, карты и планы, привезенные обоими судами.

Крузенштерн во время своего плавания в заграничных водах описал: южный берег острова Нуку-Хива, южный берег острова Кюсю и Вандименов пролив, острова Цусима и Гото и ряд других, прилегающих к Японии островов, северо-западный берег Хонсю, вход в Сангарский пролив, а также западный берег Хоккайдо.

Лисянский во время плавания в Тихом океане описал остров Пасхи, открыл и положил на карту остров Лисянского и рифы Невы и Крузенштерна.

Крузенштерн и Лисянский были не только отважными моряками и исследователями, но и прекрасными писателями, оставившими нам описания своих плаваний.

В 1809–1812 гг. был издан труд Крузенштерна «Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на кораблях „Надежде“ и „Неве“ в трех томах с приложением альбома рисунков и атласа карт» [209] .

В 1812 г. был опубликован труд Лисянского «Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на корабле „Нева“ с приложением атласа карт и рисунков» [210] .

Книги Крузенштерна и Лисянского были переведены на иностранные языки и долгое время служили навигационными пособиями для кораблей, плавающих в Тихом океане. Написанные по образцу книг Сарычева, они по содержанию и по форме в свою очередь служили образцом для всех книг, написанных русскими мореплавателями последующего времени.

Следует еще раз подчеркнуть, что плавания «Надежды» и «Невы» преследовали чисто практические цели – научные наблюдения производились лишь попутно. Тем не менее наблюдения Крузенштерна и Лисянского сделали бы честь многим чисто научным экспедициям.

Надо сказать несколько слов о некоторых неполадках, к сожалению отчасти омрачающих с чисто морской точки зрения блистательное первое плавание русских моряков вокруг света.

Дело в том, что не случайно в эту экспедицию было послано два судна. Так же, как при организации морских экспедиций Беринга – Чирикова и Биллингса – Сарычева, считалось, что корабли, плавая совместно, всегда могут в случае нужды оказать друг другу помощь.

Согласно инструкции раздельное плавание «Надежды» и «Невы» допускалось только на время посещения «Надеждой» Японии. Это было обосновано тем, что Япония, по прежней договоренности, разрешила заход в Японию только одному русскому кораблю. Что же получилось на самом деле?

Во время шторма у мыса Горн «Надежда» и «Нева» разлучились. Крузенштерн не зашел на обусловленное заранее, на случай разлуки, место встречи – остров Пасхи, а прошел прямо ко второму обусловленному месту встречи – Маркизским островам, у которых корабли встретились и пошли дальше совместно до Гавайских островов. От Гавайских островов корабли пошли опять отдельно, выполняя различные задания. Снова встретились корабли лишь в Макао, откуда пошли совместно в Индийский океан. Недалеко от Африки корабли во время шторма опять потеряли друг друга из виду. На такой случай местом встречи был назначен остров Св. Елены, куда «Надежда» и зашла.

Лисянский же, увлекаясь рекордом длительности плавания под парусами, прошел прямо в Англию. Неправ был Крузенштерн, не зайдя на остров Пасхи, как было обусловлено. Неправ был и Лисянский, не зайдя на остров Св. Елены. Ссылки на разлуки из-за шторма мало убедительны. Штормы, туманы у берегов Антарктиды не менее часты и сильны, чем в Индийском океане, а между тем корабли Беллинсгаузена и Лазарева, как увидим дальше, ни разу во время огибания Антарктиды не разлучались.

3. Плавание Головнина на шлюпе «Диана» (1807–1809)

Корабли экспедиции Крузенштерна – Лисянского, хотя и плавали под военным флагом и были укомплектованы военной командой, все же были частными кораблями – они принадлежали Российско-американской компании. Первым русским военным кораблем, построенным на русской верфи и совершившим плавание из Балтийского моря в Тихий океан, была «Диана» – шестнадцатипушечный шлюп водоизмещением 300 т и длиной 91 фут. Командиром ее был назначен лейтенант Василий Михайлович Головнин, уже знакомый с дальними плаваниями, так как до своего назначения на «Диану» несколько лет пробыл волонтером в английском флоте.

Сначала предполагалось, что «Диана» выйдет на Дальний Восток вместе с «Невой», уходившей туда под командой лейтенанта Гагемейстера для конвоирования последней. Однако постройка и переоборудование «Дианы» затянулись, и «Нева» вышла в плавание одна.

«Диана» вышла из Кронштадта 25 июля 1807 г. и, зайдя на пути в Хельсингёр, уже в сентябре была в Портсмуте. Здесь из-за всякого рода задержек, чинимых английской таможней, «Диана» простояла до 1 ноября.

О нравах, господствовавших в то время в английской таможне, Головнин записал:

«Все знают, что подлее, бесчестнее, наглее, корыстолюбивее и бесчеловечнее английских таможенных служащих нет класса людей в целом свете» [211].

В это время из-за сближения России с Францией назревала война между Англией и Россией, и возможно, что английские таможенники действовали исключительно медленно по специальным указаниям своего правительства. Действительно, вскоре после ухода «Дианы» из Портсмута Россия объявила войну Англии и находившиеся одновременно с «Дианой» в Портсмуте фрегат «Спешный» и транспорт «Вильгельмина» были задержаны. Имевшиеся на них грузы, в частности золото и серебро, на сумму около двух миллионов рублей конфискованы.

На острове Св. Екатерины (Бразилия), куда Головнин пришел 9 января 1808 г., переменили одну из треснувших стеньг «Дианы».

У мыса Горн «Диану» встретили жестокие штормы. Среди команды появились признаки цынги. 29 февраля Головнин, всегда отличавшийся решительностью в своих действиях, повернул на восток с целью обогнуть мыс Доброй Надежды. 21 апреля «Диана» стала на якорь в Саймонс-бей у мыса Доброй Надежды, вблизи стоявшей здесь английской эскадры.

Несмотря на то что Головнин на случай войны России с Англией запасся специальным пропуском английского правительства, «Диана» была задержана.

После тринадцатимесячного ожидания Головнин, которому англичане чинили всякие препятствия даже в приобретении провизии, решил уйти от англичан.

Это было трудным делом. «Диана» нарочито была поставлена на двух якорях в самой глубине залива между английскими военными кораблями. Паруса на ней были отвязаны. Поэтому Головнин начал готовиться к побегу весьма тщательно.

Он пишет: «Я знал, что во всех гаванях и рейдах, лежащих при высоких гористых берегах, ветры очень часто дуют не те, какие в то же время бывают в открытом море, а потому я хотел точно узнать, какое здесь имеют отношение прибрежные ветры к морским. На сей конец я часто на шлюпке ездил в Фалс-Бай (Фолс-бей.—Н. З.), брал с собой компас и замечал силу и направление ветра; на шлюпе то же в те же часы делалось».

В результате таких наблюдений Головнин выяснил, что когда северо-западные ветры «начнут дуть крепкими шквалами, принесут облачную мокрую погоду и дождливые тучи, быстро по воздуху несущиеся к SO, тогда можно смело быть уверенным, что и в открытом море тот же ветер дует» [212] .

Такую погоду пришлось выждать долго. Наконец, 19 мая 1809 г. задул крепкий северо-западный ветер со шквалами и дождем. В сумерках Головнин приказал привязать штормовые стаксели, в половине седьмого вечера обрубил якорные канаты и под штормовыми парусами вышел в море.

Это был исключительно смелый, искусный и хорошо рассчитанный маневр. В девять часов вечера «Диана» неслась в океане под всеми парусами. Опасаясь преследования, Головнин пошел сначала на юг до 40° ю. ш., а затем повернул на восток – в обход с юга Австралии.

После стоянки у острова Танна (Новые Гебриды) «Диана» 25 сентября стала на якорь в Петропавловске. Плавание продолжалось 794 дня – из них под парусами 326 дней и на якоре 468 дней. Самый длительный переход от острова Св. Екатерины до мыса Доброй Надежды продолжался 93 дня.

Описание плавания Головнина было напечатано в 1819 г. в двух томах под названием «Путешествие российского императорского шлюпа „Диана“ из Кронштадта в Камчатку, в 1807, 1808 и 1809 годах, под начальством лейтенанта В. Головнина» [213] .

После прихода на Камчатку Головнин плавал на «Диане» в водах Российско-американской компании, а затем в 1811 г. по приказу из Петербурга занялся описью Курильских островов. Во время этой описи Головнин был изменнически захвачен японцами на острове Кунашире [214] .

Из этого плена Головнин освободился лишь 7 октября 1813 г., т. е. через два года и три месяца.

4. Кругосветное плавание М. П. Лазарева на корабле «Суворов» (1813–1816)

Кругосветные плавания русских военных моряков начались в очень тревожное время наполеоновских войн и с 1808 по 1813 год ни один корабль не выходил из Кронштадта в Русскую Америку.

9 октября 1813 г. из Кронштадта на Дальний Восток вышел с грузами корабль Российско-американской компании «Суворов» (длиной 100 футов). Командовал им лейтенант Михаил Петрович Лазарев, до того уже совершавший дальние плавания волонтером на судах английского флота.

19 октября «Суворов» пришел в Карлскруну (Швеция), откуда вместе с другими коммерческими судами под охраной военных судов вышел 24 октября. Зайдя по пути в шведские порты Мальмё и Гётеборг, «Суворов» уже в одиночестве 27 ноября пришел в Портсмут. Здесь «Суворов» принял дополнительные грузы для Русской Америки и лишь 26 февраля 1814 г., вместе с другими торговыми судами, направлявшимися под прикрытием трех военных кораблей и двух бригов в Вест-Индию, покинул Портсмут. Дойдя с этими судами до острова Порто-Санто (близ острова Мадейра), Лазарев направился в Рио-де-Жанейро, куда и прибыл 22 апреля.

Закончив здесь компанейские дела, Лазарев 25 мая вышел в море, обогнул мыс Доброй Надежды и Южный мыс Тасмании, и 13 августа пришел в Порт-Джексон (Сидней).

Отсюда Лазарев вышел 3 сентября. Интересно отметить, что 15 сентября, находясь на $30^{\circ}12'$ ю. ш. и $177^{\circ}7'$ з. д., на «Суворове» почувствовали легкий толчок – как бы прикосновение к мели. Лазарев полагал, что судно набежало на спящего кита, которых много плавало в виду судна. Вероятней, однако, что этот толчок был создан одним из частых в этом районе моретрясений.

28 сентября на 13° ю. ш. и $163\ 1/2^{\circ}$ з. д. была усмотрена, посещена и положена на карту группа из пяти необитаемых коралловых островков, соединенных друг с другом коралловыми банками. Эта группа в честь корабля была названа островами Суворова.

Для исследования и сбора коллекций на острова отправились две шлюпки. Одна из шлюпок при переходе «через коральную банку» оказалась в большой опасности: «были они атакованы морскими прожорами (акулами.—Н. З.), от которых едва могли отделаться, обороняясь своим оружием, но никто не был ранен, кроме что у некоторых было искусано платье» [215] .

18 ноября 1814 г. «Суворов» пришел в Ново-Архангельск. В следующем, 1815 г. «Суворов» ходил за пушниной к островам Св. Павла и Св. Георгия (группы Прибылова), в мае вернулся в Ново-Архангельск и 23 июля вышел отсюда с грузом пушнины и товаров, предназначенных для продажи в Лиме (Перу). Во время стоянки в Сан-Франциско на «Суворов» была принята вода и провизия, которой не смогли запастись в Ново-Архангельске.

На пути от Сан-Франциско в Кальяо (порт Лимы) Лазарев останавливался у острова Сокорро (в архипелаге Ревилья-Хихедо) и, сойдя на несколько часов на берег, определил по лунным расстояниям его координаты.

Следуя далее на юг, Лазарев у острова Кокос проверил хронометры, затем зашел в селение Санта-Роса. 25 ноября «Суворов» пришел в Кальяо и простоял здесь, производя разные торговые операции до 14 февраля 1816 года. Во время стоянки по многим лунным расстояниям была определена долгота и этого порта. В Кальяо Лазарев взял с собой подаренное русскому царю местными властями собрание перуанских древностей.

В дальнейшем Лазарев обогнул мыс Горн, зашел на остров Фернандо-Норонья, Портсмут, в Хельсингёр и 15 июля 1816 г. вернулся в Кронштадт.

Все плавание «Суворова» из Кронштадта и обратно продолжалось 2 года 9/4 месяцев, а если исключить из этого времени плавания и стоянки у берегов Русской Америки, то всего 772 дня, из них под парусами 484 дня, на якорю—289 дней. Самый длительный переход под парусами, от Рио-де-Жанейро до Порты-Джексона продолжался 112 дней.

Под парусами на пути из Кронштадта вокруг мыса Доброй Надежды и Южного мыса Тасмании в Ново-Архангельск «Суворов» находился 239 дней, а на обратном пути от Ново-Архангельска вокруг мыса Горн до Кронштадта—245 дней.

Лазарев привез из Кальяо в Россию много диковинных предметов, а также еще невиданных тогда в Европе лам, альпаку и вигонь. Благодаря заботливому уходу животные хороню перенесли тяжелое путешествие [216] .

5. Кругосветное плавание Коцебу на бриге «Рюрик» (1815–1818)

Кругосветное плавание «Рюрика» под командой лейтенанта Отто Евстафьевича Коцебу, до этого уже совершившего кругосветное плавание кадетом на корабле «Надежда», отличалось от всех предыдущих дальних плаваний русских судов.

Корабли, на которых русские огибали земной шар, как мы видели, либо принадлежали Российско-американской компании, либо были военными. Бриг «Рюрик» был приобретен, снаряжен и плавал на средства графа Николая Петровича Румянцева.

Все дальние плавания русских судов до «Рюрика» преследовали те или иные практические цели. Научные наблюдения производились на этих судах лишь попутно. Экспедиция же на «Рюрике» была организована специально для географических открытий и научных исследований. Ее главной задачей было отыскание морского пути из Берингова моря в Атлантический океан, придерживаясь берегов Северной Америки. Кроме главной цели, экспедиция должна была заняться также географическими исследованиями в Тихом океане.

Инструкции для экспедиции по морской части были составлены Крузенштерном, по представлению которого Коцебу и был назначен ее начальником.

Специально для экспедиции был построен в Або (Турку) бриг «Рюрик». По своим размерам это было самое маленькое из всех русских парусных судов, совершивших кругосветные плавания. Его водоизмещение было всего 180 тонн.

«Рюрик» вышел из Кронштадта 18 июля 1815 г. и 28 июля пришел в Копенгаген, где на него сели приглашенные участвовать в экспедиции ученые Вормшельд и Адальберт Шамиссо. Выйдя из Копенгагена 5 августа и зайдя в Хельсингёр, «Рюрик» 5 сентября пришел в Плимут. Из Плимута Коцебу два раза пытался выйти в море, но из-за юго-западных штормов возвращался обратно. Только 23 сентября «Рюрик» вышел в море, зашел на четыре дня на остров Тенерифе и 30 ноября стал на якорь у бразильского острова Св. Екатерины. 16 декабря Коцебу вышел в океан, чтобы обогнуть мыс Горн. У этого мыса во время одного из юго-западных штормов огромный вал, вкатившийся с кормы на палубу, едва не смыл Коцебу за борт, К счастью, он успел ухватиться за бухту троса и спасся только каким-то чудом.

Наконец, «Рюрик» обогнул мыс Горн и зашел в бухту Консепсьон (Чили), а 30 января 1816 г. стал на якорь у города Талькауано. Исправив нанесенные штормами повреждения и запасшись провизией и водой, Коцебу пошел к значившейся на картах около 27° ю. ш. «Земле Девиса».

Не найдя этой земли, Коцебу прошел к острову Пасхи и 16 марта стал на якорь в Куковой бухте. К удивлению, местные жители встретили Коцебу весьма неприязненно и при попытке высадиться на берег забросали камнями. Коцебу увидел, что огромные каменные статуи на острове, о которых рассказывали мореплаватели XVIII в. Роггевен, Кук и Лаперуз, а позднее Лисянский, сброшены со своих пьедесталов и разрушены. Как выяснилось впоследствии, какой-то американский шкипер в 1805 г. ограбил островитян и разрушил статуи. Избегая кровопролития, Коцебу отказался от своего намерения осмотреть этот интересный остров и в тот же день от него отошел.

4 апреля, на подходе к архипелагу Туамоту, Коцебу положил на карту остров, названный им Сомнительным из-за неуверенности, не является ли он островом «Собачьим», открытым еще в 1616 г. голландцем Скоутеном.

Вскоре в том же архипелаге Коцебу усмотрел необитаемые атолы Румянцева, Спиридова, цепь Рюрика (острова Палисера и Скоутена и остров Мух) и, наконец, острова Крузенштерна.

Не обнаружив показанных на картах островов Баумана, Роггевена и Тинховена, Коцебу направился к островам Пенрин (Тонгарева), издали виденным в 1788 г. английским капитаном Севером. Подойдя к ним 19 апреля, Коцебу положил их на карту и завязал с островитянами меновую торговлю.

Дальше Коцебу пошел на северо-запад и в северной части Маршалловых островов 9 мая открыл два атолла: Суворова и Кутузова, связанные коралловым рифом.

После этого, стремясь попасть на Камчатку в благоприятное для исследований время года, Коцебу повернул на север и 7 июня пришел в Петропавловск.

В отечественных водах – в Беринговом и Чукотском морях – Коцебу сделал несколько важных географических открытий и провел гидрографические работы [217]. 15 сентября он отправился из Уналашки в Сан-Франциско, куда прибыл через четыре дня. В Сан-Франциско Коцебу тщательно подготовился к плаванию в тропиках. 20 октября «Рюрик» вышел из Сан-Франциско и 12 ноября подошел к Гавайи – самому южному из Гавайских островов. 15 ноября Коцебу стал на якорь в Гонолулу, в то время мало известную гавань на острове Оаху. За время пребывания в Гонолулу Коцебу определил его координаты, произвел магнитные наблюдения и наблюдения над приливами.

2 декабря «Рюрик» вышел из Гонолулу и пошел по курсу на показанные на карте острова Корнуэлс и Сан-Педро, якобы открытые английским фрегатом «Корнуэлс» в 1807 г. на пути от Гавайских островов в Кантон.

Этих островов Коцебу не нашел, но зато 20 декабря 1816 г. (1 января 1817 г. нового стиля) открыл обитаемый атолл Нового года.

Высадиться на этот остров из-за враждебного отношения жителей не удалось.

23 декабря была обнаружена цепь коралловых островов, названных именем Румянцева. Эти острова Коцебу решил исследовать во что бы то ни стало. Для этого необходимо было найти вход в лагуну. Это было сделано лейтенантом Глебом Семеновичем Шишмаревым. Однако наступил вечер, и вход в лагуну пришлось отложить до утра.

Чтобы не потерять открытого Шишмаревым прохода, Коцебу применил смелый прием. На надводный риф завезли верпы и на этих верпах «Рюрик» при северо-восточном пассате простоял до утра 25 декабря. К четырем часам утра ветер переменился на восточный. «Рюрик» стало разворачивать, и он «так приблизился к рифу, что можно было бросить камнем в бурун». Коцебу, бросив верпы, под парусами вошел по найденному проходу в спокойные воды лагуны. Впоследствии верпы были взяты на корабль.

В лагуне, у островка Отдиа Коцебу простоял около месяца. За это время от местных жителей, с языком которых он несколько познакомился, Коцебу узнал о расположении близлежащих островов и в феврале открыл последовательно острова: Чичагова, Аракчеева, Траверсе и Крузенштерна.

На острове Аур (группа Траверсе) Коцебу познакомился с Каду – уроженцем одного из Каролинских островов, отстоящего от Аура «по крайней мере на 1500 английских миль». Как оказалось, Каду вместе с тремя соотечественниками выехал на парусной лодке на рыбную ловлю. «Жестокий шторм занес этих несчастных в неизвестные места; они целые 8 месяцев блуждали по морю», и, наконец, оказались на Ауре [218] .

Коцебу особо подчеркивает, что это путешествие островитян замечательно тем, что оно совершено против северо-восточного пассата и поэтому должно обратить на себя особое внимание тех, которые полагают, что заселение островов Тихого океана шло от запада к востоку [219] .

Каду остался на «Рюрике» в надежде добраться до родных мест. Понятно, какие драгоценные сведения о мореходном искусстве обитателей Каролинских и Маршалловых островов, о их быте, верованиях и т. п. он сообщил участникам экспедиции.

28 февраля 1817 г. Коцебу, прекратив исследования в тропиках, пошел на север к острову Уналашка, к которому пришел 12 апреля.

6 августа, совершив плавание по Берингову морю [220] , бриг из Уналашки снова ушел на юг – в Гонолулу и, определив на пути положение острова Джонстон, 19 октября стал на якорь в лагуне островов Румянцева.

Здесь Каду, собиравшийся на «Рюрике» плыть до Петербурга, неожиданно переменил свое намерение и остался на берегу.

23 октября, по пути на запад, Коцебу увидел и положил на карту острова Гейдена, затем зашел на Гуам (Марианские острова) и 5 декабря бросил якорь в Маниле.

В Маниле «Рюрик» был основательно починен и 17 января 1818 г. вышел в море. Пройдя через Зондский пролив и зайдя в Столовую бухту (у мыса Доброй Надежды), Коцебу направился к острову Св. Елены. Англичане, охранявшие заточенного здесь

Наполеона, встретили его пушечными выстрелами с береговой батареи. Отказавшись от захода, Коцебу пошел на север и по пути определил координаты острова Вознесения. Зайдя затем в Портсмут, Копенгаген и Ревель, «Рюрик» 22 июля 1818 г. стал на якорь на Неве перед домом Николая Петровича Румянцева, снарядившего эту экспедицию.

Всего за время плавания, считая от выхода из Кронштадта до прихода в первый русский порт на Дальнем Востоке и от выхода из последнего русского порта до возвращения в Кронштадт, под парусами пройдено 696 дней. Самый длительный переход под парусами от губы Консепсьон до Камчатки продолжался 102 дня. За время плавания умер всего один матрос.

Труды экспедиции были опубликованы в 1821–1823 гг. в трех томах под заглавием «Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив, для отыскания северо-восточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах, иждивением Е. С. Госуд. Канцлера графа Н. П. Румянцева, на корабле „Рюрик“, под начальством фл. лейт. Коцебу».

В 1948 г. первые две части этого труда в сокращенном и переработанном виде были переизданы Географгизом под заглавием «Путешествия вокруг света». Описание плавания Коцебу на «Рюрике» было переиздано на языках: английском (Лондон, 1821), голландском (Амстердам, 1821) и немецком (Веймар, 1821, Ганновер, 1821).

Результаты экспедиции на «Рюрике» были весьма велики. При всякой возможности Коцебу определял географические координаты. Во время плавания было положено на карту множество островов, доказано, что многие острова, до того показанные на картах, либо не существуют вовсе, либо положены на карту совершенно неверно. Береговые астрономические наблюдения всегда сопровождалась магнитными наблюдениями и наблюдениями над приливами.

Весьма важны метеорологические и океанологические наблюдения. Было произведено свыше 300 измерений температуры и плотности поверхностных вод океана. Кроме того, было выполнено 83 измерения температуры на глубинах океана, в том числе в 10 местах с помощью термометра Сикса измерялись вертикальные ряды температуры. Наибольшая глубина, на которой измерялась температура, была 1829 метров.

Впервые в океанологической практике Коцебу измерял относительную прозрачность морской воды. Для этой цели на тросе опускалась в море белая тарелка (в нескольких случаях такая тарелка обертывалась красной материей) и отмечалась глубина, на которой эта тарелка исчезала из виду. Вот что писал по этому поводу Коцебу:

«Относительно первого (цвета.—Н. З.) замечать надлежит, в какой мере странный или переменный цвет моря происходит от перемены глубины, от цвета морского дна или неба и облаков, от света солнечного или же от находящихся на поверхности воды инородных веществ. Прозрачность воды легче всего испытать можно опусканием в море прикрепленной горизонтальной к лотлиню площадки, выкрашенной белой краской и расписанной черными или разноцветными чертами или буквами. По глубине, на коей в различных водах самая площадка соделывается невидимой, познается сравнительная прозрачность тех вод» [221]. Такой прием используется и сейчас, только вместо тарелки на глубину опускается белый диск определенных размеров. Этот несложный

прибор назывался диском Секки, по имени патера Секки, изучавшего таким приемом прозрачность Средиземного моря.

Во время пребывания в заливе Коцебу впервые в Северной Америке был открыт и описан ископаемый лед и найден в нем бивень мамонта. Во время пребывания на Маршалловых островах было описано строение коралловых островов и впервые высказана гипотеза о их происхождении, что отметил Чарльз Дарвин [222] .

Весьма большую ценность представляют этнографические наблюдения Коцебу. Если о быте и нравах обитателей Алеутских островов и северо-западного побережья Америки ко времени плавания «Рюрика» уже имелись обширные сведения [223] , то сведения и коллекции, привезенные Коцебу с островов Туамоту и Маршалловых, которых в то время еще не коснулась европейская цивилизация, представляют исключительный этнографический интерес. Большую услугу в этом отношении сыграло длительное пребывание на «Рюрике» Каду, в конце концов научившегося объясняться по-русски.

Весьма высоко плавание на «Рюрике» было оценено С. О. Макаровым. Вот что писал Макаров:

«Возьмем корабль „Рюрик“, на котором в 1815–1818 гг. Коцебу совершил свое первое кругосветное плавание, и крейсер „Рюрик“, строящийся в настоящее время в С.-Петербурге. Оба эти судна имеют назначение – плавать на океанском просторе, но в то время как прежний „Рюрик“ имел водоизмещение только 180 тонн, нынешний „Рюрик“ имеет водоизмещение 10 500 тонн. Если мы положим на одну чашку весов нынешний „Рюрик“, то для равновесия на другую чашку весов надо положить 60 прежних „Рюриков“ ...Но хотя современный крейсер и превосходит в 60 раз во всех отношениях корабль бессмертного Коцебу, мы не можем рассчитывать, чтобы он во столько же раз больше привез научных исследований. „Сила не в силе – сила в любви“, и нет прибора, которым можно было бы измерить эту силу, так как она неизмерима. Научные исследования будут производиться независимо от размеров кораблей, и надо радоваться, если каждый капитан привезет даже в 60 раз меньше, чем Коцебу» [224] .

6. Кругосветное плавание Головнина на шлюпе «Камчатка» (1817–1819)

В 1816 г. было решено отправить на Дальний Восток военное судно с задачами: 1) доставить разные материалы и запасы в петропавловский и охотский порты, 2) обследовать положение дел Российско-американской компании на месте и 3) произвести опись районов Русской Америки, еще не достаточно точно положенных на карту.

Специально для этой цели был построен шлюп «Камчатка» длиной 130 футов и грузоподъемностью до 900 тонн. Командиром «Камчатки» был назначен уже известный своим плаванием на «Диане» капитан 2-го ранга Василий Михайлович Головнин.

«Камчатка» вышла из Кронштадта 26 августа 1817 г. и 10 сентября стала на якорь в Портсмуте, где Головнин закупил некоторые припасы, навигационные инструменты и карты.

Выйдя из Портсмута 21 сентября, «Камчатка» 5 ноября пришла в Рио-де-Жанейро, где простояла по 22 ноября. На пути от Рио-де-Жанейро к мысу Горн на 34° ю. ш., как

пишет Головнин, «совсем против нашего чаяния, встретили мы русское судно, или, лучше сказать, судно под русским флагом, потому что на нем ни одного человека русского не было. Судно сие называется „Двина“ и принадлежит архангельскому купцу Бранту».

В Рио-де-Жанейро власти предупредили Головнина, что возмущившиеся в Южной Америке испанцы нападают на суда всех народов, кроме англичан; а русских, по каким-то слухам, недавно стали они считать союзниками короля испанского. На основании этих рассказов Головнин принял при плавании вдоль западных берегов Южной Америки всякого рода военные предосторожности. Однако капитан «Двины» заверил Головнина, что восставшие испанцы относились к нему с большим доброжелательством, «оказывали ему особенное перед другими командирами купеческих судов уважение, и не иначе называли его, как капитаном великой нации» [225]. Такое отношение к русскому флагу являлось следствием великих побед русского народа над Наполеоном.

Обогнув мыс Горн и зайдя по пути в Кальяо, «Камчатка» 3 мая пришла в Петропавловск.

Инструкцией, полученной Головниным, ему поручалось производство съемки берегов Северо-западной Америки между 60 и 65° с. ш., но только в том случае, если это не будет уже сделано лейтенантом Коцебу на «Юрике». В Петропавловске Головнин узнал, что Коцебу уже сделал все приготовления для этой съемки и потому решил произвести лишь уточнения положения некоторых Алеутских островов.

Погода не благоприятствовала, но все же Головнину удалось астрономически определить положение островов: Беринга, Медного, Атту, Тахкиняк (из Шумагинской группы), южного из Евдокеевской группы, Укамок (остров Чирикова) и Ситкинак (близ острова Кадьяк). 9 июля «Камчатка» стала на якорь в Павловской гавани острова Кадьяк и Головнин приступил к ревизии дел Российско-американской компании. Офицеры «Камчатки» в это время положили на карту Чиниатский залив и выявили многие ошибки описи Лисянского.

28 июля Головнин стал на якорь в Ново-Архангельске, где сдал грузы Компании. 12 августа вошел в порт Монтерей (Верхняя Калифорния) для свидания с правителем Русской Америки капитан-лейтенантом Гагемейстером, отправившимся туда для закупки хлеба. 6 сентября Головнин был в Монтерее, затем заходил в залив Румянцева. 27 сентября Головнин вышел в обратный путь. С 20 по 30 октября Головнин побывал, закупая провизию, на нескольких Гавайских островах. Затем «Камчатка» зашла на остров Гуам (Марианские острова) и в Манилу. Обогнув в дальнейшем мыс Доброй Надежды и зайдя на острова Св. Елены, Вознесения и Файал, 20 июля шлюп бросил якорь в Портсмуте. Во время стоянки в Портсмуте туда пришли суда «Восток» и «Мирный», направлявшиеся в антарктические воды, а также «Открытие» и «Благонамеренный», отправленные для исследований в арктические воды. Выйдя из Портсмута 15 ноября, «Камчатка» задержалась на несколько дней в Копенгагене и 5 сентября 1819 г. возвратилась в Кронштадт. Самый длительный переход под парусами (от острова Св. Елены до острова Файал) продолжался 79 дней. Весь переход от Кронштадта до Петропавловска был совершен под парусами за 217 дней.

За все время плавания из 130 человек личного состава умерло только трое, из них двое – при поступлении на судно скрыли, что они были тяжело больны.

Плавание на «Камчатке» Головнин описал в сочинении «Путешествие вокруг света, совершенное на военном шлюпе Камчатке, в 1817, 18 и 19 годах», изданное в 1822 г. в двух томах [226] .

7. Кругосветное плавание Беллингаузена и Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный» и открытие Антарктиды (1819–1821)

Отечественная война 1812 г., по своим последствиям, как отмечал В. Г. Белинский, была «... величайшим событием в истории России после царствования Петра Великого. Напряженная борьба насмерть с Наполеоном пробудила дремавшие силы России и заставила ее увидеть в себе силы и средства, которых она доколе сама в себе и не подозревала» [227] .

Победа над Наполеоном была, в частности, могучим толчком в развитии отечественного мореплавания и отечественной географии. Осознали свои силы и молодые морские офицеры, особенно участники первых кругосветных и полукругосветных плаваний. Гаврила Андреевич Сарычев и Иван Федорович Крузенштерн пользовались непререкаемым авторитетом. Книгами Давыдова, Сарычева, Крузенштерна, Лисянского зачитывались. Рассказы о научных достижениях Коцебу и о подвигах Головнина передавались из уст в уста. Многие мечтали сделать какое-нибудь географическое открытие и дополнить вышедший в 1815 г. первый том «Атласа Южного моря» (Тихого океана), составленный Крузенштерном.

Помогло этим стремлениям совпадение некоторых исторических событий. Уже говорилось, что Петр Первый перед своей смертью сказал: «Оградя отечество безопасностью от неприятеля, надлежит стараться находить славу государству через искусство и науки».

Возможно, что Александр I после победы над Наполеоном вспомнил об этой мысли Петра и хотел мирными подвигами военных моряков умножить свою славу среди иностранцев, мнением которых он дорожил. Разница была, в частности, в том, что Петр, одержавший победы над турками, шведами и персами, знал и географию, и мореходство, был создателем военного флота и морского образования в России. Александр I в морских делах, по его собственным словам, разбирался как «слепой в красках».

В связи с этими стремлениями, проникшими в морскую среду в конце первой четверти XIX в., передовые русские моряки настояли на осуществлении величайшего географического предприятия, по своему размаху не имеющего себе равных в мировой истории.

В 1819 г. шлюпы «Восток» и «Мирный» под командой капитана 2-го ранга Фаддея Фаддеевича Беллингаузена и лейтенанта Михаила Петровича Лазарева вышли из Кронштадта в антарктические воды для поисков Южного материка. Одновременно шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный», под командованием капитан-лейтенантов Михаила Николаевича Васильева и Глеба Семеновича Шишмарева вышли из Кронштадта южным путем в арктические воды для изыскания Северного морского пути из Тихого океана в Атлантический. В том же году шлюп «Новая Земля» под командой лейтенанта Андрея Петровича Лазарева вышел из Архангельска для исследования Новой Земли.

Четыре навигации подряд, с 1821 по 1824 год, лейтенант Федор Петрович Литке на бриге «Новая Земля» производил опись берегов Новой Земли, Мурмана и полуострова Канина.

Кроме того, в 1820 г. из Петербурга отправились еще две экспедиции: лейтенанта Петра Федоровича Анжу (1821–1823) и лейтенанта Фердинанда Петровича Врангеля (1821–1823), имевшие целью составление карт северного побережья Азии от устья Лены до Берингова пролива.

В 1821 г. мичман Василий Степанович Хромченко и «вольный мореход» Адольф Карлович Этолин на бриге «Головнин» и катере «Баранов» произвели опись восточных берегов Берингова моря. В 1822 г. Хромченко и Этолин на бриге «Головнин» продолжали свои исследования в том же районе.

Конечно, такой размах научных исследований не был случайным и не был делом Александра I или тогдашнего морского министра маркиза де Траверсе – французского эмигранта. Это было дело передовых морских офицеров того времени, сумевших провести такие замечательные мероприятия. Следует отметить, что командиры отрядов и кораблей всех экспедиций, за исключением М. Н. Васильева и А. П. Лазарева, до того участвовали в первых русских кругосветных плаваниях. Так, Беллинсгаузен принимал участие в кругосветном плавании на «Надежде» (1803–1806), Лазарев совершил кругосветное плавание, командуя «Суворовым» (1813–1816), Шишмарев и Хромченко плавали на «Рюрике» (1815–1818), Литке, Врангель и Матюшкин участвовали в кругосветном плавании на «Камчатке» (1817–1819), Этолин на той же «Камчатке» перешел из Кронштадта в Русскую Америку (1817–1818).

В обширном плане исследований, проведенных русскими военными моряками в Северном Ледовитом океане в 1819–1824 гг., обращает на себя внимание различие мероприятий на крайнем востоке и на крайнем западе Русской Арктики. Действительно, на восток была послана специальная морская экспедиция из двух кораблей с задачей отыскать морской путь из Берингова пролива в Атлантический океан. На западе задачей А. П. Лазарева и главной задачей Литке было описание Новой Земли. Почему не были одновременно предприняты поиски пути из Атлантического океана в Тихий, непонятно.

Во время проведения этих великих географических предприятий не прекращались также и плавания в Русскую Америку и обратно. В 1819 г. из кругосветного плавания возвращались корабль «Кутузов» и военный шлюп «Камчатка».

В этом же году из Кронштадта в Русскую Америку отправился корабль «Бородино». В 1820 г. в такой же путь вышел корабль «Кутузов», а в 1821 г. бриг «Рюрик». В том же 1821 г. началось кругосветное плавание военного шлюпа «Аполлон». Таким образом, в эти годы русский флаг развевался во многих районах Мирового океана.

Каждая экспедиция этого географического предприятия в той или иной степени обогатила науку, но наибольшую славу приобрела экспедиция Беллинсгаузена – Лазарева, ознаменовавшаяся величайшим географическим открытием XIX в. – открытием шестого материка – Антарктиды.

Корабли для экспедиции Беллинсгаузена – Лазарева были выбраны из недавно построенных в Петербурге судов обычных типов. Шлюпом «Восток», водоизмещением 900 т, командовал Беллинсгаузен, шлюпом «Мирный», водоизмещением 530 т, – Лазарев. Это судно было переделано из обыкновенного транспорта «Ладога». Шлюпы отличались один от другого не только по водоизмещению: «Восток» был значительно быстрее, но зато по прочности корпуса и удобствам для личного состава «Мирный», построенный по проекту замечательного русского корабельного инженера И. В. Курепанова, значительно превосходил «Восток».

Экспедиции в Арктику и в Антарктику во всех отношениях были хорошо подготовлены и снабжены. Инструкции для них писали такие замечательные мореплаватели, как Г. А. Сарычев, И. Ф. Крузенштерн и О. Е. Коцебу. Однако «Восток» и «Открытие» были однотипными кораблями и сильно отличались, особенно по скорости хода, от также однотипных кораблей «Мирного» и «Благонамеренного». Между тем «Восток» был соединен с «Мирным» и послан в Антарктику, а «Открытие» с «Благонамеренным» – в Арктику.

По этому поводу М. П. Лазарев своему другу А. А. Шестакову писал:

«Но для чего посланы были суда, которые всегда должны держаться вместе, а между прочим такое неравенство в ходе, что один должен беспрестанно нести все либели и через то натруждать рангоут, пока сопутник его несет паруса весьма малые и дожидается? Эту загадку предоставляю самому отгадать, а я не знаю» [228] .

Личный состав экспедиции был подобран из добровольцев и, как это подчеркивал участник экспедиции профессор Иван Михайлович Симонов, хотя некоторые офицеры и носили иностранные фамилии, но «будучи дети российских подданных, родившись и воспитавшись в России, не могут быть названы иностранцами» [229] .

Всего в плавание отправилось на «Востоке» 111 человек и на «Мирном» 70 человек.

4 июля 1819 г. «Восток» и «Мирный» вышли из Кронштадта и, зайдя в Копенгаген, 29 июля стали на якорь в Портсмуте. В тот же день туда пришли шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный». В Портсмуте в это время также находился шлюп «Камчатка», возвращавшийся из кругосветного плавания. Во время стоянки шлюпов в Портсмуте туда заходил корабль «Кутузов», также возвращавшийся из кругосветного плавания.

Закупив инструменты, карты и книги, шлюпы 26 августа вышли из Портсмута, налили водой на острове Тенерифе и 2 ноября прибыли в Рио-де-Жанейро, где в это время уже стояли шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный». 22 ноября все четыре русских корабля оставили Рио-де-Жанейро: «Восток» и «Мирный» пошли в антарктические воды, «Открытие» и «Благонамеренный» – к мысу Доброй Надежды для дальнейшего следования в северную часть Тихого океана.

15 декабря «Восток» и «Мирный» были у острова Южная Георгия, бегло осмотренного Куком. Здесь начались географические открытия, и на карте появились имена участников экспедиции. Так, на Южной Георгии появились мысы Парядина (в честь штурмана с «Востока» Якова Парядина), Демидова (в честь мичмана с «Востока» Дмитрия Алексеевича Демидова), Куприянова (в честь мичмана с «Мирного» Ивана Антоновича Куприянова), залив Новосильского (в честь мичмана с «Мирного» Павла

Михайловича Новосильского), а вблизи Южной Георгии остров Анненкова (в честь лейтенанта с «Мирного» Михаила Дмитриевича Анненкова).

20 декабря на 56°13' ю. ш. впервые показались льды. Затем были открыты острова Лескова (в честь лейтенанта с «Востока» Аркадия Сергеевича Лескова), Торсона (в честь лейтенанта с «Востока» Константина Петровича Торсона; после того как Торсон как декабрист был сослан на каторгу, остров Торсона был переименован в Высокий) и Завадовского (в честь капитан-лейтенанта с «Востока» Ивана Ивановича Завадовского).

Все эти острова принадлежат к группе, названной именем Траверсе.

Далее шлюпы направились к Земле Сандвича, названной так Куком. Эта земля оказалась группой небольших островов, которые Кук принял за мысы большой земли. Один из этих островов был назван именем Кука, а вся группа – Южными Сандвичевыми островами. В таком сохранении старых названий сказалось обычное для русских уважение к их предшественникам.

Продолжая плыть все далее на юг, «Восток» и «Мирный» 16 января 1820 г. на 69°22' ю. ш. и 2°15' з. д. подошли к покрытым «бугристыми» льдами берегам Антарктиды. В первый раз люди видели эти берега, но подойти к ним было невозможно, льды преграждали путь. Русские моряки добросовестно отметили все признаки земли, но ничего больше не стали утверждать. Ведь даже человек, который прошел бы пешком по этому берегу, и тот мог усумниться – земля ли это или льды, ее окружающие. Так скромно в летопись великих открытий вошла новая дата 16 января (по ст. ст.) – день, когда русские открыли Антарктиду – шестой материк земного шара. 21 января и 5 февраля «Восток» и «Мирный» опять наблюдали всевозможные признаки близости земли и снова видели ледяной барьер. Шлюпы опять подходили почти вплотную к Антарктиде.

Берег, увиденный Беллинсгаузенем 16 января 1820 г., сейчас называется Землей кронпринцессы Марты. К этой земле в марте 1948 г. подходила советская китобойная флотилия «Слава» и при очень хорошей видимости с точки, в которой приблизительно находился Беллинсгаузен 21 января 1820 г., убедилась, что описание бугристых льдов, приведенное Беллинсгаузенем, вполне соответствует действительности.

Между тем приближалась антарктическая зима. Продолжая следовать на восток, 4 марта 1820 г. корабли направились для ремонта, отдыха и пополнения запасов в Порт-Джексона (Сидней). 8 марта на 59° ю. ш. и 89° в. д. шлюпы намеренно пошли в Сидней раздельно: Беллинсгаузен на 2 1/2 ° севернее пути капитана Джемса Кука, а Лазарев – на 2 1/2 ° южнее пути капитана Фюрно – командира второго судна экспедиции Кука. Такие курсы были выбраны для обследования тогда почти еще не известного района Мирового океана, в частности для отыскания Компанейского острова, нанесенного на старых картах около 49 1/2 ° ю. ш. и 143°04' в. д. Не найдя на своем пути никаких островов, «Восток» пришел в Сидней 30 марта, а «Мирный» – 7 апреля.

Об этом переходе М. П. Лазарев написал А. А. Шестакову следующее: «После сего путь наш направлен был к порту Джексону, куда и прибыл я 7 апреля после 138-дневного плавания, в продолжение которого не лишились мы ни одного человека, но не имели больных и даже никаких признаков скорбута (цынга.—Н. З.). Каково ныне русачки наши ходят!» [230] .

Уже 8 мая, произведя на шлюпах некоторые исправления и пополнив запасы продовольствия, Беллинсгаузен и Лазарев вышли в море для исследований в тропической части Тихого океана, как это и предполагалось инструкцией.

В проливе Кука, разделяющем Южный и Северный острова Новой Зеландии, шлюпы зашли в залив Королевы Шарлотты и простояли там с 28 мая по 31 июня. Отсюда шлюпы направились к острову Опаро, или Рапа, открытому в 1791 г. английским мореплавателем Ванкувером. Уточнив его координаты, шлюпы взяли курс к архипелагу Туамоту и здесь 8 июля открыли и нанесли на карту последовательно острова: Моллера (в честь контр-адмирала, державшего свой флаг на фрегате, которым командовал Беллинсгаузен), Аракчеева, Волконского, Баркляя-де-Толли, Нихиру (так называли этот остров туземцы), Ермолова, Кутузова-Смоленского, Раевского, Остен-Сакена, Чичагова, Милорадовича, Витгенштейна, Грейга. Кроме того, были уточнены координаты островов Палисера.

Беллинсгаузен пишет: «Вся сия гряда коралльных островов, начиная от острова графа Аракчеева до острова Крузенштерна, описана и приведена в известность российскими мореплавателями; в числе сих островов хотя находятся четыре острова Пализера (Палисера.—Н. 3.) и хотя они обретены капитаном Куком, но как после описаны лейтенантом Коцебу и нами и определено их настоящее протяжение и вид, то я почитаю приличным всю гряду назвать островами Россиян» [231] .

22 июля шлюпы стали на якорь в бухте Матаваи острова Таити. Здесь запаслись свежей провизией, проверили хронометры и 27 июля вышли в море. В дальнейшем было уточнено положение острова Крузенштерна, названного так Коцебу во время его плавания на «Юрике» (26 апреля 1816 г.), и показано, что остров Юрика, названный также Коцебу, является островом 1-м Палисера, получившим это наименование от Кука.

Далее были открыты и положены на карту острова: Лазарева (в честь М. П. Лазарева), Восток, великого князя Александра, Оно, Михайлова (в честь художника экспедиции Павла Николаевича Михайлова) и Симонова. 9 сентября «Восток», а 10 сентября «Мирный» вернулись в Сидней.

Во время стоянки в Сиднее на «Востоке» был укорочен рангоут, проверены хронометры и пополнены запасы провизии.

17 ноября шлюпы подходили к острову Маккуори, на который для осмотра съезжал капитан-лейтенант Завадовский. Вскоре после отхода от острова Маккуори на «Востоке» почувствовали два сильных удара, как будто бы шлюп коснулся мели. Однако измеренная глубина оказалась больше 60 сажен. Шлюп «Мирный» в это время был на траверзе. Лейтенант Анненков, посланный на шлюпке Лазаревым, донес Беллинсгаузену, что «Мирный» тоже почувствовал два сильных удара, но когда стали измерять глубину, то пятидесяти саженной лотиня не хватало, чтобы достать до дна. Такое совпадение ударов убедило Беллинсгаузена, что дело не в том, что суда натолкнулись на мель или на спящего кита, а в происшедшем в этом районе моретрясении. А сколько таких случаев вводило в заблуждение одиночные суда, плававшие в этих сейсмических районах Мирового океана?

18 и 19 ноября шлюпы опять подошли к Маккуори, для того чтобы получить от проживавших на острове промышленников цельную шкуру морского слона для Петербургского музея.

Промышленники рассказали, что на острове также почувствовали два удара от землетрясения.

От Маккуори шлюпы взяли курс на юг, и 28 ноября на 62°18' ю. ш. увидели впервые в эту навигацию айсберги (Беллингаузен называл их «льдяными островами»).

29 ноября «Восток» подошел к одному из таких островов и послал на него шлюпки, чтобы нарубить льда. Лед рубили «от плавающих кусков, а потому был солоноват, но как лежал в мешках, то вся соленая вода стекала» [232] .

Плавание становилось иногда очень тяжелым. Вот некоторые записи Беллингаузена:

«2 декабря... В 7 часов вдруг ветер задул от юга с порывом, пошел снег и сделалась такая великая мрачность, что едва на 30 сажень можно было видеть... Через каждые полчаса я производил выстрел... но мы ответа (от „Мирного“.—Н. З.) не слышали... по условию нашему мы должны были, в случае разлуки, искать друг друга в том месте, где последний раз виделись, по сим причинам я поворотил на другой галс... Шлюп „Мирный“ при перемене ветра со снегом остался на одном месте в дрейфе на разные галсы... идучи контр-галсом, мы соединились... в сие время настала мрачность я пошел снег, а вскоре за сим последовала буря. Порывы ветра набегали ужасные, волны подымались в горы, и подветренные их стороны были особенно круты... волны быстро неслись, море покрылось пеною, воздух наполнился водяными частицами, срывааемыми ветром с вершины валов, и брызги сии, смешиваясь с несущимся снегом, производили чрезвычайную мрачность...»

«3 декабря... буря свирепствовала с жесточайшими порывами... снег мелкий и крупный несло горизонтально; паруса и стоячий такелаж покрыты были льдом толщиной до двух дюймов. Ежеминутно при сильном движении шлюпа падали сверху куски льда; лед сей нарастал от несущихся по воздуху водяных капель и снега, которые, приставая к твердому телу, от мороза в 3° превращались в лед».

«13 декабря. В полдень в виду нашем было 148 льдяных островов и множество разбитого льда» [233] .

Несмотря на трудности плавания среди льдов и ледяных гор, шлюпы упорно шли на восток, при каждой возможности устремляясь к югу и отворачивая на север только в случае подхода к непроходимым ледяным полям.

10 января 1821 г. ознаменовалось двумя событиями: шлюпы в этот день достигли крайней южной точки своего плавания—69°21'42" ю. ш., 92°38'7" з. д. и на 68°57' ю. ш. и 90°46' з. д. открыли остров Петра I (названный так Беллингаузеном) длиной девять с половиной миль, шириной четыре с половиной мили, высотой, по измерению Лазарева, 3961 фут (по современной карте 68°50' ю. ш., 90°30' з. д., высота 3800 футов). Из-за окружавшего остров льда подойти к нему не удалось. 17 января была открыта Земля Александра I. До сих пор не выяснено, является ли она островом или полуостровом, соединенным с материком перешейком, покрытым вечными льдами. Сам Беллингаузен назвал эту землю берегом и записал так: «Я называю обретение сие

берегом потому, что отдаленность другого конца к югу исчезала за предел зрения нашего» [234] .

Далее шлюпы направились к Новой Шетландии, о случайном открытии которой в 1819 г. капитаном английского купеческого брига Вильямом Смитом, посчитавшим, что Новая Шетландия является выступом предполагаемого Южного материка, Беллинсгаузен уже знал.

«Восток» и «Мирный» убедились, что эта земля представляет собой лишь архипелаг и назвали его Южно-Шетландскими островами. И опять на карте появились русские названия, напоминающие о славных битвах русских с Наполеоном: острова Бородино, Малый Ярославец, Смоленск, Березина, Полоцк, Лейпциг, Ватерло. Кроме того, к юго-востоку от острова Малый Ярославец был открыт остров Тейля, названный в честь русского посла в Бразилии. Небольшой остров, лежащий на юго-восток от Ватерло, был назван Камень Елены.

Во время дальнейшего плавания на северо-восток последовательно были открыты острова: Три брата, Рожнова (в честь контр-адмирала, под начальством которого служил Беллинсгаузен), Мордвинова (в честь адмирала Мордвинова), Михайлова (в честь капитан-командора – друга Беллинсгаузена), Шишкова (в честь вице-адмирала Шишкова).

Некоторые из этих островов участники экспедиции посетили лично для более подробного их осмотра и сбора коллекций.

30 января, из-за непригодности шлюпа «Восток» к дальнейшему плаванию в высоких широтах, Беллинсгаузен повернул в Россию.

3 февраля шлюпы пересекли меридиан Петербурга, завершив, таким образом, плавание вокруг света.

27 февраля шлюпы стали на якорь в Рио-де-Жанейро. Здесь были сделаны кое-какие исправления и закуплена провизия. Оставив Рио-де-Жанейро 23 апреля и зайдя по пути в Лиссабон и Копенгаген, шлюпы 24 июля 1821 г., потеряв за все плавание только двух человек, вернулись в Кронштадт. За время плавания, продолжавшегося 751 день, шлюпы под парусами находились 527 дней, на якорю—224 дня.

Беллинсгаузен по возвращении был произведен в капитаны 1-го ранга и через два месяца в капитан-командоры. Лазарев также через чин был произведен в капитаны 2-го ранга. Награды получили и другие участники экспедиции.

* * *

О существовании большого Южного материка давно высказывались разного рода догадки и предположения. В поисках этого материка за 50 лет до экспедиции Беллинсгаузена – Лазарева самый знаменитый из английских мореплавателей Джеймс Кук совершил в 1772–1775 гг. кругосветное плавание в высоких южных широтах. «Я обошел, – писал Кук, – южный океан на высоких широтах и совершил это таким образом, что неоспоримо отверг возможность существования здесь материка, который, если и может быть обнаружен, то лишь вблизи полюса, в местах, недоступных для плавания...

Положен конец дальнейшим поискам Южного материка, который на протяжении двух столетий неизменно привлекал внимание некоторых морских держав...»

К этому Кук прибавил: «... я смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем удалось мне. Земли, что могут находиться на юге, никогда не будут исследованы...» [235]

Замечательно, что технические средства, бывшие в распоряжении Беллинсгаузена и Лазарева, были такие же, а корабли, даже несколько хуже, чем те, на которых плавал Кук. Тем не менее русские моряки превзошли прославленных английских моряков. Подвиг Беллинсгаузена – Лазарева вызвал восхищение не только у русских, но и у иностранцев. Так, знаток полярных стран, немецкий географ Петерманн в 1867 г. писал, что в мировой географической литературе заслуги русской антарктической экспедиции оценены недостаточно. Он особенно подчеркивал бесстрашие Беллинсгаузена, с которым тот пошел против господствовавшего в течение 50 лет мнения Кука: «имя Беллинсгаузена можно поставить наряду с именами Колумба и Магеллана, с именами людей, не отступавших перед воображаемыми невозможностями, созданными их предшественниками, с именами людей, шедших самостоятельным путем, и потому разрушавших преграды к открытиям, которыми обозначаются эпохи» [236] .

До последнего времени экспедицию, открывшую Антарктиду, называли экспедицией Беллинсгаузена. Сейчас мы называем ее экспедицией Беллинсгаузена – Лазарева. Справедливо ли это? Не умаляем ли мы этим славу одного из искуснейших мореплавателей и крупнейших ученых нашей страны Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена? Не является ли это данью нашего уважения к Михаилу Петровичу Лазареву, единственному из наших военных моряков парусного флота, три раза ходившему вокруг света командиру корабля, фактическому создателю Черноморского военного флота, создателю «лазаревской школы», воспитавшей таких замечательных адмиралов, как Корнилов, Нахимов, Истомин и другие?

Нет, это не так. Плавание в высоких южных широтах, в то время совершенно неизведанных, было делом очень трудным и опасным. Вот почему для экспедиции Кука были предназначены два корабля – «Резолюшн» под командой Кука и «Адвенчур» под командой капитана Фюрно. Вот почему в экспедицию Беллинсгаузена – Лазарева также были посланы два шлюпа – «Восток» и «Мирный». Предполагалось, что в случае несчастья с одним из кораблей другой окажет необходимую помощь. Естественно, что при совместном плавании корабли чувствовали себя увереннее и могли решаться на более смелые предприятия. Что же получилось у Кука?

Его корабли, выйдя из Англии 13 июля 1772 г., 22 ноября того же года покинули мыс Доброй Надежды и отправились на поиски Южного материка. 8 февраля 1773 г. корабли разлучились. Вот что записал в своем дневнике Джеймс Кук: «... не представляю себе, каким образом могло это произойти. Капитан Фюрно имел от меня предписание, которое требовало, чтобы в подобном случае „Адвенчур“ крейсировал в том месте, где был потерян из виду „Резолюшн“» [237] .

Два дня Кук напрасно искал Фюрно, а затем продолжал плавание в одиночестве. Кук встретился с Фюрно только 18 мая 1773 г. на Новой Зеландии. Дальнейшее совместное плавание продолжалось лишь в тропической части Тихого океана. 30 октября перед

самым походом в южные воды, «Резолюшн» и «Адвенчур» окончательно разлучились, и Кук завершил свое кругосветное плавание в высоких широтах южного полушария опять в одиночестве. Всего в высоких южных широтах совместное плавание Кука и Фюрно охватило только 40° по долготе.

Полную противоположность представляло плавание Беллинсгаузена и Лазарева. Фактически они ни разу не разлучались. Исключение представляет лишь небольшой отрезок пути с 5 до 29 марта 1820 г., когда «Восток» и «Мирный» пошли к Австралии, согласно договоренности, параллельными курсами для полного осмотра района предполагаемых земель к юго-западу от Австралии.

«Восток» и «Мирный» по своим мореходным качествам сильно отличались друг от друга. «Восток» был быстроходнее и хорошо слушался руля, но плохо держался на волне. «Мирный» был значительно тихоходнее, плохо слушался руля, но хорошо держался на волне. Для того чтобы не разлучаться, «Востоку» надо было все время уменьшать паруса, в то время как «Мирному» приходилось даже во время свежей погоды, рискуя парусами, нести полную парусность.

Чтобы избежать разлуки, на кораблях была разработана целая система сигналов, применяемых при плохой видимости: пушечные выстрелы, ракеты, фальшфейеры, огни. Связи кораблей между собой очень помогла сигнализация, незадолго до экспедиции предложенная капитан-лейтенантом А. И. Бутаковым. Сигнализация эта состояла из флагов, привязанных к фалам, пропущенным через особые шкивы. Сигналы поднимались на бизань-рее. Надо удивляться непревзойденному искусству как Беллинсгаузена, так, в особенности, Лазарева, не терявших один другого из виду во время плавания среди непрерывных штормов, туманов и льдов.

В связи с плаваниями «Востока» и «Мирного» надо отметить некоторые особенности ветрового режима в антарктических водах.

В непрерывном широтном кольце океанических вод, охватывающем Антарктиду, господствуют ветры западных направлений, создающие морское течение с запада на восток. Таким образом, корабли, совершающие кругосветное плавание в кольце океанических вод с запада на восток, плывут и с попутными ветрами, и с попутным течением, т. е. в благоприятных условиях. Однако у самых берегов Антарктиды господствуют уже не западные, а восточные ветры, создающие течения с востока на запад [238].

Таким образом, парусный корабль, огибающий Антарктиду с запада на восток, как это делали «Восток» и «Мирный», удаляясь от материка, попадает в благоприятные для своего плавания условия. Но как только этот корабль приближается к Антарктиде, он переходит в неблагоприятные условия для плавания (против ветров и течений) и потому вынужден отворачивать от материка. Таким образом, ветровой режим антарктических вод благоприятен для кругосветного плавания парусного судна с запада на восток, но не благоприятен для приближения во время такого плавания к берегам Антарктиды. Отсюда понятно, какие трудности приходилось преодолевать «Востоку» и «Мирному» во время их попыток приблизиться к Антарктиде. Во время плавания Беллинсгаузена и Лазарева отмеченные особенности ветрового режима антарктических вод не были еще объяснены. Однако вот что отметил Беллинсгаузен: «...ветры же всегда по мере приближения к югу были восточные, почему, чтобы

увеличить наше плавание по долготе, я снова пошел при восточном ветре к N, чтобы получить западные ветры и снова сделал покушение к югу» [239] .

Уже отмечалось, что Лисянский на «Неве» совершил безостановочный переход под парусами из Макао вокруг мыса Доброй Надежды в Портсмут за 142 дня. Переход этот был совершен все же в тропических и умеренных широтах. А вот Беллинсгаузен и Лазарев во время своего кругосветного плавания совершили два безостановочных перехода: первый от Рио-де-Жанейро до Сиднея за 130 дней (Лазарев тот же переход сделал за 138 дней) и второй – от Сиднея до Рио-де-Жанейро за 120 дней. В общей сложности «Восток» и «Мирный» 100 дней шли среди льдов, ни разу не разлучаясь. Только тот, кто плавал на парусных кораблях, только тот, кто плавал среди полярных льдов, может по-настоящему оценить подвиг этих двух замечательных моряков русского флота. Можно смело утверждать, что если бы Лазарев поступил так же, как поступил Фюрно, экспедиция не достигла бы своих блестящих результатов. Вот почему эту экспедицию мы и называем экспедицией Беллинсгаузена – Лазарева.

Невольно вспоминаются слова Н. В. Гоголя, вложенные им в уста Тараса Бульбы, говорившего запорожцам: «Хочется мне вам сказать, панове, что такое есть наше товарищество... Отец любит свое дитя, дитя любит отца и мать. Но это не то, братцы: любит и зверь свое дитя. Но породниться родством по душе, а не по крови, может один только человек. Бывали и в других землях товарищи, но таких, как в Русской земле, не бывало таких товарищей» [240] .

Подвиги наших моряков во многом как раз и объяснялись высокоразвитым чувством товарищества, взаимной поддержкой, особенно важными именно на море и в мирное и военное время, необходимыми каждодневно, каждочасно. Чувство товарищества, господствовавшее на «Востоке» и «Мирном», сделало то, что Беллинсгаузен и Лазарев плавали в южном полушарии 535 дней, южнее 60-й параллели—122 дня, причем за этой параллелью пересекли 242° по долготе, во льдах плавали 100 дней, переходили за южный полярный круг шесть раз. А Кук, хотя и провел в южном полушарии 1003 дня, однако южнее 60-й параллели плавал только 75 дней, причем за этой параллелью пересек только 125° по долготе, во льдах был 80 дней и переходил за южный полярный круг всего три раза.

Чувство товарищества, господствовавшее на «Востоке» и «Мирном», проявлялось и в других отношениях. Так, командиры, офицеры и матросы часто посещали друг друга не только на якорных стоянках, но и в море во время безветрия, и такие посещения считались большим удовольствием. Нигде не встречаются указания на какие-либо нелады среди личного состава шлюпов.

Плавание «Востока» и «Мирного» замечательно и своими научными результатами. Прежде всего оно отличается очень точным определением не только географических координат во время якорных стоянок, но и координат шлюпов в море. В качестве примера можно указать, что долгота мыса Русских (ныне мыс Киррибили) в Сиднее была определена из 455 лунных расстояний, измеренных Беллинсгаузенем, Завадовским и Парядиным, 288 – Лазаревым, 390 – Торсоном, 40 – Лесковым, 126 – Куприяновым, а всего из 1299 лунных расстояний!

Широты и долготы весьма тщательно определялись и во время самого плавания. Так, например, 26 января 1820 г. для определения долготы места на «Востоке» и «Мирном»

было измерено 464 лунных расстояния. Словом, во все время плавания на обоих шлюпах не было упущено ни одной возможности для точного определения места кораблей, а ведь это основа для исследования любых явлений в природе. Точность астрономических наблюдений на шлюпах объяснялась также и тем, что еще в Англии каждый из офицеров экспедиции купил себе секстан и во время плавания в Атлантическом океане офицеры соревновались в точности взятия высот светил и лунных расстояний.

При всякой возможности шлюпы определяли также магнитное склонение.

Во время якорных стоянок определялись высоты прилива и его прикладные часы. Кроме того, с большой точностью определялась высота гор. Так, например, Кук определил высоту вулкана Эгмонт на Северном острове Новой Зеландии в 12 199 футов, его спутник Форстер – в 14 760 футов, а Лазарев только в 8232 фута. По современным данным, высота этого вулкана равна 8260 футам.

Чрезвычайно интересны метеорологические наблюдения «Востока» и «Мирного», во-первых, по их тщательности, во-вторых, потому, что они охватывают пояс высоких южных широт южного полушария, в-третьих, потому, что они производились одними и теми же людьми, с помощью одних и тех же приборов. Долгое время эти наблюдения в сущности были единственными для познания метеорологических процессов в антарктических районах земного шара.

Исключительную ценность представляют ледовые наблюдения экспедиции. Во время этих наблюдений записывались количество и расположение усмотренных айсбергов, ледяных гор и ледяных полей, измерялась высота ледяных гор (наибольшая высота оказалась равной почти 400 футам над уровнем моря) и даже подсчитывались объемы встреченных ледяных полей и гор. Кроме описания льдов, Беллинсгаузен ставил и некоторые опыты. Так, 5 февраля 1820 г. он вывесил на одной высоте две жестянки – одну с пресной водой, другую – с морской. К следующему утру вода в обеих жестянках замерзла, но «лед от пресной воды был много плотнее, а лед соленой воды, хотя той же толщины, но рухлее и состоял из горизонтальных, плоских и тонких слоев, из которых верхние слои уже присоединились один к другому, а по мере отдаленности книзу были рухлее, так что нижние слои еще не соединились... Таковой опыт, вопреки многим писателям, доказывает, что из соленой воды составляется лед так же, как и из пресной, для сего нужно несколько градусов более мороза» [241] .

Во время безветрия производились некоторые океанологические наблюдения, в частности измерялась температура и удельный вес морской воды на глубинах. Для доставания образцов воды употреблялся специальный прибор (батометр), сделанный на «Востоке». Это был цилиндр с клапанами на обоих концах, которые при опускании на глубину были открыты, а при подъеме цилиндра закрывались. На этом принципе построены и современные батометры. Таким образом, получали образцы воды с глубин до 220 сажен.

Для определения относительной прозрачности морской воды применялся прием, которым уже пользовался Коцебу – отмечалась глубина, на которой скрывалась из виду белая тарелка.

Для изучения морских течений, помимо обычного приема сличения обсервованных и счислимых мест, во время безветрия спускали шлюпку с большим грузом на тросе длиной до 50 сажен.

Очень тщательно описывались все случаи свечения моря. Для лова светящихся морских организмов с кормы на ходу опускался в море мешок, сделанный из флагадуха, пропускавшего воду. Это был прообраз современных планктонных сеток.

Весьма любопытны высказывания Беллингаузена о происхождении коралловых островов, существенно дополнившие сделанные ранее замечания по этому поводу Коцебу.

Экспедиция привезла с собой громадные коллекции животных, растений, утвари, одежды и оружия местных жителей и собрала много всякого рода этнографических сведений.

Особого внимания заслуживают сделанные художником Михайловым зарисовки. Это рисунки посещенных мест, виды берегов с моря, зарисовки встреченных айсбергов и ледяных гор. На шлюпах не было натуралистов, и потому рисунки птиц и морских животных, выполненные Михайловым с особой тщательностью, позволили уточнить впоследствии роды и виды собранных экспедицией представителей фауны и флоры.

Результаты самых разнообразных наблюдений и исследований экспедиции Беллингаузена – Лазарева позволяют говорить, что она занимает блистательное место не только среди антарктических экспедиций, но и среди других экспедиций по исследованию Мирового океана.

В 1831 г. было напечатано сочинение Беллингаузена «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820, 1821 годов, совершенное на шлюпах „Восток“ и „Мирный“, с приложением атласа.»

В 1949 г. это сочинение было переиздано Географгизом с некоторыми сокращениями. Последний по времени перевод этого сочинения за границей вышел в 1945 году.

Кроме того, были напечатаны сочинения других участников экспедиции: И. М. Симонова «Слово о успехах плавания шлюпов „Востока“ и „Мирного“ около света и особенно в Южном Ледовитом море в 1819, 1820 и 1821 годах», 1822; «Южный полюс», из записок бывшего морского офицера, 1853. Автор этой брошюры впоследствии был установлен. Он оказался П. М. Новосильским, мичманом, плававшим на шлюпе «Мирный» [242] .

8. Кругосветное плавание Васильева и Шишмарева на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» (1819–1822)

Основной целью экспедиции на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» было попытаться пройти из Тихого океана в Атлантический через Ледовитый океан, безразлично в каком направлении – на восток или на запад.

Шлюпом «Открытие» командовал капитан-лейтенант Михаил Николаевич Васильев, «Благонамеренным» командовал капитан-лейтенант Глеб Семенович Шишмарев,

принимавший до этого участие в кругосветном плавании на «Рюрике» в 1815–1818 годах.

Шлюп «Открытие» был того же типа, что и «Восток», а шлюп «Благонамеренный» того же типа, что «Мирный», со всеми достоинствами и недостатками этих шлюпов.

Снабжены эти суда были одинаково с «Востоком» и «Мирным» (вплоть до сигнального устройства Бутакова), с той лишь разницей, что все запасы для экспедиции Беллинсгаузена – Лазарева были рассчитаны на два года, а для экспедиции Васильева – Шишмарева на три года. Кроме того, на «Благонамеренный» был погружен в разобранном виде баркас, предназначенный для прибрежных исследований.

На «Открытии» всего личного состава при отплытии было 74 человека, а на «Благонамеренном» 83 человека. Кроме того, на «Благонамеренном» возвращались на родину два жителя острова Уналашка и три жителя Камчатки, привезенные в Петербург «Рюриком».

4 июля 1819 г. шлюпы вышли из Кронштадта и, зайдя в Копенгаген, 29 июля пришли в Портсмут.

После того как из Лондона привезли закупленные секстаны, хронометры и другие навигационные и физические приборы, а также провизию, шлюпы 26 августа вышли в море. В Рио-де-Жанейро «Открытие» и «Благонамеренный» прибыли 1 ноября.

22 ноября шлюпы взяли курс на мыс Доброй Надежды и далее на восток вокруг Тасмании в Сидней.

Этот переход оказался очень тяжелым не только из-за очень сильных штормов, которые им пришлось перенести, а главным образом вследствие разницы в их скорости – шлюпам было очень трудно держаться вместе.

10 февраля 1820 г. плававший на «Благонамеренном» лейтенант Алексей Петрович Лазарев записал: «...шлюп „Открытие“ под одним грот-марселем уходил вперед. Между тем ветер крепчал, а мы к нашим парусам не могли ничего прибавить, ибо и так уже несли их не по ветру. В 10 ч. утра „Открытие“ ушел вперед...» [243] Шлюпы разлучились и встретились только у берегов Австралии.

16 февраля «Благонамеренный» стал на якорь в Сиднее. 18 февраля туда пришел и шлюп «Открытие».

В Сиднее шлюпы простояли до 15 марта. За это время были произведены кое-какие исправления, запасена провизия, проверены хронометры.

Выйдя из Сиднея, 24 марта согласно предписанию суда расстались: шлюп «Открытие» направился в Петропавловск, «Благонамеренный» – в Сан-Франциско. Однако из-за ветров, мешавших следовать в желаемом направлении, уже 5 апреля шлюпы снова соединились. 7 апреля «Благонамеренным» были усмотрены и положены на карту одиннадцать низменных коралловых лесистых островов, названных островами Благонамеренного. Хотя впоследствии выяснилось, что эту группу островов уже видели другие мореплаватели, но все же первые точные определения географических координат и описание жителей островов были сделаны русскими моряками.

13 мая 1820 г. на 29° с. ш., согласно приказанию Васильева, суда разделились. Шлюп «Открытие» отправился в Петропавловск, куда пришел 4 июня, «Благонамеренный» пришел на Уналашку 3 июня.

В Русской Америке шлюпы в течение лета 1820 г. занимались гидрографическими работами в Беринговом и Чукотском морях. Зимой 1820/21 г. они ходили на отдых в Сан-Франциско и на Гавайские острова, а лето 1821 г. опять плавали в Беринговом и Чукотском морях [244] .

15 октября 1821 г. оба шлюпа вышли из Петропавловска на Гавайские острова, куда «Благонамеренный» прошел 24 октября, а «Открытие» – 26 октября. Выйдя из Гонолулу 20 декабря, шлюпы, обогнув мыс Горн и зайдя в Рио-де-Жанейро и Копенгаген, 2 августа 1822 г. вернулись в Кронштадт. Плавание продолжалось три года и четыре недели.

Самый длительный переход под парусами (от Рио-де-Жанейро до Сиднея) продолжался 85 дней.

9. Кругосветное плавание Понафидина на корабле «Бородино» (1819–1821)

29 сентября 1819 г. корабль Российско-американской компании «Бородино» (водоизмещением около 600 т), груженный железными изделиями, морскими припасами и такелажем, вышел из Кронштадта в Русскую Америку. Командовал «Бородино» лейтенант Захар Иванович Понафидин, до этого уже участвовавший в 1816–1818 гг. в плавании в Русскую Америку на корабле Российско-американской компании «Суворов». Зайдя в Копенгаген и Хельсингёр, Понафидин 11 декабря пришел в Рио-де-Жанейро. Ремонт судна и торговые дела задержали корабли здесь до 7 февраля 1820 года. Отсюда Понафидин, обогнув мыс Доброй Надежды, пересек Индийский океан и, пройдя Зондский пролив, 10 мая стал на якорь у селения Аньер (Аньер-Кидул) на северо-западном берегу острова Ява. Из Аньера «Бородино» 31 июля пришел в Манилу. Уже здесь жаркий и сырой климат повлиял на здоровье команды, больных было 20 человек. На последнем переходе умер корабельный врач Карл Шпингельберг.

Выйдя из Манилы 3 августа, Понафидин 27 августа открыл к востоку от острова Окинава (цепь Рюкю) два небольших острова. Один назвали островом Бородино, другой – в честь командира корабля – островом Понафидина.

11 октября «Бородино» стал на якорь в Ново-Архангельске, где в это время находились шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный». На последнем переходе, продолжавшемся 69 дней, пять человек умерло.

Сдача и приемка грузов задержали «Бородино» до 29 января 1821 года. Вышли в море, имея на борту 22 пассажира. Уже при самом выходе в обратный путь на корабле было 25 человек больных.

Переход до мыса Горн был весьма трудным: число больных дошло до 45 и многие из них умерли. Зайдя на обратном пути в Рио-де-Жанейро и Копенгаген, «Бородино» вернулся в Кронштадт 16 сентября 1821 года.

Это плавание было одним из самых несчастливых дальних плаваний парусных судов: один человек утонул и 40 умерло. По словам очевидца А. Кошеварова, болезнь сопровождалась некоторыми признаками холеры. Несмотря на тяжелые условия, создавшиеся на корабле из-за эпидемии, плавание это увенчалось важными географическими открытиями.

Переход из Кронштадта вокруг мыса Доброй Надежды до Ново-Архангельска был совершен за 301 день под парусами, переход из Ново-Архангельска в Кронштадт вокруг мыса Горн за 178 дней под парусами. Самый длительный переход под парусами из Ново-Архангельска до Рио-де-Жанейро продолжался 113 дней.

10. Плавание Клочкова на бриге «Рюрик» (1821–1822)

В 1821 г. Российско-американская компания направила в Русскую Америку два своих корабля: бриг «Рюрик» (тот самый, на котором совершил в 1815–1818 гг. кругосветное плавание лейтенант Коцебу) под командой штурмана 12-го класса Ефима Алексеевича Клочкова и корабль «Елисавета» под командой штурмана 14-го класса Ивана Михайловича Кислаковского. Клочков участвовал в плавании из Кронштадта в Русскую Америку подштурманом на той же «Неве» (1806–1807) и вместе с Кислаковским в кругосветном плавании на «Кутузове» (1816–1819).

В отличие от других кораблей, совершавших плавание из Балтийского моря в Русскую Америку, на этих судах морских офицеров не было. Половина команды состояла из наемных иностранцев.

Суда должны были пройти вокруг мыса Горн в Ново-Архангельск: «Елисавета» – остаться в Русской Америке, а «Рюрик», приняв военную команду с «Елисаветы», должен был возвратиться в Кронштадт вокруг мыса Доброй Надежды.

13 сентября 1821 г. суда вышли из Кронштадта, побывали по пути в Хельсингёре, прошли в Атлантический океан между Шетландскими и Оркнейскими островами и стали спускаться на юго-запад.

Во время жестокого шторма корабли разлучились и пришли в бухту Прайа на острове Сантьяго (один из островов Зеленого Мыса) – «Рюрик» 26 ноября, а «Елисавета» 27 ноября. Выйдя в море 2 декабря 1821 г., суда зашли по пути в Рио-де-Жанейро и направились к мысу Горн. Однако 9 февраля с «Елисаветы» сообщили об очень большой течи. Клочков решил зайти в ближайший порт Саймонс-бей (мыс Доброй Надежды), куда оба судна и прибыли 17 марта. Здесь «Елисавету» отремонтировали, для чего пришлось продать часть груза, и оба судна 7 мая оставили Саймонс-бей, предполагая следовать вокруг Австралии. Однако уже на следующий день на «Елисавете» опять открылась сильная течь, суда вынуждены были повернуть обратно, и 9 мая снова стали на якорь в Саймонс-бее. При тщательном осмотре оказалось, что «Елисавета» к дальнейшему плаванию совершенно непригодна. Пришлось продать судно с аукциона.

Пересадив с «Елисаветы» на «Рюрик» военную команду, рассчитав вольнонаемных и отправив Кислаковского с двумя его штурманами в Россию, Клочков 22 мая вышел, наконец, в море. 3 июля достигли Южного мыса Тасмании и в тот же день обнаружили надводную каменную банку, которая была названа рифом Рюрик. После захода в

Сидней «Рюрик» 7 ноября 1822 г. прибыл в Ново-Архангельск. В дальнейшем он остался в Русской Америке.

За время плавания «Рюрик» не потерял ни одного человека, прошел под парусами 291 день. Самый длительный переход под парусами (от Сиднея до Ново-Архангельска) продолжался 95 дней.

11. Кругосветное плавание М. Лазарева на фрегате «Крейсер» (1822–1825) и плавание Андрея Лазарева на шлюпе «Ладога» к русской Америке (1822–1823)

36-пушечный фрегат «Крейсер» под командой капитана 2-го ранга Михаила Петровича Лазарева и 20-пушечный шлюп «Ладога», которым командовал капитан-лейтенант Андрей Петрович Лазарев, посылались на Дальний Восток для доставки грузов в Петропавловск и Ново-Архангельск, «Крейсер», кроме того, для охраны поселений и промыслов Российско-американской компании.

Суда вышли из Кронштадта 17 августа 1822 г. и, простояв для разных закупок в Копенгагене, в Скагерраке разлучились. «Крейсер» пришел в Портсмут 4 октября, а «Ладога», получившая во время шторма повреждение фок-мачты, только 6 октября. Закупки в Лондоне инструментов, исправление рангоута и противные ветры задержали суда в Портсмуте до 29 ноября. Зайдя на пути на остров Тенерифе и в Рио-де-Жанейро, корабли повернули на юго-восток. 6 марта во время плавания по Атлантическому океану шлюп несколько раз отходил от фрегата миль на шесть перпендикулярно курсу для поисков острова, показанного на картах на $20^{\circ}41'$ з. д., но безуспешно. Корабли обогнули мыс Доброй Надежды и Южный мыс Тасмании и 18 мая стали на якорь в порту Хобарт (Тасмания).

9 июня «Крейсер» и «Ладога» вышли из Хобарта. На следующий день во время шторма, нанесшего «Ладоге» кое-какие повреждения, корабли разлучились и пришли в бухту Матаваи (остров Таити) – «Крейсер» 8 июля, а «Ладога» 15 июля. 20 июля суда вышли в море и 24 июля, достигнув $13^{\circ}36'$ ю. ш. и $148^{\circ}58'$ з. д., согласно инструкции, начали раздельное плавание.

«Крейсер» пошел прямо в Ново-Архангельск, куда прибыл 3 сентября. Зимой он ходил для пополнения запасов в Сан-Франциско, где простоял с 1 декабря 1823 г. по 17 февраля 1824 года. Вернувшись в Ново-Архангельск, «Крейсер» оставался в распоряжении главного правителя Русской Америки до половины октября, когда был сменен прибывшим из России шлюпом «Предприятие» под командой капитан-лейтенанта Коцебу.

«Ладога» после отделения от «Крейсера» пошла в Петропавловск-Камчатский. 21 августа, находясь на $30^{\circ}26'$ с. ш. и $170^{\circ}41'$ в. д., «Ладога» проследовала прямо через то место, где на картах значится остров Роко-де-Плата, но не увидела никаких признаков земли. Однако на следующий день на $33^{\circ}12'$ с. ш., $168^{\circ}52'$ в. д. около шлюпа летало несколько бабочек. Явление странное, если принять во внимание, что ближайшая земля (Япония), откуда эти бабочки могли быть занесены западными ветрами, находилась в это время в расстоянии не менее 2500 километров.

10 сентября «Ладога» пришла в Петропавловск, где, выгружая грузы, привезенные для Петропавловска и Охотска, простояла до 15 октября. На пути в Ново-Архангельск

«Ладога» осмотрела район около 49° с. ш. между 170 и 174° в. д. в поисках предполагаемой здесь земли. Поиски оказались безуспешными. 9 ноября «Ладога» пришла в Ново-Архангельск и здесь получила распоряжение от командира фрегата «Крейсер» М. П. Лазарева идти в Сан-Франциско на соединение со шлюпом «Аполлон», пришедшим из Кронштадта в Петропавловск еще в августе 1822 года. С ним вместе она должна была возвращаться обратно. 14 ноября «Ладога» покинула Ново-Архангельск и 1 декабря 1823 г. бросила якорь в Сан-Франциско. Отсюда началось совместное со шлюпом «Аполлон» обратное плавание в Балтийское море.

Фрегат «Крейсер», сдав охрану Русской Америки шлюпу «Предприятие», 16 октября 1824 г. отправился в Сан-Франциско, куда пришел 21 ноября. Здесь в это время стоял шлюп «Предприятие».

В Сан-Франциско, готовясь к плаванию вокруг мыса Горн, М. П. Лазарев простоял до 21 декабря. 24 января 1825 г. «Крейсер» прошел то самое место, на котором на испанских картах был означен остров (17°05' ю. ш., 122°01' з. д.). В дальнейшем, обогнув мыс Горн и зайдя по пути в Рио-де-Жанейро, Портсмут и Копенгаген, «Крейсер» 5 августа 1825 г. вернулся в Кронштадт. Самый длительный переход под парусами (из Калифорнии в Рио-де-Жанейро) продолжался 93 дня. По свидетельству современников, «Крейсер» после трехлетнего плавания вернулся в Кронштадт в блестящем состоянии как по сохранности корабля, так и по выучке команды. Так, начальник Морского штаба адмирал А. В. Моллер после осмотра «Крейсера» доносил царю, что он нашел фрегат «во всех отношениях не только в отличной, но даже необыкновенной превосходной исправности».

На «Крейсере» с М. П. Лазаревым плавали: мичман Павел Степанович Нахимов, ближайший ученик и последователь Лазарева, впоследствии знаменитый флотоводец и герой обороны Севастополя; мичман Ефим Васильевич Путятин, впоследствии известный мореплаватель и дипломат, и декабристы – лейтенант Федор Гаврилович Вишневский и мичман Дмитрий Иринархович Завалишин (до Русской Америки).

Заслуживает внимания, что «Метеорологические наблюдения, производившиеся во время кругосветного плавания фрегата „Крейсер“ под командой капитана 2-го ранга Лазарева 1-го в 1822–1823–1824 —1825 годах» были под этим названием опубликованы Морским министерством в 1882 году, т. е. спустя шестьдесят лет после их производства. Это доказывает ценность наблюдений М. П. Лазарева.

В заключение надо напомнить, что Михаил Петрович Лазарев был единственным из офицеров русского парусного флота, совершившим три кругосветных плавания в качестве командира судна: в 1813–1816 гг. на «Суворове», в 1819–1821 гг. на «Мирном» и в 1822–1825 гг. на «Крейсере» [245] .

12. Кругосветное плавание Хрушева на шлюпе «Аполлон» (1821–1824) и возвращение в Кронштадт шлюпа «Ладога» под командой Андрея Лазарева (1823–1824)

28 сентября 1821 г. вышли из Кронштадта в совместное плавание 28-пушечный шлюп «Аполлон» под командой капитана 1-го ранга Иринарха Степановича Тулубьева и бриг «Аякс» под командой лейтенанта Никандра Ивановича Филатова. Оба корабля должны

были доставить грузы на Камчатку и в Ново-Архангельск, а «Аполлон», кроме того, по приходе в Русскую Америку, должен был охранять там ее поселения и промыслы.

Зайдя по пути в Хельсингёр, суда в Северном море испытали жестокий шторм, во время которого бриг «Аякс» выбросило на мель, а «Аполлон» вынужден был укрыться на рейде Даунс. В Портсмуте для придания шлюпу большей устойчивости был укорочен рангоут и принято до 80 т балласта.

В Рио-де-Жанейро «Аполлон» простоял с 12 февраля по 1 марта 1822 г. и было решено ввиду позднего времени итти не вокруг мыса Горн, а вокруг мыса Доброй Надежды.

В этот день Тулубьев, давно страдавший туберкулезом, не выдержав перемены климата, скончался. В командование шлюпом вступил лейтенант Степан Петрович Хрушев.

В дальнейшем, обогнув Южный мыс Тасмании и зайдя в Сидней, Хрушев направился в Петропавловск-Камчатский, куда и прибыл 13 августа 1822 года. На пути из Сиднея Хрушев определил координаты камня Балл (у островов лорда Хау) и островов Митре и Черри.

14 сентября «Аполлон» вышел из Петропавловска и 10 октября был в Ново-Архангельске. Недостаток продовольствия и плохое состояние здоровья команды заставили Хрушева провести зиму в Сан-Франциско. Вернулся он в Ново-Архангельск 9 апреля 1823 г., после чего крейсеровал по окрестным проливам, одновременно производя опись западного побережья Северной Америки.

Во время этого плавания были описаны: южная часть пролива Чатам, пролив Фредерик, залив Кордова, пролив Кларенс (отделяющий Бобровый остров от североамериканского материка), западные берега островов Королевы Шарлотты и остров Аристасабаль.

3 сентября Хрушев передал охрану Русской Америки фрегату «Крейсер». От командира «Крейсера» М. П. Лазарева Хрушев получил приказание итти в Сан-Франциско, ждать там шлюп «Ладогу», которым командовал капитан-лейтенант Андрей Петрович Лазарев и возвращаться с ним вместе в Россию. «Аполлон» прибыл в Сан-Франциско 28 октября, а шлюп «Ладога» – 1 декабря 1823 года. 12 января 1824 г. оба шлюпа отправились в обратный путь. Обогнув мыс Горн, они простояли около месяца на острове Св. Екатерины, для того чтобы поправить здоровье команды. В это время на каждом из судов было по 13 человек больных цынгой.

Зайдя затем в Рио-де-Жанейро и на остров Файал (Азорские острова), суда вернулись в Кронштадт: «Ладога» 13 октября 1824 г., а «Аполлон», заходивший, кроме того, в Копенгаген, – двумя днями позже.

Самый длительный переход для обоих судов за время плавания (от Калифорнии к острову Св. Екатерины) продолжался 95 дней [246] .

13. Кругосветное плавание Коцебу на шлюпе «Предприятие» (1823–1826)

Шлюпу «Предприятие» под командой капитан-лейтенанта Отто Евстафьевича Коцебу была поручена доставка грузов на Камчатку и крейсерство для охраны русских

поселений на Алеутских островах. Одновременно ему разрешалось производство географических исследований, но «не в ущерб основным заданиям». До этого Коцебу участвовал в кругосветных плаваниях – кадетом на «Надежде» (1803–1806) и командиром «Рюрика» (1815–1818).

Шлюп был специально построен для предстоящего плавания. Грузоподъемность его была 750 тонн.

28 июля 1823 г. шлюп вышел из Кронштадта. Он имел на борту 118 человек, в том числе приглашенных в экспедицию ученых: астронома Вильгельма Прейса, физика Эмилия Ленца, геолога Эрнста Гофмана и доктора медицины Ивана Эшшольца, уже плававшего с Коцебу на «Рюрике».

Зайдя на пути для приема заказанных раньше приборов в Копенгаген и Портсмут, Коцебу вышел в море, но встретил сильный шторм и принужден был возвратиться обратно на рейд. Окончательно он покинул Портсмут лишь 11 сентября.

По пути Коцебу зашел было в порт Санта-Крус (остров Teneriffe, Канарские острова), однако здесь судно неожиданно было обстреляно береговыми батареями по приказу губернатора острова – яркого республиканца.

Не желая терять времени на переговоры, Коцебу пошел прямо в Рио-де-Жанейро, куда и прибыл 2 ноября.

После закупки провизии и мелких исправлений шлюп 28 ноября вышел в море, обогнул мыс Горн и 17 января 1824 г. стал на якорь в бухте Консепсьон (Чили).

Отсюда 3 февраля Коцебу направился к архипелагу Туамоту, в котором в 1816 г. во время кругосветного плавания на «Рюрике» ему уже удалось открыть несколько островов.

2 марта был открыт и описан атолл, названный в честь шлюпа островом Предприятия. Далее были проверены и уточнены положения островов Аракчеева и Волконского (открыты Беллинсгаузенем в 1819 г.), Румянцева и Спиридова (открыты в 1816 г. «Рюриком»), Паллисера (открыты Куком), Грейга (открыт Беллинсгаузенем в 1819 г.).

14 марта Коцебу стал на якорь в бухте Матаваи острова Таити. За время стоянки были засняты бухта, в которой стояло «Предприятие», и другая – к северо-востоку от нее. Здесь Коцебу обратил внимание на то, что в результате деятельности миссионеров население Таити со времени Кука уменьшилось в 10 раз.

24 марта шлюп взял курс к архипелагу Мореплавателей (Самоа). Уже на второй день был открыт остров Беллинсгаузена. Кроме того, во время плавания у островов Самоа некоторые из них были описаны морской съемкой.

29 апреля стали на якорь у островка Отдиа (атолл Румянцева), уже посещенного «Рюриком» в 1817 году.

Здесь Коцебу встретил многих своих знакомых, семь лет тому назад подружившихся с русскими моряками. Эту встречу Коцебу описывает так: «Когда я вышел на берег, народ бежал ко мне толпами... и увидев своего старого знакомого, предался шумной детской радости, я должен был позволить восхищенным отдийцам обвесить меня

венками из цветов и зеленых ветвей... они очень хотели знать о моих прежних спутниках – Тимаро (Шишмареве), Тамисоо (Шамиссо) и о прочих» [247] .

Столь радостная встреча островитян с русскими моряками очень знаменательна. Она еще раз подчеркивает разницу в отношении русских и так называемых «культурных западноевропейцев» к людям другого цвета кожи.

От атола Румянцева Коцебу направился на Камчатку и 9 июня стал на якорь в Петропавловской гавани. После сдачи грузов Коцебу 20 июля вышел из Петропавловска и 10 августа пришел в Ново-Архангельск, где увидел фрегат «Крейсер», которого должен был сменить.

Здесь Коцебу от тогдашнего правителя Русской Америки капитан-лейтенанта Муравьева узнал, что до 1 марта 1825 г. пребывание «Предприятия» в Ново-Архангельске не нужно, так как наплыв местных жителей и приход иностранных судов в эти воды начинается только в марте. Тогда Коцебу решил уйти на это время на отдых в Сан-Франциско, 10 сентября снялись с якоря и 27 октября были в Сан-Франциско.

25 ноября Коцебу отправился из Сан-Франциско на Гавайские острова и 14 декабря пришел в Гонолулу. Местные жители уверяли Коцебу, что к ним еще никогда не заходил такой большой корабль.

Во время стоянки островитяне, ныряя, исправили медную обшивку «Предприятия». Они оставались под водой очень долго – до 48 секунд.

31 декабря Коцебу снова отправился в Ново-Архангельск, куда прибыл 24 февраля 1825 года. Во время стоянки в Ново-Архангельске мичман Вукотич произвел опись северной части залива этого порта.

19 июля в Ново-Архангельск пришло из Кронштадта судно Российско-американской компании «Елена» под командой лейтенанта Петра Егоровича Чистякова. От Чистякова Коцебу узнал, что между Россией и Соединенными Штатами Америки в 1825 г. заключено соглашение, по которому купцам этой республики разрешалась свободная торговля во всей Русской Америке. Таким образом, одна из причин крейсерства военных судов у берегов Русской Америки отпадала. Кроме того, для защиты самого Ново-Архангельска оставалась «Елена». Главный правитель на запрос Коцебу ответил, что надобности в пребывании шлюпа не предвидится. Желая полнее использовать время для научных исследований, Коцебу уже 11 августа вышел из Ново-Архангельска и 14 сентября стал на якорь в Гонолулу. 19 сентября Коцебу отправился к островам Радак Маршалловой группы.

8 октября был открыт и описан атолл, названный в честь второго лейтенанта «Предприятия» Николая Петровича Римского Корсакова. На следующий день была описана еще одна группа островов, названная именем врача экспедиции Ивана Ивановича Эшшольца. Сейчас эта группа называется атоллom Бикини, ставшим широко известным как место испытаний атомных бомб, проводимых США.

Простояв у острова Гуам, в Маниле, у Зондского пролива, у острова Св. Елены, в Портсмуте, в Хельсингёре и в Копенгагене, Коцебу 10 июля 1826 г. вернулся в Кронштадт.

Плавание «Предприятия» продолжалось три года без десяти дней. Самый длительный переход под парусами (от Таити до Камчатки и от Манилы до острова Св. Елены) продолжался 77 дней.

Во время плавания были выполнены многие научные изыскания. Прежде всего надо отметить точные определения географических координат вновь открытых островов, а также островов и отдельных пунктов на материке, у которых шлюп стоял на якоре. Одновременно производилась опись этих мест. Кроме того, определилось магнитное склонение, колебания уровня моря и производились обычные метеорологические наблюдения. В некоторых пунктах производились определения величины силы тяжести.

Наибольшее научное значение имеют океанологические наблюдения. Находившийся на борту шлюпа физик Ленц, впоследствии знаменитый русский ученый, построил батометр (прибор для взятия проб воды с глубин океана), изолированный от теплового воздействия слоев воды, через которые этот прибор проходил при подъеме на палубу. Таким образом, температура образца воды, взятого с глубины (если исключить влияние давления на температуру), не изменялась. По этому принципу в дальнейшем строились все теплоизолированные батометры.

С помощью своего батометра Ленц произвел много глубоководных измерений температуры и удельного веса морской воды. Наибольшая глубина одного из вертикальных рядов температур была равна 1778 м, а наибольшая глубина отдельного измерения была равна 1972 метрам. Глубоководные наблюдения производились в 13 местах, в четырех из них было определено вертикальное распределение температур. При вычислении глубины погружения приборов вводились поправки на отклонения троса от вертикали и на укорачивание троса при намокании. Методы и приборы, использованные на «Предприятии», положили начало точным океанологическим работам.

Ленцу и его учителю Парроту принадлежит также устройство выюшки с автоматическим тормозом, облегчающим определение момента прикосновения лота ко дну. Описание выюшки было опубликовано Ленцем в 1834 году. Это важное изобретение претерпело удивительную судьбу.

Как свидетельствует Владимир Аполлинарьевич Снежинский [248], «В 1868 г. на корвете „Львица“ под командованием капитан-лейтенанта Ф. Н. Кумани был проведен способом Ленца глубоководный промер Черного моря. На нескольких точках глубины одновременно измерялись электролотом Э. Х. Шнейдера (воспитатель Петербургского училища правоведения), у которого лот с краном опускался на изолированном медном кабеле, т. е. на проволоке. При ударе о дно отделяющийся груз замыкает цепь и включает звонок... Промер Кумани производился по просьбе Индо-Европейской компании. На борту корвета находился представитель компании...»

«В 1872 г. Томсон (лорд Кельвин), учредитель Индо-Европейской компании, получил патент на глубоководную промерную лебедку с автоматическим тормозом (Ленца), проволочным лотлинем (Шнейдера) и лотом с самосбрасывающимся грузом (Петра Первого). И в 1890–1891 гг. океанографическая экспедиция, работавшая под начальством И. Б. Шпиндлера, уже использовала при глубоководном промере того же Черного моря глубомерную машину... Томсона».

Наблюдения Ленца были весьма высоко оценены С. О. Макаровым. Макаров писал:

«Наблюдения Ленца (определения удельного веса морской воды.—Н. З.) не только первые в хронологическом отношении, но первые и в качественном, и я ставлю их выше своих наблюдений и выше наблюдений „Челленджера“» [249] – судна знаменитой английской экспедиции по исследованию Мирового океана, продолжавшейся с декабря 1872 г. до мая 1876 года.

Важен не только самый факт измерения Ленцем температуры глубинных слоев воды океана, – он первый определил, что температура вод Мирового океана на глубинах очень низка. Ленц высказал первые доказанные опытом положения, что теплые воды тропиков поверхностными течениями выносятся в высокие широты, а холодные полярные воды глубинными течениями проникают в низкие широты.

Весьма ценны и этнографические наблюдения самого Коцебу, особенно во вторично посещенных им местах. По этим наблюдениям можно судить о коренных переменах в быте и нравах островитян в худшую сторону под воздействием «европейской цивилизации», происшедших всего за восемь лет [250] .

14. Кругосветное плавание Врангеля на транспорте «Кроткий» (1825–1827)

Специально построенный для предстоящего плавания военный транспорт «Кроткий» (длиной 90 футов) под командой капитан-лейтенанта Фердинанда Петровича Врангеля, уже совершившего кругосветное плавание мичманом на «Камчатке» в 1817–1819 гг., вышел из Кронштадта 23 августа 1825 года. Транспорт должен был доставить грузы в Петропавловск и Ново-Архангельск. Зайдя на пути в Портсмут, Рио-де-Жанейро, Вальпараисо, Врангель решил по пути зайти также в порт Чичагова на острове Нуку-Хива (Маркизские острова), чтобы пополнить запасы воды.

Ивашинцев в своем сочинении о русских кругосветных плаваниях отмечает, что воды на «Кротком» было так мало, что на человека выдавалось только по четыре чарки в день. Это кажется несколько странным. В дальнейшем «Кроткий» совершил переход под парусами без захода в порты в течение 109 дней, а переход от Вальпараисо до Нуку-Хива длился всего 38 дней [251] . 7 апреля «Кроткий» стал на якорь у острова Нуку-Хива. Здесь произошла одна из трагедий, редких в истории русского мореплавания. Сведения о том, как эта трагедия произошла, противоречивы.

Ивашинцев пишет, что до 16 апреля «сношения с жителями были постоянно приятны» и далее приводит следующую выдержку из шканечного журнала «Кроткого»:

«15 апреля, за обман в промене свиней, задержан на судне жрец островитянин. 16-го, в половине восьмого часа утра, отправили на берег задержанного жреца, который оставил заложником одного из островитян, обещаясь прислать следуемых с него свиней. Через час шлюпка возвратилась к транспорту (вероятно пустая) [252] . Немного спустя послали шлюпку с мичманом Дейбнером на берег. На этой шлюпке убили г. Дейбнера и двух матросов; остальные два и переводчик нукагивского языка приплыли к транспорту, но один из них был избит и изранен. Лишь только мы увидели неприятные действия островитян, то послали на барказе с лейт. Лавровым 12 человек вооруженных. Один из барказных убит пулею в грудь. По возвращении

барказа к транспорту стали мы на шпринг, и в кучу собравшихся островитян начали палить картечью. Островитяне же прежде сего стреляли в нас из ружей. Пальба от нас из пушек и ружей и от островитян продолжалась до 7 часов вечера. В это время снялись с фертоинга и под выстрелами с берега потянулись завозами из порта в море, оставляя во власти дикарей четверку и четыре ружья, с принадлежностями. В 8 ч. вышли в море, потеряв в узкости верп, и во всю ночь слышали крик и видели на берегу огни» [253] .

Несколько иначе это происшествие описано в «Дневных записках» самого Врангеля. В этих записках, опубликованных «в Северном архиве» в 1828 г., обращают на себя внимание следующие факты.

Жители Нуку-Хива в обмен на свои продукты просили прежде всего ружей и пороху.

На «Кроткий» пришли два матроса с английского купеческого судна.

Кроме двух англичан, на острове в это время жил еще индеец Педро, уроженец Буэнос-Айреса, оставленный здесь английским купеческим судном.

Один из англичан Джемс Ридон рассказал, что 9 месяцев тому, назад к острову подходил какой-то русский двухдечный корабль, команда которого забрала силой всех свиней ближайшего селения. Все доказательства того, что это был русский корабль, основывались на том, что после ухода корабля на берегу было найдено несколько курительных трубок.

Один из местных мальчишек был уличен на «Кротком» в воровстве, наказан за это 10 ударами и отпущен.

В конце пребывания «Кроткого» на судно приехал главный жрец острова Тогояпу в сопровождении жреца Кеотете, «известный по всему острову своим сверхъестественным искусством умерщвлять людей одним взглядом и вообще творить различные чудеса». Врангель напомнил Тогояпу об обещанной им провизии для «Кроткого», и жрец отдал приказание ее привезти.

На следующее утро главный жрец Тогояпу, ночевавший на «Кротком», выразил желание съехать на берег. Врангель предложил ему взять с собой приготовленные для него подарки. Жрецу эти подарки понравились, однако он твердил, что «ничего принять не может до тех пор, пока не приготовит и для нас достойный подарок». Тогояпу упрашивал Врангеля отправить его без подарков и «настоятельно уверял, что он сам за вещами приедет». Тогда Врангель «потребовал, чтобы для присмотра за целостью оных (подарков – Н. З.) оставался на судне упомянутый выше Кеотете, на что жрец согласился».

Тогояпу отправился на берег на шлюпке «Кроткого», но обратно не приехал и передал, что подарки готовы, и просил прислать за ними шлюпку.

Врангель послал на берег шлюпку под командой мичмана Адольфа Дейбнера с четырьмя вооруженными матросами. В качестве переводчика был послан англичанин Джемс Ридон. Дейбнеру было приказано держать оружие наготове и к берегу близко не приближаться.

Дейбнер, приблизившись к берегу, стал на дрек и начал на дрективе спускаться к берегу. Как выяснилось впоследствии, матросы обращали внимание Дейбнера на большое скопление островитян на берегу, а Джемс Ридон, кроме того, на отсутствие в толпе женщин и детей. Однако Дейбнер приказал матросам положить ружья под банки и продолжать спускаться к берегу на дрективе. После того как принесенная на шлюпку свинья была погружена, островитяне захватили шлюпку, втащили ее на берег и убили Дейбнера и двух матросов. Никто из русских не успел даже выстрелить.

Матросу Зонову и англичанину Джемсу Ридону удалось приплыть на посланный с «Кроткого» баркас, а несколько позже приплыл на посланную с «Кроткого» шестерку весь израненный матрос Лысунов.

Как выяснилось впоследствии, у нукухивцев в это время было около 700 ружей, которые они выменяли на провизию у приходивших к острову европейских и американских судов. У Врангеля сложилось впечатление, что островитяне предполагали захватить «Кроткий».

После отхода от Нуку-Хивы на «Кротком» остались два англичанина, индеец Педро и жрец Кеотете, судьбу которых мне выяснить не удалось.

От Маркизских островов Врангель направился прямо в Петропавловск, где простоял, разгружаясь, с 11 до 14 августа и затем пошел в Ново-Архангельск, куда прибыл 21 сентября.

Так как, по заявлению правителя Русской Америки, присутствие военного судна было не нужно, Врангель 12 октября вышел в обратный путь. На пути к Гавайским островам Врангель тщетно искал острова, показанные на некоторых картах на $26^{\circ}06'$ с. ш. и $139^{\circ}20'$ в. д. В Гонолулу «Кроткий» простоял с 13 до 19 ноября. На пути от Гонолулу к Маниле Врангель располагал свои курсы таким образом, чтобы проходить по местам, на которых, по рассказам китобоев, должны были находиться острова, но никаких островов не увидел.

В Маниле Врангель простоял с 13 января по 13 февраля 1827 года. За это время для «Кроткого» была сделана шлюпка взамен потерянной на Маркизских островах.

14 марта через Зондский пролив «Кроткий» вышел в Индийский океан и пошел к мысу Доброй Надежды. Около этого мыса «Кроткий» испытал несколько штормов. В конце апреля около $29\ 1/2^{\circ}$ с. ш. и 46° в. д. при восточном шторме с сильной грозой и дождем выпадал по временам не только град, но даже и снег. Обогнув мыс Доброй Надежды, «Кроткий» заходил на остров Св. Елены, в Портсмут, в Копенгаген и 14 сентября 1827 г. вернулся в Кронштадт.

Самый длительный переход под парусами, от Манилы до острова Св. Елены, продолжался 109 дней [254] .

Большой заслугой Врангеля считается, что он первый ввел на судне, не производившем научных изысканий, запись два раза в сутки температуры поверхности моря, «причем температура записывалась в шканечной журнал, почему и сохранилась в полной своей неприкосновенности» [255] .

15. Кругосветное плавание Станюковича на шлюпе «Моллер» (1826–1829)

По примеру предшествовавших кругосветных плаваний, в 1826 г. было решено послать из Кронштадта для охраны промыслов в Русской Америке и для доставки грузов в петропавловский порт два военных корабля. Но так как в 1824 г. между Россией и Великобританией, а в 1825 г. между Россией и Соединенными Штатами Америки было заключено соглашение о свободной торговле и промыслах английских и американских купцов в районе Русской Америки, надобность в крейсерстве военных кораблей отпадала. Поэтому решено было время, предназначавшееся для крейсерства, использовать для описи северо-восточных берегов Азии и северо-западных берегов Северной Америки, а также на исследование района Тихого океана между этими берегами.

Для выполнения этой задачи в Петербурге были построены два одинаковых шлюпа «Моллер» и «Сенявин» длиной 90 футов и шириной 29 футов каждый. Командование первыми и одновременно начальство над обоими судами было поручено капитан-лейтенанту Михаилу Николаевичу Станюковичу, командование вторым – капитан-лейтенанту Ф. П. Литке.

Шлюпы были снабжены запасами на три года. Сверх полного состава команды на обоих шлюпах было по 15 человек, посылаемых для службы в охотский и петропавловский порты.

Оба командира шлюпов получили тщательно разработанные инструкции. Станюковичу поручалась опись Алеутских островов и полуострова Аляска. Зимние месяцы он должен был посвятить обследованию Тихого океана на восток и запад от Гавайских островов и особенно в направлении гряды этих островов. Кроме того, Станюковичу поручалось обследовать острова Маршалловы и Гилберта и на обратном пути осмотреть острова Бонин, в то время не описанные.

20 августа 1826 г. шлюпы «Моллер» и «Сенявин» вышли из Кронштадта. В этом году в окрестностях Петербурга полыхали пожары, вызванные засухой. Над Финским заливом держался «дымный» туман, и суда вынуждены были, по выражению Литке, «итти ошупью». На другой день в густой мгле шлюпы потеряли друг друга. 30 августа «Моллер» подошел к Рижскому заливу и, простояв с 1 по 4 сентября в Аренсбурге, 10 сентября бросил якорь в Копенгагене, где уже стоял «Сенявин».

Закупив в Копенгагене ром и теплую одежду, шлюпы 15 сентября вышли в море. «Моллер» пришел в Портсмут 24 сентября, несколько раньше более тихоходного «Сенявина».

В Портсмуте закупка книг, карт и т. п. задержала шлюпы почти на месяц. 22 октября Станюкович вышел в море и продержался в канале почти сутки, тшетно поджидая Литке, который должен был следовать за ним через несколько часов.

Не дождавшись «Сенявина», Станюкович прошел прямо к острову Тенерифе, но у него не останавливался, так как в это время дул попутный ветер, который Станюкович хотел использовать.

16 декабря «Моллер» был в Рио-де-Жанейро, куда «Сенявин», заходивший на два дня на остров Тенерифе, пришел только 28 декабря.

12 января 1827 г. оба шлюпа вышли в море к мысу Горн. 4 февраля во время шторма и пасмурной погоды шлюпы разлучились. 2 марта Станюкович пришел в Вальпараисо — следующее условное место встречи с Литке. Здесь «Моллер» в ожидании «Сенявина» простоял до 14 марта и увидел его только при выходе в море [256] . Предоставив Литке действовать в дальнейшем по полученной им инструкции, Станюкович направился к островам Туамоту. В пути он определил географические координаты острова Лито и 29 апреля стал на якорь в бухте Матаваи острова Таити.

Покинув Таити 15 мая, шлюп «Моллер» направился к островам Лазарева, открытым в 1820 г. Беллинсгаузеном и Лазаревым, и определил их долготу. Пройдя между Гавайскими островами, он 18 июля 1827 г. пришел в Петропавловск. Летнее время 1827 и 1828 гг. Станюкович использовал для гидрографических работ в районе Русской Америки [257] . Зимой 1827/28 г. он посвятил исследованию района к востоку и северо-западу от Гавайских островов. Выйдя из Ново-Архангельска 21 октября 1827 г., Станюкович обследовал район к востоку от Гавайских островов с целью отыскания островов, якобы открытых испанцами и все еще значившихся на картах.

С 6 декабря по 9 февраля 1828 г. Станюкович простоял в Гонолулу и затем пошел на северо-запад вдоль Гавайской гряды, попутно определяя широты и долготы увиденных островов и рифов (всего девять астрономических пунктов).

В дальнейшем оба шлюпа, соединившись в Петропавловске, 30 октября 1828 г. вышли из этого порта в обратный путь, но уже 6 ноября во время шторма снова разлучились.

Станюкович, проходя 23 ноября мимо островов Бонин, определил их положение и 11 декабря бросил якорь в Маниле, куда 1 января 1829 г. пришел и Литке.

18 января оба шлюпа опять были в море. В Зондском проливе «Моллер» сел на непоказанную на карте мель, но снялся с нее, не получив повреждений.

Подойдя к мысу Доброй Надежды, «Моллер» зашел в Столовую бухту, а «Сенявин» проследовал к острову Св. Елены, где 24 апреля шлюпы снова встретились.

28 апреля оба шлюпа, покинув остров Св. Елены, зашли на остров Файал и в Гавр.

Выйдя из Гавра, Станюкович направился прямо в Копенгаген, а Литке в Англию для проверки своих научных приборов. Простояв в Копенгагене с 28 июля по 14 августа и не дождавшись «Сенявина», Станюкович вышел в Кронштадт, куда и прибыл 23 августа 1829 года. Литке пришел в Кронштадт двумя днями позднее—25 августа.

Самый длительный переход «Моллера» под парусами (от Манилы до мыса Доброй Надежды) продолжался 74 дня.

Станюкович и Литке не последовали доброму примеру Беллинсгаузена и Лазарева, Васильева и Шишмарева. Слишком уж часто они разлучались, несмотря на то что их корабли были однотипными. Не чувствовалось спайки между этими кораблями. В этом отношении плавание Станюковича и Литке напоминало плавание Крузенштерна и Лисянского.

Плавание Станюковича нельзя назвать блестящим в отношении географических открытий. Он искал острова в северной части Тихого океана, т. е. там, где фактически,

кроме Гавайской гряды, островов нет. Все же ему удалось сделать опись северного берега полуострова Аляски и некоторые другие гидрографические работы. Станюкович не составил описания своего плавания, и оно осталось мало известным.

16. Кругосветное плавание Литке на шлюпе «Сенявин» (1826–1829)

Командир шлюпа «Сенявин», вышедшего в совместное кругосветное плавание со шлюпом «Моллер», капитан-лейтенант Федор Петрович Литке совершил кругосветное плавание мичманом на «Камчатке» в 1817–1819 годах. Затем лейтенантом, командуя бригам «Новая Земля», он в 1821–1824 гг. четыре раза плавал к Новой Земле

В описании плавания Станюковича на «Моллере» уже говорилось, что общей и главной задачей обоих шлюпов было описание азиатских (что поручалось «Сенявину») и американских (что поручалось «Моллеру») берегов Берингова моря. Кроме того, каждый из командиров получил отдельную подробную инструкцию.

Во время первой навигации Литке должен был заняться описью азиатских берегов Берингова моря, начиная от Берингова пролива, обратив особое внимание на опись Анадырского и Олюторского заливов. Следующую навигацию Литке должен был посвятить описи берегов Охотского моря, начиная от «полуострова» Сахалина [258] и кончая западным берегом Камчатки и Курильскими островами.

Одновременно инструкция включала гидрографические задания на время зимнего плавания «Сенявина» в тропиках.

Так, Литке предлагалось осмотреть острова Бонин и Каролинские, а затем северные берега островов Соломоновых, Новой Ирландии, Ганновера и др.

Из этого перечисления видно, что задачи, поставленные перед Литке, были непомерно велики.

Заслуживают внимания мотивы, по которым Литке поручалось исследование Каролинских островов. Еще в 1819 г., в связи с подготовкой экспедиции Беллинсгаузена – Лазарева, И. Ф. Крузенштерн, принимавший участие в организации всех кругосветных экспедиций, писал морскому министру о желательности исследования Каролинских островов следующее:

«Мало также известен нам и Каролинский архипелаг... Мы имеем многие томы о нравах и обычаях островитян Товарищества и Дружества, но о жителях Каролинских островов не сказано ни одного слова новейшими мореплавателями и мы все еще должны довольствоваться более 100 лет уже писанными известиями миссионеров... Испанскому адмиралу Эспинозе, во время бытности его на острове Гуагане (остров Гуам, Марианские острова.—Н. З.) в 1491 г. [?], показывали начерченную каролинским островитянином карту сих островов, из коих некоторые значительной величины, а другие состояли из больших куп, так, например, остров Ламурзек (по-видимому остров Ламотрек.—Н. З.) принадлежит к купе 13 островов» [259] .

Эта выдержка отчасти объясняет исключительное отношение Литке к исследованию именно Каролинских островов.

20 августа 1826 г. «Сенявин», имея на борту всего 62 человека, вышел, как мы видели, одновременно с «Моллером» из Кронштадта.

В дальнейшем, зайдя по пути в Копенгаген, Литке 25 сентября пришел в Портсмут. Из Портсмута Литке ездил в Лондон для проверки и приемки заранее заказанного маятникового прибора, предназначенного для определения силы тяжести.

2 ноября «Сенявин», разлучившийся с «Моллером» еще при выходе из Портсмута, стал на якорь у острова Тенерифе. Литке «известно было намерение капитана Станюковича зайти туда, чтобы запастись вином» и потому он рассчитывал увидеть здесь «Моллер».

В это время население острова еще остро переживало последствия ужасного урагана, продолжавшегося с 23 по 27 октября. Во время этого урагана три судна погибло на рейде, десять судов потерпело крушение у острова, на самом острове разрушения были огромны, много жителей погибло. Не получив здесь никаких сведений о «Моллере», Литке 4 ноября вышел в море и 27 декабря стал на якорь в Рио-де-Жанейро, где и встретился со Станюковичем.

Когда во время шторма у мыса Горн корабли потеряли друг друга, положение Литке, по его словам, было трудное, так как Станюкович не назначил ему, на случай разлуки, места встречи. Он не знал, куда итти – в губу Консепсьон или же в Вальпараисо. Так как в инструкции говорилось о заходе в бухту Консепсьон, Литке решил итти туда. Встретился он с «Моллером» только в Вальпараисо в момент, когда Станюкович снимался с якоря.

Литке, выйдя 3 апреля из Вальпараисо, направился к Гавайским островам, во-первых, для обследования мало посещенного района и, во-вторых, для поисков точки пересечения географического и магнитного меридианов, которая по тогдашним сведениям находилась у 130° з. д. 12 июля «Сенявин» был уже в Ново-Архангельске.

С 21 августа по 1 сентября Литке занимался определением географического положения и описью острова Св. Матвея, после чего отправился в Петропавловск. 19 октября Литке покинул Петропавловск и пошел на юг к Юалану, самому восточному из Каролинских островов. Здесь он предполагал провести измерение силы тяжести. Таких измерений еще не было сделано ни на одном из этих островов. Свои курсы Литке расположил так, чтобы пройти через острова, якобы открытые американскими мореходами. 6 ноября Литке искал остров Колунас, 10 ноября – остров Денстер и 15 ноября остров Св. Варфоломея, но ни одного из них не нашел.

17 ноября «Сенявин» прошел мимо группы коралловых островов Брауна, открытой в 1794 г. англичанином Батлером, и 26 ноября подошел к острову Юалан, у которого простоял на якоре до 22 декабря. Отсюда «Сенявин» следовал на юг по меридиану острова Юалан с целью определить на этом меридиане положение магнитного экватора. Он пересек магнитный экватор, потом поднялся к северу.

29 октября Литке тщетно разыскивал два маленьких островка, показанные на карте под 5°12' с. ш. и 162°57' в. д. Так же тщетно он 1 января 1828 г. искал «острова Мусграва», показанные на карте Крузенштерна на 6°12' с. ш. и 159°15' в. д. Дальше Литке решил итти до 7°30' с. ш. и искать на этой параллели остров Св. Августина.

Литке отмечает, что во время плавания в Каролинском архипелаге он принял за правило ночью держаться на одном месте под малыми парусами, чтобы не пропустить в темноте какого-нибудь нового острова. От этого правила, однако, он отступил в ночь с 1 на 2 января и, к вящему удивлению, на рассвете увидел перед собой высокую, не показанную на карте землю.

Вскоре «Сенявин» подошел к острову, называемому местными жителями Пыйнипег (Понапе), но высадиться из-за враждебности островитян не удалось – пришлось ограничиться описью с моря, что и было закончено 5 января.

Следующие два дня были использованы на опись низменных островов, находящихся вблизи Понапе. Вся эта группа была названа островами Сенявина «в честь достопочтенного мужа, именем которого украшено было судно наше» [260] .

Продолжая осматривать встречавшиеся на пути острова, Литке 22 января стал на якорь у острова Лукунор. Описав со шлюпок близлежащие острова, 27 января он снялся с якоря и произвел опись группы островов Каролинского архипелага: Сатаван, Этал, Намолук, Намонуито и другие.

Литке отмечает, что острова Намонуито заслуживают внимания, «как остов будущей многочисленной группы островов или одного обширного острова, место это... изображает вид всех коралловых островов вначале. По причине ли позднейшего происхождения, или, может быть, от большой обширности оно от прочих отстало и не образует еще целого сомкнутого круга островов и рифов, но все данные к тому имеются. Дно будущей лагуны... с равномерной глубиной около 23 сажен и рассеянными по нему мелководными банками уже существует. На наветренном краю... есть уже несколько островов, соединенных рифами. На противоположном конце образовался также остров...» Далее Литке прибавляет, что если справедливо мнение о создании миллиардами мельчайших животных коралловых островов, «то группа Намонуито может послужить со временем – быть может, через тысячелетия, – мерой успеха работ этих...» [261]

С Каролинских островов Литке направился к Гуаму (Марианские острова), на котором он хотел пополнить запасы провизии и, кроме того, повторить измерения силы тяжести французского мореплавателя Фрейсине, по наблюдениям которого аномалия силы тяжести на этом острове была очень велика.

Простояв в Гуаме с 17 февраля по 8 марта, Литке снова вернулся к Каролинским островам.

В западной части Каролинского архипелага он описал несколько групп островов, в частности Элато, Фараулеп, Олимарао, Ифалик, Волеаи, Эорипик, и 3 апреля повернул на север к островам Бонин, проверить положение которых ему поручалось инструкцией.

20 апреля «Сенявин» стал на якорь у этих островов и от встретивших его английских моряков с потерпевшего в 1826 г. крушение китобойного судна «Вильям» узнал, что в 1828 г. английский капитан Бичи на шлюпе «Блоссом» положил эти острова точно на карту и принял их «во владение Британского королевства».

1 мая Литке, взяв на борт двух английских матросов – тогда единственных жителей этих островов, – отправился к Камчатке и 29 мая стал на якорь в Петропавловске.

Кругсветное плавание Литке на шлюпе «Синявин» (1826–1829).

В Петропавловске сошел с «Сенявина» из-за плохого состояния здоровья лейтенант Николай Иринархович Завалишин. Кроме того, для исследований во внутренней части Камчатки остался натуралист Китлиц.

Из Петропавловска Литке вышел 15 июля и провел гидрографические работы вдоль западного побережья Берингова моря вплоть до Берингова пролива [262] .

30 октября «Сенявин» вместе с «Моллером» вышел из Петропавловска для возвращения в Балтийское море.

7 ноября во время бури шлюпы разлучились. Как отмечает Литке, «в таких обстоятельствах шлюп „Моллер“ скоро нас опередил и скрылся из виду» [263] .

Литке знал о намерении Станюковича зайти в Манилу, но не видел необходимости быть там до 1 января 1829 г. и решил еще раз посетить Каролинский архипелаг, к которому и подошел 7 ноября.

Среди Каролинских островов, описывая их с моря и посылая на некоторые из них для описи шлюпки, Литке провел около месяца и затем 1 января 1829 г. пришел в Манилу, куда «Моллер» прибыл еще 1 декабря. Дальнейшее плавание «Сенявина» подробно описано в предыдущем разделе. Дополнительно лишь следует отметить, что в Англии Литке заходил в Темзу для производства на Гринвичской обсерватории сравнительных маятниковых наблюдений. Закончив эти сравнения, Литке 25 августа возвратился в Кронштадт, пробыв в отсутствии 3 года и 5 дней.

За все время плавания умер только один человек. Самый длительный переход под парусами (от Манилы до острова Св. Елены) продолжался 90 дней.

Результаты плавания «Сенявина» были очень велики.

Главным районом географических работ Литке в зарубежных водах были Каролинские острова, среди которых обследовано обширное пространство от острова Юалан до группы Волеаи и открыто вновь 12, а описано 26 групп и отдельных островов, в том числе острова Сенявина. Кроме того, была отыскана и описана часть островов Бонин, в то время мало известных. Для всех помешенных мест были сделаны карты, описи и рисунки, составившие отдельный атлас. Экспедиция собрала также обширный материал по морским течениям, температуре воды и воздуха, давлению атмосферы и т. д. Очень ценны магнитные наблюдения и определения силы тяжести.

Значительные материалы были собраны также по зоологии (более полутора тысяч экземпляров разных животных), по ботанике (гербарий), по геологии (330 образцов гордых пород), по этнографии и т. д. [264]

17. Кругосветное плавание Гагемейстера на транспорте «Кроткий» (1828–1830)

Вернувшийся в 1827 г. из кругосветного плавания военный транспорт «Кроткий» в 1828 г. снова был послан с грузами для Петропавловска и Ново-Архангельска.

Командиром его был назначен капитан-лейтенант Леонтий Васильевич Гагемейстер, уже совершивший до того плавание из Кронштадта в Ново-Архангельск, командуя кораблем «Нева» (1806–1807) и кругосветное плавание, командуя кораблем «Кутузов» (1816–1819).

«Кроткий» вышел из Кронштадта 11 сентября 1828 г. и, зайдя на пути в Копенгаген, Портсмут, на остров Сантьяго (острова Зеленого Мыса), в Саймонс-бей, обогнул мыс Доброй Надежды и Тасманию и 26 марта стал на якорь в Сиднее.

Оставив Сидней 19 апреля, «Кроткий» 7 мая 1829 г. приблизился к острову Кандаву в архипелаге Фиджи, в течение двух дней произвел опись острова и определил его географические координаты. Затем Гагемейстер прошел через Маршалловы острова, открыл и положил на карту группу обитаемых островов, названных островами Меншикова. 5 июня Гагемейстер определил координаты островов Эшшольца, открытых в 1825 г. Коцебу во время плавания на «Предприятии».

Простояв в Петропавловске с 10 июля по 3 октября, Гагемейстер 26 октября пришел в Ново-Архангельск. Узнав здесь, что присутствие военного судна в Русской Америке не нужно, уже 3 ноября оставил Ново-Архангельск. Зайдя в Сан-Франциско, Гагемейстер 13 декабря пошел на юг почти по меридиану Сан-Франциско и производя магнитные наблюдения совместно с доктором Эрманом, до этого производившим магнитные наблюдения на Камчатке, он убедился, что между $123^{\circ}18'$ и 142° з. д. магнитный экватор не пересекает земного, а проходит на $1^{\circ}48'-1^{\circ}52'$ южнее.

Недостаток в воде заставил Гагемейстера прекратить дальнейшие исследования и идти к острову Таити, определяя координаты островов Туамоту, мимо которых пришлось проходить.

Во время стоянки у острова Таити сильным северным штормом в бухте Матаваи развело сильную волну и одну шлюпку «Кроткого» разбило. На берегу шторм поломал много деревьев и повредил жилища.

Хотя воды и дров успели принять только на два месяца, Гагемейстер 11 февраля снялся с якоря и, обогнув мыс Горн, 1 мая пришел в Рио-де-Жанейро. Выйдя из Рио-де-Жанейро 6 июля и зайдя по пути в Портсмут и Хельсингёр, «Кроткий» 16 сентября 1830 г. вернулся в Кронштадт.

На обратном пути в Россию на «Кротком» при всякой возможности определялись склонение и наклонение магнитной стрелки.

Уже говорилось, что Врангель во время своего кругосветного плавания на «Кротком» два раза в сутки измерял температуру поверхности моря. Макаров отмечает, что Гагемейстер на том же «Кротком» стал измерять температуру поверхности моря шесть раз в сутки [265] .

Всего за время плавания «Кроткий» пробыл под парусами 530 дней. Самый длительный переход под парусами (из Сиднея в Петропавловск) продолжался 82 дня.

Именем Гагемейстера назван атолл в архипелаге Туамоту и остров в заливе Бристоль.

18. Кругосветные плавания Хромченко на корабле «Елена» (1828–1830) и на транспорте «Америка» (1831–1833)

Корабль Российско-американской компании «Елена» под командой лейтенанта Василия Степановича Хромченко, вышел из Кронштадта 4 августа 1828 г. с грузами для Ново-Архангельска. Зайдя на пути в Копенгаген, Портсмут и Рио-де-Жанейро, Хромченко 31 января 1829 г. обогнул мыс Доброй Надежды. На пути к Австралии на 43° ю. ш. и 49°39' в. д. 8 февраля увидели на юге 8 айсбергов, их высота доходила по глазомерному определению до 200 футов.

Простояв в Сиднее с 17 марта по 20 апреля, Хромченко вышел на север. 11 мая на 7°13' ю. ш. и 177°30' в. д. был усмотрен обитаемый лесистый островок. На дальнейшем пути штурманом «Елены» Александром Кошеваровым были определены широты и долготы банки Гран-Кокал и среди Маршалловых островов: Мили, Маджуро, Эрикуп и Ликиеп.

4 июля «Елена» прибыла в Ново-Архангельск, а 15 октября направилась в Кронштадт вокруг мыса Горн. Зайдя по пути в Сан-Франциско, Рио-де-Жанейро, Хельсингёр и Копенгаген, «Елена» 10 июля 1830 г., через год и одиннадцать месяцев, вернулась в Кронштадт.

Самый длительный переход под парусами, из Сан-Франциско в Рио-де-Жанейро, продолжался 90 дней.

Как отмечает Ивашинцев, «это было одно из самых счастливых плаваний: не только что из команды не потеряно ни одного человека, но даже не было никаких повреждений в корпусе корабля и вооружении» [266] .

26 августа 1831 г. Хромченко уже в чине капитан-лейтенанта, командуя военным транспортом «Америка», опять вышел из Кронштадта с грузами для Петропавловска и Ново-Архангельска. Зайдя по пути в Копенгаген, в Портсмут, в Рио-де-Жанейро и обогнув мыс Доброй Надежды и Тасманию, Хромченко 9 мая стал на якорь в Сиднее. Почти месяц прошел за исправлением повреждений, нанесенных в пути штормами. Только 10 июня транспорт вышел из Сиднея. 28 июня Хромченко определил широту и долготу островов Пейстер. В дальнейшем были определены координаты острова Гендервиль, некоторых островов группы Гилберта и некоторых из Маршалловых островов.

14 августа 1832 г. «Америка» подошла к Авачинской губе. У мыса Сигнального она села на мель. Через три дня, выгрузив часть грузов на присланный из Петропавловска бриг, «Америка» благополучно снялась с мели и, простояв в Петропавловске до 13 сентября, направилась в Ново-Архангельск.

В Ново-Архангельске транспорт, сдавая и принимая грузы, простоял с 8 октября по 20 ноября.

Обратный путь Хромченко, так же как и на «Елене», совершил вокруг мыса Горн.

По пути он заходил в Сан-Франциско, на остров Питкерн, в Рио-де-Жанейро, порт Дил и Копенгаген. 13 сентября 1833 г. «Америка» вернулась в Кронштадт.

Всего под парусами она находилась 455 дней. Самый длительный переход (от Рио-де-Жанейро до Сиднея) продолжался 87 дней.

Хромченко совершил под парусами три кругосветных плавания: в первый раз штурманским учеником на «Рюрике», затем командиром на «Елене» и «Америке».

19. Кругосветное плавание Шанца на транспорте «Америка» (1834–1836)

Военный транспорт «Америка», вернувшийся в 1833 г. из кругосветного плавания и несколько переделанный, 5 августа 1834 г. под командой капитан-лейтенанта Ивана Ивановича Шанца снова вышел из Кронштадта с грузами для Петропавловска и Ново-Архангельска.

На пути в Петропавловск «Америка» зашла в Копенгаген, в Портсмут, в Рио-де-Жанейро, обогнула мыс Доброй Надежды и Тасманию и зашла в Сидней.

Путь из Сиднея, начиная с 30° ю. ш., был проложен между путями Головнина на «Диане» и Гагемейстера на «Кротком». 29 мая 1835 г. была усмотрена группа из тринадцати коралловых островов, не показанных на карте. Большая часть этих островов оказалась обитаемой.

Пристать к берегу из-за бурунов оказалось невозможным. Острова были засняты на карту морской съемкой и получили название островов Шанца. Находятся они среди Маршалловых островов.

27 июня «Америка» пришла в Петропавловск, простояла здесь до 21 августа, затем перешла в Ново-Архангельск и, пробыв здесь с 13 сентября по 1 октября, вышла обратно в Кронштадт.

На обратном пути «Америка» заходила в Гонолулу и остров Эймео (архипелаг Общества).

1 февраля 1836 г., когда транспорт был на пути к мысу Горн, на 53° ю. ш. и на 97°26' з. д. увидели ледяную гору.

В дальнейшем «Америка» обогнула мыс Горн, зашла в Рио-де-Жанейро, обогнула Шетландские острова и через Копенгаген возвратилась в Кронштадт 15 июля 1836 года.

Всего под парусами «Америка» находилась 476 дней. Самый длительный переход под парусами (от острова Эймео до Рио-де-Жанейро) продолжался 91 день.

20. Кругосветное плавание Юнкера на транспорте «Або» (1840–1842)

Военный транспорт «Або» (длиной 128 футов, водоизмещением 800 т) под командой капитан-лейтенанта Андрея Логгиновича Юнкера вышел из Кронштадта 5 сентября 1840 года. Зайдя в Копенгаген, Хельсингёр, Портсмут, на остров Тенерифе, «Або» стал на якорь в Столовой бухте (мыс Доброй Надежды). Здесь транспорт простоял с 24 января по 18 февраля, 1841 г., исправляя повреждения в такелаже.

От мыса Доброй Надежды транспорт направился к Зондскому проливу. 31 марта, находясь на 13° ю. ш. и 92 1/2 ° в. д., он перенес жесточайший ураган, нанесший судну сильные повреждения. Были изорваны многие паруса, упали все стены, сломало

утлегарь и боканцы, на которых висели гребные суда. «Во время самого урагана был сильный, почти параллельный дождь, с беспрестанною грозою; но ударов грома, от жестокого шума и свиста, слышно не было» [267] .

Кое-как исправив нанесенные штормом повреждения, транспорт 26 апреля стал на якорь на рейде острова Нанкаури, одного из Никобарских островов. Здесь в девственном лесу срубили деревья для замены сломанных частей рангоута.

10 мая транспорт вышел в море, зашел в Джорджтаун (остров Пенанг) и 2 июня пришел в Сингапур.

Пребывание в знойном и влажном климате Никобарских островов и плавание по Малаккскому проливу вызвали среди команды «Або» заболевания тропической малярией. До Сингапура умерло 5 человек, а всего больных было более 20 человек. По приходе в Сингапур больные были перевезены на берег, но после месяца стоянки поправилась только половина.

Выйдя из Сингапура 6 июля, «Або» зашел в Манилу и 20 сентября пришел в Петропавловск. На последнем переходе умерло еще 13 человек.

Выгрузка задержала «Або» до 24 ноября и при выходе из Петропавловска транспорту пришлось прорубаться сквозь лед.

Двадцатидневный переход от Петропавловска до северного тропика был совершен при исключительно штормовой погоде. Старший лейтенант транспорта Алексей Иванович Бутаков, впоследствии известный исследователь Аральского моря, описывает это плавание так:

«Редко удавалось нести два марсея в три рифа, а в два рифа могли их держать только два раза, да и то не долее нескольких часов... Иногда по ночам штормы сопровождалась пургами (метелью); огромные хлопья мокрого снега крутились в воздухе, приставали к рангоуту и снастям, а потом глыбами падали вниз на палубу... 11 декабря, рано утром, вкатился к нам с кормы огромный вал. Сперва он ударил снизу в висевшую за кормой четырехвесельную гичку и переломил ее пополам об гик; кормовая половина повисла на таях, а носовая, вместе с переломанною правою шлюпбалкою, обошла спереди бизань-мачты и очутилась на левой стороне шканец. В то же время вал ударил в висевшие на боковых боканцах два 10-весельные катера; один разломало так, что его уже нельзя было починить, а другой мы после кое-как исправили, т. е. наполовину выстроили вновь. Вахтенного лейтенанта, кондуктора и рулевых валом покрыло с ног до головы и смыло к грот-мачте. Сходный люк был накрыт чехлом: масса воды ударила в него, выворотила стойки медных поручней из карлинцев, переломила дуги и влилась вниз. Удар в дверь капитанского буфета был так силен, что дверь слетела с петель и проломилась во внутрь, хотя она и отворялась внаружу. Круглый люк капитанской каюты, накрытый чехлом, продавило; в кают-компанийском люке разбило стекла, и внизу сделалось настоящее наводнение; тогда же силою воды приподняло одну каронаду со станком, и под задние его колеса подбросило бухту грот-марса-браса...» [268]

Такая погода продолжалась приблизительно до 20 декабря. Транспорт пропитался сыростью. Цынга появилась уже 20 февраля 1842 г., когда транспорт находился еще на 35° ю. ш.

«Або» пытался подойти к острову Питкерн, но неблагоприятные переменные ветры не позволяли этого сделать. Решено было обогнуть мыс Горн. Между тем число больных цынгой увеличилось и доходило до 30 человек, что составляло больше половины всего личного состава. На переходе от мыса Горн до Рио-де-Жанейро умерло четыре человека, пятый умер в Рио-де-Жанейро. Простояв в Рио-де-Жанейро с 10 апреля по 26 июня, «Або» вышел в Россию. По пути он заходил в Портсмут и Копенгаген. 13 октября вернулся в Кронштадт.

За время плавания умерло 19 матросов. Только во время кругосветного плавания «Бородино» (1819–1821 гг.) количество смертей было больше.

Всего под парусами транспорт провел 471 день. Самый длительный переход под парусами (из Петропавловска в Рио-де-Жанейро) продолжался 138 дней. Следует вспомнить, что Лазарев также за 138 дней сделал переход от Рио-де-Жанейро до Сиднея, а переход Лисянского от Кантона до Портсмута продолжался 142 дня, но у Лазарева и Лисянского были исправные корабли и не было больных.

21. Плавание Невельского на транспорте «Байкал» (1848–1849)

Капитан-лейтенант Геннадий Иванович Невельской, один из лучших и образованнейших морских офицеров, которого, казалось, ожидала блестящая карьера на Балтийском море, испросил себе скромное назначение командира военного транспорта «Байкал», направляемого с грузами из Кронштадта в Петропавловск. Такое желание Невельского объяснялось тем, что он с юных лет интересовался вопросами о том, судходно ли устье Амура и является ли Сахалин островом или полуостровом. Невельской решил воспользоваться плаванием на «Байкале», чтобы эти вопросы разрешить. Однако кредиты на плавание «Байкала» были отпущены только на один год. Невельской рассчитывал, что если он совершит плавание от Кронштадта до Петропавловска в возможно более короткий срок, то у него все же останется время для соответствующих изысканий [269] .

Благодаря исключительной энергии Невельского и его ближайшего помощника лейтенанта Петра Васильевича Козакевича «Байкал», заложенный только в январе 1848 г., был закончен постройкой на несколько месяцев раньше срока. 20 июля он уже пришел в Кронштадт из Гельсингфорса (ныне Хельсинки), где строился, и начал принимать грузы.

«Байкал» был двухмачтовым барком, грузоподъемностью 250 т и длиной 94 фута. Всего на «Байкале» вышел в плавание 51 человек, из них 14 мастеровых для петропавловского порта.

21 августа 1848 г. «Байкал» покинул Кронштадт, 22–24 августа из-за свежего противного ветра простоял на якоре у восточного берега острова Сескара и, зайдя по пути в Копенгаген, 16 сентября стал на якорь в Портсмуте. Здесь Невельской задержался на две недели. Необходимо было проверить хронометры, закупить провизию и теплую одежду для команды.

Из Портсмута «Байкал» вышел 30 сентября и 15 ноября был в Рио-де-Жанейро. Приготовив корабль к трудному переходу вокруг мыса Горн, Невельской 1 декабря вышел из Рио-де-Жанейро, обогнул мыс Горн и, зайдя на пути в Вальпараисо и Гонолулу, уже 12 мая стал на якорь в Петропавловске, совершив переход от Кронштадта за 8 месяцев 23 дня. За это время он простоял на якоре всего 33 дня. Самый длительный переход под парусами (от Рио-де-Жанейро до Вальпараисо) продолжался 62 дня. На «Байкале» не было ни одного больного. Все грузы оказались в прекрасном состоянии.

Невельской справедливо гордился такими «морскими» достижениями и привел в своей книге любопытное сравнение:

«Предшественники мои, отправлявшиеся из Кронштадта с той же целью (отвезти груз), с которою был послан и транспорт „Байкал“, совершали плавание из Кронштадта в Петропавловск: а) транспорт „Америка“ в 600 т, имевший более 10 узлов хода, пришел в Петропавловск через 10 месяцев 25 дней (капитан Шанц); б) транспорт „Або“, такой же вместимости и скорости хода, в 12 месяцев 15 дней (капитан Юнкер) и в) транспорт „Иртыш“ в 450 т. совершил плавание из Кронштадта до Петропавловска в 14 месяцев (капитан Вонлярлярский). По приходе в Камчатку состояло больных:

на транспорте „Америка“ из 53 человек – 10 человек;

на транспорте „Або“ из 73 человек – 22 человека;

на транспорте „Иртыш“ из 50 человек – 8 человек.

Из всех военных судов, отправлявшихся из Кронштадта в Петропавловск, всех скорее совершил это плавание шлюп „Камчатка“ (капитан В. М. Головнин), именно в 8 месяцев 8 дней—15 днями скорее „Байкала“, но шлюп этот в 900 т имел ход более 11 узлов, а „Байкал“ не ходил более 8,5 и был всего в 250 т» [270] .

22. Плавание Бессарабского на транспорте «Двина» (1852–1853)

20 сентября 1852 г. вышел из Кронштадта в Петропавловск с разными грузами военный транспорт «Двина» (длина 120 футов, водоизмещение 640 т) под командой капитан-лейтенанта Петра Николаевича Бессарабского, уже совершившего до этого кругосветное плавание мичманом на «Або».

На пути в Петропавловск транспорт зашел в Копенгаген, Хельсингёр, 24 октября пришел в Портсмут. Из-за противных ветров Бессарабский простоял в Портсмуте больше двух месяцев. Войти в море он смог только в январе 1853 года.

Далее транспорт заходил в порт Прайа (острова Зеленого Мыса) и в Саймонс-бей (мыс Доброй Надежды). На переходе от Африки до Тасмании он выдержал жестокий шторм и пришел в Порт-Джексон (Сидней) 15 июня.

На пути из Сиднея в Петропавловск 5 августа была усмотрена и определена группа из шестнадцати островов, названная в честь великого князя Константина. Южная оконечность группы была названа берегом Беллинсгаузена, но осмотреть ее из-за штормовой погоды не удалось. Это был атолл Лаэ (Маршалловы острова). Считается, что

это открытие было последним из сделанных русскими парусными судами в тропической части Тихого океана.

27 августа 1853 г. транспорт прибыл в Петропавловск, где стал на зимовку.

Самый длительный переход под парусами (порт Прайа – Сидней) был совершен за 57 дней.

13 мая 1854 г. транспорт вышел из Петропавловска и, взяв из Аяна десант, 24 июля вернулся в Петропавловск. Здесь он принимал участие в отражении атак англо-французского флота. Во время этих атак его команда проявила большое мужество и стойкость.

5 апреля 1855 г. транспорт вместе с другими судами покинул Петропавловск и пришел в Николаевск-на-Амуре, где стоял до отправления его обратно в Балтийское море.

23. Плавание Путятина на фрегате «Паллада» (1852–1853)

Фрегат «Паллада» под командой капитан-лейтенанта Ивана Семеновича Унковского вышел из Кронштадта в Тихий океан 7 октября 1852 года. 12 октября при входе в Зунд без лоцмана фрегат слегка коснулся мели, но вскоре с нее снялся. Датский пароход прибуксировал «Палладу» в Копенгаген, где она простояла до 17 октября. 30 октября фрегат стал на якорь в Портсмуте. На следующий день на «Палладу» прибыл вице-адмирал Ефим Васильевич Путятин, отправлявшийся на Дальний Восток с дипломатическим поручением. Еще в 1822–1825 гг., будучи мичманом, Путятин совершил кругосветное плавание на фрегате «Крейсер». В 1833 г. он, по поручению адмирала М. П. Лазарева, производил опись Дарданелл. На «Палладе» в качестве секретаря Путятина находился выдающийся русский писатель Иван Александрович Гончаров.

В Портсмуте фрегат был поставлен в док и капитально отремонтирован.

В Англии Путятин купил железную винтовую шхуну «Восток» (мощность машины 40 л. с, водоизмещение 210 т). Командиром «Востока» был назначен капитан-лейтенант Воин Андреевич Римский-Корсаков.

Предполагая пройти на Дальний Восток вокруг мыса Доброй Надежды и воспользоваться в Индийском океане юго-западным муссоном, Путятин послал бывшему в это время на Дальнем Востоке корвету «Оливуца» и судну Российско-американской компании «Князь Меншиков» приказание итти для встречи с ним к островам Бонин.

6 января 1853 г. «Паллада» и «Восток» вышли из Портсмута, но уже в первую ночь разлучились. Соединились они в Ла-Манше только 11 января. К вечеру море стихло, и фрегат взял шхуну на буксир. «При тихом ветре фрегат, буксируя шхуну, шел от 4 1/2 до 6 узлов, а на другой день... фрегат, лежа в бейдевинд на левый галс, имел ходу от 6 1/2 до 8 узлов». Однако к вечеру волнение усилилось и пришлось отдать буксиры. Скорость фрегата увеличилась до 11 узлов, и шхуна отстала. Местом встречи был назначен остров Мадейра.

18 января «Паллада», не становясь на якорь, запаслась у острова Мадейры свежей провизией и, оставив «Востоку» предписание итти к мысу Доброй Надежды, сама пошла в порт Прайа (острова Зеленого Мыса). Здесь она задержалась всего на несколько часов для обтяжки стоячего такелажа и пополнения запаса провизии.

С 24 марта по 12 апреля «Паллада» простояла в Саймонс-бее (мыс Доброй Надежды). Спустя неделю сюда пришла шхуна «Восток».

11 апреля «Восток» отправился прямо в Гонконг, а «Паллада», зайдя по пути в порт Аньер-Кидул и в Сингапур, 13 июля пришла в Гонконг. Здесь в это время уже стояла шхуна «Восток».

На переходе от Гонконга до островов Бонин «Паллада» испытала сильнейший шторм, во время которого получила некоторые повреждения.

В порту Ллойд (острова Бонин) Путятин застал корвет «Оливуца», судно Российско-американской компании «Князь Меншиков» и шхуну «Восток». Во время стоянки у этих островов Путятин на корвете «Оливуца» описал третью группу островов Бонин (по-видимому острова Хахадзима), во-первых, потому, что эти острова не были еще описаны, а во-вторых, потому, что Путятин хотел дать возможность молодым офицерам поупражняться в производстве морской описи.

4 августа вся эскадра вышла в Нагасаки. Любопытно, что и на этом переходе чисто парусный фрегат «Паллада» почти все время вел на буксире парусно-паровую шхуну «Восток». 10 августа все четыре судна пришли в Нагасаки, и Путятин начал переговоры с японским правительством.

Во время переговоров 14 августа 1853 г. скончался сёгун – «светский император» (фактический правитель) Японии. Переговоры замедлились, и потому 11 ноября вся эскадра направилась в Шанхай, чтобы пополнить запасы провизии. На этом переходе были обнаружены три надводных камня высотой от 40 до 60 футов (32°14'39" с. ш. и 128°08'21" в. д.), не означенные на картах. Все суда стали на якорь у островов Садл, а Путятин на «Востоке» прошел в Шанхай, где шхуна стала в док для очистки подводной части корпуса.

22 декабря эскадра вернулась в Нагасаки, и дипломатические переговоры возобновились.

24 января 1854 г. отряд Путятин вышел из Нагасаки в Манилу, куда прибыл 16 февраля. 23 февраля пришла в Манилу и шхуна «Восток», задержавшаяся у островов Бородино для их описи. 27 февраля весь отряд отправился в Татарский пролив.

Транспорт «Князь Меншиков» был послан в Шанхай за почтой, с тем чтобы затем присоединиться к отряду у острова Гамильтон (вблизи Корейского полуострова). Шхуна «Восток» была послана к островам Рюкю для сбора сведений о действиях в Японии американского отряда судов под начальством командора Перри, а корвет «Оливуцу» Путятин направил прямо в Татарский пролив и потом на Камчатку.

Соединившись у острова Гамильтон, «Паллада», «Князь Меншиков» и «Восток» в третий раз вернулись в Нагасаки и здесь простояли с 8 по 14 апреля. Шхуне «Восток» было

поручено осмотреть острова Гото, а затем идти в Шанхай, чтобы узнать там новости из Европы, положение в которой в то время становилось напряженным.

На переходе в Татарский пролив офицерами «Паллады» была произведена опись почти всего западного берега Японского моря от юго-восточной оконечности Кореи до пограничной реки Тумынь-Ула и дальше к северу по берегу материка, приблизительно от 35° до 42°31' с. ш. При этом были описаны: открытая фрегатом бухта Посьет (названная так в честь старшего офицера «Паллады» капитан-лейтенанта Константина Николаевича Посьета), острова Римского-Корсакова в заливе Петра Великого (названные так в честь командира шхуны «Восток») и залив Ольги.

17 мая при входе в Татарский пролив встретили возвращающуюся из Шанхая шхуну «Восток». Римский-Корсаков привез известие, что Франция объявила России войну, и приказ всем русским судам соединиться в заливе Де-Кастри.

22 мая «Паллада» пришла в Императорскую (ныне Советскую) гавань, где застала «Князя Меншикова»; корвет «Оливуца» уже ушел на Камчатку.

Специальная комиссия, осмотревшая «Палладу», нашла, что она требует капитального ремонта.

Адмирал Путятин пересел на присланный из Кронштадта фрегат «Диана», а «Палладу» решено было перевести на зимовку в реку Амур, что, однако, из-за мелководья не удалось. «Паллада» была оставлена в Императорской гавани с одним офицером и несколькими матросами.

Контр-адмирал Завойко, опасаясь, что «Паллада» может быть захвачена англо-французской эскадрой, весной 1856 г. послал на собаках мичмана Разградского с приказанием затопить фрегат и вывести из Императорской гавани офицера и матросов, что и было исполнено [271] .

Участник плавания на «Палладе» И. А. Гончаров оставил нам прекрасное свое произведение «Фрегат „Паллада“», обессмертившее имя этого корабля.

24. Плавание Изыльметьева на фрегате «Аврора» (1853–1854)

Фрегат «Аврора» (длина 159 футов, водоизмещение 1974 т) под командой капитан-лейтенанта Ивана Николаевича Изыльметьева, назначенный для крейсерства в Охотском море, вышел из Кронштадта 21 августа 1853 года.

27 августа, проходя мимо шведского местечка Треллеборг, фрегат коснулся мели, но уже 29 августа был снят двумя шведскими военными пароходами и 30 августа стал на якорь в Копенгагене; 3 сентября «Аврора» перешла в Хельсингёр, а 4 сентября была выведена датским буксирным пароходом в море вместе с корветом «Наварин».

«Наварин» под командой капитан-лейтенанта Истомина также направлялся в Охотское море, но после штормов в Северном море оказался непригодным к дальнейшему плаванию и был продан в Голландии.

В ночь на 15 сентября в Северном море фрегат испытал жесточайший шторм, во время которого поломало 10-весельные катера и фрегату были нанесены серьезные повреждения, вынудившие его зайти в норвежский порт Кристиансанд.

С 3 октября по 25 ноября фрегат исправлял повреждения в Портсмуте.

Зайдя в Рио-де-Жанейро, фрегат затем обогнул мыс Горн и 3 апреля прибыл в Кальяо. Здесь в это время стояли английские и французские фрегаты под флагами контр-адмиралов Прайса и де Пуанта.

Так как в это время уже ожидалась война России с Англией и Францией, английский адмирал предложил французскому не выпускать «Авроры» с рейда, но де Пуант на это не согласился.

14 апреля «Аврора» вышла из Кальяо и 19 июня была в Петропавловске. Последний переход был очень тяжелым. Как только «Аврора» вышла из тропиков, она попала в полосу жестоких ветров с непрерывными шквалами и фрегат часто черпал бортами. Начались заболевания цынгой, нередко со смертельным исходом. Заболел и сам Изыльметьев и 12 июля сдал командование фрегатом старшему офицеру капитан-лейтенанту Михаилу Петровичу Тиролю.

18 августа фрегат собирался выйти из Петропавловска по назначению, однако в этот день к Петропавловску подошла англо-французская эскадра в составе трех больших и одного малого фрегатов, брига и большого парохода. Эскадра начала блокаду Петропавловска. 20 и 24 августа она дважды безуспешно пыталась высадить десант и захватить Петропавловск.

При нападении был убит английский адмирал Прайс.

27 августа англо-французская эскадра ушла.

Во время отражения атак «Аврора» получила некоторые повреждения.

5 апреля 1855 г. «Аврора» вместе с корветом «Оливуца», транспортом «Двина» и «Байкал» и ботом «№ 1» вышла из Петропавловска в устье Амура.

К 5 мая все суда этого отряда собрались в заливе Де-Кастри.

8 мая, после того как туман рассеялся, увидели три английских судна, идущих к заливу. Корвет «Оливуца» был обстрелян. С 19 по 24 мая все суда подошли к мысу Лазарева, на котором была установлена батарея. 22 июня эта батарея была снята, и все суда направились в Амур. Здесь фрегат оставался до конца войны. После заключения мира он вернулся в Балтийское море.

Переход из Кронштадта в Петропавловск «Аврора» совершила за 198 дней плавания под парусами. Самый длительный переход, из Кальяо в Петропавловск, был совершен в рекордно быстрый по тем временам срок – за 66 дней.

Во время плавания на «Авроре» было много заболеваний. Первые признаки цынги появились еще в Рио-де-Жанейро, у мыса Горн появилась дизентерия. В Кальяо большую часть больных свезли на берег и все же на переходе из Кальяо в Петропавловск умерло 13 человек. По приходе в Петропавловск с фрегата было свезено в госпиталь 196 человек, из них 19 человек умерло.

Специальное обследование показало, что «гигиенические условия, как оказалось, были на фрегате соблюдены вполне».

Во всех других отношениях фрегат «Аврора» был одним из образцовых судов.

С. О. Макаров о метеорологических наблюдениях, веденных на «Авроре», писал:

«Я позволю себе привести один главнейший пример – это фрегат „Аврора“, под командою Изыльметьева. Метеорологический журнал этого фрегата веден был с замечательной подробностью. От самого Кронштадта и до Петропавловска наблюдения метеорологические производились ежечасно, журнал столь же добросовестно велся и далее – в Петропавловске, и это не помешало экипажу фрегата „Аврора“ проявить замечательное самоотвержение и мужество при обороне этого порта. В метеорологическом журнале этого фрегата за 1854 г. по этому случаю есть замечательно красноречивая запись, что с 20 августа по 1 сентября (ст. ст.) метеорологических наблюдений не производили по случаю военных действий. Но как только военные действия окончились, на фрегате вновь принялись за свои правдивые метеорологические записи» [272] .

25. Плавание Лесовского на фрегате «Диана» (1853–1854) и гибель «Дианы» (1855)

Фрегат «Диана» под командой капитан-лейтенанта Степана Степановича Лесовского был послан на Дальний Восток по просьбе вице-адмирала Путятина на смену фрегату «Паллада», оказавшемуся непригодным для продолжения плавания.

4 октября 1853 г. фрегат на буксире парохода «Отважный» вышел из Кронштадта. Переход Финским заливом и Балтийским морем совершался при неблагоприятной погоде. Поэтому «Диана» смогла следовать на буксире в Финском заливе только до башни Нерва и в южной части Балтийского моря от острова Борнгольм до Копенгагена.

В Копенгагене фрегат простоял с 13 по 20 октября. До выхода в Северное море его сопровождал пароход «Отважный».

С 14 по 18 ноября фрегат стоял на якоре у острова Гомера (Канарские острова), но на берег никому не было позволено сойти из-за опасения заноса на острова холеры.

После захода в Рио-де-Жанейро «Диана» обогнула мыс Горн и 22 февраля бросила якорь в Вальпараисо. Здесь был произведен ремонт, и 11 марта фрегат вышел в море.

1 мая Лесовский в Гонолулу от командира английского фрегата узнал, что командир фрегата «Аврора» намеревался выйти из Кальяо в середине мая и идти в Гонолулу. В связи с этим Лесовский, не зная о том, что «Аврора» из-за болезни команды прошла прямо в Петропавловск, 15 мая вышел из Гонолулу навстречу «Авроре», для того чтобы в дальнейшем продолжать плавание совместно.

После двухнедельного крейсерства Лесовский вернулся обратно и 29 мая из газет узнал, во-первых, что Франция и Англия объявили войну России, во-вторых, что английская эскадра адмирала Прайса ищет отряд вице-адмирала Путятина и, наконец, в-третьих, что из Англии послан пароходофрегат с целью захватить «Диану».

Запасшись в Гонолулу провизией, «Диана» поспешила оставить Гавайские острова и 11 июля 1854 г. соединилась с отрядом Путятина в заливе Де-Кастри.

Самый длительный переход под парусами (Вальпараисо – Гонолулу) продолжался 56 дней.

В середине сентября Путятин на «Диане» отправился в Японию для продолжения дипломатических переговоров с японским правительством. После захода в японские порты Хакодате и Осака 22 ноября «Диана» стала на якорь в порту Симода. В это время Путятин уже знал о начавшейся войне с Англией и Францией, и тот риск, которому он подвергал «Диану» во время ее одиночного плавания, не совсем понятен.

Якорная стоянка в сравнительно открытом с моря порте Симода была не совсем спокойной. Все же с 8 декабря переговоры с японцами начались. 11 декабря в бухте почувствовались сейсмические волны, или «цунами», как их называют японцы. Ниже приводятся выдержки из донесения Путятина, подробно рисующие дальнейший ход событий.

«Около 10 часов утра (11 декабря 1854 г.—Н. З.), находясь в каюте, я почувствовал легкое содрогание, которое отозвалось еще ошутительнее в кают-компани. Спустя четверть часа после этого землетрясения вода близ города как будто закипела, — усилившееся вдруг течение реки произвело на отмельных местах буруны и всплески. В то же самое время с моря вода пошла сильно на прибывь и, приняв грязный вид, заклокотала кругом острова Инубасири (высокая отдельная скала, между которой и берегом „Диана“ стояла на якорю.—Н. З.) и мысов; горизонт воды стал быстро подниматься... Гребные суда наши... немедленно были призваны к фрегату; вместе с этим вода пошла быстро на убыль и был отдан второй якорь. Вслед за тем, но прежде нежели скорость убыли начала уменьшаться, пошла новая прибывь, отчего фрегат стало ворочать то в одну, то в другую сторону, на несколько румбов, а когда сила прибыви взяла верх, фрегат в несколько секунд сделал полный оборот. С этого времени прилив и отлив быстро сменялись, горизонт воды непрерывно то поднимался, то опускался, и между берегом и островом образовался совершенный водоворот... о быстроте этих движений можно судить по тому, что в начале своего кружения фрегат в продолжение 30 минут сделал 42 полных оборота... стоявшие в бухте джонки несло по всем направлениям. Одно из этих судов село на наши канаты... и до того увеличивало напор течения на цепи, пока не разворотило ему корму. Тогда сняли с него двух японцев и джонка, отнесенная от фрегата, вскоре потонула. При отдаче после этого третьего якоря навалила на правую скулу другая джонка...»

«Для города Симоды второй вал прилива был самый пагубный. Поднявшись сажени на три выше обыкновенного уровня, море покрыло все селение, несколько минут виднелись одни крыши кумирен. Последовавший за этим отлив наполнил бухту частями домов, джонок, целыми крышами, домашнею утварью, человеческими трупами и спасавшимися на обломках людьми; все это несло из города в мутном потоке, с невероятной быстротою... Около этого времени над городской долиной показался дым и по воздуху распространился серный запах. За этим вторым валом последовало еще четыре, смывшие существование города Симоды».

«Прилив и отлив сменялись с такою быстротою, что в продолжение полуминуты глубина изменялась более чем на сажень; лотовые едва успевали выкликать число футов, и наибольшая разность в уровнях малой и высокой воды доходила до 5 1/2 сажен».

«В 12-м часу фрегат вертелся уже медленнее, но с каждым новым приливом его тащило к северному отмелому берегу... Готовясь на все возможное, приказано было перекрепить орудия, но команда не успела окончить этого действия, как фрегат начало кренить на левую сторону, и наклонение сделалось вскоре столь опасным, что велено было просвистать: „всех наверх“. Казалось, фрегат опрокидывается... фрегат лежал на боку и скрипел во всех частях. Это продолжалось, казалось, около минуты... С новым приливом фрегат начал подниматься...»

«Эти колебания моря продолжались до 1/2 4 ч. пополудни...»

«Таким образом, при ясном небе и маловетрии, на якорях, одними лишь ужасными колебаниями моря, фрегат приведен был в крайне гибельное состояние...» [273]

Фрегат действительно был в жалком состоянии: среди обломков, выброшенных на берег, нашли 80 футов кия и 90 футов фальшкиля. Руль сорвало, и он найден не был. Вода в трюме прибывала до 18 дюймов в час. Для ремонта фрегата надо было найти более спокойную бухту. Посланные для поисков офицеры нашли в 15 милях от Симоды закрытую от всех ветров бухту Хеда.

Пока на фрегате делались кое-какие временные исправления, для того чтобы только-только дойти до Хеды, Путятин с 14 декабря возобновил переговоры с японцами.

2 января 1855 г., исправив кое-какие повреждения и поставив временный руль, фрегат вышел из Симоды. К ночи ветер стал противным и начал свежеть. Временный руль сорвало, и фрегат в темноте вынужден был стать вблизи берега на два якоря, а потом отдал и третий якорь. На рассвете 3 января выяснилось, что фрегат стоит на якорях в кабельтове от песчаного побережья, по которому ходит сильный бурун. Ветер продолжал свежеть, и течь увеличилась до 40 дюймов в час – фрегат, несмотря на непрерывную работу помп, медленно погружался. С большой опасностью часть команды на шлюпках была перевезена через буруны на берег.

7 января вода подступила под самый кубрик, но так как орудия и часть провизии были свезены на берег еще в Симоды, фрегат опускался медленнее, чем можно было ожидать. Ветер и зыбь начали стихать, и Путятин решил отбуксировать судно в порт Хеда и поставить его там на мель.

«7 января, поутру, японцы действительно собрали до 100 лодок и при сделавшемся штиле стали буксировать фрегат, в котором вода поднялась до одной трети высоты жилой палубы. В продолжение трех часов они отбуксировали фрегат миль на 5, так что я начал иметь надежду на успех. Вдруг, к крайнему нашему удивлению и без малейшего повода, мы увидели, что японские лодки спешат покинуть фрегат... вскоре объяснилась причина их удаления. Настигший нас минут через 10 шквал от S развел быстро сильное волнение, и мы, находясь на лодке, с трудом успели уйти под парусом в порт Эноро. Ветром фрегат поворотило обратно и понесло к прежнему месту: вскоре мы увидели его опрокинутым, с сильным буруном, разбивавшимся над его верхним боком... с рассветом мы не видали уже более его следов».

После гибели «Дианы» Путятин отправил ее командира, капитан-лейтенанта Лесовского, с 8 офицерами и 150 матросами на американской шхуне в Петропавловск. Так как в это время нашей эскадры в Петропавловске уже не было, то

Лесовский вместе со своей командой на другой американской шхуне отправился в залив Де-Кастри, куда благополучно и прибыл.

Другая партия—284 человека под начальством лейтенанта Мусина-Пушкина – отправилась к восточным берегам Сибири на бременском бриге. Эта партия 20 июня 1855 г. около Сахалина была взята в плен английским пароходом и отправлена в Англию.

После гибели «Дианы» Путятин организовал постройку своими силами и средствами нового судна. На «Диане» было много чертежей и планов различных судов, начиная от фрегата до бота, но все это погибло при кораблекрушении. К счастью, в вещах Путятина оказался журнал «Морской сборник», № 1 за 1849 г., в котором были помещены чертежи шхуны «Опыт». Прапорщик корпуса флотских штурманов Карандашев и мичман Колокольцев вычертили по Морскому сборнику рабочие чертежи. Одновременно было приступлено к заготовке материалов для постройки шхуны [274] . Большая часть леса была вырублена в горах нашими матросами, которым пришлось учить помогавших японцев гнать смолу, прясть пеньку, спускать тросы, шить паруса и пр. Через два с половиной месяца шхуна была готова и оказалась весьма хорошим судном.

В конце апреля на этой шхуне, названной «Хеда», Путятин вышел в море, обогнул с юга Японию и 10 мая пришел в Петропавловск, где узнал об уходе нашей эскадры.

По выходе из пролива Лаперуза шхуна ночью сошлась с тремя неприятельскими судами, из которых одно пустилось в погоню; поднявшийся ветер позволил шхуне уйти от преследования. 8 июня 1855 г. «Хеда» пришла в Николаевск-на-Амуре.

Впоследствии шхуна «Хеда» была передана Японии и явилась первым японским военным кораблем европейского типа.

По образцу «Хеды» японцы построили еще три шхуны [275] .

26. Некоторые итоги кругосветных и полукругосветных плаваний русских парусных судов (1803–1886)

Мы видели, что многие плавания русских парусных судов из Балтийского моря в Тихий океан и из Тихого океана в Балтийское море сопровождалось очень важными географическими открытиями.

В антарктических водах Атлантического океана кораблями «Восток» и «Мирный» под командой Беллинсгаузена и Лазарева было совершено величайшее открытие XIX в. – открытие Антарктиды.

В Тихом океане главные географические открытия были совершены в трех районах: в морях Беринговом и Охотском, в тропической части Тихого океана и в антарктических водах.

Напомним, что к началу кругосветных плаваний все побережье Охотского моря, Курильские острова, все западное побережье Берингова моря, Берингов пролив, Алеутские острова и залив Аляска с его островами уже были положены на карту как специальными экспедициями, так и отдельными промышленниками и мореходами.

Из всех русских экспедиций, проведенных до XIX столетия, по точности определений широты и долготы выделяется экспедиция Биллингса – Сарычева; для определения долгот она уже пользовалась способом лунных расстояний. Во время предшествовавших плаваний долгота определялась только по счислению, поэтому в расположении на картах пунктов по долготе вкрадывались значительные ошибки. Широты до экспедиции Креницына – Левашева определялись угломерными, а не угломерно-отражательными приборами, что также влекло за собою неточности.

Первый секстан был изготовлен еще в 1731 г., однако широкое распространение он получил только к концу XVIII века. В 70-х годах XVIII в. были изготовлены первые хронометры, точно показывающие местное время любого выработанного меридиана.

Франк Дебенхем в своем предисловии к первому переводу на английский язык книги Ф. Ф. Беллингаузена о его плавании вокруг Антарктиды «особенно подчеркивает, что в то время как в английском флоте наблюдалось еще пренебрежительное отношение к хронометрам и существовали английские адмиралы, которые форменным образом изгоняли хронометры с подчиненных им кораблей (а официально они были приняты в английском флоте лишь с 1825 г.), на русском военном флоте этот необходимейший для определения долгот прибор вошел уже в штатное снабжение кораблей» [276] .

В том же XVIII в. был разработан метод определения долгот в море по лунным расстояниям, и уже Чичагов во время экспедиций в Северном Ледовитом океане (1765 и 1766 гг.) и Сарычев во время экспедиции Биллингса – Сарычева (1785–1793 гг.) пользовались этим приемом. Однако в общее употребление способ лунных расстояний вошел лишь в XIX веке. В 1827 г. было введено в практику одновременное определение в море широт и долгот по высотам светил и по пройденному расстоянию между пунктами взятия высот. Таким образом, в XIX в. методы определения географических координат в море значительно улучшились.

Корабли кругосветных плаваний в большинстве случаев снабжались секстанами, хронометрами, искусственными горизонтами и другими точными навигационными приборами. Кроме того, для определения долгот они пользовались приемом лунных расстояний. С 1823 г., после разработки русским астрономом Федором Ивановичем Шубертом способа определения по лунным расстояниям не только долготы, но и широты, русские кругосветные мореплаватели начали пользоваться и этим приемом.

Очень важно, что кругосветные мореплаватели приходили в Охотское и Берингово моря и в залив Аляска на современных для того времени кораблях, построенных опытными мастерами из сухого выдержанного леса и хорошо оснащенных. До этого все наши плавания в дальневосточных водах совершались на судах, построенных наспех из плохого и сырого леса и при недостатке самых простых предметов оснастки.

На кораблях, приходивших из Балтийского моря, плавали отборные опытные команды. На кораблях, построенных на Дальнем Востоке, иногда плавали совершенно неопытные команды. Достаточно напомнить, что на корабле «Ясашна», вышедшем из устья Колымы в Восточно-Сибирское море под командой Г. А. Сарычева, кроме самого Сарычева, только боцман разбирался в морском деле.

И все же судами кругосветных плаваний в северной части Тихого океана было сделано сравнительно мало географических открытий. Работа сводилась главным образом лишь

к уточнению положения на картах того, что уже было открыто их русскими предшественниками.

Из описей, произведенных во время кругосветных плаваний парусных судов, если не считаться с хронологией, а идти вдоль по берегам слева направо – по солнцу, надо упомянуть опись отрядом вице-адмирала Путятина западных берегов Японского моря от Цусимского пролива на юге до Татарского пролива на севере, опись обоих берегов Татарского пролива, установление судоходности пролива между Сахалином и материком и устья Амура Г. И. Невельским, описи восточного берега Сахалина И. Ф. Крузенштерном, Курильских островов В. М. Головниным и П. И. Рикордом, северо-западных берегов Берингова моря Ф. П. Литке, открытие и опись залива Коцебу О. Е. Коцебу, описи острова Нунивак М. Н. Васильевым и некоторых Алеутских островов и бухт В. М. Головниным.

В тропической части Тихого океана очень важные географические открытия и описи были совершены русскими кругосветными мореплавателями, главным образом среди островов Каролинских, Маршалловых и Туамоту (часть архипелага Туамоту и поныне называется островами Россиян). Многие русские корабли приняли участие в этих работах, но особенно выделяются работы «Востока» и «Мирного» под командой Беллинсгаузена и Лазарева среди островов Туамоту, «Рюрика» и «Предприятия» под командой Коцебу среди Маршалловых островов, «Сенявина» под командой Литке среди Каролинских островов.

В антарктических водах Тихого океана исключительное значение, кроме открытия Антарктиды, представляет открытие «Востоком» и «Мирным» острова Петра I и Земли Александра I, а также описание многих из Южных Шетландских островов.

Несомненно, из всех географических открытий русских кругосветных мореплавателей первой половины XIX в. особое значение имеют открытие Антарктиды Беллинсгаузенем и Лазаревым и открытие судоходности Татарского пролива и устья Амура Невельским. Первое явилось громадным вкладом русских военных моряков в мировую географическую науку, второе – громадным вкладом в русскую государственность, увенчавшимся бескровным присоединением к России Приамурской и Приуссурийской областей.

Надо также подчеркнуть различие плаваний паровых и парусных судов. Паровые суда, как правило, плавают по кратчайшим путям между портами. Парусные суда при плаваниях между теми же портами вынуждены лавировать, вследствие чего они обычно осматривают значительные районы океана. Кроме того, многие корабли прокладывали свои курсы так, чтобы пересечь острова и земли, показанные на старых картах, и некоторые из них снимали с карт. Другие суда располагали свои курсы между путями предшествовавших им мореплавателей и убеждались в отсутствии еще не открытых островов в посещенных ими районах Тихого океана.

В результате русские парусные суда во время кругосветных плаваний буквально избородили Тихий океан и способствовали уточнению его карт. Не случайно, что первый «Атлас Южного моря» (Атлас Тихого океана) был составлен в 1815 г. И. Ф. Крузенштерном главным образом на основании русских гидрографических работ и затем поддерживался им на уровне современности вплоть до 1836 г. опять-таки главным образом на основании русских исследований.

Не случайно также, что межпассатное противотечение (его границы, направление и скорость) в восточной части Тихого океана впервые было описано во время кругосветного плавания «Надежды», а в его западной части во время кругосветного плавания «Предприятия». Не случайно также, что Восточно-Австралийское течение впервые было положено на карту в «Атласе Южного моря» (дополнения и объяснения 1823–1826 гг.).

Кроме чисто картографических работ, русские мореплаватели в своих донесениях и книгах уделяли очень много внимания всякого рода этнографическим описаниям и сбору соответствующих коллекций.

Правда, в северных районах Тихого океана эти описания прибавили сравнительно мало нового к тому, что было уже известно, так как такого рода наблюдения требуют продолжительного пребывания в одном и том же районе. К тому же ко времени начала кругосветных плаваний уже имелись прекрасные описания быта алеутов лейтенантом Давыдовым, жителей Камчатки – академиком Крашенинниковым [277] и другими авторами. Исключение представляет чрезвычайно интересное описание быта японцев В. М. Головниным, основанное на двухлетнем пребывании в плену у японцев.

Очень красочные описания быта и нравов островитян тропической части Тихого океана оставили русские мореплаватели, в особенности Крузенштерн, Лисянский, Коцебу, Головнин, Литке. Эти описания тем более ценны, что многие острова до той поры еще не посещались европейцами.

И надо особенно подчеркнуть, что все этнографические описания, сделанные нашими моряками, проникнуты подлинным гуманизмом; ни в одном из них нет и тени расового высокомерия по отношению к населению посещенных русскими земель и островов.

* * *

Состояние погоды и моря даже при современной технике отражается на мореплавании, и чем меньше корабль, тем более сказывается на нем влияние гидрометеорологических условий.

Понятно, что состояние погоды и моря особенно отражается на плавании парусных судов. В сущности умелое управление парусными судами сводится к умению наиболее полно использовать направления ветров, господствующих в данном районе, и их изменения. Кратчайший путь по расстоянию между двумя портами (по дуге большого круга) далеко не всегда является кратчайшим путем по времени даже для паровых судов.

Естественно поэтому, что капитаны всех парусных судов издавна изучали гидрометеорологические условия районов их плаваний и пристально следили за всякого рода изменениями погоды. К сожалению, далеко не все капитаны считали своим долгом сообщить свои наблюдения в учреждения, занимающиеся обработкой таких наблюдений.

Русские корабли, особенно военные, систематически вели в установленные сроки гидрометеорологические наблюдения, записывали их в шканечные журналы и участвовали в таких наблюдениях при резких изменениях состояния погоды и моря.

В известной работе «Русские кругосветные плавания» Н. А. Ивашинцев [278] в описаниях плаваний отдельных судов отмечает главные перемены ветров и все особые гидрометеорологические явления, встреченные тем или иным кораблем. В сводной таблице плаваний, начиная от «Надежды» и «Невы» и кончая «Байкалом», он указывает, когда, в какой именно широте и долготе данный корабль встретил и потерял тот или иной пассатный ветер, какой силы и направления был этот ветер и каковы были в это время скорость и направление морского течения. Некоторые корабли кругосветных плаваний производили измерения температуры и удельного веса воды не только на поверхности океана, но и на глубинах.

Во время первого русского кругосветного плавания на «Надежде» в 1803–1806 гг. были произведены первые в истории изучения Мирового океана наблюдения вертикального распределения температур. Во время плавания «Рюрика» глубоководные измерения температур были доведены до глубины 1829 метров. Особо точные измерения температур и удельных весов морской воды как на поверхности, так и на глубинах проведены во время кругосветного плавания «Предприятия» в 1823–1826 годах. Эти работы, как отметил Ю. М. Шокальский, «представляют во многих отношениях не только важный вклад в науку, но и действительное начало точных наблюдений в океанографии, чем русский флот и русская наука могут гордиться» [279]

Такие наблюдения в сущности дали первое правильное представление о температурах на больших глубинах Мирового океана. Впервые было доказано, что даже в тропиках на глубине порядка 2000 м господствует температура около 2–3°. Из этого Ленц, участник плавания на «Предприятии», сделал правильный вывод об общей циркуляции вод океана: поверхностные тропические воды движутся в высокие широты, а взамен глубинными течениями приносятся холодные воды умеренных и высоких широт. В течение всего плавания Ленц измерял удельные веса морской воды. Это были первые наблюдения такого рода, и притом замечательные по своей точности. Систематические наблюдения над температурой и удельным весом позволили Ленцу впервые установить, что приэкваториальные воды холоднее и менее плотны, чем прилегающие с обеих сторон тропические воды.

Ю. М. Шокальский отмечает, что общее количество определений температур на глубинах в океане, сделанных вообще судами всех наций до 1868 г. и сохраняющих свое значение и до сих пор, доходит до 522, из этого числа на долю русских мореплавателей приходится 119, т. е. 21 %. Уже одно это обстоятельство показывает, сколь много русские моряки интересовались научными работами, не упуская случая для производства наблюдений и на маленьких судах, и с небольшими средствами сделали многое, сохраняющее научное значение до сих пор, несмотря на быстрый рост географической науки в последнее столетие [280] .

Не случайно, что на основании наблюдений над температурой и удельным весом морской воды, как на поверхности, так и на глубинах, произведенных главным образом русскими кругосветными мореплавателями, именно русский моряк – ученый Степан Осипович Макаров написал свою знаменитую книгу «„Витязь“ и Тихий океан», в которой впервые и всесторонне описал океанологический режим северной части Тихого океана.

Особенно ценны гидрометеорологические наблюдения и наблюдения над льдами, произведенные во время плавания «Востока» и «Мирного».

Кроме гидрометеорологических, русские корабли вели магнитные наблюдения, а некоторые из них пытались даже определить положение магнитного экватора по отношению к географическому и точки пересечения этих экваторов.

Очень важные определения силы тяжести (маятниковые наблюдения) были произведены на Тихом океане во время плавания «Сенявина».

Привлекали внимание наших кругосветных мореплавателей и другие явления в океане. Уже говорилось, что Крузенштерн своими опытами доказал, что свечение моря иногда создается раздражением обитающих в океане мельчайших организмов и что Коцебу, а вслед за ним и Беллинсгаузен впервые выдвинули гипотезы о происхождении коралловых островов.

Важно подчеркнуть еще одно значение русских кругосветных и полукругосветных плаваний. Всего таких плаваний до восстания декабристов в 1825 г., сыгравшего в истории громадную роль, было совершено семнадцать.

Еще Петром Первым был заведен обычай посылать в Европу наиболее талантливых молодых людей для завершения их образования. С этой целью побывал за границей и М. В. Ломоносов.

Много морских офицеров посылалось для плавания в дальних водах на судах английского и голландского военных флотов.

Первые русские кругосветные мореплаватели – Крузенштерн, Лисянский, Гагемейстер, Головнин, Михаил Лазарев, плавая «волонтерами» на английских военных судах, побывали во многих морях и странах, познакомились с хорошими и дурными порядками, царившими в то время на английском флоте. Эти плавания расширили их кругозор – они научились наблюдать, сравнивать и обобщать. По сравнению с английскими моряками того времени они стали весьма гуманными людьми. Несмотря на то, что команды их судов набирались главным образом из крепостных, они проявляли величайшую заботу о своих подчиненных и требовали от них в свою очередь мягкого и гуманного отношения к населению посещаемых ими стран.

Многие из первых русских военных мореплавателей были незаурядными писателями. Они оставили красочные описания своих путешествий, которыми и сейчас мы зачитываемся. Среди моряков-писателей и исследователей того времени выделяются Сарычев, Крузенштерн, Лисянский, Головнин, Беллинсгаузен.

Особенно надо подчеркнуть значение сочинений Сарычева и Головнина. Сочинения Сарычева были образцом для последующих мореплавателей – в них рассказывалось о том, что должно было интересоваться моряков, какие наблюдения нужно производить и как это нужно делать. Его сочинения призывали к правдивости и точности описаний. Понятно, что они долгое время были настольными книгами у наших передовых мореплавателей.

Однако Сарычев плавал только в Восточно-Сибирском, Охотском и Беринговом морях и путешествовал лишь по Якутии, Камчатке и Алеутским островам, а поэтому и

сталкивался только с якутами, чукчами, камчадалами и алеутами. В своих суждениях об этих народностях Сарычев безукоризненно справедлив и относится к ним с большой теплотой.

Остальные кругосветные мореплаватели побывали во многих странах. В своих книгах они резко бичуют инквизицию и тунеядство монахов на Канарских островах, работоторговлю в Бразилии, разлагающую деятельность христианских миссионеров на островах Тихого океана, продажность чиновников в Китае, развитый до предела централизм власти и волокиту делопроизводства в Японии – в сущности их критика была скрытой критикой порядков, царивших в то время в России. Книгами этих мореплавателей зачитывались передовые русские люди и, конечно, морская молодежь. Особое значение в этом отношении приобрели написанные прекрасным языком произведения Головнина.

Головнин был подлинным гуманистом и горячим патриотом. Морская молодежь верила Головнину, подражала ему, училась у него. А в сочинениях Головнина, более чем у кого-либо другого из русских мореплавателей, прорывались гневные нотки протеста против порядка, господствовавшего в то время в царской России. Неудивительно поэтому, что многие молодые морские офицеры, воспитанные на книгах Головнина и принимавшие участие в кругосветных плаваниях, впоследствии так или иначе участвовали в движении декабристов. Следует вспомнить, что видный декабрист Дмитрий Иринархович Завалишин совершил в 1822–1824 гг. на фрегате «Крейсер» под командой М. П. Лазарева переход из Кронштадта в Русскую Америку. На том же корабле в 1822–1825 гг. совершил кругосветное плавание декабрист Федор Гаврилович Вишнеvский. Декабрист Константин Петрович Торсон в 1819–1821 гг. участвовал в кругосветном плавании на шлюпе «Восток» под командой Беллинсгаузена. Декабрист Михаил Карлович Кюхельбекер в 1821–1824 гг. совершил кругосветное плавание на шлюпе «Аполлон».

* * *

Кругосветные плавания русских парусных судов, создавшие целую эпоху в истории русского мореплавания и увенчавшиеся многочисленными географическими открытиями, были вызваны, как мы видели, необходимостью доставки грузов в поселения только что создававшейся Российско-американской компании и для охраны ее торговли и промыслов от посягательств иностранцев.

Владения Российско-американской компании в Северной Америке по договорам 1824 и 1825 гг.

Однако Россия заключила в 1824 г. с Соединенными Штатами Америки, а в 1825 г. с Великобританией договоры на десять лет. В этих договорах впервые точно определялись границы русских владений в Северной Америке (к северу от 54°40' с. ш.), приблизительно параллельно береговой черте в расстоянии около 10 миль от нее до горы Св. Илии (60°20' с. ш., 141°00' з. д.) и далее на север по меридиану этой горы, вплоть до берегов Северного Ледовитого океана [281]. Из этих договоров следовало, что все берега Чукотского моря принадлежат России и что Берингово море является полностью внутренним русским морем.

С этой стороны договоры казались выгодными. Но теми же договорами англичанам и североамериканцам предоставлялось право заходить «во все внутренние моря, заливы, гавани и бухты... для производства там рыбной ловли и торговли с природными той страны жителями». Правда, иностранцам запрещалось продавать местным жителям спиртные напитки и оружие, однако русские корабли лишались права осматривать иностранные корабли и проверять, чем именно они торгуют. Вследствие этих договоров военная охрана интересов Российско-американской компании теряла свой смысл.

Основанное в 1812 г. крайнее южное русское поселение на западном побережье Северной Америки форт Росс было в 1841 г. продано швейцарцу Суттеру из Сакраменто, а в 1867 г. за 7 200 000 американских долларов (около 11 миллионов рублей) Соединенным Штатам Северной Америки были проданы Аляска и все Алеутские острова. Следует отметить, что уже с 1868 по 1890 год доходы Соединенных Штатов от Аляски составили около 150 000 000 рублей, а после открытия на Аляске золота и развития рыбных промыслов эти доходы неизмеримо увеличились.

Однако еще до этой продажи парусные корабли, выходявшие из Балтийского моря, почти перестали посещать поселения Российско-американской компании. Грузы, предназначенные для военного флота, стали направляться в Петропавловск и в Николаевск-на-Амуре.

Уменьшение числа кругосветных плаваний русских парусных судов было вызвано и другими причинами технического характера. В 1807 г. был построен первый колесный пароход, в 1818 г. винтовой пароход «Саванна» пересек Атлантический океан. В 1854 г. в Татарский пролив пришло первое паровое судно – шхуна «Восток». В 1857 г. было прекращено строительство русских военных парусных судов.

Понятно, что паровые суда могли совершать свои плавания значительно быстрее, чем парусные. Однако при тех же размерах грузоподъемность парусных судов больше, чем паровых. Запасы топлива на паровых судах всегда ограничены, и при дальних переходах они нуждаются в промежуточных базах. Поэтому развитие флота как торгового, так и военного шло своеобразным путем. Сначала чисто парусные суда сменились парусными судами с вспомогательным паровым двигателем, служившим для захода в порты и для пересечения штилевых полос. Потом паровой двигатель стал основным, а паруса лишь вспомогательным двигателем, используемым только при устойчивых попутных ветрах. Чисто паровые суда вначале плавали лишь на небольшие расстояния. Переход паровых судов на жидкое топливо значительно увеличил их радиус действия, но все же огромные пространства Тихого океана, легко покорявшиеся парусными судами, были покорены судами с механическими двигателями лишь после изобретения в 1878 г. двигателя внутреннего сгорания.

Большое влияние на уменьшение числа и значения русских кругосветных плаваний оказало открытие в 1869 г. Суэцкого канала.

Понятно, что прорытие Суэцкого канала приобрело смысл только после изобретения паровой машины. Проход Суэцкого канала и шелеобразного Красного моря для больших парусных судов почти невозможен, а между тем путь из Европы в Индию через Суэц на 3000 миль, а в Китай на 3600 миль короче пути вокруг мыса Доброй Надежды. По этой причине путь вокруг мыса Доброй Надежды перестал служить для паровых судов мировым морским путем.

Приложение

• Кругосветные и полукругосветные плавания русских парусных судов

№ п/п	Судно	Командир	Плавание на	
			Выход из Кронштадта	Направление
1	2	3	4	5
1	«Надежда», Рос.-ам. комп., 430 т	И. Ф. Крузенштерн, капитан-лейтенант	26.07.1803	м. Горн
2	«Нева», Рос.-ам. комп., 370 т	Ю. Ф. Лисянский, капитан-лейтенант	26.07.1803	м. Горн
3	«Нева» Рос.-ам. комп., 370 т	Л. А. Гагемейстер, лейтенант	20.10.1806	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
4	«Диана», шлюп Воен. фл., 300 т	В. М. Головнин, лейтенант	25.07.1807	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
5	«Суворов», Рос.-ам. комп., 335 т	М. П. Лазарев, лейтенант	9.10.1813	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
6	«Рюрик», бриг гр. Румянцева, 180 т	О. Е. Коцебу, лейтенант	18.07.1815	м. Горн
7	«Кутузов» Рос.-ам. комп., 525 т	Л. А. Гагемейстер, капитан-лейтенант	7.09.1816	м. Горн
8	«Суворов» Рос.-ам. комп., 335 т	З. И. Понафидин, лейтенант	7.09.1816	м. Горн
9	«Камчатка», шлюп Воен. фл., 900 т	В. М. Головнин, капитан 2 ранга	25.08.1817	м. Горн
10	«Восток», шлюп Воен. фл., 900 т	Ф. Ф. Беллинсгаузен, капитан 2 ранга	4.07.1819	м. Южный (Тасмания)
11	«Мирный», шлюп Воен. фл., 530 т	М. П. Лазарев, лейтенант	4.07.1819	м. Южный (Тасмания)
12	«Открытие», шлюп Воен. фл., 900 т	М. Н. Васильев, капитан-лейтенант	4.07.1819	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
13	«Благонамеренный», шлюп Воен. фл., 530 т	Г. С. Шишмарев, капитан-лейтенант	4.07.1819	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
14	«Бородино», Рос.-ам. комп., 600 т	З. И. Понафидин, лейтенант	29.09.1819	м. Доброй Надежды— Зондский пр.
15	«Кутузов», Рос.-ам. комп., 525 т	П. А. Дохтуров, лейтенант	7.09.1820	м. Горн
16	«Рюрик», бриг Рос.-ам. комп., 180 т	Е. А. Клочков, штурман 12 класса	13.09.1821	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)

Дальний Восток	Плавание с Дальнего Востока		
Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
6	7	8	9
Петропавловск-Камчатский 3.07.1804	Петропавловск-Камчатский 23.09.1805	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	7.08.1806
о. Кадык 1.07.1804	о. Кадык 20.08.1805	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	22.07.1806
Ново-Архангельск 13.09.1807	—	—	—
Петропавловск-Камчатский 25.09.1809	—	—	—
Ново-Архангельск 18.11.1814	Ново-Архангельск 25.07.1815	м. Горн	15.07.1816
Петропавловск-Камчатский 7.06.1816	о. Уналашка 6.08.1817	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	19.07.1818
Ново-Архангельск 21.11.1817	Ново-Архангельск 27.11.1818	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	6.09.1819
Ново-Архангельск 20.07.1817	Ново-Архангельск 12.01.1818	м. Горн	18.10.1818
Петропавловск-Камчатский 3.05.1818	Ново-Архангельск 19.08.1818	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	6.09.1819
Порт-Джексон (Сидней) 30.03.1820	Порт-Джексон (Сидней) 31.10.1820	—	24.07.1821
Порт-Джексон (Сидней) 7.04.1820	Порт-Джексон (Сидней) 31.10.1820	—	24.07.1821
Петропавловск-Камчатский 4.06.1820	Петропавловск-Камчатский ?.10.1821	м. Горн	1.08.1822
о. Уналашка 3.06.1820	Петропавловск-Камчатский ?.10.1821	м. Горн	1.08.1822
Ново-Архангельск 11.10.1820	Ново-Архангельск 29.01.1821	м. Горн	16.09.1821
Ново-Архангельск 23.10.1821	Ново-Архангельск 28.01.1822	м. Горн	21.10.1822
Ново-Архангельск 7.11.1822	—	—	—

п/п	Судно	Командир	Плавание на	
			Выход из Кронштадта	Направление
1	2	3	4	5
17	«Аполлон», шлюп Воен. фл., 900 т	С. П. Хрушев, лейтенант	28.09.1821	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
18	«Крейсер», фрегат Воен. фл.	М. П. Лазарев, капитан 2 ранга	16.08.1822	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
19	«Ладога», шлюп Воен. фл.	А. П. Лазарев, капитан-лейтенант	16.08.1822	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
20	«Предприятие», шлюп Воен. фл., 750 т	О. Е. Коцебу, капитан-лейтенант	28.07.1823	м. Горн
21	«Елена» Рос.-ам. комп., 400 т	П. Е. Чистяков, лейтенант	31.07.1824	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
		М. И. Муравьев, капитан 2 ранга	—	—
22	«Кроткий», транспорт Воен. фл.	Ф. П. Врангель, капитан-лейтенант	23.08.1825	м. Горн
23	«Моллер», шлюп Воен. фл.	М. Н. Станюкович, капитан-лейтенант	20.08.1826	м. Горн
24	«Сенявин», шлюп Воен. фл.	Ф. П. Литке, капитан-лейтенант	20.08.1826	м. Горн
25	«Елена» Рос.-ам. комп., 400 т	В. С. Хромченко, лейтенант	4.08.1828	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
26	«Кроткий», транс- порт Воен. фл.	Л. А. Гагемейстер, капитан-лейтенант	11.09.1828	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
27	«Америка», транс- порт Воен. фл., 655 т	В. С. Хромченко, капитан-лейтенант	27.08.1831	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
28	«Америка», транс- порт Воен. фл., 655 т	И. И. Шанц, капитан-лейтенант	5.08.1834	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
29	«Елена» Рос.-ам. комп., 400 т	М. Д. Тебеньков, лейтенант	5.08.1835	м. Горн
30	«Николай», Рос.-ам. комп., 400 т	Е. А. Беренс, капитан-лейтенант	8.08.1837	м. Горн
31	«Николай», Рос.-ам. комп., 400 т	Н. А. Кадников, лейтенант	19.08.1939	м. Горн (?)
		С. В. Воеводский, лейтенант	—	—

Дальний Восток	Плавание с Дальнего Востока		
Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
6	7	8	9
Петропавловск-Камчатский 13.08.1822	Ново-Архангельск 2.09.1823	м. Горн	15.10.1824
Ново-Архангельск 3.09.1823	Ново-Архангельск 16.10.1824	м. Горн	5.08.1825
Петропавловск-Камчатский 10.09.1823	Ново-Архангельск 14.11.1823	м. Горн	13.10.1824
Петропавловск-Камчатский 8.06.1824	Ново-Архангельск 11.08.1825	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	10.07.1826
Ново-Архангельск 29.07.1825	—	—	—
—	Ново-Архангельск 4.11.1825	м. Горн	1.09.1826
Петропавловск-Камчатский 11.06.1826	Ново-Архангельск 12.10.1826	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	14.09.1827
Петропавловск-Камчатский 13.07.1827	Петропавловск-Камчатский 30.10.1828	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	23.08.1829
Ново-Архангельск 12.06.1827	Петропавловск-Камчатский 30.10.1828	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	25.08.1829
Ново-Архангельск 4.07.1829	Ново-Архангельск 15.10.1829	м. Горн	10.07.1830
Петропавловск-Камчатский 10.07.1829	Ново-Архангельск 3.11.1829	м. Горн	16.09.1830
Петропавловск-Камчатский 14.08.1832	Ново-Архангельск 20.11.1832	м. Горн	13.09.1833
Петропавловск-Камчатский 27.06.1835	Ново-Архангельск 11.10.1835	м. Горн	15.07.1836
Ново-Архангельск 16.04.1836	—	—	—
Ново-Архангельск 14.04.1838	Ново-Архангельск 8.11.1838	м. Горн	22.06.1839
Ново-Архангельск 1.05.1840	—	—	—
—	Ново-Архангельск 30.09.1840	м. Горн	13.07.1841

№ п/п	Судно	Командир	Плавание на	
			Выход из Кронштадта	Направление
1	2	3	4	5
32	«Наследник Алек- сандр», Рос.-ам. комп., 300 т	Д. Ф. Зарембо, капитан-лейтенант	14.08.1840	м. Горн
33	«Або», транспорт Воен. фл., 655 т	А. Л. Юнкер, капитан-лейтенант	5.09.1840	м. Доброй Надежды— Малаккский пр.
34	«Иртыш», транспорт Воен. фл., 450 т	И. В. Вонлярлярский, капитан 1 ранга	14.09.1843	м. Доброй Надежды— Зондский пр.
35	«Байкал», транспорт Воен. фл., 477 т	Г. И. Невельской, капитан-лейтенант	21.08.1848	м. Горн
36	«Оливуца», корвет Воен. фл.	И. Н. Суцов, капитан-лейтенант	23.09.1850	м. Горн
37	«Двина», транспорт Воен. фл., 640 т	П. Н. Бессарабский, капитан-лейтенант	20.09.1852	м. Доброй Надежды— м. Южный (Тасма- ния)
38	«Паллада», фрегат Воен. фл.	И. С. Унковский, капитан 2 ранга	7.10.1852	м. Доброй Надежды— Зондский пр.
39	«Диана», фрегат Воен. фл.	С. С. Лесовский, капитан-лейтенант	26.09.1853	м. Горн
40	«Аврора», фрегат Воен. фл., 1 947 т	И. Н. Изыльметьев, капитан-лейтенант	21.08.1852	м. Горн
41	«Аврора», фрегат Воен. фл., 1 947 т	М. П. Тироль, капитан 2 ранга	—	—
42	«Оливуца», корвет Воен. фл.	В. А. Римский- Корсаков, капитан 2 ранга	—	—
43	«Двина», транспорт Воен. фл., 640 т	И. И. Бугаков, капитан-лейтенант	—	—
44	«Гиляк», транспорт Воен. фл., 897 т	А. И. Энквист, капитан-лейтенант	18.12.1861 (из Гамбург- га)	м. Доброй Надежды— Зондский пр.
45	«Гиляк», транспорт Воен. фл., 897 т	А. И. Энквист, капитан-лейтенант	26.07.1864	м. Горн

Дальний Восток	Плавание с Дальнего Востока		
Приход	Выход	Направление	Приход в Кронштадт
6	7	8	9
Ново-Архангельск 3.04.1841	—	—	—
Петропавловск-Камчатский 20.09.1841	Петропавловск-Камчатский 24.11.1841	м. Горн	13.10.1842
Петропавловск-Камчатский 2.05.1845	—	—	—
Петропавловск-Камчатский 12.05.1849	—	—	—
Петропавловск-Камчатский 29.06.1851	—	—	—
Петропавловск-Камчатский 8.08.1853	—	—	—
Императорская (Советская) гавань 22.05.1854	—	—	—
Зал. де-Кастри 11.07.1854	—	—	—
Петропавловск-Камчатский 19.06.1854	—	—	—
—	Зал. Де-Кастри 17.10.1856	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	11.06.1857
—	Императорская (Советская) Гавань 3.10.1856	Зондский пр.— м. Доброй Надежды	16.09.1857
—	Амур 13.10.1856	м. Горн	15.09.1857
Зал. де-Кастри 31.08.1862	Императорская (Советская) Гавань 26.10.1862	Малаккский пр.— м. Доброй Надежды	3.08.1863
Зал. де-Кастри 5.06.1865	Владивосток 28.08.1865	Малаккский пр.— м. Доброй Надежды	7.08.1866

Зубов Николай Николаевич
Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов
Государственное издательство географической литературы, Москва, 1954 г./ Издательство « Paulsen»