



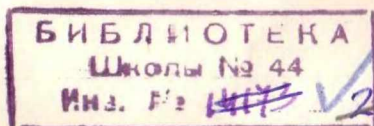
В. С. Лунац

И.Ф. КРУЗЕНШТЕРН
и
Ю.Ф. ЛИСЯНСКИЙ

77
В. С. ЛУПАЧ

И. Ф. КРУЗЕНШТЕРН
И
Ю. Ф. ЛИСЯНСКИЙ

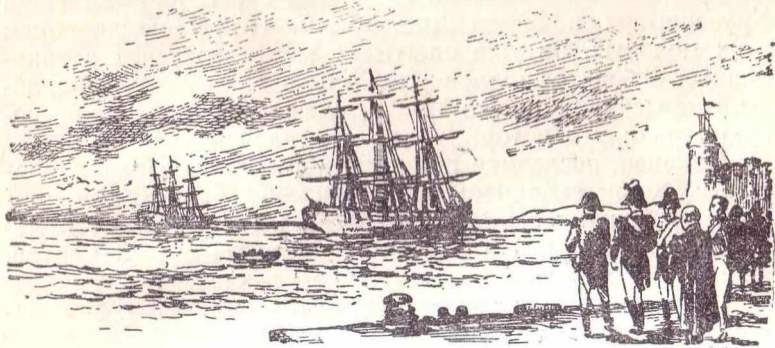
Под редакцией
М. С. Боднарского



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Москва — 1953

Очерк В. С. Лупача «И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский» входит в серию популярных очерков о замечательных русских путешественниках. В научной редакции серии принимают участие: член-корр. Академии наук СССР Н. Н. Баранский, доктор географических наук профессор М. С. Боднарский, доктор географических наук Э. М. Мурзаев, доктор географических наук профессор К. А. Салищев, член-корр. Академии педагогических наук РСФСР А. И. Соловьев.



В июле 1803 года Кронштадт облетела привлекающая всеобщее внимание весть: два корабля военного флота — шлюпы «Надежда» и «Нева» — отправлялись в первое в истории русского мореходства плавание вокруг света.

Слухи о предполагавшемся кругосветном плавании ходили уже давно, однако правительство долго не давало согласия на выход в вояж, а потому мысль о нем продолжительное время была лишь темой, обсуждавшейся среди передовых русских морских офицеров. Но теперь такое плавание становилось реальным предприятием, и кронштадтцы могли наблюдать погрузку грузов в трюмы шлюпов¹, сверкавших щеголеватой чистотой и свежей окраской.

Высокопоставленные особы и чиновники, многочисленные родственники и друзья, моряки стоявших в Кронштадте кораблей посещали готовившиеся к плаванию корабли. Провожавшие взволнованно и тепло напутствовали уходящих. Те, кто еще не потерял надежды пойти в замечательное плавание, просили зачислить их в состав команд.

¹ Шлюп — трехмачтовый военный корабль с открытой батареей, вооруженный шестнадцатью — двадцатью пушками.

Два имени не сходили в те дни с уст моряков: Иван Крузенштерн и Юрий Лисянский. Под командованием этих молодых, но уже опытных мореплавателей и закаленных в боях офицеров уходили в далекий путь корабли, открывавшие новую эру в русском мореплавании, новую страницу в истории отечественной науки.

Наконец, последние приготовления к плаванию завершены: трюмы заполнены провиантом и различными припасами, бочками с пресной водой. Однако выходу в море мешал шторм. Но вот и он утих. Поставив паруса, корабли вышли из Кронштадтской гавани.

Судовые часы показывали десять часов утра. Исторический «вояж вокруг света» начался.

Это было 150 лет назад — 7 августа 1803 года по новому стилю.

* *
*

Первому русскому кругосветному плаванию предшествовал почти двухвековой период научных подвигов, открытий и исследований, совершенных русскими землепроходцами и мореходами.

Еще в XIV столетии русские начали продвижение за Уральский хребет. В XVI—XVII веках богатства Сибири привлекали к себе многочисленные отряды служилых и промышленных людей, а позже и крестьян, искавших там спасения от крепостного гнета и нужды. Русские шли в неизведанные просторы Сибири в поисках обильных охотничьих промыслов, дававших «мягкую рухлядь» и моржовые клыки, служившие в те времена валютой Русского государства.

Трудами и подвигами русских землепроходцев и мореходов — Шубина и Курочкина, Реброва и Пояркова, Юрьева и Копылова, Попова и Дежнева и многих сотен других известных и неизвестных героев — была исследована Сибирь и Приамурье, вчерне определена трасса Великого Северного морского пути из Атлантического океана в Тихий.

Бескрайние просторы Тихого океана не остановили русских промышленников и исследователей. В начале XVIII века Наседкин, Анциферов и Козыревский открыли часть островов Курильской гряды. В первой половине XVIII века в Тихий океан отправляются первые государственные экспедиции: Большой Камчатский наряд

(1716—1720), две экспедиции Беринга — Чирикова (1725—1730 и 1733—1743), экспедиция Шестакова и другие. В дальнейшем освоение края продолжили десятки и сотни смельчаков-промышленников, купцов и исследователей. Это были люди, о которых «Правда» писала, что они пришли «в необитаемые пустынные места, zaloжили здесь основы культурного развития. Боты и шхуны смелых русских моряков-исследователей первые бороздили здесь девственные волны морей, пересекали океан, водрузили русский флаг на неведомых островах»¹.

К началу XIX века русские освоили северную часть Тихого океана. К этому времени был осмотрен берег Сахалина, открыты и описаны Берингов пролив, Командорские, Прибыловы, Курильские и Шантарские острова, вся Алеутская гряда — Ближние, Крысы, Андреяновские и Лисьи острова, острова, прилегающие к Аляске (Кадык и Шумагинские). Русские первыми из европейцев проложили путь к северо-западному побережью Америки, побывали они также в Японии, Китае и на Гавайских (Сандвичевых) островах.

Русские промышленники были первыми европейцами, основавшими поселения на северо-западном побережье Америки, возле которого, как и в других районах северной части Тихого океана, они промыслили морского зверя.

В восьмидесятых годах XVIII века пришел в этот край предприимчивый рыльский купец Григорий Иванович Шелихов.

Шелихов лично побывал в районе северо-западного побережья Америки и прилегающих к нему островов. Убедившись в большом экономическом значении этого района, Шелихов основал компанию, которая затем выросла в Российско-американскую компанию, сыгравшую огромную роль в экономическом освоении края и в укреплении обороны дальневосточных границ государства.

Компания строила суда, на островах Кадык и Афонг оборудовала гавани. Но суда эти были крайне несовершенны. Управляли ими смелые, но мало сведущие в морском деле люди. Все это затрудняло и усложняло морские промыслы. По инициативе компании на Алеутских островах и во многих пунктах побережья Америки

¹ «Правда» от 1 октября 1945 года.

побывали русские экспедиции, составившие подробные описания и карты североамериканского побережья от бухты Лыта до Чугацкого залива. Собранные этими экспедициями сведения о флоре и фауне, о местном населении побережья Америки представляют большую научную ценность.

Участником и руководителем нескольких экспедиций в Тихий океан был сам Шелихов. В 1793 году он опубликовал в Петербурге книгу о своих плаваниях «Из Охотска по Восточному океану, к Американским берегам» в 1783—1787 годах. Эта книга вызвала одобрительные отклики и способствовала популярности компании, возглавлявшейся Шелиховым.

Развитие русского мореплавания и промыслов в северо-восточной части Тихого океана вызвало активное противодействие англичан и американцев, стремившихся помешать дальнейшим русским открытиям в этом районе. Они принимали все меры к тому, чтобы вытеснить русских с открытых и осваиваемых ими территорий. Так, англичане и американцы торговали в Кантоне пушниной, вывозимой контрабандным путем из Русской Америки. Сбывая мех по низким ценам, они пытались подорвать русскую торговлю в Китае, который являлся в то время основным потребителем компанейской пушины. Кроме того, англичане и американцы тайно снабжали местное население оружием и порохом, подстрекая его к нападениям на русские селения.

Заручившись поддержкой русского правительства, Шелихов продолжал развертывать деятельность организованной им компании. Компания создала на Алеутских островах, на побережье заливов Якутат, Кенайского и Чугацкого свои фактории. Русские поселенцы принесли сюда более высокую культуру земледелия, показали местному населению преимущества и выгоды русских построек, одежды и т. д.

После смерти Г. И. Шелихова правителем Российско-американской компании стал А. А. Баранов, а затем компанию возглавил зять Шелихова Н. П. Резанов, при котором она достигла наивысшего расцвета.

В это время компания наделяется большими полномочиями. Ей предоставляется монопольное право эксплуатировать богатства северо-восточной части Тихого океана, торговать с соседними странами, возводить укрепления,

содержать военные силы, строить флот. Правительство возложило на компанию задачу дальнейшего расширения русских владений на Тихом океане, при этом компании предлагалось делать новые открытия и «занимать открываемые ею земли в российское владение... если оные никакими другими народами не были заняты и не вступили в их зависимость»¹.

Число русских поселений на островах и североамериканском побережье росло. Для охраны этих поселений были построены крепости: Александровская, Воскресенская, Николаевская, Павловская, Симеоновская, Георгиевская. Расширялись и торговые связи. Компания продавала свои товары — в основном пушнину, моржовые клыки и китовый ус — Китаю, Филиппинам и другим странам.

Дальнейшее расширение морского и охотничьего промыслов и интенсивное развитие торговли в дальневосточных водах потребовали подробного изучения этих районов Тихого океана.

Российско-американская компания выполнить такую задачу своими силами не могла: она не располагала для этого ни квалифицированными моряками, ни кораблями, приспособленными для проведения исследовательских работ. Корабли строились в Петербурге и в других портовых городах европейской части страны, откуда их и можно было посылать к северо-западным берегам Америки.

Компания нуждалась в таких товарах, как хлеб, соль, порох, канаты, якоря и многие другие, которые приходилось доставлять из центральных районов страны в связи с экономической отсталостью дальневосточных окраин России. Однако путь, пролежавший по глухим таежным тропам, был очень далеким, тяжелым, опасным, а главное дорогостоящим, так как перевозки совершались на лошадях. Да и ко всему доставка товаров этим путем была связана со многими неудобствами и убытками. Тяжелый и большой адмиралтейский якорь, употреблявшийся в то время на судах, на телеге, например, не увезешь — неудобно и тяжело; его приходилось распиливать

¹ В. М. Головин, Записка о состоянии Российско-американской компании в 1818 году, приложение к «Морскому сборнику» № 1, 1861, стр. 78.

на части, везти эти части на разных подводах, а затем сваривать вместе. Не увезешь на телеге и бухты троса. Их также приходилось разрезать на части, а доставив на побережье Тихого океана, вновь соединять. Дальние гужевые перевозки удорожали стоимость доставляемых товаров, приводили к порче их и потерям. А главное, путь в один конец, сопряженный с многочисленными остановками и перегрузками, занимал почти три года. Иными словами, почти три года компанейские промышленники должны были ожидать необходимого им оборудование, снаряжение, провиант, и это, естественно, тормозило развитие промыслов. Таким образом, доставка товаров для компании морским путем из Петербурга в северо-восточную часть Тихого океана была более удобной, так как товары доставлялись в сохранном виде, и более выгодной, ибо путь, несмотря на свою огромную протяженность, занимал меньше времени, чем гужевая дорога.

Была и еще одна важная причина для организации кругосветного плавания. Торговые связи Российско-американской компании ширились и развивались. Среди основных тихоокеанских стран только одна Япония не покупала компанейские товары, несмотря на то, что Россия уже предлагала Японии установить с нею торговые сношения. В 1792—1793 годах японское правительство изъявило согласие вступить в переговоры, указав, что русский корабль может посетить для этой цели Нагасаки. Однако напряженная в то время политическая обстановка в Европе отвлекла внимание русского правительства от переговоров с Японией. И только в начале XIX века, когда интересы дальнейшего развития промыслов в северо-восточной части Тихого океана потребовали расширения экономических и торговых связей на Дальнем Востоке, русское правительство решило послать в Японию посольство для установления дипломатических отношений.

Таким образом, интересы дальнейшего развития промыслов в северо-восточной части Тихого океана, необходимость укрепления дальневосточных границ и расширения торговых связей России на Дальнем Востоке определили в начале XIX века необходимость организации кругосветного плавания русских кораблей. Вместе с тем осуществление кругосветных вояжей должно было явить-

ся новым этапом развития русского мореплавания, русской науки.

Моряков, способных осуществить это замечательное предприятие, было немало: Россия испокон веков была богата храбрыми и талантливыми людьми.

* * *

Руководители первого путешествия россиян вокруг света принадлежали к числу передовых моряков отечественного флота, созданного за столетие до этого трудом и талантом русского народа.

Иван Федорович Крузенштерн родился в небогатой дворянской семье 8 ноября 1770 года, в родовом имении отца, расположенном неподалеку от города Ревеля (ныне Таллин). Как и большинство дворянских детей, до двенадцати лет он учился дома, а затем был определен в церковно-приходскую школу в Ревеле. Когда мальчику исполнилось пятнадцать лет, его отвезли в Кронштадт в Морской кадетский корпус, единственное в то время в России военно-морское учебное заведение, готовившее морских офицеров.

В иных условиях протекали детские годы Юрия Федоровича Лисянского. Он родился 2 февраля 1773 года в небольшом городе Нежине в семье священника. Любопытный мальчик с детства проявлял недюжинные разносторонние способности. Больше всего его воображение волновала морская стихия. Однако сыну священника доступ в Морской кадетский корпус, в котором имели право учиться только дети дворян, был закрыт. Отцу Лисянского стоило больших трудов, посредством связей и протекций, устроить сына в корпус. Сбылось это в 1783 году, а двумя годами позже, как об этом свидетельствует «Протокол об установлении дворянского достоинства рода Лисянских» от 7 января 1785 года, нежинский священник после долгих хлопот был признан дворянином. Без этого Юрий Лисянский не смог бы получить морского образования. Такова была печальная действительность царской России, где доступ к наукам был открыт только для привилегированных классов.

Здесь, в Морском кадетском корпусе, впервые встретились и подружился Иван Крузенштерн и Юрий Лисянский.

В то время, когда они учились в корпусе, преподавателями основных дисциплин были такие опытные, любившие свое дело и умевшие привить воспитанникам любовь к морю педагоги, как Курганов, Кривов, Четвериков. Особой популярностью среди воспитанников пользовался старейший профессор корпуса Николай Гаврилович Курганов, автор широко известных трудов — «Универсальная арифметика», «Российская универсальная грамматика» и «Письмовник». Именно Курганов оказал большое влияние на формирование характеров и взглядов Крузенштерна и Лисянского. Способные юноши успешно овладевали познаниями в морском деле. Сочинения о дальних плаваниях русских и иностранных мореплавателей, чтением которых они увлекались, привили им страсть к далеким походам.

Летом 1787 года началась война России с Турцией. Английское правительство, встревоженное успехами русских на Черном море, открыто помогало Турции. Оно заключило союз с Пруссией и предприняло дипломатический нажим на Швецию с целью заставить ее вступить в войну с Россией. Английские политики рассчитывали, что военные действия на Балтийском море и прямая угроза Петербургу заставят русское правительство оттянуть свои силы с юга. Швеция начала готовиться к войне. Русское правительство провело ряд ответных мероприятий, усилило оборону северо-западных границ страны и приняло меры к пополнению балтийской эскадры адмирала В. Я. Чичагова судами и личным составом.

Пополнить эскадру было чрезвычайно трудно, так как флот испытывал острую нужду в вооружении и снаряжении для кораблей. Нелегко было укомплектовать корабли и личным составом.

С большим трудом из мастеровых кронштадтских мастерских, писарей канцелярий и рекрутов удалось набрать необходимое число матросов. Морских офицеров, не занятых службой, тоже не было. И тогда, 27 мая 1788 года, «по недостатку в офицерах,— как записано об этом в биографии Крузенштерна,— последовало повеление выпустить из Морского кадетского корпуса всех гардемаринов офицерами, даже и тех, которые, не окончив полного курса, были хоть один раз в море»¹.

¹ «Морской сборник», № 6, 1869, стр. 3.

Среди досрочно выпущенных воспитанников Морского корпуса были Крузенштерн и Лисянский.

Крузенштерн получил назначение на тридцатишестипушечный линейный корабль «Мстислав», Лисянский — на тридцативосьмипушечный фрегат «Подражислав». «Мстиславом» командовал один из известнейших в то время моряков Григорий Иванович Муловский, «Подражиславом» — друг Муловского Гревенс. Оба фрегата входили в состав эскадры адмирала С. К. Грейга.

В июне 1788 года, за несколько дней до официального объявления Швецией войны России, шведские корабли вошли в воды Финского залива.

Днем 6 июля 1788 года невдалеке от острова Гогланд русский флот встретился со шведским. Произошло знаменитое Гогландское сражение, в ходе которого русские моряки вписали еще одну замечательную страницу в историю русского военно-морского флота. В этом сражении и получили боевое крещение Крузенштерн и Лисянский. Смелостью, выдержкой и отвагой они заслужили одобрение своих начальников.

Но влияние Муловского и Гревенса на Крузенштерна и Лисянского не ограничивалось лишь воспитанием из молодых людей храбрых офицеров. Весь флот знал, что незадолго до начала войны Муловский готовился к выходу в кругосветное плавание, в которое должен был пойти и Гревенс.

Муловский был не первым моряком, понимавшим необходимость для страны организации кругосветного плавания. Впервые мысль о таком плавании была высказана в России еще в 1732 году президентом Адмиралтейств-коллегии Н. Ф. Головиным и адмиралом Сандерсом, которые предложили организовать экспедицию на Камчатку морским путем вокруг Южной Америки. По неизвестным причинам этот проект принят не был. Не состоялась также кругосветная экспедиция, которую пытался снарядить в 1781 году вице-президент Адмиралтейств-коллегии И. Г. Чернышев.

Перед экспедицией, которую должен был возглавить Муловский, ставились большие научные и практические задачи. Она должна была исследовать западное побережье Северной Америки, Алеутские и Курильские острова, Сахалин и устье Амура, изучить гидрографию Тихого океана и, наконец, собрать сведения о Японии. В подго-

товке ее участвовали такие известные русские ученые, как П. С. Паллас, П. Б. Иноходцев и другие. Для кораблей экспедиции (предполагалось послать четыре судна) были подготовлены карты, астрономические и навигационные приборы, трехлетний запас провианта и одежды для команд. В состав экспедиции входили астроном, натуралист, врач и четыре художника. Вопрос о выходе кораблей в море в 1787 году был уже решен, но в это время началась русско-шведская война и экспедиция была отложена.

Крузенштерн и Лисянский обратились к Муловскому с просьбой разрешить им участвовать в этом плавании и получили согласие. Заветная мечта молодых моряков была, казалось, близка к исполнению. Но в 1789 году во время войны со Швецией Муловский погиб. Намечавшаяся экспедиция потеряла своего храброго и высокообразованного начальника.

После войны 1788—1790 годов международная обстановка резко изменилась. Между Россией и Англией была подписана конвенция, направленная против революционной Франции.

Вскоре после заключения конвенции Крузенштерн и Лисянский были посланы в Англию и плавали на кораблях английского флота, совершенствуя свои знания и опыт в морском деле.

Едва русские моряки вступили на английскую землю, как познакомились с характерным буржуазным «гостеприимством». Деньги — вот то главное, что интересовало английских дельцов при встрече с чужеземцами. «Коротко сказать — всякий шаг наш здесь стоит не менее шиллинга, — писал Лисянский 15 января 1794 года в письме к брату. — Съехавши в Гуль, взяли с нас по гинее за несколько рубаш и мундир, которые были в чемодане у каждого из нас, взяли за то, что мы — русские, за то, для чего едем в Лондон, и, по крайней мере, по гинее за то, отчего мы не говорили по-англицки. На дороге же в Лондон всяк, кому токмо было время, драг с нас бесосовестно...»¹

На кораблях английского флота молодые офицеры совершили ряд интересных плаваний, побывали во многих морях и океанах, посетили различные порты и города во всех частях света. Они побывали у берегов Канады,

¹ ЦГЛА, ф. XVIII в., л. 6.

Северной Америки, где посетили Вашингтон, Бостон, Филадельфию, Южной Америки, у Антильских и Бермудских островов, в Китае, Индо-Китае и Ост-Индии.

Во время плаваний русским морякам довелось посетить и английские колонии. Их необычайно удивило несоответствие между заявлениями политических деятелей Англии о свободе и демократии и той жестокой эксплуатацией туземного населения, которая царил в колониях. «Я бы никогда не поверил, — писал Лисянский в письме брату, — что англичане могут так жестоко обходиться с людьми, ежели бы не был сам тому свидетелем на острове Антиго (правильно Антигуа. — В. Л.), где нередко случалось видеть несчастных арапов, употребляемых вместо лошадей»¹. Не ускользнуло от внимания русских моряков и то обстоятельство, что в самой Англии народ, вопреки воле своих правителей, сочувствует французской революции и не желает воевать с революционным народом Франции.

Молодые офицеры поражали англичан, претендовавших на превосходство в морском деле, прекрасным знанием районов плавания, самостоятельностью и правильностью своих суждений и выводов. Стремясь воспринять все лучшее, что могла дать им практика на английских кораблях, Крузенштерн и Лисянский не преклонялись, однако, перед общепризнанными тогда во всех флотах мира авторитетами некоторых английских мореплавателей и относились к их трудам критически. Так, например, Лисянский обнаружил, что известный английский мореплаватель Гор, составивший руководство по плаванию в Индию, грубо ошибался в выборе курса для пересечения экватора, и предложил новые курсы, научно доказав их правильность.

Много внимания во время плаваний на кораблях английского флота Крузенштерн и Лисянский уделяли изучению заморской торговли, которую в больших масштабах вели в те годы различные страны, особенно Англия. Русские моряки пришли к выводу, что Россия располагает огромными богатствами, позволяющими ей торговать со многими странами, лежащими в южных морях, что такая торговля принесла бы России огромную пользу и что для организации ее совсем не нужно захватывать чужие зем-

¹ ЦГЛА, ф. XVIII в., л. 12.

ли за морем. Именно эту мысль и высказывал Крузенштерн: «Нельзя сомневаться, чтобы и Россия не могла находить выгод своих в коммерции морем с Китаем и Ост-Индией, хотя она и не имеет в странах сих собственных владений»¹.

В 1799 году Крузенштерн и Лисянский возвратились на родину, уверенные в том, что накопленные ими знания «для отечества... не будут бесполезны». Они были уже зрелые мореплаватели, способные совершить любой дальний поход.

* *

*

Вернувшись из Англии, Крузенштерн представил Павлу I две докладные записки, в которых он настойчиво добивался разрешения на кругосветное плавание. В одной из них Крузенштерн писал, что посылка кораблей к Алеутским островам и северо-западной части Америки явится средством для пробуждения русской торговли и не нужно будет «платить англичанам, датчанам и шведам великие суммы за ост-индийские и китайские товары»². Кругосветное плавание, по мнению Крузенштерна, могло послужить началом морской связи между наиболее развитой европейской частью России и Русской Америкой, что в свою очередь повлекло бы за собой оживление отечественной торговли. Кроме того, суда, совершавшие плавания из Петербурга в Русскую Америку, могли доставлять туда товары для Российско-американской компании, а на обратном пути закупать в Индии и в других странах товары, необходимые для России.

Крузенштерн предлагал оставлять на Дальнем Востоке пришедшие из Петербурга суда, что способствовало бы развитию промыслов в северо-восточной части Тихого океана. В этой же записке Крузенштерн высказывал мысль о необходимости всеми силами стремиться к развертыванию судостроения непосредственно на Дальнем Востоке, где имеется все необходимое для этой цели.

Так как моряки, водившие корабли компании, не имели еще достаточных знаний и опыта, Крузенштерн во второй докладной записке предлагал ввести новый поря-

¹ И. Ф. Крузенштерн, Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 годах на кораблях «Надежде» и «Неве», ч. I, СПб., 1809, стр. XVIII.

² Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. XXII.

док подготовки кадров моряков для торговых судов. Это было тем более важно, что вопрос о кадрах для торгового флота до того времени не был решен. Проект Крузенштерна по тем временам был весьма смел. Крузенштерн предлагал, чтобы «к 600 молодых людей из дворян, воспитываемых всегда в Морском кадетском корпусе для флота, прибавить сто из других состояний, которые хотя бы и назначены были служить на купеческих кораблях, но должныствовали бы учиться вместе с кадетами... Сим образом можно было приобрести со временем людей, весьма полезных для государства»¹. Эту сотню людей, по мысли Крузенштерна, следовало набирать из числа наиболее способных корабельных юнг.

Наконец, кругосветные плаванья могли бы способствовать воспитанию мужества и выносливости у личного состава флота. Об этом также писал в своих докладных записках капитан-лейтенант Крузенштерн.

Таким образом, проект Крузенштерна предусматривал осуществление мероприятий, жизненно необходимых для Русского государства.

Но, как и многие другие предложения русских патриотов, смелый проект принят не был.

После прихода к власти нового царя и смены руководства Коммерц-коллегии и Морского министерства Крузенштерн решил предпринять еще одну попытку добиться разрешения на организацию кругосветного плаванья. На этот раз его докладная записка привлекла внимание морского министра адмирала Н. С. Мордвинова.

Проектом Крузенштерна заинтересовался и глава Российско-американской компании Н. П. Резанов. Он понимал, что кругосветное плавание может принести компании большую пользу: такое плавание не только разрешило бы проблемы снабжения факторий в Русской Америке необходимыми товарами, но и усилило бы влияние и известность компании в России и за границей.

Царь удовлетворил ходатайство Резанова, поддержанное Мордвиновым и главой Коммерц-коллегии Н. П. Румянцевым. В июле 1802 года было принято решение направить в кругосветное плавание два корабля. Официальной целью экспедиции являлась доставка в Нагасаки посольства во главе с Н. П. Резановым, назначенным послом России в Японии. Расходы по организации круго-

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. XX.

светного плавания покрывались совместно Российско-американской компанией и русским правительством. Руководство экспедицией было возложено на Крузенштерна.

Началась энергичная подготовка к плаванию. Предстояло решить множество самых различных вопросов, связанных со столь длительным путешествием: найти пригодные для этой цели корабли, подобрать на них команды и офицеров, подготовить необходимые припасы, изучить маршрут и особенности плавания по нему и выполнить ряд других, не менее важных дел.

О подготовке первой кругосветной экспедиции русских кораблей знали не только в России, но и далеко за ее пределами. Надо было доказать всему миру, что русские, за которыми прочно утвердилось слава непобедимых воинов на море и искусных мореходов, никому не уступят и в искусстве кругосветного мореплавания. «Экспедиция наша,— писал Крузенштерн,— казалось мне, возбудила внимание Европы... Удача в первом сего рода опыте была необходима: ибо в противном случае соотечественники мои были бы, может быть, еще на долгое время от такого предприятия воспещены (отброшены назад. — В. Л.); завистники же России, по всему вероятно, порадовались бы такой неудаче».

Помощником Крузенштерна по руководству экспедицией и командиром второго корабля был назначен по рекомендации самого Крузенштерна его друг Юрий Федорович Лисянский, которого Крузенштерн характеризовал как «человека беспристрастного, послушного, усердного к общей пользе..., имевшего как о морях, по коим нам плыть надлежало, так и о морской астрономии в нынешнем усовершенствованном ее состоянии достаточные познания»¹.

В то время как шла подготовка к плаванию, в морском ведомстве снова произошли изменения. Адмирала Н. С. Мордвинова сменил адмирал П. В. Чичагов. По меткой характеристике В. М. Головнина, это был человек, который «все знал по книгам и ничего по опытам, всем и всегда командовал и никогда ни у кого не был под начальством. Во всех делах верил самому себе более всех... Самого себя считал способным ко всему, а других ни к чему»². Будучи приверженцем всего английского,

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 3.

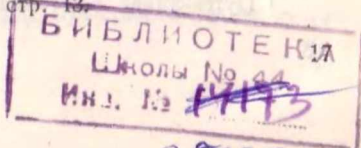
² О состоянии русского флота в 1824 году, сочинение мичмана Мореходова (псевдоним Головнина), СПб., 1861, стр. 60.

П. В. Чичагов не верил в то, что русские смогут осуществить кругосветное плавание, и вместе со своими единомышленниками из Адмиралтейства мешал Крузенштерну и Лисянскому.

Во всем рабостествовавший перед Западом Чичагов считал, что в плавание надо идти на иностранных судах, с наемными иностранными матросами. Но Крузенштерн и Лисянский не разделяли этого ни на чем не основанного недоверия к отечественному судостроению и к русским морякам. У них не было ни малейшего сомнения в том, что на русских верфях можно в кратчайший срок построить для экспедиции добротные корабли. Однако царские чиновники потребовали, чтобы корабли для экспедиции были куплены за границей. Переубедить их не удалось, и Лисянский с корабельным мастером Разумовым выехал в Англию. Но приобрести там суда, пригодные для столь далекого и трудного плавания, оказалось нелегко. Английские судовладельцы старались как можно выгоднее сбыть уже отжившие свой век корабли. С большим трудом Лисянскому и Разумову удалось купить два шлюпа водоизмещением один в 450, другой в 370 тонн. Обошлись они очень дорого, так как, кроме уплаты большой суммы судовладельцам, пришлось затратить изрядные деньги на ремонт кораблей. В июне 1803 года Лисянский привел шлюпы в Россию. Большой из них был назван «Надеждой», а меньший «Невой».

Не обошлось без трений между руководителями экспедиции и морским ведомством и по вопросу о комплектовании команд. Наиболее влиятельные в морском ведомстве офицеры, вроде адмирала Ханыкова, без которого зачастую ничего не решалось, считали, что экспедиция будет обречена на провал, если на шлюпы наберут не английских, а русских матросов. Но Крузенштерн и Лисянский, которым доводилось плавать на английских кораблях и лично убедиться в том, что «русские матросы относительно понятливости, терпения и усердия стоят выше, а не ниже английских»¹, твердо решили комплектовать команды кораблей отечественными моряками. Неприятностей в связи с этим у них было чрезвычайно много, так как приходилось отстаивать свои взгляды перед людьми, для которых иностранный ярлык был во сто

¹ «Морской сборник», № 6, 1869, стр. 13.



крат дороже чести своего Отечества. Однако, молодые офицеры добились своего.

Более того, они не хотели иметь на своих кораблях матросов, назначенных в плавание принудительно. Крузенштерн и Лисянский считали, что такой метод комплектования команд кораблей, уходящих в длительное плавание вдали от родных берегов, неприемлем, и добились разрешения набирать команды из желающих.

Охотников итти в кругосветное плавание оказалось очень много. «...Если бы принять всех охотников, явившихся ко мне с просьбами о назначении их в сие путешествие,— писал Крузенштерн,— то мог бы я укомплектовать многие и большие корабли отборными матросами Российского флота»¹.

Набранные Крузенштерном команды шлюпов состояли из молодых, здоровых, трудолюбивых и исполнительных матросов. То, что они никогда не ходили в дальние плаванья, мало беспокоило командиров экспедиционных кораблей. Перед плаванием, и особенно во время него, Крузенштерн и Лисянский обучали свои команды, совершенствовали их выучку. Ежедневно проводились тренировки по постановке и уборке парусов, артиллерийские учения, пожарные и водяные тревоги. Эти занятия принесли свои плоды: они укрепили в матросах уверенность в своих силах, сплотили экипажи шлюпов, без чего немыслимо существование такого сложного организма, каким является корабль.

Тщательно подбирался и офицерский состав. Ведь экспедиции предстояло решить очень серьезные задачи. Надо было пересечь три океана, побывать в опасных для плаванья районах, в мало изученных или совсем неизведанных местах. В такой путь должны были итти только знающие, храбрые и опытные моряки, на которых вполне могли бы положиться руководители экспедиции.

В поход с Крузенштерном и Лисянским пошли действительно лучшие офицеры русского военного флота. Среди офицеров «Надежды» были такие опытные моряки, как старший лейтенант М. И. Ратманов — участник многих боевых кампаний на Балтийском, Черном и Адриатическом морях, мичман Фаддей Беллинсгаузен, открывший впоследствии вместе с М. П. Лазаревым Антарктиду, штурман Ф. Каменщиков; на «Неве» служили

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 18.

лейтенанты Павел Арбузов и Петр Повалишин, мичманы Федор Коведяев и Василий Берх, будущий видный историк флота, штурман Д. Калинин и другие. Некоторыми из этих имен русские мореплаватели впоследствии назвали острова, проливы, моря, бухты и другие открытые ими географические пункты.

Маршрут плавания, разработанный до мельчайших подробностей Крузенштерном и Лисянским, пролегал через Балтийское и Северное моря; далее корабли должны были пересечь Атлантический океан и, обогнув Южную Америку, подойти к Гавайским островам. Отсюда «Неве» следовало направиться к острову Кадьяк, где находилась главная контора Российско-американской компании, взять груз пушнины и доставить его в Кантон. В это время «Надежда» должна была доставить посольство Н. П. Резанова в Японию, а затем возвратиться на Камчатку, взять пушнину и также доставить ее в Кантон. Далее обоим кораблям предстояло выйти в обратный путь и через Южно-Китайское и Яванское моря, Индийский и Атлантический океаны, через Северное и Балтийское моря возвратиться в Россию.

Перед выходом в плавание Крузенштерн обратился в Академию наук с просьбой оказать экспедиции научную помощь. Русские ученые охотно откликнулись на это. Академик П. Б. Иноходцев провел с моряками несколько занятий по астрономии, академик В. М. Севергин написал для экспедиции «Инструкции для предполагаемого путешествия около света по части минералогии и в отношении теории земли», а академик А. Ф. Севастьянов составил инструкцию «по части зоологической». Крузенштерн был избран членом-корреспондентом Российской Академии наук и в течение всего плавания поддерживал обширную переписку с учеными, посылал в Академию наук различные коллекции и свои заметки.

Подготовка кораблей к кругосветному плаванию шла к концу. На борт было погружено все необходимое, в том числе удобная и прочная одежда для команд, противочынготные средства и медикаменты.

* *

*

7 августа 1803 года шлюпы вышли в море. После десятидневного плавания «Надежда» и «Нева» прибыли в столицу Дании — Копенгаген, где простояли около трех

недель. Дело в том, что до последнего дня пребывания в Кронштадте Крузенштерн не мог получить точных сведений о количестве грузов, которые возьмет с собой посольство. Грузы эти поступали на корабль непрерывно до самого дня выхода в море. Их оказалось так много, что пришлось даже выгрузить часть продовольствия. Изменить расположение грузов на корабле в пути не представлялось возможным, и Крузенштерн решил сделать это в Копенгагене. Кроме того, необходимо было проверить в местной обсерватории корабельные хронометры. Последнее было особенно важно, так как от точности хронометров зависит точность определения по небесным светилам местоположения корабля в море.

8 сентября «Надежда» и «Нева» вышли из Копенгагена в путь. В Каттегате во время шторма корабли потеряли друг друга из виду и пришли в английский порт Фальмут порознь: «Нева» 26 сентября, «Надежда» — двумя днями позже. Здесь Крузенштерн и Лисянский узнали, что во время этого шторма погибло много английских судов. Корабли же экспедиции благодаря искусству русских моряков получили лишь незначительные повреждения.

Днем 5 октября «Надежда» и «Нева» вышли из Фальмута и к ночи миновали Лизардский маяк — последний европейский маяк на юго-западном побережье Англии. Теперь их путь лежал к острову Тенерифе, главному в группе Канарских островов.

С момента выхода кораблей в плавание Крузенштерн и Лисянский установили регулярные метеорологические и гидрологические наблюдения. Вскоре они заметили, что с продвижением на юг свечение воды увеличивается. 13 октября, воспользовавшись наступившим безветрием, Крузенштерн спустил шлюпку, для того чтобы произвести наблюдения на различных глубинах. «Атмосферная теплота, — записал он, — была 18°; на поверхности воды 19¼°; в глубине 95 сажен, где находился термометр 18 минут, — 19°. Вода морская в сей глубине найдена посредством микроскопа совершенно чистою»¹.

20 октября «Надежда» и «Нева» бросили якоря в бухте Санта-Крус на острове Тенерифе. Русские моряки увидели утопающий в зелени живописный городок, располо-

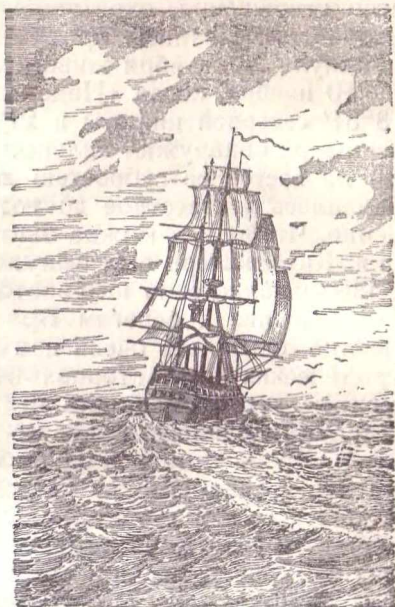
¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 49.

женный у подножья горы Пико-де-Тайде, вершина которой покрыта вечным снегом. Морякам показалось, что они попали в какую-то сказочную страну. Но едва они вышли на берег, как от их прежних представлений не осталось и следа. Лисянский в своих воспоминаниях записал, что на Teneriffe, где хозяйничали испанские вельможи, бедному люду приходилось очень туго.

«Нижнее состояние (состояние. — В. Л.), — писал он, — живет весьма бедно; главная их пища состоит из соленой и запахом весьма неприятной рыбы. Многие из обывателей спят по ночам на улицах на открытом воздухе... живности, плодов и зелени изобильно; однакож все дорого...»¹

О тяжелых условиях жизни населения города Санта-Крус записал в своем дневнике и Крузенштерн: «Всеобщая бедность народа, в высочайшей степени разврат женского пола и толпы тучных монахов, шатающихся ночью по улицам для услаждения чувств своих, — суть такие отличия сего города... Инквизиция господствует здесь равномерно, как и во всех владениях испанских, и притом, по уверению многих, с великою строгостию... Для человека, свободно мыслящего, ужасно жить в таком месте, где злость инквизиции и неограниченное самовластие губернатора действует в полной силе, располагающей жизнью и смертью каждого гражданина... Здешний гражданин не имеет ни малейшей свободы»².

Эта запись Крузенштерна весьма точно передает чув-



„Надежда“ в плавании.

¹ Ю. Ф. Лисянский, Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 годах на корабле «Неве», ч. I, СПб., 1812, стр. 26.

² Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 56—58.

ство отворачивания, охватившее русских моряков. Приняв необходимые запасы провианта и воды, русские моряки покинули 26 октября живописную бухту Санта-Крус.

10 ноября, когда «Надежда» и «Нева» находились на $13^{\circ}51'$ северной широты и $27^{\circ}07'$ западной долготы, Крузенштерн обнаружил сильное течение, увлекавшее корабли на восток со скоростью двадцати миль в сутки. Это оказалось неизвестное до того Межпассатное противотечение. Чтобы как можно быстрее выйти из-под его влияния, Крузенштерн был вынужден изменить курс кораблей с юго-западного на юго-восточный.

Плавание к берегам Бразилии, длившееся почти два месяца, оказалось очень изнурительным. Корабли шли в тропических и экваториальных широтах. Слабые переменные ветры сменялись шквалами, шквалы — штилями, жаркие и душные дни — не приносящими прохлады ночами. Время тянулось однообразно и томительно. Но люди переносили все это относительно легко. «Из сего заключить надобно, — с чувством глубочайшего удовлетворения отмечал Крузенштерн, — что для россиян нет чрезмерной крайности. Они столько же удобно переносят холод 23 градусов, сколько и жар равнотепенный»¹.

26 ноября 1803 года русские корабли впервые в истории русского флота пересекли экватор. Забравшись на ванты, матросы обоих кораблей троекратным раскатистым «ура» поздравили друг друга с этим знаменательным событием в истории отечественного мореплавания.

У бразильского острова Санта Катарина шлюпы были встречены туземцами, которые предложили провести «Надежду» и «Неву» проливом между островами Арворедо и Гал к месту стоянки. Согласно описанию французского мореплавателя Лаперуза этот пролив считался весьма опасным для плавания, поэтому Крузенштерн и Лисянский охотно воспользовались услугами местных жителей. Каково же было их удивление, когда эти сведения не подтвердились. «Я никогда не видывал, — писал Лисянский, — лучшего пролива. Проходя всю ширину оного, мы не нашли менее 21 сажени (38 метров. — В. Л.) глубины»².

Как и вся Бразилия, остров Санта Катарина принадлежал в то время Португалии. Португальские колониза-

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 69.

² Путешествие Лисянского, ч. I, стр. 47.

торы хищнически грабили природные богатства страны, вывозя оттуда алмазы, красное дерево и другие ценности. Чрезвычайная бедность населения страны была порождена колониальным грабежом. В главном городе острова, носившем длинное португальское название Носса-Сеньора-ди-Дестерро, с населением до трех тысяч человек, дом губернатора и казармы были единственными содержащимися в порядке зданиями. На острове процветала работорговля. Сюда из португальских владений в Африке приходили транспорты с неграми.

«Содержание же сих бедных невольников в рассуждении их пищи и одежды,— писал в своих «Записках» один из участников первого русского кругосветного плавания приказчик Российско-американской компании Н. И. Коробицын,— малым чем отличается от животных, и при всем том [они] еще угнетаемы всякими наитягчайшими работами. А обходятся со оными почти бесчеловечно. Продажа сих бедных невольников состоит так же, как каковых-либо животных»¹.

В прибрежные воды Бразилии часто наведывались английские корсары, т. е. морские разбойники, так как здесь суда многих стран занимались китобойным промыслом. Корсары захватывали беззащитные суда, отнимали у китобоев драгоценный китовый ус и другие продукты промысла. Русские мореплаватели сами были свидетелями такого случая. Вот что записал об этом возмутительном эпизоде Крузенштерн: «По прибытии нашем нашли мы здесь один английский капер с двумя французскими призовыми судами, которые назначены были для китовой ловли. Корабельщики, американские уроженцы, добровольно отдали... вверенные им суда англичанину, овладевшему ими, вопреки всех народных прав, под пушками крепости Санта-Круса. Поступок сей казался нам столь постыдным, что мы не верили тому... Английский корсар имел все качества морского разбойника»².

Мореплаватели предполагали пробыть у острова Санта Катарина не более десяти дней, но чрезвычайное обстоятельство вынудило их задержаться здесь почти на

¹ Записки приказчика Российско-американской компании Н. И. Коробицына. Русские открытия в Тихом океане и Северной Америке в XVIII — XIX веках. Сборник материалов под редакцией А. И. Андреева, М.—Л., 1944, стр. 151.

² Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 92—93.

пять недель. Дело в том, что построенная на английских верфях «Нева» не выдержала длительных штормов. Фок- и грот-мачты¹ дали трещины, и потребовалось срочно заменить их. Для этого пришлось срубить в лесу два подходящих дерева, изготовить из них мачты, подтащить их к «Неве» и установить. Впоследствии, оценивая качество кораблей, совершавших первое русское кругосветное плавание, известный русский мореплаватель В. М. Головнин писал:

«...Доверенность Компании к английским кораблям они оправдали в полной мере: в самом начале путешествия нашлось, что у одного из них две мачты были гнилы, а в другом у мыса Горн сделалась течь, которою испортило часть компанейского груза, между тем как после два русские военные шлюпа («Диана» и «Камчатка»), строенные в Петербурге русскими и из всего русского, совершили подобное путешествие... и до конца не текли и не было в них ни одного гнилого дерева...»²

Только в конце января 1804 года «Нева» была готова к продолжению плавания. 4 февраля шлюпы вышли в море.

Теперь им нужно было, обогнув мыс Горн, выйти в Тихий океан и совершить плавание к Гавайским островам, где их пути расходились: «Неве» следовало идти к острову Кадьяк за грузом пушнины, а «Надежде» — в Японию для доставки туда русского посольства, а затем на Камчатку, также за пушниной.

Предстоящее плавание вокруг мыса Горн насторожило Крузенштерна и Лисянского. О трудностях плавания в этом районе они читали у многих мореплавателей. Одни утверждали, что мимо мыса можно безопасно пройти только в декабре и январе; другие — что лучшие месяцы для плавания в этом районе — апрель и май. Одни предлагали идти к мысу Горн через пролив Лемэр, отделяющий остров Штатов (Эстадос) от Огненной Земли, другие считали, что остров надо обходить с востока и ни в коем случае не идти проливом. Русским морякам предстояло самим решить, каким путем идти.

¹ Фок-мачта — передняя мачта корабля, грот-мачта — самая большая мачта корабля, обычно вторая от носа.

² В. М. Головнин, Записка о состоянии Российско-американской компании в 1818 году, приложение к «Морскому сборнику» № 1, 1861, стр. 94.

Что же касается времени, то тут выбора не было. Из-за задержки у острова Санта Катарина корабли могли подойти к мысу Горн лишь в марте, т. е. в наиболее опасный, по мнению иностранных моряков, для плавания период. На случай, если кораблям придется разлучиться в пути, Крузенштерн наметил место встречи.

Через пять суток после выхода из гавани острова Санта Катарина, ночью 9 февраля, когда корабли находились на $34^{\circ}38'$ южной широты и $47^{\circ}00' 5''$ западной долготы, вахтенный офицер шлюпа «Надежда» лейтенант Головачев заметил струю течения, простиравшуюся за пределы зрения. Струя ярко светилась, образуя, по определению Головачева, огненную полосу. Это было северо-восточное течение, увлекавшее суда ежедневно на пятнадцать миль к юго-западу. Наблюдая за этим течением, Крузенштерн заметил, что в полдень 9 февраля корабль стало увлекать в северо-северо-восточном направлении. Такое изменение направления течения Крузенштерн объяснил влиянием реки Ла-Плата, устье которой находилось в 240 милях восточнее местоположения «Надежды» и «Невы».

К вечеру 26 февраля, когда корабли находились в районе Огненной Земли, резко ухудшилась погода. Разыгрался жестокий шторм. Только к вечеру 29 февраля начал успокаиваться разбушевавшийся океан. 2 марта десятиузловым ходом шлюпы обошли остров Штатов и к восьми часам утра следующего дня оставили за кормой мыс Горн.

Вскоре погода снова резко ухудшилась. Крутая океанская волна затрудняла плавание шлюпов. 4 марта корабли попали в полосу густого тумана и потеряли друг друга из виду. И как раз в это время Крузенштерн вынужден был несколько изменить маршрут.

В трюмах «Надежды» и «Невы» находились грузы для Российско-американской компании. Во время неоднократных штормов, которые испытывали шлюпы в течение плавания, в трюмы попадала морская вода, что могло повлечь за собой порчу грузов. Учитывая, что предстоит пройти еще большую половину пути, Крузенштерн не захотел подвергать опасности ценные грузы и изменил маршрут, отказавшись от своего первоначального намерения посетить по пути в Японию мало исследованные районы Тихого океана. «Надежда»

взяла курс на Камчатку, с тем чтобы скорее доставить туда грузы, а затем следовать в Японию. Лисянский, не зная об этом решении начальника экспедиции, продолжал согласно договоренности путь к острову Пасхи, где была намечена встреча обоих кораблей в случае, если они потеряют друг друга в море.

Курс «Невы» к острову Пасхи Лисянский проложил несколько западнее пути французского мореплавателя Маршана, чтобы обследовать место, где, по предположению Маршана, должен был находиться остров. Никаких признаков земли в указанном французским мореплавателем месте (39°20' южной широты и 98°42' западной долготы) обнаружено не было.

17 апреля «Нева» подошла к острову Пасхи. Не найдя здесь «Надежды», Лисянский решил подождать ее несколько дней, занявшись в это время описанием побережья острова. Не ограничившись изучением очертаний побережья и прибрежных глубин, он довольно подробно описал природу острова. Следует отметить, что со времени открытия острова Пасхи, в 1722 году, на нем побывали француз Ж. Лаперуз, англичанин Дж. Кук и другие иностранные мореплаватели. Однако они не составили столь подробного описания, как это сделал Лисянский.

21 апреля «Нева» направилась к Маркизским островам и 10 мая встретила у острова Нуку-Хива с «Надеждой», пришедшей сюда за три дня до этого.

За время пребывания у острова Нуку-Хива Крузенштерн собрал интереснейшие географические и этнографические сведения о Вашингтоновых островах, составляющих северную группу архипелага Маркизских островов, и произвел их опись.

Изучая труды различных мореплавателей, Иван Федорович обнаружил, что Вашингтоновы острова открывались пять раз. В 1791 году их открыли дважды: сначала американец Инграм, а затем француз Маршан. В марте 1792 года их снова «открыл» англичанин Хергест, а несколько месяцев спустя — англичанин Броун. Наконец, в 1793 году их «открыл» американец Робертс. Француз назвал их островами Революции, англичанин — Хергестовыми, американцы — Вашингтоновыми. Кроме того, мореплаватели разных стран дали каждому из восьми островов группы свои названия, и, таким обра-

зом, единого обозначения на картах они не имели. Побывав на этих островах, Крузенштерн пришел к выводу, что им следует дать такие названия, «под каковыми они известны у природных жителей». Так он и сделал. На географической карте мира появились острова Нуку-Хива, Уа-Хука, Моту-Ити, Хиау и другие. Эти названия сохранились до наших дней.

18 мая «Надежда» и «Нева» покинули остров Нуку-Хива, имея ближайшей целью Камчатку.

Избранный курс лежал западнее обычного в этом районе пути кораблей, так как Крузенштерн и Лисянский решили убедиться в существовании острова Огиво-Потто, об открытии которого объявил тот же французский мореплаватель Маршан. Вскоре корабли достигли указанной Маршаном точки и не обнаружили острова.

В полдень 25 мая русские корабли вновь пересекли экватор, только теперь уже с юга на север. Дальнейший путь на Камчатку лежал мимо Гавайских островов. Крузенштерну нужно было торопиться, чтобы успеть разгрузиться на Камчатке, дойти до Японии и войти в Нагасаки с попутным муссоном, но он был крайне обеспокоен тем, что на судах уже давно подошли к концу запасы свежего мяса. Попытка выменять свиней у населения острова Нуку-Хива оказалась безуспешной, так как их на острове было, повидимому, мало. Начальник экспедиции опасался, что недостаток свежего мяса может повлечь за собой вспышку цынги.

«Ни нужда поспешать на Камчатку... ни желание мое взять от Вашингтоновых островов совсем особенный курс от всех предшествовавших мореплавателей, на коем не без причины полагать я мог сделать новые открытия, словом ничего не смел я предпочесть попечению о сохранении здоровья служителей и должен был я непременно коснуться островов Сандвичевых»¹, — записал в своем дневнике Крузенштерн.

Гуманное отношение к матросам, забота о их здоровье и нуждах всегда были отличительными качествами Ивана Федоровича Крузенштерна. Много лет спустя, 21 января 1839 г., когда отмечалось пятидесятилетие морской службы Крузенштерна, издалека в Петербург пришел пешком 82-летний старик Клим Григорьев; при-

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 233.

были на празднество и Тарас Гледянов и еще третий ветеран кругосветного плавания — все бывшие матросы «Надежды».

Двухсуточная стоянка у Гавайских островов также оказалась безрезультатной. И здесь туземцы, подплывавшие к судам на своих лодках, мяса не предлагали.

Убедившись, что матросы его корабля вполне здоровы, Крузенштерн решил продолжать плавание, не задерживаясь для пополнения запасов мяса. Лисянский же мог не торопиться с выходом, так как дальнейший путь «Невы» к острову Кадык, а затем в Кантон был гораздо короче пути «Надежды», которой предстояло с Камчатки следовать в Японию. Поэтому он решил задержаться у Гавайских островов.

10 июня «Надежда» вышла в море и через месяц прибыла в Петропавловск-Камчатский.

После почти полугодового плавания оснастка корабля требовала ремонта; запас продуктов был на исходе. Экипаж «Надежды» дружно принялся за работу. Моряки выгрузили на берег доставленные для Российско-американской компании грузы, а взамен их для сохранения остойчивости корабля погрузили в трюм несколько тысяч пудов балласта, затем привели в порядок оснастку и погрузили провиант. К 29 августа корабль был готов к переходу в Японию.

6 сентября свежий северо-западный ветер разогнал густой туман, и «Надежда» покинула гостеприимную Авачинскую бухту. Началось тяжелое плавание к японским берегам. Погода не благоприятствовала морякам. 8 сентября спустился густой туман, а утром 11 сентября начался ливень — предвестник сильного шторма. Где-то под медной обшивкой корабль дал течь, и матросам пришлось непрерывно откачивать воду из трюма.

Но самые тяжелые испытания ожидали экипаж «Надежды» у японских берегов. Утром 26 сентября ветер стал быстро усиливаться, и к часу дня достиг ураганной силы. Это начался свирепый ураган — тайфун. Спокойный до того океан превратился в хаотическое нагромождение водяных гор. Вой ветра и рев волн заглушали раскаты грома. Шлюп то поднимало на гребни волн, то бросало в пучину, как щепку. Тяжелые волны обрушивались на надстройки и палубу. Вода проникала во внутренние помещения, несмотря на то, что люки были

наглухо законопачены. Скрипели снасти, и казалось, что мачты вот-вот рухнут за борт, и тогда потерявший управление корабль станет игрушкой разбушевавшегося океана.

Обычно парусное судно с великим трудом выдерживает подобный ураган. Русский шлюп спасло беспримерное мужество его команды. Промокшие до нитки люди неумоимо работали, невзирая на валивший с ног свирепый ветер. «Бесстрашие наших матросов, — писал Крузенштерн, — презиравших все опасности, действовало в свое время столько, что буря не могла унести ни одного паруса»¹. Командир «Надежды», рассказывая о действиях команды во время бури, не называет имен, видимо, потому, что каждый матрос действовал самоотверженно, не щадя сил и энергии для спасения своего корабля...

К трем часам дня шквалистый ветер изорвал в клочья штормовые стаксели², а к восьми часам волнами были выбиты иллюминаторы в кормовых каютах, и через них хлынула вода. Буря несла корабль прямо на прибрежные скалы. Казалось, спасения уже нет. Однако Крузенштерн, с неослабным вниманием следивший за ветром, заметил, что ветер начал менять направление. По его команде марсовые³, рискуя при столь стремительной качке сорваться за борт или на палубу, что одинаково грозило гибелью, убавили площадь парусов, и шлюп, отвернувшись от скал, ушел в море. Только к рассвету успокоился океан.

Но ни плохая погода, ни необходимость спешить в Японию не могли заставить Крузенштерна прекратить исследовательскую работу. Он прокладывал курсы «Надежды» с таким расчетом, чтобы проверить карты Тихого океана, составленные иностранными мореплавателями. Сомневаясь в точности атласа Лаперуза, в котором значилось, что в районе 37° северной широты и 21°20' западной долготы находится группа из четырех островов, а несколько южнее еще один остров, Крузенштерн проложил курс «Надежды» так, чтобы «по означенному на

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 277—278.

² Стаксели — косые паруса треугольной формы.

³ Марсовые — люди, работающие по расписанию на марсе — деревянной площадке сверху мачты, или на реях.

картах положению островов придти к середине оных». И снова Крузенштерн убедился, что таких островов не существует. Он уточнил также положение неверно показанного на французских картах Ван-Дименова пролива и определил координаты ряда островов и мысов японского побережья, дав последним названия в честь русских мореплавателей и знаменитых морских сражений — мыс Чирикова, мыс Нагаева, мыс Чесмы и другие.

8 октября 1804 года «Надежда» бросила якорь на рейде Нагасаки. Резанову предстояло выполнить здесь важнейшее поручение русского правительства — установить дипломатические отношения с Японией.

Задача оказалась очень сложной. В это время в Японии продолжался начавшийся около ста пятидесяти лет назад процесс формирования единого феодального государства. Опасаясь влияния проникавших в Японию христианских миссионеров, начавших в целях колонизации страны борьбу с буддизмом, а также торговли с иностранцами, которая могла повлечь за собой усиление отдельных феодальных князей, японское правительство в первой половине XVII века приняло ряд законов, направленных к изоляционизму страны. Эти законы сохранили свою силу и ко времени прихода в Нагасаки «Надежды».

Разрешение, данное японским правительством в 1792—1793 годах экспедиции А. К. Лаксмана на посещение русским кораблем Нагасаки, было, повидимому, вежливым отказом от непосредственных переговоров в то время. Поэтому участники экспедиции не встретили должного гостеприимства, на которое они имели основание рассчитывать как представители могущественной нации, прибывшие с дружественными целями.

Переговоры русского посла с японскими властями не дали желаемых результатов. Не приняли японцы и подарков русского правительства японскому императору, сославшись на то, что «в сем случае должен был бы и японский император сделать российскому императору взаимные подарки, которые следовало бы отправить в С.-Петербург с нарочным посольством. Но сие невозможно, потому что государственные законы запрещают отлучаться японцу из своего отечества»¹.

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 346.

Японское правительство наотрез отказалось вступить в дипломатические и торговые отношения с Россией. И. Ф. Крузенштерн свидетельствовал: японские переводчики «уверяли, что отказ в принятии посольства произвел волнение мыслей во всей Японии, наипаче же в городах Миако и Нагасаки»¹.

17 апреля 1805 года «Надежда» покинула Нагасаки. Невзирая на запрещение японских властей, Крузенштерн решил совершить плавание из Японии вдоль ее западного побережья, чтобы составить подробное описание этого района. «Лаперуз один был предшественником нашим в сем плавании, — объяснял Крузенштерн смысл своего маршрута. — ...Зная, что ни он и никто другой из европейских мореходцев не определил точного положения всего западного берега Японии, большей части берега Кореи, целого западного берега острова Иессо, южно-восточного и северо-западного берегов Сахалина, также и многих из островов Курильских, вознамерился я изведать из сих стран те, кои удобнее при настоящем случае избрать возможно будет»².

Крузенштерну удалось осуществить весь этот обширный план исследований. Он произвел опись западного и северо-западного побережья японских островов, исправил ошибки, допущенные Лаперузом при описании этого района, открыл и нанес на карту множество мысов и бухт, которым дал русские имена — мыс Грейга, мыс Россиян, мыс Гамалея, мыс Надежды, бухта Румянцевская и другие. Много времени Крузенштерн уделил изучению и описанию побережья Сахалина. В этом районе были нанесены на карту мыс Сенявина, мыс Муловского, мыс Соймонова, залив Мордвинова и прочее.

Сложная ледовая обстановка не позволила продолжить плавание на север и закончить описание Сахалина. Крузенштерн решил изменить маршрут и возвратиться в этот район позднее, когда льда уже не будет. Он повел корабль к Курильским островам, где были открыты четыре маленьких каменных островка, почти не выступавших из воды. Сильное течение, обнаруженное возле них, делало плавание в этом районе в условиях штормовой погоды и туманов, обычных в этой части Тихого

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. I, стр. 347.

² Там же, ч. II, СПб., 1810, стр. 6.

океана, весьма опасным. Не зная о существовании островов, можно было налететь на один из них и потерпеть крушение. Крузенштерн назвал эти острова Каменными Ловушками и нанес их на карту. Вскоре «Надежда» прибыла на Камчатку, где Крузенштерн оставил Резанова и сопровождавших его лиц.

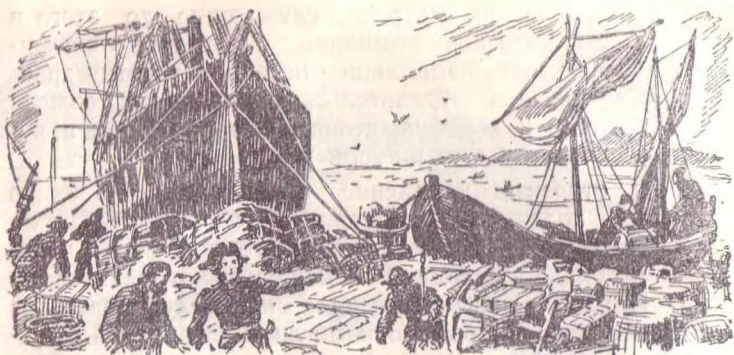
Спустя две недели, ушедшие на разгрузку доставленных из Японии грузов, «Надежда» вновь вышла в океан. Ее путь лежал к Сахалину, описание побережья которого стремился закончить Крузенштерн. Пройдя неизвестным до тех пор проливом в Курильской гряде, названным проливом Надежды, Крузенштерн подошел к мысу Терпения. Окончив описание восточного побережья Сахалина, он направился в южную часть Сахалинского залива.

Наблюдения за удельным весом и цветом воды в заливе привели Крузенштерна к выводу, что где-то в самой южной части залива в него впадает большая река. Это же подтверждалось тем, что вода в глубине залива была пресной. В поисках устья реки Крузенштерн направил корабль к берегу, но глубина резко уменьшилась, и, боясь посадить «Надежду» на мель, Крузенштерн вынужден был повернуть корабль обратно, в открытое море. Доказательство того, что устье Амура доступно для морских судов, а Татарский «залив» соединяется судоходным проливом (Невельского) с Охотским морем, принадлежит другому знаменитому русскому мореплавателю — Геннадию Ивановичу Невельскому, исправившему ошибку Крузенштерна, который считал Сахалин полуостровом.

В последние дни августа 1805 года «Надежда» возвратилась на Камчатку, откуда после ремонта и пополнения запасов вышла в Кантон для встречи с «Невой».

Пока «Надежда» находилась в Японии и совершала плавания в районе Курильских островов и Сахалина, «Нева» продолжала идти по своему маршруту.

Оставшись у Гавайских островов в июне 1804 года, Лисянский собрал сведения о быте, нравах и ремеслах островитян, пополнившие скудные этнографические познания об этих островах. Он обратил внимание на то, что островитяне обладают большими способностями к рукоделию, особенно к изготовлению тканей. Ткани, выполненные ими при помощи простейших приспособ-



На шлюпе «Нева» Лисянский доставил грузы для русских поселений в Северной Америке.

лений, поражали изяществом рисунка, тонким подбором красок.

Покинув Гавайские острова, «Нева» направилась к острову Кадьяк, куда и прибыла 14 июля 1804 года.

На Кадьяке уже давно ожидали прихода «Невы». Ее помощь здесь была совершенно необходима. Из записки, оставленной Лисянскому управляющим компанией А. А. Барановым, и из рассказов жителей острова командир «Невы» узнал, что русская укрепленная фактория на острове Ситка — крепость Архангельская — разгромлена индейцами.

Нападение на факторию было не случайным набегом индейского племени колошей, как то хотели представить американцы, учинившие этот разбой. Освоение русскими Аляски, распространение русской культуры среди местного населения, благосклонно относившегося к русским поселенцам, препятствовало американской колонизации Дальнего Востока. Поэтому американские купцы и промышленники стремились во что бы то ни стало вытеснить русских из северо-восточной части Тихого океана, из Русской Америки. Для этого они усиленно натравливали на русские фактории и поселки индейские племена, снабжая их оружием.

На этот раз нападение было совершено племенем колошей, которое, по свидетельству Лисянского, возглави-

ли три американских матроса, служившие до этого в Российско-американской компании. Пользуясь численным превосходством, нападавшие перебили горстку храбрецов, оборонявших Архангельскую крепость, сожгли самую крепость и корабль, стоявший у пристани, и похитили несколько тысяч шкурок меха.

Чтобы отразить нападение американцев, Баранов с группой колонистов направился к острову Ситка. В своей записке он просил Лисянского поспешить к нему на помощь. Последний немедленно отправился на Ситку. Приход «Невы», высадка на берег матросов и офицеров корабля быстро помогли восстановить прежнее положение. На острове была заложена новая крепость, названная Ново-Архангельской.

В тихоокеанских владениях Российско-американской компании «Нева» пробыла более года. За это время Лисянский составил описание островов Кадьяк и Ситка и открытых А. И. Чириковым двух маленьких островов, которым он присвоил имена Чичагова и Круза (адмирала, участника Чесменского сражения).

В сентябре 1805 года «Нева», приняв на борт груз пушнины, покинула Ситку и направилась в Кантон. На этот раз Лисянский решил идти к тропикам неизведанным путем: к точке, лежащей на $45^{\circ}30'$ северной широты и 145° западной долготы, затем на запад до 42° северной широты и 165° западной долготы, а потом спуститься до параллели $36^{\circ}30'$, дойти по ней до меридиана 180° и от него проложить курс к Марианским островам. Лисянский предполагал сделать в этом районе новые географические открытия.

Более месяца «Нева» шла через Тихий океан, не встречая никаких признаков земли. И вот поздним вечером 15 октября 1805 года, когда Лисянский, отдав последнее приказание вахтенному офицеру, собрался уже спуститься в каюту, корпус «Невы» дрогнул: корабль сел на неизвестную до того коралловую мель. С большим трудом шлюп был снят с мели. Говоря при этом о самоотверженных действиях команды, Лисянский отмечал: «Я поставил себе... непременно долгом принести мою благодарность сопутствовавшим мне офицерам и нижним чинам, которые, находясь в непрестанных трудах, двое суток сряду не имели более шести часов отдыха и перенесли их не только без малейшего ропота, но еще с бод-



Вид канала у Кантона.

рым духом, невзирая на все угрожавшую нам опасность».

Недалеко от опасной мели на $26^{\circ}00'$ северной широты и $174^{\circ}00'$ западной долготы был обнаружен небольшой необитаемый островок. Остров и коралловая мель были нанесены на карту. По единодушному желанию команды острову было присвоено имя славного командира шлюпа «Невы» Лисянского, а коралловая отмель названа в честь шлюпа рифом Нева. 23 октября был открыт коралловый риф, который был назван рифом Крузенштерна.

От рифа Крузенштерна Лисянский взял курс на Формосу мимо Марианских островов. 22 ноября, когда далеко позади остался самый высокий остров этой группы — Сайпан, началась буря, которая, по описанию Лисянского, «сперва начала рвать снасти, а потом положила корабль набок, так что подветренная сторона была в воде до самых мачт... разбило в щепы ял, висевший за кормою, а несколько времени спустя оторвало шкафуты¹ и унесло в море многие вещи, находившиеся наверху...»² Вода начала быстро проникать в трюм.

¹ Шкафут — на деревянных военных кораблях широкие доски, лежащие по боргам корабля вровень с баком и кватердеком (приподнятая на 0,8 — 1 м кормовая часть верхней палубы) и соединяющие их для перехода с одного на другой.

² Путешествие Лисянского, ч. II, стр. 236.

Люди работали по колено в воде. Невероятными усилиями команды корабль был спасен, но часть мехов была испорчена.

3 декабря 1805 года «Нева» прибыла на рейд Макао, где в это время находилась «Надежда». Оба судна перешли в Вампу близ Кантона, и там Крузенштерн и Лисянский успешно выполнили поручения Российско-американской компании, выгодно продав меха и закупив китайские товары.

За два месяца пребывания в Китае русские мореплаватели собрали много ценнейших сведений об этой стране, о ее государственном устройстве, экономике, быте и нравах китайского народа. За блеском и роскошью дворцов китайской знати Крузенштерн и Лисянский сумели разглядеть голодную и бесправную жизнь трудолюбивого и одаренного народа, не желавшего мириться с нищенским существованием: «Благосостояние и покой китайцев, — писал Крузенштерн, — есть ложный блеск, нас обманывающий...

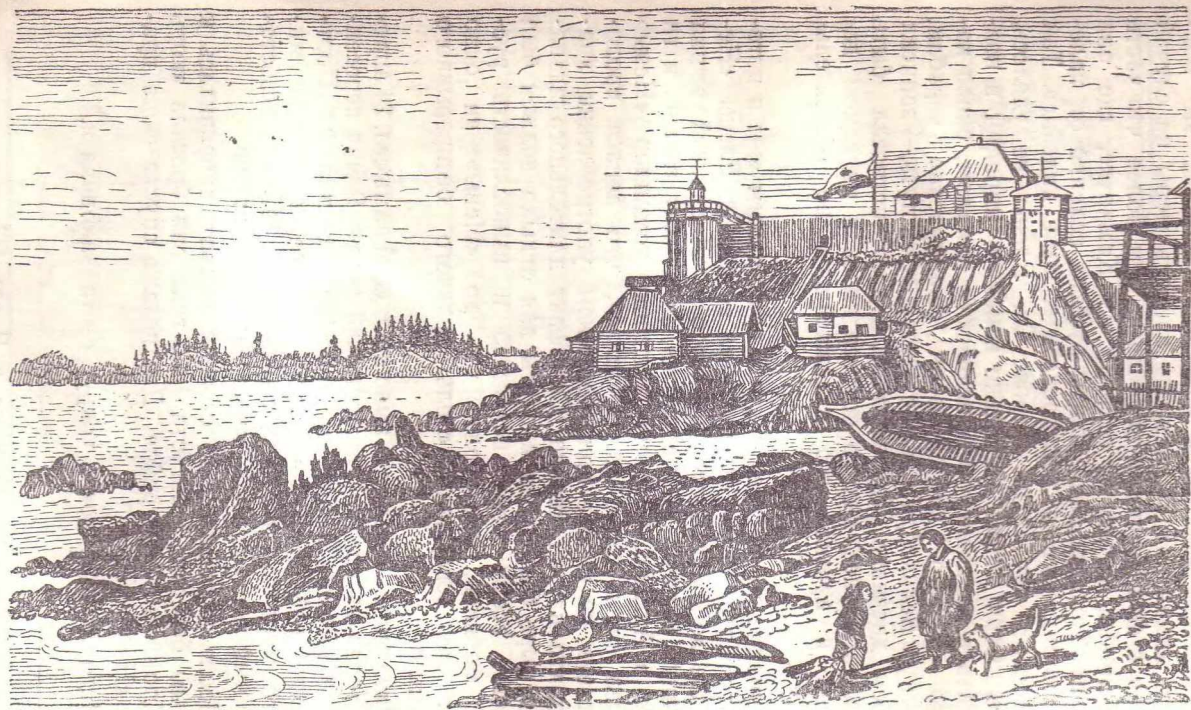
Довольно известно уже, что число недовольных распространилось ныне по всему Китаю. В бытность мою в Кантоне 1798 года возмущалось три провинции... но теперь бунтуют многие области; почти вся южная часть Китая вооружилась против правительства. Искра ко всеобщему возмущению тлится»¹.

В феврале 1806 года «Надежда» и «Нева» отправились в дальнейший путь через Южно-Китайское море в Индийский океан вокруг мыса Доброй Надежды в Европу.

Пройдя Малайский архипелаг, шлюпы вошли в Зондский пролив, связывающий Яванское море с Индийским океаном. Здесь они попали в полосу жестоких штормов, но благодаря искусству командиров и отличной выучке команд благополучно прошли пролив и вышли в океан. В начале апреля русские моряки увидели вдалеке очертания земли — это было побережье Африки. В середине апреля близ мыса Доброй Надежды корабли в тумане потеряли друг друга из виду.

Обогнув 19 апреля оконечность Африки, «Надежда» направилась к острову Св. Елены, где была намечена встреча кораблей. Здесь Крузенштерн узнал о начавшейся

¹ Путешествие Крузенштерта, ч. II, стр. 340—341.



Ново-Архангельская крепость

войне между Россией и Францией. Событие это обязывало командира «Надежды» принять меры на случай встречи с французскими кораблями, тем более что часть корабельных пушек он оставил на Камчатке, где они были необходимы для защиты русских селений от налетов американцев и подстрекаемых ими индейцев. Так как достать орудия на острове Св. Елены не удалось, Крузенштерн решил несколько изменить маршрут и возвращаться на родину не Английским каналом, около которого обычно крейсировали французские корабли, а обогнув Великобританию с севера. «Сей путь, — записал в своем дневнике Крузенштерн, — долженствовало быть продолжительнее, как то подтвердилось и на самом деле; но я признал его надежнейшим по обстоятельствам»¹.

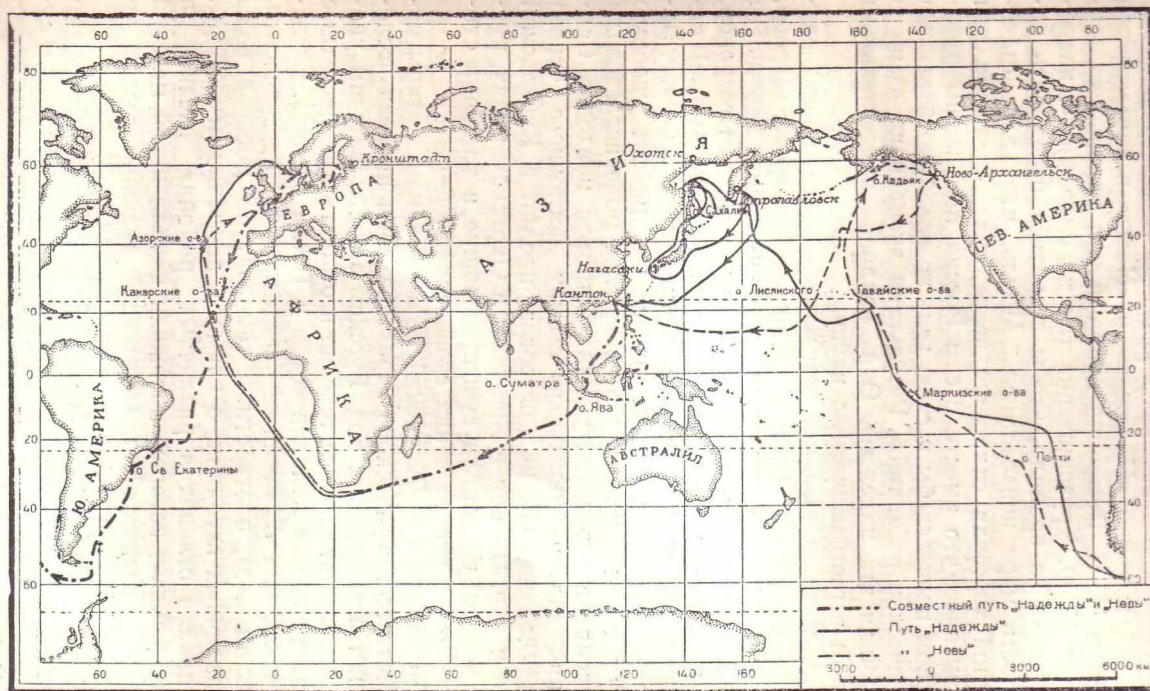
Решение это следует считать правильным еще и потому, что Крузенштерн не встретил возле Св. Елены «Невы». Не дойдя немного до острова, Лисянский решил изменить маршрут и, не заходя ни в одну гавань, итти прямо в Англию. К этому решению командир «Невы» пришел после того, как убедился, что запаса продовольствия на шлюпе при экономном употреблении хватит почти на три месяца. Сам факт длительного плавания в море без захода в порты для отдыха должен был показать всему миру искусство и выносливость русских моряков, тем более что до «Невы» ни одно судно не совершало столь далекого непрерывного плавания.

Лисянский блестяще выполнил свой замысел. 24 апреля «Нева» вышла в Атлантический океан, 9 мая пересекла Гринвичский меридиан, а 28 июня вошла на Портсмутский рейд. Таким образом, впервые в истории мирового мореплавания был совершен за 142 дня безостановочный переход из Южного Китая в Англию.

После двухнедельной стоянки «Нева» направилась к родным берегам. 5 августа 1806 года она бросила якорь на Кронштадтском рейде. Две недели спустя сюда пришла «Надежда».

Исторический вояж вокруг света закончился.

¹ Путешествие Крузенштерна, ч. II, стр. 443.



Карта кругосветного плавания И. Ф. Крузенштерна („Надежда“) и Ю. Ф. Лисянского („Нева“).



Перед выходом «Надежды» и «Невы» в кругосветное плавание Н. П. Румянцев напутствовал начальника экспедиции И. Ф. Крузенштерна такими словами: «...надобно принять за правило, чтобы стараться изведывать поверхность моря неизвестную... Мысль, что для отечественной торговли откроется новое поле, делается тем совершеннее, что вместе с сим Россия под вашим руководством принесла бы и свою дань во всеобщее богатство человеческих познаний». Результаты экспедиции намного превосходили эти надежды. Они явились замечательным вкладом в географическую науку.

Одним из важнейших результатов экспедиции явилось то, что на карту мира были нанесены новые острова, проливы, рифы, бухты и мысы, исправлены неточности карт Тихого океана, стерты с карт некоторые из островов, якобы открытых иностранными мореплавателями. В самом деле, русские моряки уточнили местоположение Вашингтоновых островов, открыв в их районе удобную бухту Чичагова, исследовали Японское море, исследовали и описали побережье японских островов и вход в Сангарский пролив, произвели съемку восточного берега Сахалина, открыли ряд островов, пролив в Курильской гряде и т. п. Плавая в Японском и Охотском морях, русские моряки проверили существовавшие в то время старые карты и внесли в них свои исправления.

Крузенштерн и Лисянский не ограничились открытиями чисто географического характера. Они провели исследования океанических вод. Русским мореплавателям удалось изучить различные течения и открыть Межпассатные противотечения в Атлантическом и Тихом океанах. Экспедиция собрала богатейшие сведения о прозрачности, удельном весе, плотности и температуре морской воды на различных глубинах, о климате, давлении атмосферы, приливах и отливах в различных районах океанов и другие данные, которые положили начало новой морской науке — океанографии, и изучающей явления, совершающиеся в Мировом океане и его частях.

Полезную службу всем последующим мореплавателям сослужили составленные Крузенштерном «Таблицы суточных счислений корабля *Надежда*, с показанием астрономических, метеорологических и морских наблюдений»,

а также «Таблица, показывающая широты и долготы мест, определенные астрономическими наблюдениями на корабле *Надежда* во время ее плавания вокруг света».

Богатейшие коллекции, собранные участниками экспедиции, снабженные подробными описаниями, значительно дополнили этнографию сведениями о странах, в которых побывали русские корабли. Так, Крузенштерн и участник экспедиции естествоиспытатель Лангсдорф подробно описали материальную культуру, социальный строй и религию жителей острова Нуку-Хива; Крузенштерн и Лисянский собрали ценнейшую этнографическую коллекцию, хранящуюся в Музее антропологии и этнографии Академии наук СССР; сделанные участниками экспедиции зарисовки, а также собранные ими сведения лингвистического характера существенно дополнили труды предшествовавших русских экспедиций: Беринга — Чирикова, Креницына — Левашева, Биллингса — Сарычева и других отечественных мореплавателей.

По возвращении в Россию Крузенштерн и Лисянский начали готовить к изданию труды, в которых обобщили все свои наблюдения, сделанные в течение трехлетнего плавания. Но чтобы издать эти труды, им пришлось затратить много усилий на преодоление бюрократизма чиновников Адмиралтейства, на преодоление неприязни к русским мореплавателям засевших в морском ведомстве вельмож, преклонявшихся перед всем английским.

Несмотря на все трудности, Крузенштерну удалось в 1809—1812 годах опубликовать свой труд за государственный счет. Лисянскому же, закончившему подготовку труда к изданию почти одновременно с Крузенштерном, пришлось перенести множество обид и неприятностей, пока его книга увидела свет.

Адмиралтейские чиновники дважды отказывали ему в издании якобы «по множеству погрешностей против русского языка и слога». Этот упрек был явно несправедлив. Хотя в предисловии к своему сочинению Лисянский и утверждал, что он «старался украсить все предметы не витийством или плавностью слога, но истиной», его труд по тому времени был вполне совершенным с точки зрения стиля и языка. Лисянский понимал это. Он ушел в отставку и занялся подготовкой к изданию своего труда на собственные средства. В 1812 году Лисянский выпустил свое сочинение в свет, истратив на это огром-

ную для отставного капитана 2-го ранга, не располагавшего поместьями и богатством, сумму денег.

Оскорбленный столь пренебрежительным отношением к своим трудам на благо русской науки и любимого флота, Лисянский решил больше не возвращаться на военноморскую службу.

Царские чиновники не сумели оценить по достоинству труды русских моряков-исследователей. Однако научное значение открытий первой русской кругосветной экспедиции было настолько велико, что, несмотря на сложность политической обстановки того времени в связи с Отечественной войной 1812 года, сочинение И. Ф. Крузенштерна было издано во многих европейских странах. Оно было переведено на французский, немецкий, английский, голландский, итальянский, датский и шведский языки, а сочинение Лисянского переведено самим автором на английский язык.

Иван Федорович Крузенштерн остался на военной службе. В 1811 году он был назначен инспектором классов Морского корпуса.

В 1815 году, получив отпуск по болезни, Крузенштерн приступил к составлению необходимого мореплавателям «Атласа Южного моря» (Тихого океана). Много лет посвятил он этому труду. Крузенштерн писал, что при работе над «Атласом» он «основывался на самых верных показаниях, ни одна из них (карт. — В. Л.) не списана рабски с другой, уже существующей, — но все они, напротив того, поверены с величайшею точностью, а при малейшем сомнении подвержены строгим разыскиваниям, заключающимся в моих записках». Обобщив собранные им и Лисянским сведения, тщательно проверив данные иностранных мореплавателей, Крузенштерн издал в 1823—1827 годах «Атлас Южного моря» и «Собрание сочинений, служащих разбором и изъяснением «Атласа Южного моря» и в дальнейшем неустанно пополнял свой «Атлас» новыми сведениями, получаемыми от русских и иностранных мореплавателей, с которыми он поддерживал связь.

В этом труде на основании наблюдений за течениями в Тихом океане Крузенштерн, как писал об этом впоследствии академик Ю. М. Шокальский, пришел к выводу, что «Южно-Экваториальное течение (Южное пассатное течение. — В. Л.), встретив берега Австралии, дает ветвь,

идушую к югу вдоль Австралии»¹; течение он назвал Восточно-Австралийским. Опираясь на этот вывод, другой русский мореплаватель Ф. П. Литке во время плавания на шлюпе «Сенявин» в 1826—1829 годах открыл такое же течение в западной части океана.

Значение «Атласа Южного моря» для развития географической науки и мореплавания огромно. «Крузенштерн, — указывалось в его биографии, изданной Российской Академией наук, — с обычным своим терпением и проницательностью принялся за разбор всей громадной массы сведений, накопившихся в продолжение целого столетия. Строго сортируя собранные материалы по степени их достоверности, он шаг за шагом восстанавливал стройный порядок в этом хаосе».

«Атлас» Крузенштерна был признан учеными всего мира. Со времени его издания в течение длительного периода корабли, как правило, не выходили в море, не имея полного комплекта карт «Атласа Южного моря».

Своей последующей деятельностью Крузенштерн содействовал дальнейшему развитию русской географической науки и мореплавания. При его непосредственном участии были организованы путешествия Бэра — Миддендорфа, Коцебу, Врангеля и Литке. Крузенштерн первым высказал мысль о необходимости организации экспедиции в Антарктику и написал для нее инструкцию. Начальником этой экспедиции был назначен, по предложению Крузенштерна, бывший участник плавания «Надежды» Ф. Ф. Беллинсгаузен.

В 1824 году Крузенштерн был назначен членом главного правления училищ и комитета для устройства гражданских учебных заведений, в 1826 году помощником директора Морского корпуса, а еще через год — директором. Тогда же он стал непременным членом Ученого комитета Морского штаба и членом Адмиралтейств-совета.

За пятнадцать лет руководства Морским корпусом Крузенштерн добился многих улучшений в системе воспитания и обучения кадетов и гардемарин. Прежде всего он повел борьбу с ненавистной ему николаевской палочной дисциплиной, стремясь привить новую педагогическую систему, основанную на гуманном, чутком отноше-

¹ Ю. М. Шокальский, Океанография, 1917, стр. 546.

нии к учащимся, ввел в программу обучения ряд новых дисциплин (химию, начертательную геометрию и др.), основал библиотеку и музей, содействовал созданию эскадры учебных кораблей и провел другие мероприятия, направленные на совершенствование системы преподавания. Он стремился привить учащимся любовь к морю и морской службе. Крузенштерн создал при корпусе офицерские классы для обучения наиболее способных гардемарин, отлично окончивших корпус. Эти классы впоследствии были преобразованы в Морскую академию.

Крузенштерн вместе с виднейшими учеными своего времени принял деятельное участие в учреждении Русского Географического общества — одного из старейших географических обществ мира.

Заслуги знаменитого мореплавателя были по достоинству оценены учеными России и Европы. Российская Академия наук избрала его своим членом, Дерптский университет присвоил ученой степени почетного доктора философии, академии Парижа, Лондона и Геттингена избрали его своим членом-корреспондентом.

Нововведения Крузенштерна в Морском корпусе, его смелые по тому времени взгляды пришлось не по душе всемогущим заправилам из морского ведомства. Несмотря на различные награды и чин полного адмирала, Иван Федорович все более и более чувствовал неприязненное отношение к себе со стороны высшего начальства. Славясь на преклонный возраст и слабое здоровье, он вышел в 1842 году в отставку и поселился близ Таллина. Через четыре года Крузенштерн умер.

На деньги, собранные по подписке, в 1869 году ему был поставлен бронзовый памятник против здания Морского корпуса на набережной Невы в Петербурге. В честь Крузенштерна названы гора на северном острове Новой Земли, мыс в заливе Коронации (Канада), губа на западном побережье полуострова Ямал, пролив между островами Райкоке и Ловушки в Курильской гряде, острова — в архипелаге Туамоту, в цепи Радак Маршалловых островов и в Беринговом проливе, надводные камни к юго-западу от Гавайских островов.

На карте мира увековечено также имя Юрия Федоровича Лисянского. Оно присвоено одному из островов в группе Гавайских, полуострову на побережье Охотского моря и горе на Сахалине.

Первое кругосветное плавание русских моряков под руководством выдающихся мореплавателей Ивана Федоровича Крузенштерна и Юрия Федоровича Лисянского открыло новую эпоху в развитии русского мореплавания. Дальние вояжи стали обычным явлением в жизни русского флота: только в первой половине XIX столетия было совершено тридцать шесть кругосветных и полукругосветных плаваний. В этих экспедициях выдвинулась плеяда выдающихся мореплавателей, таких как В. М. Головнин, М. П. Лазарев, О. Е. Коцебу, Ф. Ф. Беллинсгаузен, Л. А. Гагемейстер, М. Н. Васильев, Г. С. Шишмарев, Ф. П. Врангель, Ф. П. Литке и многие другие. Трудami русских моряков была открыта шестая часть света Антарктида, исследованы многие районы Арктики, дальневосточные моря и другие бассейны.

Кругосветные плавания русских моряков способствовали укреплению престижа России как передовой морской державы, флаг которой гордо развевался почти на всех морях и океанах. Способствуя воспитанию великолепных кадров военного и торгового флота, кругосветные плавания послужили одновременно делу укрепления морского могущества страны, особенно укреплению обороны дальневосточных ее границ.

Перечислить все имена и подвиги русских моряков — участников дальних плаваний, открывателей новых земель, отважных исследователей — трудно. Их было очень много в России, больше чем в любой другой стране. Все, что сделано ими, в огромной степени обогатило отечественную а стало быть, и мировую науку.

Русские, выдающиеся мореплаватели, чья деятельность проходила после плавания Крузенштерна и Лисянского, были, как правило, широко образованными, передовыми людьми своего времени. Они отличались гуманизмом, уважением к обычаям и верованиям других племен и народов. Эти качества, исстари присущие русским морякам, выгодно отличали их от иностранных мореплавателей. Не с огнем и мечом, а с миром шли они к незнакомым берегам. И это в то время, когда американские, английские, французские и другие купцы и дельцы беззастенчиво грабили народы Китая, Индии и других стран

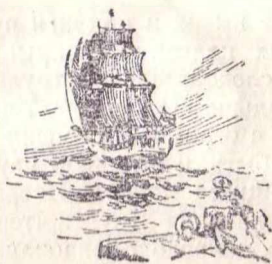
и устанавливали там свои порядки, неугодные свободолюбивым народам.

Русские кругосветные мореплаватели были горячими патриотами: на тернистом пути исследований и открытий их вдохновляла беспредельная любовь к своей Родине, желание видеть ее сильной, идущей по пути прогресса.

Дела и подвиги русских мореплавателей, прославившие в веках свою Отчизну, сохранятся навсегда в благодарной памяти потомков. «Имена незабвенных исследователей: Крузенштерна, Лисянского, Сарычева, Головнина, Коцебу, Беллинсгаузена, Врангеля и Литке, — отмечал выдающийся русский флотоводец и ученый С. О. Макаров, — перейдут в грядущие поколения. На утлых кораблях совершали наши ученые моряки свои смелые путешествия и, пересекая океаны по разным направлениям, отыскивали и изучали новые, еще неизвестные страны...

Да послужат труды этих исследователей драгоценным заветом дедов внукам своим, и да найдут в них грядущие поколения наших моряков пример служения науке».

Огромные заслуги выдающихся отечественных мореплавателей составляют предмет нашей советской национальной гордости.



Отзывы об этом очерке просьба присылать по адресу:
Москва, Б. Калужская, 15, Географгиз, Редакция истории
географии, путешествий и географических открытий.

Редактор *И. К. Мясин*
Технический редактор *И. Н. Рязина*
Обложка художника *Н. И. Крылова*
Корректор *Е. Б. Сницарева*

Сдано в производство 24/VII—1953 г. Подписано к печати 1/IX—1953 г.
Т-05449. Формат 84×108¹/₃₂. Бумажных листов 3¹/₂. Печатных листов 2,46.
Издательских листов 2,39. Тираж 100 000. Цена 80 к. Заказ 348.

13-я журнальная типография Союзполиграфпрома Главиздата Министерства
культуры СССР. Москва, Гарднеровский пер., 1а

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Имеются в продаже:

Дивин В. А. Великий русский мореплаватель А. И. Чириков, 1953, 280 стр., цена 6 р. 35 к. (в перепл.).

Золотницкая Р. Л. Н. А. Северцов, географ и путешественник. Ответственный редактор А. Н. Формозов, 1953, 212 стр., цена 4 р. 75 к. (в перепл.).

Кириков С. В. В лесах и степях Южного Урала. Путевые записки зоогеографа, 1953, 168 стр., цена 2 р. 60 к.

Мильков Ф. Н. П. И. Рычков. Жизнь и географические труды, 1953, 144 стр., цена 2 р. 50 к.

Саушкин Ю. Г. Москва. Ответственный редактор Н. Н. Баранский, 1953, 192 стр., цена 5 р. 10 к. (в перепл.).

Фрадкин Н. Г. Академик И. И. Лепехин и его путешествия по России в 1768—1773 гг., 1953, 222 стр., цена 5 р. 10 к. (в перепл.).