



ИВАН КРУЗЕНШТЕРН

НА ПАРУСНИКАХ
«НАДЕЖДА»
И «НЕВА»
В ЯПОНИЮ



Иван Крузенштерн

**На парусниках «Надежда»
и «Нева» в Японию. Первое
кругосветное плавание
российского флота**

«Алисторус»

2017

УДК 910.2
ББК 26.8г

Крузенштерн И. Ф.

На парусниках «Надежда» и «Нева» в Японию. Первое кругосветное плавание российского флота / И. Ф. Крузенштерн — «Алисторус», 2017

ISBN 978-5-906979-66-7

В августе 1803 года из Кронштадта отплыло два парусных шлюпа «Надежда» и «Нева». Ровно три года спустя они вернулись обратно, совершив первое в истории российского флота кругосветное плавание. Экспедиция под руководством Ивана Крузенштерна внесла значительный вклад в изучение Мирового океана и во многие отрасли естественных и гуманитарных наук. Участие в этом плавании послужило началом карьеры для двух будущих руководителей знаменитых научных экспедиций: юнги-добровольца Отто Коцебы (руководил двумя кругосветными плаваниями) и мичмана Фаддея Беллинсгаузена (начальник кругосветной антарктической экспедиции, которая считается одной из самых важных и трудных в истории).

УДК 910.2

ББК 26.8г

ISBN 978-5-906979-66-7

© Крузенштерн И. Ф., 2017

© Алисторус, 2017

Содержание

Предуведомление	6
Введение	8
Часть первая	16
Глава I. Приготовление к путешествию	16
Глава II. Плавание из России в Англию	27
Глава III. Плавание из Англии к островам Канарским, а оттуда в Бразилию	34
Конец ознакомительного фрагмента.	40

**Иван Федорович Крузенштерн
На парусниках «Надежда» и «Нева»
в Японию. Первое кругосветное
плавание российского флота**

© Крузенштерн И. Ф., 2017

© ООО «ТД Алгоритм», 2017

Предупреждение

I. Как в самом путешествии, так и в таблицах, к оному приложенных¹, счисление времени принято григорианское, по той причине, что вычисление всех наблюдений производимо было по английским или французским эфемеридам, которые, как известно, сочинены по григорианскому стилю. Беспреданное переведение сего нового стиля в старый могло бы причинить погрешности, которых, несмотря на всевозможное внимание, трудно было бы избегнуть.

II. В самом путешествии я употреблял гражданское счисление времени, а в таблицах суточных счислений – астрономическое, не разделяя часов на вечерние и утренние, но считая непрерывно 24 часа от одного полудня до другого. Так, например, 10 часов есть 10 часов вечера, а 22 часа – 10 часов утра. Многие английские мореходцы употребляли сие счисление в описаниях своих путешествий, хотя оно мне более приличным кажется в таблицах, нежели в историческом описании путешествия, поелику употребление гражданского счисления времени для всякого рода читателей внятнее.

III. Долгота места всегда считается от меридиана Гринвичской обсерватории, который лежит от Санкт-Петербургского меридиана 2 ч 112' 4" к западу. В плавании от Кронштадта до Гринвичского меридиана долгота считается восточная, потом к западу до совершения всего круга, а после опять до нашего прибытия в Кронштадт восточная.

IV. Румбы², показанные в сем сочинении, все исправлены по склонению компаса, выключая где именно сказано, что помянутые румбы суть по компасу.

V. Мили, употребляемые в путешествии, так же как и в таблицах, суть итальянские, или морские, из коих 60 считается в одном градусе земного меридиана.

VI. Для измерения глубины приняты сажени, обыкновенно в море употребляемые, из коих каждая содержит 6 английских футов³.

VII. Высота барометра показана в английских дюймах и десятых и сотых частях оного.

VIII. Ртутный термометр, так называемый Реомюров, который между точками замерзания и кипящей воды имеет 80 градусов.

IX. Хотя в таблицах суточных счислений склонение компаса и стоит наряду с прочими полуденными наблюдениями, но оно было всегда вычисляемо по утренним и вечерним наблюдениям азимутов и амплитуд, и без большой погрешности может быть принято за склонение того места, которое означают широта и долгота.

X. Действием морского течения, которое в таблицах суточных счислений в особом столбце показано, называю я разность между широтою и долготою по счислению и наблюдениям. Если сия разность столь мала, что не превосходит 4 или 5 миль⁴, то без всякого сомнения приписать можно оную другим случайным причинам, а не течению, особливо если, приняв сию последнюю причину, находишь, что направление течения одних суток противно направлению в следующие сутки; таковые случаи означены в таблице течения словом нет. Но ежели несколько дней сряду разность между счислимым и обсервованным пунктом простирается все в одну сторону, в таком случае, хотя бы и сия разность была не более 4 миль, почел я приличнее приписать оную течению, нежели погрешностям в счислении корабельного пути.

XI. Об истинной долготе приложено в третьей части особенное изъяснение.

¹ Третья часть, включающая, кроме таблиц склонений, статьи, интересные в основном исключительно специалистам океанологам, гидрологам и этнографам (см. оглавление третьей части), изъята из настоящего издания полностью, за исключением одной главы, данной в приложении. – *Прим. ред.*

² Румб – в морской терминологии 1/32 полной окружности, а также одно из делений картушки компаса (расчерченной на 32 части) и соответственно одно из направлений относительно севера. – *Прим. ред.*

³ 1 фут – 0,3048 метра. – *Прим. ред.*

⁴ 1 морская миля – 1852 м. – *Прим. ред.*

XII. Карты, находящиеся при сем путешествии, сочинены под моим надзиранием астрономом Горнером и лейтенантами Левенштерном и Беллинсгаузенем. Астрономическая часть снятия берегов принадлежит однако ж больше Горнеру, который не упустил также участвовать в тригонометрических трудах Левенштерна и Беллинсгаузена. Все почти карты рисованы сим последним искусным офицером, который в то же время являет в себе способности хорошего гидрографа; он же составил и генеральную карту.

XIII. Виды берегов и изображения предметов, касающихся до натуральной истории, в атласе все рисованы Тилезиусом. Исторические виды также его работы, хотя Тилезиус и не был в должности⁵. Как бы ни была принята ученая, особливо географическая, часть сего путешествия, но в художественном отношении всегда будет иметь свою цену богатым и любопытным атласом, приложенным к оному, и которым я обязан единственно трудам Тилезиуса⁶.

⁵ Академия художеств доставила экспедиции живописца Курляндцова, который при первом нашем прибытии на Камчатку, оставя корабль, возвратился сухим путем в С.-Петербург.

⁶ В издании сохранен стиль оригинала и, по возможности, орфография. – *Прим. ред.*

Введение

Всеобщие примечания о российской торговле в течение последнего столетия. – Известия о мореплавателях и открытиях россиян в северной части Великого океана. – Плавание Беринга, Чирикова, Шпанберга, Вальтона, Шельтинга, Синда, Креницына, Левашева, Лаксмана, Беллингса и Сарычева. – Начало торгового дела россиян пушным товаром. – Краткое об оном известие. – Происхождение Российско-американской компании. – Совершенное ее установление, подтвержденное правительством. – Начальный повод к предпрятию сего путешествия

Между многими славными происшествиями, последовавшими в России со времени Петра Великого, открытие Камчатки в 1696 и Алеутских островов в 1741 гг. занимают не последнее место. Сии страны делаются важными, как потому, что оказали, хотя, впрочем, и в позднее уже время, сильное содействие свое в российской торговле, так и потому, что особенно обратили на себя торговый промысел жителей России.

Хотя я и не сомневаюсь, что читателям известно повествование о российских открытиях и плаваниях в Великом северном океане, однако, невзирая на то, полагаю, что помещение здесь краткого об оных известия будет не излишним.

В 1716 г. уже послано было, по повелению Петра Великого, судно из Охотска в Камчатку для испытания прямого сообщения морем между первым и последнею, после чего и предпочтен навсегда путь водою трудному и продолжительному путешествию берегом. По повелению сего государя изведывали также от 1711-го до 1720 г. и Курильские острова; а незадолго пред смертью, последовавшей в 1725 г., предложил он так названную Первую камчатскую экспедицию, коей назначен был командор Беринг начальником. От прозорливости сего великого монарха не могло скрыться, что отдаленные сии страны должны соделаться некогда полезными для государства, а потому и желал он приобрести основательные об оных сведения.

Ему весьма хотелось решить притом и вопрос тогдашнего времени: соединяется ли Америка с Азией, и ежели не соединяется, то какое между ними находится расстояние, в рассуждении чего просили императора, в бытность его 1717 г. в Голландии, и о чем представляла ему Парижская Академия наук, коей был он сочленом. Беринг, имевший помощниками лейтенантов Чирикова и Шпанберга, совершил два плавания. Первое 1728 г. к северу от мыса Сердце-Камень, лежащего в широте $67^{\circ} 18'$, который неправильно почел он последнею оконечностью Азии; второе в следующий потом год к востоку, чтобы открыть берег Америки; но в сем успеть ему не удалось. Итак, главное намерение обоих плаваний осталось без исполнения.

Императрица Анна Иоанновна повелела потом предпринять второе путешествие, сделавшееся важным для будущей торговли через открытие Алеутских островов и берега Америки. Но от сей экспедиции следовало ожидать еще больших успехов, поелику она сверх величайших издержек и разорения сибирских обитателей, долженствовавших доставлять материалы к построению судов, продолжалась около девяти лет. Беринг был начальником и сей второй экспедиции; Чириков, помощник его, командовал при сем другим судном. Сии оба мореходца отправились в предлежавший им путь 1741 г. Натуралист Штеллер сопровождал Беринга, а астроном Делиль-де-ла-Кроэр – Чирикова. Последний открыл берег Америки под широтою 56° , а первый, разлучившийся с спутником своим во время бури, под широтою $58^{\circ} 28'$.

⁷ См. Миллерово собрание Российских повествований, часть 3, стр. 198.

Берингово судно на обратном своем пути в Камчатку разбилося у острова, называемого ныне его именем, где сей прославившийся мореходец скоро потом умер⁸.

В 1738-м и 1729 гг. отправились к Курильским и Японским островам лейтенанты Шпанберг, Вальтон и Шельтинг. Они были разлучены бурей во время последнего своего плавания, подходили к восточному берегу Японии, Шпанберг с Шельтингом в широте от 38° 41' до 38° 25', а Вальтон под 38° 27' и держался берега до 33° 48'⁹. Курильские острова осмотрел Шпанберг до острова Иессо или Матсумая и по возвращении издал об открытиях своих карту, на коей показаны 22 острова, из которых, по неверном их означении, признать можно ныне только некоторые. В 1741-м и 1742 гг. плавали опять Шпанберг и Шельтинг для исследования: не под одним ли меридианом лежит Япония с Камчаткою, ибо сомневались о действительном бытии Шпанберга и Вальтона у берегов Японии и полагали, что они корейский берег признали берегом Японии.

Но сие второе плавание было безуспешно потому, что в шпанберговом судне оказалась течь, и он скоро назад возвратился. Спутник его Шельтинг исследовал при сем случае устье Амура. Найденная после справедливою разность между определенными Шпанбергом и Вальтоном долготами Камчатки и Японии доказала, однако, что они во время первого своего плавания доходили действительно до берегов Японии. Со времени Шпанберга, до отправления японца Кодю в его отечество с Лаксманом, посещаемы были Курильские острова до Иессо многими российскими купеческими судами; но от сего не последовало ни приобретения в сведениях географических, ни распространения торговли.

В 1743-м и 1744 гг. лейтенант Хметевский описал берега от Охотска и Камчатки и кругом оной¹⁰.

В 1764 г. послан был по повелению императрицы Екатерины лейтенант Синд из Охотска для открытий между Азией и Америкой. Он возвратился назад в 1768 г., открыв остров Св. Матвея¹¹ и большой остров Св. Лаврентия, названный Куком островом Клерка¹². В 1768 г. вышли из Нижне-Камчатска капитан Креницын и лейтенант Левашев для точнейшего исследования цепи Алеутских островов и определения оных астрономически. Сии оба начальника исполнили вверенное им препоручение в 1768 и 1769 гг. с довольным рачением и успехом. Креницын утонул, к сожалению, по возвращении своем на Камчатку.

В 1785 г. предпринята новая экспедиция, начальство над коей препоручено было англичанину Биллингсу. Сего путешествия, оконченного в 1796 г., издано недавно два описания, из коих первое на английском языке секретарем капитана Биллингса Зауером, а второе нынешним вице-адмиралом Сарычевым. Последнее содержит в себе главную цель сей экспедиции, многие любопытные описания и подробности, весьма важные и полезные для мореплавания. Оно известно всем читателям, а потому и нет надобности сообщать суждения о предприятиях, которые в нем описываются.

Впрочем, мне кажется, что сия экспедиция не соответствовала ожиданиям, судя по усилиям и издержкам, употребленным для оной правительством в продолжение десяти лет.

⁸ Я не упоминаю здесь о путешествиях, сопрягавшихся с планом сей экспедиции, но не имевших непосредственной связи с путешествиями открытий в Великом северном океане.

⁹ См. Миллерово собрание, стр. 163, 176.

¹⁰ См. предуведомление путешествия капитана Сарычева.

¹¹ Мыс Прямой, названный так Куком, означенный под 60° 17' широты и 172° 66' долготы, есть конечно мыс острова Матвея, который Кук назвал остров Гор.

¹² На карте Синдова плавания, находящейся при известном Коксовом описании открытий россиян, показаны между 61° и 64°, прямо на юге от Берингова пролива, многие острова, открытые будто бы Синдом, которого и путевая линия между оными означена. Но плавания Кука и Сарычева в странах сих доказывают, что оные острова существовать не могут и что они должны быть одинакого происхождения с островами Св. Макария, Св. Стефана, Св. Феодора и Св. Авраама, которые давно уже на картах более не означаются. Вероятно, сии острова не иное что суть, как остров Св. Лаврентия, который Синд признал разными островами.

Между офицерами российского флота находились тогда многие, которые, начальствуя, могли бы совершить сию экспедицию с большим успехом и честью, нежели как то совершено сим англичанином. Все, что сделано полезного, принадлежит Сарычеву, толико же искусному, как и трудолюбивому мореходцу. Без его неусыпных трудов в астрономическом определении мест, снятия и описании островов, берегов, портов и пр. не приобрела бы, может быть, Россия ни одной карты от начальника сей экспедиции.

Третье путешествие капитана Кука возбудило к деятельной промышленности дух английских купцов. По возвращении его судов, бывших в Макао и доставивших известие о великой выгоде продажи китайцами морских бобров, начали посещать английские купеческие корабли северо-западные берега Америки. Такие же последствия имели открытия Алеутских островов и северо-западного берега Америки Берингом и Чириковым для российских купцов за 40 лет прежде. Они начали плавать с сего времени туда сами собою для промысла разных зверей, а особливо морских бобров, которых променивали с величайшим прибытком.

Сим образом открыта россиянами новая отрасль торговли, которая, невзирая на недостаточные к тому пособия и чрезвычайные трудности, преодоленные единственно предприимчивым и терпеливым духом россиян, оказалась столь выгодна, что число отходивших судов ежегодно увеличивалось. Я умалчиваю о плавании судов сих потому, что об оных говорит Паллас в новых своих северных записках, а Кокс в описании открытий россиян с великою подробностью, и скажу только о том, что начавшиеся предприятия в 1745 г. продолжались беспрерывно с великою выгодою.

Все роды звериных мехов, а особливо прекрасных морских бобров, сделались для изнеженных китайцев необходимою потребностью. При малейшем уменьшении теплоты воздуха переменяют они свое платье и даже в Кантоне, лежащем почти под самым тропиком, носят зимою шубы. Итак, торг пушным товаром мог бы приносить российским купцам еще гораздо большую выгоду, если бы правительство подкрепило их и спомоществовало построению судов надежнейших, которые управлялись бы искусными начальниками. До сего времени малосведение и неопытность начальников судов были причиною, что из трех судов обыкновенно каждый год погибало одно. Но и при сих обстоятельствах увеличивалось год от года число судов, отходивших на звериную ловлю, настолько, что, невзирая на последовавшее в сем промысле участие англичан, американцев и даже испанцев, отправлялось часто из российских восточных портов около 20 судов ежегодно.

Такое чрезвычайное умножение промышленников влекло за собою вредные последствия, которые бы без посредства купца Шелихова, положившего основание нынешней Американской компании, в скором времени разрушили бы совсем сию выгодную торговлю. Каждое отправлявшееся на звериную ловлю судно принадлежало особенному хозяину, который не думал щадить ни алеутов, ни зверей, приносивших ему богатство, словом, они не помышляли о будущем, а старались только о поспешном наполнении судов своих, каким бы то образом ни было, и об обратном в Охотск возвращении.

Морские бобры и другие звери при всеобщем таком уничтожении должны были истреблены быть неминуемо в короткое время. Торговля прервалась бы сама собою или, по крайней мере, остановилась бы на долгое время. Шелихов, предвидевший необходимость в ограничении разрушительного образа действия промышленности, старался имеющих участие в оной соединить в одно сообщество, чтобы управлять им по предположенному плану. Его о сем попечения долго оставались безуспешными; но, наконец, в 1785 г. удалось ему соединиться с братьями Голиковыми. Они общими силами вооружили несколько судов, над коими предприимчивый Шелихов отправился сам к Алеутским островам и завел селение на острове Кадьяке, который, по удобному положению своему в отношении к прочим островам сего ряда и матерому берегу Америки и к самой Камчатке, служит и поныне местом склада товаров Аме-

риканской компании. Продолжая многие годы выгодную промышленность, обогатились они чрезмерно.

Удачные успехи сего сотоварищества побудили потом и других многих купцов соединиться с Шелиховым и Голиковыми и положить основание нынешней Американской компании; название, принятое в самом начале сообществом Шелихова и Голиковых. Увеличившаяся компания, быв управляема Шелиховым, завела фактории почти на каждом из островов Алеутских, защитив оные от нападения островитян малыми укреплениями. Главная контора ее учреждена была в Иркутске, по удобному положению сего города к сообщению с восточной и западной Сибирью. Умножившееся довольно сообщество все еще не обращало на себя внимания со стороны правительства. Производство торгового дела было только терпимо, а не утверждено. Слух о беспорядочном образе промышленности разнесся мало-помалу почти повсюду и был виною, что император Павел I положил расторгнуть сообщество и разрушить его торговлю.

Сия воля монарха была бы, конечно, исполнена без ходатайства Резанова, того самого, который отправился после с нами посланником в Японию. Резанов женат был на дочери Шелихова, за которую получил знатное имение, состоявшее в акциях компании, сохранение коего зависело от благосостояния американского торгового дела. Его деятельность и многие связи переменили обстоятельства и возбудили в государе благорасположение к торговому сему сообществу настолько, что он, отвергнув прежние представления, утвердил в 1799 г. компанию и даровал ей многие преимущества. Главное правление Американской компании переведено потом из Иркутска в Санкт-Петербург, и тогда отрасль сия торговли представилась в лучшем виде.

Начали принимать меры, которые содействовали бы более предполагаемой пользе. Так, например, компания отправила в Америку англичанина, разумевшего кораблестроение и мореплавание; начала снабжать начальников судов своими лучшими морскими картами, описаниями путешествий, нужнейшими морскими и астрономическими инструментами и разными для мореплавания относящимися книгами. Но при таком ее состоянии озарилась она более всего в правление ныне благополучно царствующего императора, который вдруг по восшествии своем на престол обратил на нее особенное свое внимание.

Он сам сделался акционером. Знатные особы, ободряемые примером его, пожелали быть также участниками. Компания, пользуясь высочайшим его и. в. покровительством и находясь под неусыпным надзором министра коммерции, графа Николая Петровича Румянцева, могла тогда уверить всех, что управляющие оною с рвением и деятельностью будут стараться о восстановлении пренебреженной сей отрасли торговли. Директорам сперва предлежало помышлять о снабжении жизненными и другими важнейшими потребностями, с возможною безопасностью и дешевизною, своих колоний, которые начинали еще только возникать и в дикой бесхозяйственной стране могли бы от недостатка в нужнейших пособиях разрушиться.

К таковым потребностям принадлежит даже и хлеб; потому что ни на Алеутских островах, ни на берегу Америки нет земледелия. Колонии следовало привести в лучшее оборонительное состояние от нападения островитян, чему оные весьма часто бывают подвержены; приказчикам доставить все способы к построению лучших судов и к снабжению оных хорошим такелажом, якорями и канатами, от чего главнейше зависит безопасность плавания; сверх того определить на суда искусных и опытных начальников и матросов. Но все сие не иначе могло быть с выгодой исполнено, как посредством сообщения морем колоний с Европейской Россией. До того доставлялось все нужнейшее через Якутск и Охотск сухим путем. Великое отдаление и чрезвычайные в перевозе всякого рода вещей затруднения, к чему употреблялось ежегодно более 4000 лошадей, возвысили цены на все даже и в Охотске до крайности. Так, например, пуд ржаной муки стоил и во время дешевизны, когда в восточной Европейской Рос-

сии он продавался по 40 или 50 копеек, – 8 рублей; штоф¹³ горячего вина – 20, а нередко 40 или 50 рублей; в равномерном к тому содержанию и другие потребности.

Часто случалось, что по перевозке оных уже через великое расстояние были на дороге разграбляемы, и в Охотск доходила малая только часть. Перевоз якорей и канатов казался совсем невозможным; но необходимость в оных заставляла прибегать к средствам, наносившим нередко вредные последствия. Канаты разрубали на куски в 7 и 8 сажень¹⁴, а по доставлении в Охотск опять соединяли и скрепляли. Якоря перевозили также кусками, которые потом скрывали вместе. Так труден и дорог был перевоз до Охотска! Но из оногo на острова и в Америку был столь же мало удобен и безопасен.

Крайне худое построение судов, малосведение большей части управлявших оными и опасное в таком состоянии плавание по бурному Восточному океану были главнейшими причинами, что суда с сими нужнейшими и сделавшимися столь дорогими грузами погибали почти ежегодно. Итак, чтобы производить сию торговлю с большею выгодой и чтобы впоследствии оную усилить, необходимость требовала отправлять корабли из Балтийского моря около мыса Горна или мыса Доброй Надежды к северо-западному берегу Америки. В 1803 г. сделан первый опыт в таковом преднамерении.

Хотя для публики и все равно, кто бы тот ни был, который представил первое начертание к сему путешествию, однако ж да позволено мне будет упомянуть здесь кратко об обстоятельствах, предшествовавших сей экспедиции.

Малая обширность деятельности российской торговли занимала многие годы мои мысли. Желание способствовать хотя б несколько тому, чтобы видеть ее в некотором усовершенствовании, было безмерно; но, с другой стороны, недостаток моих способностей чувствовал я в полной мере. Ни знания мои, ни положение не предъявляли ничего к тому благовидного. Служив в английском флоте во время войны с 1793-го до 1799 г., смотрел я неравнодушно на обширность их коммерции, наипаче же на важность ост-индской и китайской, которые привлекли особенное мое внимание. Участие россиян в торговле морем с Китаем и Индией казалось мне не невозможным. Торгующие европейские нации участвуют почти все в оной; успевшие же в том преимущественно достигли высочайшей степени благосостояния, находя богатства в странах, изобилующих разными естественными произведениями. Таковы были сначала португальцы, потом голландцы, а ныне англичане.

Нельзя сомневаться, чтобы и Россия не могла находить выгод своих в коммерции морем с Китаем и Ост-Индией, хотя и не имеет в странах сих собственных владений. Главнейшее препятствие к принятию участия в торговле с отдаленными сими странами состоит в недостатке способных людей к управлению мореходными судами. Офицеры императорского флота могут быть одни к тому употреблены; но и сии, выключая некоторых из англичан, не бывают никто в водах ост-индских.

Итак, я, находившись в английском флоте, вознамерился побывать в Ост-Индии и Китае. Граф Воронцов, российский в Англии посланник, доставил мне вскорости к тому случай, и я отправился в 1797 г. на военном английском корабле в Ост-Индию. Пробыв там около года, пошел на купеческом судне в Кантон с тем намерением, чтобы испытать опасное плавание по Китайскому морю. До сего занимался я только мыслями об одной торговле Европейской России с Ост-Индией и Китаем, но повстречавшееся нечаянное обстоятельство представило мне случай обозреть сей предмет в другом виде, и сему-то случаю приписываю я повод к предприятию сего путешествия.

¹³ Штоф – единица измерения объема жидкости, применявшаяся на территории Российской империи до введения метрической системы мер. Использовалась, как правило, при измерении количества вино-водочных напитков. 1 штоф = 1/10 ведра = 10 чаркам = 1,2299 литра. – *Прим. ред.*

¹⁴ 1 сажень – 213,36 см. – *Прим. ред.*

В бытность мою в Кантоне в 1798-м и 1799 гг. пришло туда небольшое, в 90 или 100 тонн, английское судно от северо-западного берега Америки. Оно вооружено было в Макао и находилось в отбытии из Китая 5 месяцев. Груз, привезенный оным, состоял в пушных товарах, которые проданы за 60 000 пиастров. Я знал, что соотечественники мои производят важнейший торг с Китаем звериными мехами; но оные привозятся с островов Восточного океана и американского берега, во-первых, в Охотск, а оттуда уже в Кяхту, к чему потребно времени два года, а иногда и более.

Мне известно было и то, что многие из судов погибали ежегодно с богатыми грузами. По сим причинам казалось мне, что россияне несравненно с большей выгодой могли бы производить пушной товар из своих колоний в Кантон прямо. Мысль сию, хотя и не новую, признавал я столь основательной, что, невзирая на то, что торгующие мягкой рухлядью никогда о том не помышляли, вознамерился по прибытии моем в Россию сообщить ее правительству. Для сего на обратном пути моем из Китая в Англию сделал я начертание, которое хотел подать тогдашнему президенту коммерц-коллегии Соймонову, о коего сведениях в торговле и усердии к благонамеренным предприятиям для общественной пользы был я удостоверен.

В сем начертании представил я, от каких выгод отказывается Россия, предоставляя всю непосредственную свою торговлю иностранцам. При сем привел и все возражения, которые обыкновенно против сего представляемы, и покусился опровергнуть оные; я объявил притом свое мнение и о средствах к отвращению начальных в заведении собственной мореплавательной коммерции трудностей, каковых, бесспорно, предстоит много, а особливо в рассуждении снабжения купеческих кораблей начальниками и матросами. Для сего представил я, чтобы к 600 молодых людей из дворян, воспитываемых всегда в Морском кадетском корпусе для флота, прибавить сто из других состояний, которые хотя бы и предназначены были служить на купеческих кораблях, но долженствовали бы учиться вместе с кадетами.

Из сих молодых людей, по приобретении ими теоретических знаний в училище и потом опыта во время плаванья на кораблях купеческих, могли бы оказываться некоторые хорошими мореходцами. Я полагал преимущественно, чтобы возложить на капитанов флота обязанность обращать внимание на корабельных юнг, то есть мальчиков, и, по открытии в котором-либо оказывающихся дарований, представлять о таковом для принятия его в корпус. Сим образом можно было бы приобрести со временем людей, весьма полезных для государства. Кук, Бугенвиль, Нельсон не сделались бы никогда оными, каковыми явились в своем отечестве, если бы выбирали людей по одному только рождению.

Я описал тогда кратко российскую промышленность звериными мехами, представил все трудности, с которыми борются все предприимчивые люди, в оной упражняющиеся, презирая всякую опасность, и присовокупил к тому, сколь великие могли бы произойти для России выгоды, если бы правительство некоторым образом подкрепило сию промышленность. На сей конец предложил я, чтобы послать из Кронштадта к Алеутским островам и к северо-западному берегу Америки два корабля, нагрузив оные всякими к построению и оснащению судов нужными припасами, и отправить при сем случае к селениям Американской компании искусных кораблестроителей, разных мастеровых и учителей мореплавания, снабдив их морскими картами, книгами и астрономическими инструментами, словом, привести купцов в состояние строить там хорошие суда¹⁵, кои бы управлялись искусными начальниками для того, чтобы

¹⁵ Затруднения в построении судов в Америке, на островах или в Охотске, как то узнал я после опытом, столь велики, что далее и при доставлении потребных к тому материалов из Европейской России морем нельзя не посчитать лучшим и выгоднейшим, если для производства торговли в тамошних странах будут посылаться туда малые суда непосредственно из портов Балтийского моря. Выгода от доставления на оных товаров может довольно вознаграждать иждивения, употребленные на построение и оснастку. Такие плаванья приносили бы великую пользу и тем, что могли бы образовать хороших мастеров для компанейских судов в Америке, где столь велик недостаток в искусных матросах, что одни несведущие промышленники употребляются на судах. Вообще непрерывное сообщение между европейскими российскими гаванями и американскими селениями компании, особливо же торговлю в Кантоне, почитаю я единым средством, могущим привести в цветущее состо-

отвозили после мягкую рухлядь в Кантон прямо, не прерывая, впрочем, торговли, заведенной российской факторией Кяхтинской, и по получении там нужных товаров возвращались бы обратно: долженствующие же приходить в Кантон корабли из Европейской России, по взятии там китайских товаров, заходили бы на обратном своем пути или в Манилу или в Батавию, или к берегу ост-индскому для закупки таковых, кои с надежною выгодною продаются в России.

Через сие можно было бы достигнуть до того, чтобы мы не имели более надобности платить англичанам, датчанам и шведам великие суммы за ост-индские и китайские товары. При таковых мерах скоро бы пришли россияне в состояние снабжать сими товарами и немецкую землю дешевле, нежели англичане, датчане и шведы, потому что для них построение, оснастка и содержание судов стоит гораздо дороже и что они покупают товары за наличные деньги. Нельзя не полагать, что Российская ост-индская компания сделалась бы впоследствии столь важною, что малые ост-индские компании в Европе, как то: датские, шведские и голландские, не могли бы с нею никак равняться. В сем-то и состояло содержание моего начертания.

По возвращении моем, наконец, из Англии в Россию хотел я подать лично начертание сие президенту коммерц-коллегии Соймонову, но позволения на приезд в Санкт-Петербург не последовало. Между тем Соймонов получил отставку, преемником сделался князь Гагарин, наименованный тогда министром коммерции. Хотя Соймонов и находился уже в отставке, но я, невзирая на то, все хотел еще подать ему свое начертание, ибо был уверен, что он, если одинаковых со мною о том мыслей, имеет довольно еще сил к подкреплению представляемого и чтобы довести оное до исполнения. Однако он выехал по отставке из С.-Петербурга и скоро после в Москве умер. В сие время граф Кушелев управлял морскими силами; не могши лично представить ему моего плана, сообщил я оный ему письменно, но получил ответ, который меня лишил всякой надежды произвести оный в действие. Старания мои возбудить в частных людях желание к такому предприятию были равномерно тщетны. Может быть, и удалось бы мне успеть в сем, если бы имел я позволение пробыть в Санкт-Петербурге большее время; но сего не последовало.

Наконец, взошел на престол Александр I, и я начал помышлять опять о сем предмете, коль скоро адмирал Мордвинов заступил место графа Кушелева, то, не теряя времени, привел я начертание свое снова в порядок, сделав в нем некоторые перемены; ибо двухгодичное пребывание мое в России доставило мне о многом обстоятельнейшее сведение; но существенность оного осталась та же. Приготовив надлежащим образом, послал я оное в начале 1802 г. в Санкт-Петербург к адмиралу Мордвинову и вскоре получил ответ, что он находит начертание мое достойным внимания и что будет всемерно стараться произвести оное в действие.

Между тем он сообщил оное коммерц-министру, ныне государственному канцлеру графу Николаю Петровичу Румянцеву, который тоже одобрил мое представление, и предложенные в оном способы к споспешествованию и распространению нашей американской торговли показались ему столь основательными, что он принял в сем деле живейшее участие; и действительно, нужно было подобное рвение, каковое оказали граф Румянцев и адмирал Мордвинов, чтобы могло быть тотчас произведено в действие такое предприятие, которое по одной новости своей подвержено было великому противоречию и многим препятствиям.

Справедливость требует сказать здесь, что граф Николай Петрович Румянцев был главный виновник сего путешествия; ревностное его попечение об оном было неослабно с самого начала до конца. Да будет позволено мне изъявить ему чувствительную благодарность как именем моим, так и именем всех моих подчиненных за исходатайствование по возвращении нашем у императора различных милостей, оказанных его и. в. со свойственной ему щедротою всем

яние торговлю Российско-американской компании, если только правительство почитает за нужное удержать заведенные компанией селения при берегах северо-западной Америки и за полезное усилить свою непосредственную торговлю. Но прежде сего кажется нужно сделать некоторые перемены в самом образовании Американской компании.

участвовавшим в одной экспедиции¹⁶, в числе коих важнейшим почитаю я повеление его и. в. напечатать описание этого путешествия на счет кабинета.

По общему рассмотрению моего представления графом Румянцевым и Николаем Семеновичем Мордвиновым это дело представлено было государю и вследствие его повеления потребован я в июле месяце в С.-Петербург¹⁷; по прибытии моем туда объявил мне адмирал Мордвин, что государь определил, чтобы я был сам исполнителем своего предначертания. Сие неожиданное последствие привело меня в немалое смущение. Обстоятельства мои переменились и сделали принятие сей возлагаемой на меня важной обязанности несравненно труднейшим против прежнего. Более полугода уже прошло, как я разделял счастье с любимой супругой и ожидал скоро именоваться отцом. Никакие лестные виды уже не трогали сильно меня.

Я вознамерился было оставить службу, дабы наслаждаться семейственным счастьем. Но от сего надлежало теперь отказаться и оставить жену в сугубой горести. Чувствования мои воспрещали принять сие лестное поручение. Но адмирал Мордвин объявил мне, что если не соглашусь быть сам исполнителем по своему начертанию, то оно будет вовсе оставлено. Я чувствовал обязанность к отечеству в полной мере и решил принести ему жертву. Мысль сделаться полезным, к чему стремилось всегда мое желание, меня подкрепляла; надежда совершить путешествие счастливо ободряла дух мой, и я начал всемерно заботиться о приготовлениях в путь, не испытанный до того россиянами.

¹⁶ Все чиновники сей экспедиции повышены следующими чинами: командующие кораблями «Надеждою» и «Невою» награждены орденом Св. Владимира 3-й степени, получили по 3000 рублей, лейтенанты и главные медицинские чиновники по 1000 рублей, мичманы по 800 и прочие чиновники, соразмерно их жалованию, пенсии по смерти. Иностранные ученые награждены пенсионом по 300 червонных в год, нижние чины награждены отставкою и пенсионом от 50 до 75 рублей.

¹⁷ Летом 1802 г. приехал в Санкт-Петербург живший в Гамбурге англичанин, по имени Макмейстер, и предлагал свои услуги Американской компании. Он соглашался отвезти корабль с товарами в американские ее селения и, будучи кораблестроителем, хотел, чтобы препоручили ему строить суда в Америке для компании; сверх того предъявил план о заведении на Курильском острове Уруп селения, которым обязывался сам управлять многие годы и учредить там китовую ловлю. Сей проект возбуждал тогда в директорах Американской компании великое внимание. По долговременных его переговорах с директорами компании, не успев в своем намерении, возвратился он осенью обратно в Гамбург. Сей англичанин мог, без сомнения, сделаться для компании весьма полезным. Он казался предприимчивым, очень искусным в мореплавании и человеком хороших свойств и образа мыслей.

Часть первая

Глава I. Приготовление к путешествию

Определение начальника экспедиции. – Покупка кораблей в Англии. – Назначение посольства в Японию. – Прибытие кораблей в Кронштадт. – Вооружение их. – Посещение его и. в. – Выход кораблей на рейд. – Роспись астрономических и физических инструментов. – Имена офицеров. – Посещение министром торговли и товарищем министра морских сил перед самым отходом кораблей. – Последовавшие перемены. – Именной список всех служителей

В 1802 г., августа 7-го дня, определен я был начальником над двумя кораблями, которые назначено было отправить в Камчатку и к северо-западным берегам Америки. Предполагаемо было отправить сию экспедицию в сем же году, чего, однако ж, произвести в действие было не можно. Быв уверен, что кораблей, на таковой конец годных, не только совсем не было, но и сыскать их в России нельзя, почитал я предприятие сие невозможным, хотя для отвращения сего препятствия думал послать грузы в Гамбург и там купить корабли; но как надлежало в таком случае весьма спешить и покупкою и нагрузкою кораблей и при всем том нельзя было отправиться прежде октября или ноября, то счел я за необходимо нужное представить о всех вредных следствиях, какие могут произойти от позднего отправления и поспешной покупки кораблей, от благонадежности которых должен зависеть успех экспедиции, тем более что я имел намерение идти около мыса Горна, к которому, по выходе из Гамбурга в октябре или ноябре месяцах, следовало прийти в самое худое время года. Представление сие было уважено, и отправление отложено до другого лета.



Адмирал Иван Фёдорович Крузенштерн (1770-1846)

Выбор начальника другого корабля предоставлен был моей воле. Я избрал капитан-лейтенанта Лисянского, отличного морского офицера, служившего со мною вместе во время последней войны в английском флоте и уже бывшего в Америке и Ост-Индии, почему я и имел случай узнать его. Путешествие наше долженствовало быть продолжительно, и для благополучного окончания оно требовалось общей ревности, всегдашнего единодушия, честных и беспристрастных поступков. Противное сему могло бы подвергнуть нас многим весьма неприятным, а может быть, и бедственным приключениям, тем более что вся экспедиция хотя и состояла из людей военных, однако была не совсем военною, но частью и коммерческою. Тако-

вые причины налагали на меня обязанность избрать начальником другого корабля человека беспристрастного, послушного, усердного к общей пользе. Таковым признал я капитан-лейтенанта Лисянского, имевшего как о морях, по коим нам плыть надлежало, так и о морской астрономии в нынешнем усовершенствованном ее состоянии достаточные познания.



Капитан 1-го ранга Лисянский Юрий Федорович (1773 – 1837)

Счастливый исход путешествия зависел от верной на хорошие корабли надежды, почему необходимость требовала поступить при покупке оных с величайшей осторожностью. Для сего капитан-лейтенант Лисянский вместе с корабельным мастером Разумовым, молодым, знаю-

щим человеком, отправлены были в сентябре месяце в Гамбург в надежде найти там удобные для сего путешествия корабли, каковых, однако ж, они по прибытии в сей город отыскать не могли. Итак, не теряя времени, поспешили в Лондон, как такое место, в котором уже с достоверностью найти их уповали; но и там находили покупку сию не весьма легкой. Наконец получено в С.-Петербурге известие, что куплены ими в Лондоне два корабля, за которые заплачено 17 000, да за исправление их еще 5000 фунтов стерлингов; один в 450 т, трехлетний; другой в 370 т, пятнадцатимесячный. Первому дано имя «Надежда», второму – «Нева».

В январе 1803 г. оставил я Ревель, тогдашнее место моего пребывания, и отправился в С.-Петербург, дабы самому лично находиться для приготовления нужных вещей к путешествию. По прибытии моем в сей город узнал я о новом расположении. Его и. в. представлено было, что при сем путешествии может быть весьма удобным посольство в Японию. В 1792 г. во время царствования Екатерины II таковое же посольство было приемлемо, но некоторые обстоятельства много намерению сему повредили. Во-первых, грамота к японскому императору написана была не от самой императрицы, но от сибирского ее наместника. Во-вторых, российское с посольством судно пришло тогда не прямо в Нагасаки, единственное место, определенное для кораблей иностранных, но остановилось в гавани острова Иессо.



Шлюп «Нева»



Шлюп «Надежда»

Сии два обстоятельства крайне огорчили высокомерного японского монарха. Сверх того, и выбор лица, которому препоручено было исполнение сего важного предприятия, оказался неудачным. Лаксман был человек мало способный к уловкам, могшим приобрести доверенность от державы завистливой и подозрительной. Но, невзирая на то, японцы приняли его хорошо, и он привез с собою письменное позволение, состоявшее в том, что один российский корабль может ежегодно приходить для торговли в Нагасаки, но только в одно сие место и притом в безоружном состоянии; в противном случае корабль и люди будут удержаны как пленные.

Десять лет прошло; но Россия не воспользовалась таким позволением. Ныне, когда особенно стали помышлять о распространении торговли, казалось, наступило удобное время испытать, не можно ли вступить в торговый союз с Японией. Для произведения сего в действие назначили посланником действительного статского советника Резанова. Собрание, бывшее по сему предмету¹⁸, рассуждало, что отправляемое на сих судах посольство задержит возвращение оных целым годом долее, а чрез сие торговые выгоды понести могут немаловажный ущерб.

Государь, дабы не причинить коммерции сего убытка, принял один корабль на свое полное содержание с предоставлением притом компании права нагрузить оный товарами настолько, сколько удобность позволять будет. Сие благоволение монарха достаточно вознаградило предполагаемые Американскою компаниею убытки. Выше сказано, что одному кораблю только позволено приходить в Нагасаки. Итак, положено кораблям разлучиться у острова Сандвича, откуда «Надежда» долженствовала идти прямо в Японию; по совершению же дел посольственных – на зимование или в Камчатку, или к острову Кадьяку; «Нева» же – прямо к берегам Америки, а оттуда на зимование к Кадьяку. Следующим потом летом оба корабля,

¹⁸ Собрание сие составляли министр коммерции граф Румянцев, товарищ министра морских сил Чичагов, сделавшийся за несколько месяцев перед тем преемником адмирала Мордвинова, Резанов и директоры Американской компании.

соответственно первому предположению, нагрузясь товарами, должны были отправиться в Кантон, а из него в Россию.

По распоряжению всего, таким образом, утвержден был Резанов в звании чрезвычайного к японскому двору посланника и пожалован камергером и орденом Св. Анны 1-й степени. Американская компания уполномочила его в учреждении лучшего управления селениями на островах и на берегу Америки и вообще к заведению, что к выгодам компании способствовать может. Для императора Японии и его вельмож готовились богатые подарки. Между тем, дабы более надеяться на хороший прием в Нагасаки, послали в Иркутск за теми японцами, которые, по претерпении кораблекрушения в 1793 г. у островов Алеутских, находились там с 1797 г.; к сему приглашены были из них только не принявшие христианской веры и желавшие возвратиться в свое отечество. Также, дабы придать посольству более блеска, позволено было посланнику взять с собою несколько молодых благовоспитанных особ в качестве кавалеров посольства.

По удовольствовании свитою, состоящею из молодых путешественников, любопытствующих видеть свет и отправляющихся на казенном содержании, оставалось пожелать и таких долговременно упражнявшихся в науках людей, которые могли бы в путешествии сем собрать более полезных примечаний. Сего ради представил я графу Румянцеву, чтобы пригласить к сему путешествию искусного астронома, который тем более нужен, что Южное полушарие редко посещается астрономами и что там к усовершенствованию как сей науки, так и физики могут открыться важные предметы.

Сей министр, оказывающий всегда усердие к пользе и славе отечества, обрадовал меня скорым своим на то согласием и взялся немедленно доложить о том государю, которого отеческое попечение не позволяло уже мне в исполнении моего желания сомневаться. Скоро потом граф Румянцев написал к славному астроному Зеебергской обсерватории, от коего по кратком времени получил ответ, что ученик его астроном Горпер, уроженец швейцарский, решился предпринять с нами путешествие. Да позволено будет мне изъявить здесь благодарность достойному наставнику сего астронома, бывшего мне таким спутником, которого дружеством я могу хвалиться. Прошедшею осенью еще приглашен также был к сему путешествию естествоиспытатель, доктор Тилезиус из Лейпцига. Сверх того, назначили двух живописцев Академии художеств, из которых один, по недостатку на корабле места, должен был остаться.

В 5-й день июня 1803 г. прибыли купленные корабли из Англии в Кронштадт; я немедленно поспешил туда из С.-Петербурга для их осмотра и нашел оба как в рассуждении построения, так и внутреннего расположения их в хорошей исправности. Посланник Резанов желал находиться на моем корабле, и как он имел при себе немалую свиту, то и надлежало мне избрать для себя корабль «Надежду», превосходивший «Неву» величиною. По точнейшем осмотрении корабля моего нашел я нужным переменить на нем две мачты и весь такелаж, что стоило нам многих трудов и времени. Без ревностного содействия и пособия капитан-командора Мясоедова, бывшего тогда капитаном над портом, и помощника его, капитана Быченского, долго не мог бы я окончить сей работы. Обязанность требует изъявить им здесь мою благодарность.

Июля 6-го дня отдал я приказ вывести корабли на Кронштадтский рейд, в чаянии через несколько дней отправиться в путь; но прежде путешествия нашего имели мы счастье увидеть в Кронштадте государя императора, прибывшего туда с намерением обозреть те корабли, которые в первый раз понесут российский флаг около света. Такое происшествие, последовавшее через целое столетие от начала преобразования России, предоставлено было царствованию Александра I. Его величество изволил со шлюпки сойти прямо на корабли наши. Он обозрел все с величайшим вниманием и был доволен добротою как кораблей, так и разных вещей, привезенных для путешествия из Англии; благоволил разговаривать с корабельными началь-

никами и с удовольствием смотрел несколько времени на работу, которая тогда на кораблях производилась.

Я особенно почитаю себя счастливым, что имел удобный случай принести государю императору всеподданнейшую мою благодарность за оказанные мне милости; ибо незадолго пред сим благоволил он пожаловать жене моей на 12 лет с одной деревни доходы, составляющие ежегодно около 1500 рублей, чтобы, по собственному его величества изречению, обезопасить благосостояние жены моей во время продолжительного и неизвестности подверженного отсутствия ее мужа. Сие неожиданное благодеяние было столь для меня лестно, что я чувствовал цену оною более, нежели когда бы то пожаловано было собственно мне.

Капитан-лейтенант Лисянский, купивший, как выше сказано, корабли в Лондоне, привез с собой оттуда и все необходимо нужные для путешествия английские вещи. Между ними находились: знатный запас лучших противоцинготных средств, как то: похлебочный, солодовый и еловый экстракт, сушеные дрожжи и горчица; сверх того, лучшие лекарства, купленные по доставленной ему в Англию росписи, сделанной корабля моего доктором Эспенбергом...¹⁹

Не совсем почитаю я излишним сказать здесь нечто вообще о приготовлении кораблей наших к походу. Оно было первое такого рода России, а потому многое заслуживает быть известным, хотя и не для каждого читателя будет то равно стоящим внимания. Выбор всех для корабля моего офицеров и матросов был предоставлен мне совершенно; и так избраны мною: первым, лейтенант и кавалер Ратманов. Он служил в сем чине 13 лет, из коих 10 сам был начальником военного судна, и в последнюю войну против французов, за отличную храбрость и деятельность, награжден был орденом Св. Анны 2-й степени. Вторым, лейтенант Ромберг, служивший в 1801 г. под начальством моим на фрегате «Нарве», где и имел я случай узнать его достоинство. Третьим, лейтенант Головачев; сего назначил я, не зная его вовсе, а единственно потому, что похваляем был всеми.

Он был офицер весьма искусный, и я во все путешествие в выборе его не раскаивался, даже до того несчастного с ним приключения, которое последовало на возвратном пути нашем в бытность на острове Св. Елены. Четвертым, лейтенант Левенштерн, находившийся прежде шесть лет в Англии и Средиземном море под начальством адмиралов Ханькова, Ушакова и Карцова. Он, по окончании войны, желая получить сведения о мореходстве чужих держав, вышел незадолго перед сим в отставку и отправился во Францию для вступления там в службу, откуда, услышав о моем путешествии, поспешил обратно в Россию и в Берлине нашел уже отправленное от меня к нему приглашение. Мичман Беллинсгаузен, которого избрал я, не зная его прежде лично, так же как и лейтенанта Головачева, но отзыв других о хороших его знаниях и искусстве в разных до мореплавания относящихся предметах был тому причиною.

Врачом для корабля моего избрал я доктора медицины Эспенберга, человека в науке своей весьма искусного, опытного и бывшего уже с давнего времени моим приятелем²⁰. Известный Коцебу²¹, желая, чтобы оба его сына, воспитавшиеся в Первом шляхетном кадетском корпусе, могли воспользоваться сим путешествием и чтобы они находились на моем корабле, просил о том высочайшего соизволения, в котором и не было ему отказано. Как ни прискорбно было Коцебу разлучиться со своими сыновьями столь молодых лет, но следствия разлуки с избытком вознаградили сие его пожертвование, ибо путешествие сие было для них весьма

¹⁹ Пропущено перечисление астрономических и физических приборов, взятых в экспедицию. – *Прим. ред.*

²⁰ Для другого же корабля избрал я врачом Лабанда, рекомендованного мне в Санкт-Петербурге, так как человек весьма хороших познаний и похвальных нравственных качеств, которые во время нашего путешествия самым опытом были оправданы.

²¹ Август Фридрих Фердинанд фон Коцебу – немецкий драматург и романист, газетный агент на русской службе в Остзейском крае (издавал в Берлине ряд газет, где проводил прорусскую пропаганду); потом в Германии, был директором придворного театра в Вене и написал ряд драм, завоевавших популярность благодаря сценичности и пониманию вкусов толпы. В свое время он был даже популярнее Гете или Шиллера. – *Прим. ред.*

полезно; они возвратились благополучно к своим родителям, обогатив ум свой новыми познаниями.

Команда корабля моего состояла из 52 человек, между коими находилось 30 матросов, молодых, здоровых, явившихся ко мне охотою еще при начале предположенной экспедиции.

Пред самым отходом кораблей нашел, однако, я нужным двух из них оставить, потому что у одного оказались признаки цинги, другой же, за 4 месяца перед тем женившийся, сокрушаясь о предстоящей с женой разлукой, впал в глубокую задумчивость. Хотя и обеспечил я жену сего последнего, выдав ей наперед полное его годовое жалование, в 120 рублях состоявшее, и хотя он действительно был здоров, однако, невзирая на то, не хотел я взять с собою человека, в коем приметно было уныние, ибо думал, что спокойный и веселый дух в таком путешествии столько же нужен, как и здоровье, а потому и не следовало делать принуждения.

Каждый из матросов снабжен был достаточно бельем и платьем, выписанными большей частью из Англии; для каждого из них приказал я заготовить тюфяки, подушки, простыни и одеяла; сверх того, для большей благонадежности, еще запасное белье и платье. Корабельная провизия была вообще самая лучшая. Приготовленные в С.-Петербурге белые сухари не повредились через целых два года. Солонина взята была мною с. – петербургская и гамбургская; первая оказалась отменной доброты, так что чрез все время путешествия не повредилась нисколько. Поелику это был первый опыт, что мясо, посоленное российской солью, через три года пребывания во всех климатах осталось неповрежденным, то признательность требует, чтобы имя приготавливавшего оно было известно. Это был Обломков, Санкт-Петербургский купец третьей гильдии.

Масла взял я малое количество, для того что оно между поворотными кругами обыкновенно портится и делается для здоровья вредным; вместо одного запаса довольно сахаром и чаем, как лучшим противоцинготным средством. Всего более к сохранению здоровья людей надеялся я на действие кислой капусты и клюквенного сока. Итак, казалось, что все приведено в надежную исправность, но к немалой заботе усмотрел я еще при нагрузке, а особливо в походе, что бочки были ненадежны; отчего и произошло, что многое испортилось прежде времени; особенно сожалел я о потере большей части кислой капусты, которой почти две трети принужден был бросить в море. Большую часть сухарей, по недостатку на корабле места, должны были переложить в мешки, хотя и опасались, что оные в таком состоянии подпадут скорейшей порче.

Главнейшее затруднение в приготовлении моего корабля состояло в наблюдении сугубой выгоды; хотя корабль и принадлежал императору, однако он позволил Американской компании, как выше упомянуто, нагрузить его по возможности своими товарами, о количестве коих, равно и о назначенных в Японию подарках, не мог я прежде получить точного сведения; особливо же о последних оставался до самого конечного времени в неизвестности. Мы находились уже на рейде, но и тогда привозили еще из С.-Петербурга многие вещи. Не имея для погрузки оных места, пришел я в немалое затруднение. Обстоятельства принудили меня при сем случае взять такие меры, которые впоследствии могли быть неприятны, а именно я должен был оставить девятимесячную провизию солонины, сухарей и немалое количество такелажа; невзирая на то, корабль был так наполнен, что не только служители помещались с теснотою, опасною для здоровья, но даже и самый корабль во время крепкого ветра мог от излишнего груза потерпеть бедствие.

Если бы груз и провизия, также и назначенные в Японию подарки, доставлены были в Кронштадт благовременнее, тогда бы можно было легко расчислить, сколько чего с удобством поместится; но сверх позднего отправления, еще и беспрестанные западные ветры причиняли в привозе вещей из С.-Петербурга немалую остановку. Находясь на рейде целые три недели, могли бы мы иметь довольно времени перегрузить корабль, но ежедневное ожидание посланника учинить того не позволяло; притом предоставлял я себе сделать сие в Копенгагене, где и

без того надо было перегружаться, потому что надлежало взять нам 80 оксотов французской водки и поместить на корабле нашем.



Кронштадтский рейд 1855 год.

Во время стоянки на Кронштадтском рейде часто посещали нас многие из С.-Петербурга; причем оказываемо было великое удивление, что мы с таким тяжелым и, следовательно, опасным грузом дерзаем пускаться в столь далекое путешествие. По донесению моему графу Румянцеву о весьма ненадежном нашем положении, прибыл он августа 2-го числа, вместе с товарищем министра морских сил на мой корабль, чтобы изыскать средства к отвращению помянутого неудобства. Они рассудили, что облегчение корабля должно сделать в Копенгагене, снятием с него такого груза, какой покажется излишним. В рассуждении же тесноты на оном положено, что из числа 25 офицеров пятерых отменить, из числа тех, кои в свите посланника находились волонтерами.

Хотя рвение господ сих было так велико, что они охотно соглашались отказаться от всех удобностей и быть наравне с матросами, однако я не мог принять сего как потому, что почитал крайне жестоким исключение благородных воспитанных юношей из своего общества, так и потому, что служители и без того стеснены были чрезмерно, и я охотно желал бы для доставления им лучшего покоя несколько из них оставить, если бы число оных не было мало. После такого распоряжения министров мог я почитать себя совершенно готовым к отходу; почему, отдав капитан-лейтенанту Лисянскому сигналы и предписания, как поступать в походе и в каких местах и случаях разлучений опять соединяться, ожидал только благополучного ветра.

Я поставлю обязанностью поместить здесь не только имена офицеров, но и служителей, которые все добровольно первое сие столь далекое путешествие предприняли. Русские мореплаватели никогда так далеко не ходили: самое дальнейшее их плавание по Атлантическому океану не простиралось никогда до поворотного круга. Ныне же предстояло им от шестидесятого градуса северной перейти в тот же градус южной широты, обойти дышащий бурями Капгорн, претерпеть палящий зной равноденственной линии. Все сие, равно как и долговременное от отечества удаление и многотрудное около света странствование, казалось бы, должен-

ствовало произвести в них более страха, нежели в других народах, которым плавания сии, по причине частого оных повторения, сделались обыкновенными; однако, невзирая на то, любопытство их и желание увидеть отдаленные страны было так велико, что если бы принять всех охотников, явившихся ко мне с просьбами о назначении их в сие путешествие, то мог бы я укомплектовать многие и большие корабли отборными матросами Российского флота.

Мне советовали принять несколько и иностранных матросов, но я, зная преимущественные свойства российских, коих даже и английским предпочитаю, совету сему последовать не согласился. На обоих кораблях, кроме Горнера, Тилезиуса, Лангсдорфа и Лабанда, в путешествии нашем ни одного иностранца не было.

Находившиеся на корабле «Надежда»:

Капитан-лейтенант, начальник экспедиции Иван Крузенштерн.

Старший лейтенант, произведенный во время путешествия в капитан-лейтенанты, и кавалер Макар Рагманов.

Лейтенанты: Федор Ромберх, Петр Головачев, Ермолай Левенштерн.

Мичман, произведенный во время путешествия в лейтенанты, барон Фаддей Беллингаузен.

Штурман Филипп Каменщиков.

Подштурман Василий Сполохов.

Доктор медицины Карл Эспенберг.

Помощник его Иван Сидгам.

Астроном Горнер.

Естествоиспытатели:

Тилезиус, Лангсдорф (сей оставил корабль «Надежду» 25 июня 1805 г. в Камчатке и перешел на судно Американской компании «Марию», для предпринятия путешествия к северозападному берегу Америки).

Артиллерии сержант, пожалованный во время путешествия в офицеры, Алексей Раевский.

Кадеты сухопутного кадетского корпуса: Отто Коцебу, Мориц Коцебу.

Клерк Григорий Чугаев.

Парусник²² Павел Семенов.

Плотничный десятник Тарас Гледианов.

Плотник Кирилл Щекин.

Конопатный десятник Евсевий Паутов.

Конопатчик Иван Вершинин.

Купор Петр Яковлев.

Бомбардиры: Никита Жегалин, Артемий Карпов.

Слесарь Михаил Звягин.

Подшкипер Василий Задорин.

Квартирмейстеры: Иван Курганов, Евдоким Михайлов, Михаил Иванов, Алексей Федотов.

Боцман Карп Петров.

Матросы: Егор Черных, Филипп Харитонов, Иван Елизаров, Даниил Филиппов, Федосей Леонтьев, Николай Степанов, Иван Яковлев, Нефед Истреков, Егор Мартюков, Мартимиян Мартимиянов, Василий Фокин, Иван Михайлов 2-й, Филипп Биченков, Алексей Красильников, Феодор Филиппов, Григорий Конобеев, Матвей Пигулин, Спиридон Ларионов, Перфилий Иванов, Эммануил Голкеев, Куприян Семенов, Резеп Баязитов, Иван Михайлов 1-й, Сергей

²² Мастер, отвечающий за ремонт парусов. – Прим. ред.

Иванов, Дмитрий Иванов, Ефим Степанов, Клим Григорьев, Егор Григорьев, Иван Логинов, Иван Щитов.

Денщики: Степан Матвеев, Иван Андреев.

Посланник, камергер Николай Петрович Резанов.

Принадлежащие к свите посланника: свиты его и. в. майор Ермолай Фридрици, гвардии поручик граф Федор Толстой, надворный советник Федор Фос, живописец Степан Курляндцев, доктор медицины и ботаники Бринкин, приказчик Американской компании Федор Шемелин.

Находившиеся на корабле «Нева»:

Капитан-лейтенант и кавалер Юрий Лисянский.

Лейтенанты Павел Арбузов, Петр Повалишин.

Мичманы Федор Коведяев, Василий Бер.

Штурман Даниил Калинин.

Доктор медицины Мориц Лабанд.

Служителей 45 человек.

Принадлежащие к свите посланника: приказчик Американской компании Коробицын.

Августа 4-го по новому стилю, везде мною употребляемому, настал ветер восточный. Немедленно сделал я сигнал сниматься с якоря; но не прошло и двух часов, как ветер опять переменился из восточного в западный свежий, продолжавшийся до 7 августа, день, в который нам предопределено было оставить Кронштадт.

Глава II. Плавание из России в Англию

«Надежда» и «Нева» отходят из Кронштадта. – Прибытие оных на Копенгагенский рейд. – Продолжительное пребывание в Копенгагене. – Копенгагенская обсерватория. – Датский архив карт. – Командор Левенорн. – Устройство новых маяков на берегах датских. – Копенгагенское адмиралтейство. – Выход «Надежды» и «Невы» из Копенгагена. – Шторм в Скагерраке. – Разлучение кораблей. – Отъезд посланника в Лондон на английском фрегате. – Прибытие «Надежды» в Фальмут. – Соединение с «Невою». – Возвращение посланника из Лондона. – Отход из Фальмута

Августа 7-го пополудни в 9 часов переменился ветер от SW к StO и в 10 находились мы уже под парусами. В сие время прибыл на корабль адмирал Ханыков пожелать нам счастья и проводил нас до брандвахты, стоявшей на якорях в 4 милях от Кронштадта.

День был самый прекрасный и теплый, термометр показывал 17 градусов; но, невзирая на то, надобно было ожидать худой погоды, ибо морской барометр опустился в несколько часов на 4 линии, а именно от 29,90 на 29,50. В 10 часов сделался свежий ветер от SW, который принудил нас лавировать целую ночь; на другой день ветер усилился и дул при пасмурной погоде от SW и W так, что ход наш был очень неуспешен, и мы, находясь в виду острова Гогланда, не могли обойти его. 10-го числа ветер утих, и погода сделалась опять прекрасная.

В 2 часа пополудни обошли мы остров Гогланд. Наконец, к немалому нашему ободрению, ветер отошел к SO. В 12 часов ночи по счислению нашему миновали мы Ревель, а в 6 часов утра Пакерорский маяк и остров Оттесгольм. В 10 часов увидели маяк на острове Даго; 14-го в 5 часов утра увидели мы остров Гогланд, плыли вдоль берегов одного на расстоянии 10 или 12 миль, любясь приятными его видами; но удовольствие наше нарушилось печальным приключением: ибо в 8 часов утра упал нечаянно с «Невы» матрос в море. Хотя немедленно спущено было гребное судно, однако не могли уже спасти его. Он умел отменно хорошо плавать и был крепкого сложения; почему и должно полагать, что при падении получил сильный удар, отнявший у него силы держаться на поверхности моря. В 4 часа пополудни увидели мы оконечность Гогланда, называемую Гобург.

В 12 часов следующего дня увидели мы с марса остров Эланд. Судя по счислению, должны мы были проходить мимо Борнгольма в 2 часа ночи при свежем от OSO ветре с пасмурной погодой, почему и почел я нужной предосторожностью на несколько часов лечь в дрейф. Мы увидели этот остров на рассвете. В половине 3-го часа открылся остров Меун. Бывший тогда довольно свежий ветер сделался столь слабым, что мы принуждены были в 9 часов вечера стать на якорь в расстоянии 21 мили от Копенгагена. На другой день поутру рано снялись с якоря и в 5 часов вечера пришли на большой Копенгагенский рейд, где и стали на якорь.

Вскоре потом с сей батареи (крон-батареи) прибыл к нам офицер с приветствованием и с изъявлением со стороны правительства готовности к поданию нам помощи, нужной для поспешнейшего окончания работ. Мне надобно было корабль свой совсем перегрузить, почему и просил я о позволении произвести сие в действо на малом рейде, в чем адмиралтейств-коллегия мне и не отказала. На другой день, по получении сего позволения, немедленно свезен был порох; 20 августа пошли мы туда с «Невою». Адмиралтейство дало нам для выгрузки большие лодки: итак, хотя могли мы без замедления начать свою работу, но она непредвидимыми обстоятельствами была задержана.

По прошествии 10 дней, когда почти все уже готово, полученное от консула нашего из Гамбурга письмо поставило нас в необходимость с крайнею неприятностью работу перегрузки начать снова. Консулу препоручено было сообщить мне совет, чтобы купленную в Гамбурге солонину пересолить непременно, ибо в противном случае может она скоро испортиться. Сие так поздно полученное уведомление нашел я столь важным, что не мог оставить оно без исполнения, невзирая даже и на то, что почти весь корабль надлежало для сего выгружать потому, что гамбургскую солонину по особенной ее доброте погрузили мы на самый низ, в намерении употреблять ее не прежде, как через два года.

При пересаливании открылось, что через несколько месяцев надлежало бы бросить оную в море, для того, что некоторые бочки и тогда оказались уже испорченными. Я велел осмотреть также большую часть и с. – петербургской солонины, которая нашлась вообще лучше гамбургской, выключая худых бочек, замененных мною новыми. Сия предосторожность была столь необходима, что без оной, конечно, лишились бы мы целой половины сей провизии.

Долговременное пребывание наше в Копенгагене было для меня крайне неприятно, ибо сверх потери времени, которое почитал я драгоценным, сопрягалось с великими хлопотами, причинявшими мне много досады; но сия скука услаждаема была приятным обхождением с Бугге, директором копенгагенской обсерватории, и с командором датского флота Левенорном. Дружеский их прием и поучительное беседование с сими двумя достойными мужами, имеющими пространные сведения, соединенные с любезным нравом, облегчали много мое положение. Первый из них позволил мне с великой благоуслужливостью принести к нему на обсерваторию хронометры и благосклонно принял на себя труд поверить ход оных астрономическими наблюдениями, что и выполнено им с особенною точностью.

Бугге имеет отменный физический кабинет, употребляемый им ежедневно при своих лекциях, посещаемых достопочтенными копенгагенскими обою пола особами. Библиотека его немаловажна и состоит из книг отборных. Астрономические книги собраны особо, в малой, соединенной с большою библиотекой, комнате, в которой он упражняется²³. Копенгагенская обсерватория, как то известно, одолжена настоящим своим состоянием достоинству ее директора, до которого существовала она одним только именем. Положение ее отменное. Она находится на так называемой круглой башне, коей высота 120 футов.

Вид с оной самый прекрасный. Весь город, гавань и рейд представляются зрению. Противулежащий шведский берег виден ясно; в посредственную трубу можно усмотреть каждый дом в Мальме и Ландскроне. Круглая башня построена в царствование Христиана VI, и ученик славного Тихо Браге Христиан Лонгомонтан устроил на оной обсерваторию в 1656 г., следовательно, 20 годами прежде обсерваторий Парижской и Гринвичской. При обсерватории находятся четыре весьма изрядные покоя, занимаемые директорским помощником Сиебергом и его сыном, прилежным наблюдателем. Здесь видел я несколько хронометров, сделанных копенгагенским художником Армандом, но оные все, кроме одного, должны быть весьма худы. За несколько лет назад послан был капитан Левенорн в Вест-Индию для испытания сих хронометров; оные оказались ненадежными и, уповательно, не могут никогда быть употребляемы.

В Дании есть чиновник, называемый обер-лоцман, имеющий также смотрение за устройством и содержанием маяков. Левенорн, находясь при сей важной должности со времени смерти адмирала Лауса, трудится с неутомимой ревностью о доставлении мореплавателям возможности безопасности около берегов датских и норвежских. Нет ни одного почти маяка, который

²³ В сентябре 1807 г., во время нашествия англичан, Бугге лишился своей библиотеки, из 7000 книг состоявшей, знатного собрания инструментов математических и физических, карт печатных и рисованных, всех пожитков и самого дома, в который попало 35 бомб и который весь сгорел. Вся потеря его простирается до 12 000 ефимков. Университетская библиотека, состоящая из 100 000 книг, и обсерватория остались целы, потому что кругообразное строение, толстота стен и своды действию бомб противостояли. О стены тамошные более 125 бомб ударились с ужасным треском. Известие сие взято из письма Бугге к профессору Фусу, писанного 20 октября 1807 г. и хранящегося в архиве Санкт-Петербургской Академии наук.

бы со времени управления его сею частью не был перестроен или исправлен. С 1797 г. сделано оных вновь четыре. Устройство нового маяка на острове Христиан-Э близ Борнгольма занимало его много в сие время. Близость нового же маяка на северной оконечности острова Борнгольма, освещаемого угольями, требовала явно приметного особенного освещения маяка на Христиан-Э; почему и решился он произвести то параболическими отражателями (рефлекторами), обращаемыми вокруг машиною.

Левенорн показал мне строение как оной, так и отражателей. Сих последних было девять; они сделаны из зеленой меди, полированы песчаным камнем и двукратно на огне вызолочены. Боковые из коих, числом шесть, имеют четыре фута в поперечнике; средние же три несколько поуже. Зеркальные их поверхности вогнуты мало; зажигательная точка (фокус) находится на расстоянии 4 фута; сверх сего собственное изобретение Левенорна при сем устройении состоит в том, что назади каждой лампы, в расстоянии 4 дюйма, приложен небольшой отражатель в поперечнике 2 дюйма, который через отражение от себя света, долженствовавшего утрачиваться, делает оный полезным. Отражатели описывают круг в шесть минут, будучи движимы большою часовою машиною отменного устройства. Доктор Горнер, видевший недавно перед тем подобные машины в Англии, отдавал ей преимущество перед оными.

Левенорн с 1784 г. отправлял также должность директора Архива морских карт. Прекрасные, под смотрением его изданные карты находятся в руках каждого мореплавателя. Особенное оных достоинство есть то, что к большей части карт приобщены весьма нужные замечания. Несколько лет уже стараются описать норвежские берега с помощью астрономических и тригонометрических наблюдений; шесть карт теперь готовы и должны быть преимущественны, поелику к делу сему определены искуснейшие офицеры²⁴. Архив морских карт находится на так называемом старом Хольме. Хотя строение оного не имеет в себе ничего отменного, однако он учрежден с полезным преднамерением и великою удобностью. Здесь видеть можно собрание почти всех европейских морских карт и путешествий. Левенорн предполагает сделать со временем над архивом обсерваторию, к чему местоположение дома весьма удобно.

По его, как известно, представлению в 1800 г. заведена в Копенгагене комиссия для определения долгот на море, которой он и Бугте управляют. Главная цель комиссии состоит в том, чтобы сделать исчисления отстояний луны от других планет. В 1804 г. должно быть издано сих датских эфемерид²⁵ первое отделение.

Стен-Билле, капитан флота и член адмиралтейств-коллегии, был столько благосклонен, что позволил нам осмотреть здешнее адмиралтейство, давно уже по справедливости славящееся отменным своим учреждением и преимущественным порядком. Каждый корабль королевского флота имеет в разных, красиво построенных магазинах, особенное место для разнородных своих припасов. В одном лежит такелаж, в другом – якорные карты, в третьем – паруса, в четвертом – вся артиллерия; для рангоута (то есть стеньг и рей) – равномерно особенные сараи, так что весь флот без малейшего замешательства, сопряженного с неминуемой потерей времени, в скорости вооружен быть может. В корабельных арсеналах господствует порядок. Запас леса для строения кораблей, который сохраняется в магазинах, был весьма знатен. Мы осмотрели новый, недавно спущенный 84-пушечный корабль, названный «Христианом VII». Подлинно – один из прекраснейших кораблей, каковые мне случалось видеть. Корабль сей построен капитаном Голенбергом, которого все вообще почитают человеком особенных дарований и знаний; он построил многие, сему подобные корабли, но, невзирая на то, принужден был оставить службу. В нашу бытность находился он в готовности отправиться в Вест-Индию и на острове Св. Креста²⁶ заложить корабельную верфь.

²⁴ Возвращаясь из путешествия в 1806 г., узнал я, что описание норвежских берегов кончено и карты все выгравированы.

²⁵ Важные случившиеся после препятствия остановили сие весьма полезное для мореплавателей намерение.

²⁶ В сем месте он умер в 1805 г.

Августа 23-го пришли в Копенгаген из Китая два датских корабля; один, величиною 1400 т, вышел из Кантона двумя месяцами прежде другого, но, подвергнувшись на пути сильной течи, повредившей великую часть груза, который составляли чай, китайка, кофе, саго, ремень и фарфор, принужден был зайти в Англию; говорили, что на нем было возмущение между матросами, которых находилось на корабле человек 160, в том числе 30 ласкаров или ост-индских матросов и 10 китайцев, взятых на корабль потому, что он на пути своем в Кантон, коснувшись Батавии, лишился там 40 матросов, похищенных смертью. Нечистота на корабле была чрезмерная; но она происходила некоторым образом от беспрестанного отливания воды, с чем соединялось вместе и зловонное испарение.

Приглашенные и принятые для путешествия астроном Горнер и естествоиспытатель Тилезиус должны были, по предписанию, ожидать нас в Копенгагене. Первый находился уже там, когда мы прибыли, другой же явился через неделю по приходе нашем. Через два дня после сего последнего явился и натуралист Лангсдорф, коего просьба о принятии в число ученых путешественников прислана была в С.-Петербург поздно; впрочем, приняли бы его также, поелику знания его в естественной истории одобрены были многими сочленами Академии наук. Лангсдорф находился сперва в Португалии, потом в Англии и, не прежде как уже по прибытии своем в Геттинген, узнал о намерении нашего путешествия. Хотя и отвечали ему, что принять его уже не можно, однако ревность сего ученого была так велика, что он, невзирая на то, приехал к нам в Копенгаген, чтобы попытаться, нельзя ли победить невозможности.

Сентября 4-го работа наша окончена, и мы приготовились к отплытию; но сильный ветер от NW удерживал нас выйти на большой рейд. В сие время граф Бернсторф, императорский посланник граф Кауниц-Ритберг и его супруга удостоили нас своим посещением.

Сего же дня взял я на корабль свои хронометры. Они находились на обсерватории с 21 августа. Бугте ежедневно проверял их по солнцу и звездам.

Сентября 7-го позволил нам ветер выйти на большой рейд, где нашли мы два российские фрегата, один 50-, а другой 38-пушечный, которые того утра пришли из Архангельска под начальством капитана Крове.

Сентября 8-го пополудни в 5 часов, по взятии пороха и по поднятии гребных судов, снялись мы с якоря и пошли с «Невою» в Гельсингер, куда пришли в 11 часов вечера; на рассвете хотел я продолжать свое плавание, но жестокий ветер от NW принудил нас стоять на якоре шесть дней. Сентября 15-го сделалась опять погода хорошая при WSW ветре, который хотя не совсем был для нас попутный, но я, дорожа временем и опасаясь, чтобы потеря оною после не произвела худших следствий, решил отправиться. В 6 часов утра начали мы сниматься с якоря, в 7, проходя брандвахту, салютовал я оной, потом крепости Кронбург семью выстрелами, на что ответствовали с них равным числом. Ветер был довольно свежий и многие из наших спутников страдали от качки.

Вечеру погода сделалась лучше. В 2 часа пополудни находились мы по счислению вне Каттегата, в сие время не видно было ни Скагенского, ни Мальстрандского маяков. 17-го увидели мы датский фрегат Тритон, отплывший несколькими часами ранее нас из Гельсингера. Он держался более к берегам норвежским и, уповательно, шел в Христиан-Занд. Погода продолжалась два дня пасмурная с дождем и порывистым ветром; барометр опустился на 29,20; надобно было ожидать непременно крепкого ветра. В час пополудни опустился барометр ниже 28 дюймов при перемене ветра от SW к NW; сделался жестокий ветер. Корабль накренило столько, что я никогда того прежде на других кораблях не видывал. Должно было убрать все паруса и поставить штормовые стаксели; но последствием сего было то, что корабль наш принесло к берегам Ютландии, которые усмотрели мы в 4 часа пополудни в расстоянии около 20 миль. Во время шторма разлучились мы с «Невою». На рассвете не видали уже оной более.

В следующую ночь ветер несколько утих, но все дул еще между W и WNW, так что, хотя и позволял нам прибавить парусов, однако ж не скоро могли мы выйти из Скаггеррака.

19-го в 4 часа пополудни увидели мы Линденесс, южный мыс Норвегии, нами Дернеусом, а англичанами Несом называемый; но ветер не позволял нам обойти оною. К вечеру ветер сделался тише. В сие время открылось редкое явление, привлекшее на себя внимание наше и по общему суждению казавшееся предвестником нового шторма. От WNW до NO в высоте 15 градусов над горизонтом составила светлая дуга с висящими отвесно под нею облачными темными столпами, из которых большая часть была светлее других. Сие явление оставалось до 10 часов в первом своем виде, потом разделилось на две части; столпы поднялись до самого зенита и сделались так тонки, что можно было видеть сквозь оные второй величины сверкающие звезды. Через целую ночь продолжалось сильное северное сияние, которое могло быть и сего явления причиною.

20-го в полдень находился от нас южный норвежский мыс Линденесс NNW в расстоянии около 18 миль, который принят мною пунктом отшествия. Под вечер шел сильный дождь и ветер от OSO дул весьма крепкий, но поутру последовало безветрие. В сие время находились мы на Доггер-Банке, почему и закинули мы для свежей рыбы невод, но лов был неудачен. Тогда же велел я опустить, полученную мною от адмирала Чичагова, Гельсову машину для узнания разности температуры воды на поверхности и глубине известной; но как сия была 24 сажени, то и оказалась разность едва приметною. Барометр показывал опять 29,16, зыбь была очень сильная от N, верные предвестники крепкого ветра, который, настав в 10 часов вечера, свирепствовал столько же, как и сентября 18-го; но только был для нас попутный. Вечеру следующего дня ветер утих, и 23-го сделалась по долгом времени хорошая погода.

В сей день встретился с нами английский 50-пушечный корабль под брейд-вымпелом, на коем находился командор Сидней Смит. Он крейсировал со своею эскадрою около Тексея, но из оной не видали мы ни одного корабля. Командор прислал к нам офицера с весьма учтивым на мое имя письмом, в котором желал нам счастливого в путешествии успеха. В 5 часов пополудни увидели мы английский фрегат, который, вероятно, почел корабль наш неприятельским и преследовал нас под всеми парусами. Он догнал нас уже в 9 часов вечера. Открылось, что капитан сего фрегата был Бересфорд, с которым за девять лет назад служили мы вместе в Америке. Это побудило меня к нему съездить. Оба рады были мы сердечно нашему нечаянному свиданию. В последний шторм повредилась на фрегате мачта, что принудило его идти в Ширнес.

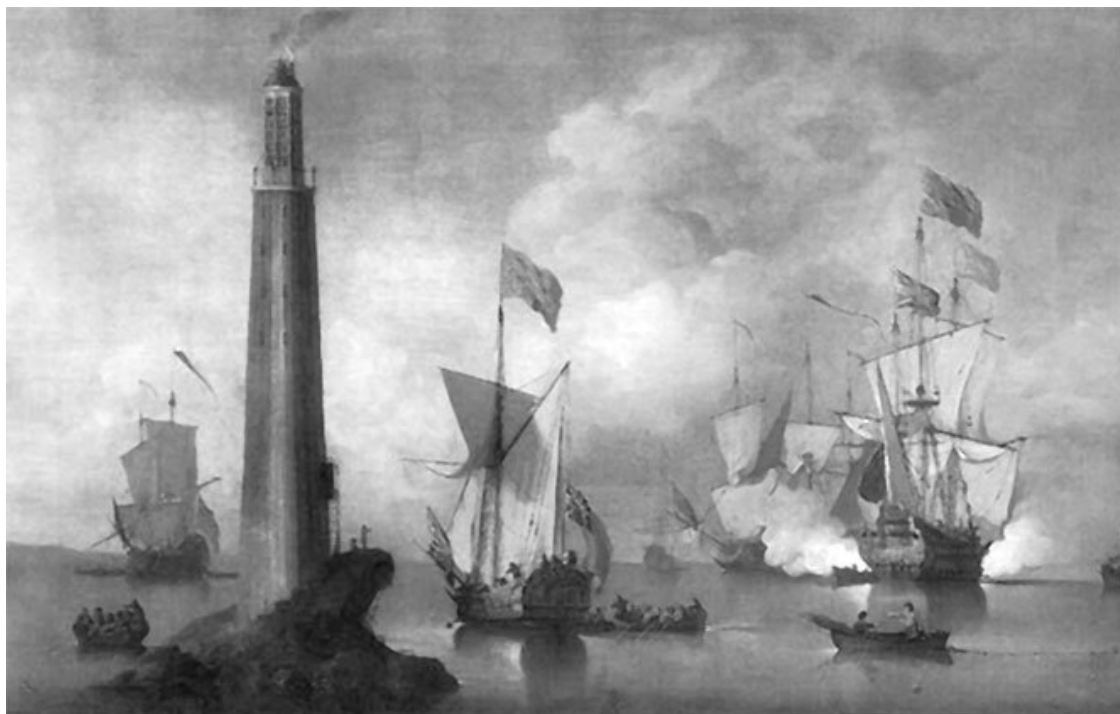
Я объявил Бересфорду, что астроном наш должен отправиться в Лондон для покупки недостающих астрономических инструментов и что Резанов желает также воспользоваться сим случаем и побывать в Лондоне. Немедленно представил он мне свою готовность взять их к себе на фрегат и отвезти в Ширнес, куда предполагал он прийти на другой день. Видя, что могу сберечь через то довольно времени, решился я принять предлагаемую нам услугу, невзирая даже и на то, что уже поздно было отправить сею же ночью упомянутых к нему на фрегат и что я, уклоняясь от своего курса, принужден был во всю ночь следовать за фрегатом, державшим курс свой к берегам английским. Благоуслужливость капитана Бересфорда простерлась далее. Он прислал к нам одного из своих лоцманов, коих было у него двое, с приказанием оному оставаться у нас до тех пор, пока буду я находить то нужным.

Мы плыли вместе до следующего утра, в которое увидели весь английский берег при Орфорд-Нессе. Тогда приехал к нам капитан Бересфорд и взял с собою Резанова, астронома Горнера и майора Фридрици; после чего разлучились мы скоро, и каждый пошел своим курсом. При сем не упустил я случая отослать своего племянника Бистрома, кадета Морского корпуса, в Лондон, с тем чтобы отправиться ему оттуда назад в Россию. Худое состояние его здоровья, увеличившееся чрезмерно от беспрестанного страдания обыкновенною морскою болезнью, показало ясно, что продолжение путешествия было для него вовсе невозможным.

Поскольку прошедшею ночью должны были мы следовать за фрегатом, «Виргиниею», то и произошло, что мы находились теперь между английским берегом и опасными мелями, из

коих главная называется Голоперс, и на оной нет никакого знака. Мореплаватели стараются обыкновенно проходить мористее²⁷ сих мелей, между оными же не отваживаются ходить без лоцмана. Ночью ветер сделался совсем противный и принудил нас в следующий день лавировать между Норд и Зюйд Форландом. Пополудни настало совершенное безветрие; прилив был противный и направление имел из Английского канала. Все сие заставило нас бросить верп; но вдруг потом сделался ветер восточный, которым прошли мы наступившею ночью Дувр.

Сентября 26-го в 4 часа пополудни перешли мы меридиан Гринвичский, от коего предположил я считать долготу через все путешествие западную, потому что плавание наше было от востока к западу.



Маяк Эдистон. Конец XVII века

27-го в 9 часов увидели мы огонь Эддистонова маяка. В 11 часов, находясь по счислению в недельном расстоянии от Фальмута, велел я убрать паруса и лавировать под марсельями до рассвета. По наступлении дня Корнвальский берег открылся вблизи перед нами. Скоро потом увидели мы берег Св. Анны, или восточную конечность Фальмутского входа, а наконец крепость Пенданис, находящуюся на западной стороне оного. В 8 часов бросили якорь на Каррегском рейде, на коем соединились с «Невою», пришедшею туда двумя днями ранее. Я послал немедленно лейтенанта Левенштерна к коменданту спросить, если я отсалютую крепости, то будет ли он отвечать нам равным числом выстрелов. Комендант отвечал, что он без сомнения сделает то для российского флага, что и исполнено было следующим утром. Стоявшему тут английскому фрегату салютовал я двумя выстрелами меньше против крепости, а именно семью, и он отвечал равномерно.

Главное намерение, побудившее меня зайти в сию гавань, состояло в том, чтобы запасти здесь некоторым количеством ирландской солонины, ибо я опасался, что российская, датская и гамбургская солонина не выдержат и года. На каждый корабль, по недостатку места, взято было ирландской только на 6 месяцев. Здесь приказал я выкопатить корабль свой весь

²⁷ Выражение, указывающее на то, что какой-либо корабль или предмет находится дальше от берега, чем другие. – *Прим. ред.*

снова для того, что во время штормов в Северном море входила в него вода с обоих боков. Работа сия, невзирая на то, что я, кроме своих конопатчиков, нанял еще восьмерых в Фальмуте, продолжалась 6 дней. Поскольку нам было необходимо зайти в какую-либо английскую гавань, то Фальмут предпочел я Портсмуту и Плимуту и впоследствии был тем совершенно доволен, ибо мы могли достаточно запастись здесь всем тем, что только было нужно.

Сим обязал нас преимущественно тамошний купец Фокс, доставивший нам доброхотно все вещи за сходную цену. Генерал Кауел, областного войска начальник, равно и лорд Рауль, шеф милиционного полка, оказали нам столько благоприятства, что я не могу тем довольно нахвалиться. Они находились в Фальмуте с того времени, когда англичане угрожали вторжением французам в их отечество. Город сей хотя не велик и некрасивого построения, однако представляет глазам иностранца некую свойственную всем английским городам приятность. Впрочем, разность между Фальмутом и другими северо-восточными английскими городами, которые имел я случай видеть, довольно приметна; наипаче же виден в нем недостаток в благосостоянии людей нижнего класса, что в Англии, по сравнению со всеми европейскими землями, особенно кажется необычайным.

Поскольку провинция Корнвальская, как известно, очень изобильна минералами, для добывания которых из земли потребны почти все жители сей провинции; хлебопашество же и скотоводство по сей причине с желаемым успехом производимы быть не могут, да и для торговли весьма мало других продуктов там имеется, то мне посему и кажется, что приносящие малую прибыль упражнения нижнего состояния людей, состоящие большей частью в разработке рудников, служат вероятною причиною таковой их скудости. Мне не удалось быть на полях в отдалении от города, и я делаю общее заключение только по тому, что примечено мною в Фальмуте; и так не уверен совершенно в точности сего моего суждения. Фальмутская пристань пространна и прекрасна.

Большие корабли останавливаются на Каррегском рейде в расстоянии от города на одну английскую милю. Пакетботы, отправляющиеся ежемесячно в Америку, Вест-Индию и Лиссабон, останавливаются перед самым городом. Якорное стояние в обоих местах столь безопасно, что не было еще ни одного случая, чтобы какой-либо корабль или судно сорвало с якоря.

Глава III. Плавание из Англии к островам Канарским, а оттуда в Бразилию

Выход кораблей из Фальмута. – Наблюдение чрезвычайного воздушного явления. – Приход к Тенерифу и тамошнее пребывание. – Примечания о Санта-Круссе. – Инквизиция. – Неограниченная власть генерал-губернатора на островах Канарских. – Астрономические и морские наблюдения в Санта-Круссе. – Отход «Надежды» и «Невы» в Бразилию. – Остров Св. Антония. – Примечания о переходе через экватор. – Тщетное искание острова Ассенцао. – Мнения о существовании сего острова. – Усмотрение мыса Фрио. – Положение оногo. – Крепкий ветер в близости острова Св. Екатерины. – Остановление на якорь между оным и берегом Бразилии

Все было готово, ветер сделался попутный, и я с великим нетерпением ожидал Резанова, прибывшего наконец в Фальмут 5-го числа перед полуднем. В тот же день, по наступлении прилива, оставили мы рейд Каррегский, при свежем северном ветре, склонившемся через несколько часов к востоку. Ветер дул свежий, не производя большого волнения. Ночь была светлая, совершенно безоблачная, прекрасная. Все офицеры оставались на шканцах до полуночи. Каждый помышлял и желал, чтобы сия ясная, но последняя ночь у берегов европейских была предзнаменованием благополучного путешествия. Таковая мысль и желание, происшедшие не от боязни о личной опасности, более всего могли во мне оказывать свое действие.

Экспедиция наша, казалось мне, возбудила внимание Европы. Счастливое или несчастливое окончание ее долженствовало или утвердить мою честь или помрачить имя мое, в чем участвовало бы некоторым образом и мое отечество. Удача в первом сего рода опыте была необходима, ибо в противном случае соотечественники мои были бы, может быть, еще на долгое время от такового предприятия воспящены, завистники же России, по всему вероятно, порадовались бы таковой неудаче.

Я чувствовал в полной мере важность сего поручения и доверия и, не обинуясь, признаться должен, что не охотно соглашался на сей трудный подвиг; но когда мне ответствованно было, что если откажусь я от начальства экспедиции, то предприятие оставлено будет без исполнения, тогда ничего уже для меня не оставалось, кроме необходимой обязанности повиноваться. В то мгновение, в которое свет огня Лизардского скрылся от моего зрения, овладели мною чувствования, угнетавшие чрезмерно бодрость моего духа. Невозможно было для меня помыслить без сердечного сокрушения о любимой жене своей, нежная любовь коей была источником ее тогдашней скорби. Одна только лестная надежда, что важное предприятие совершено будет счастливо, что я некоторым образом участвовать буду в распространении славы моего отечества и мысль о вожденном будущем свидании с милою моему сердцу и драгоценным залогом любви нашей – ободряли сокрушенный дух мой, подавали крепость и восстанавливали душевное мое спокойствие.

Я направлял курс свой больше к западу, как то обыкновенно все делают, чтобы не видеть мыса Финистера, где бы, может быть, встретились мы с французскими или английскими крейсерами, кои бы нас только понапрасну задержали. Свежий ветер дул от SO и O так, что мы шли в час по 8 и 9 узлов.

Октября 8-го находились мы уже под 44° 24′ широты и 12° 8′ долготы. Перемена в теплоте воздуха была для нас очень чувствительна. Термометр повысился в 24 часа на 4 градуса

и показывал 14° . Каждый вечер, почти, примечали мы известное явление, происходящее от светящейся воды морской; некоторые места казались гораздо более других блестящими, как будто бы они из одних огненных искр состояли.

Октября 10-го числа в 8 часов вечера увидели мы воздушное явление необыкновенного рода: огненный шар явился на SW с таким блеском, что весь корабль освещен был с полминуты. Он начал потом двигаться с умеренной скоростью в горизонтальном направлении к NW, где и исчез; но обилие огненной материи произвело такую полосу, которая, следуя в ту же сторону, видна была целый час еще после. Высота полосы над горизонтом составляла 15 градусов, ширина же оной около четверти градуса. Шар сей явился, по примечанию Горнера, при созвездии Стрельца, уничтожился же при Северном Венце. Такие воздушные явления, хотя и видят часто, но чтобы светлая полоса могла быть видима так долго, оное, уповательно, случается реже. В сие время находились мы под $37^{\circ} 40'$ широты и под $14^{\circ} 5'$ долготы.

11-го лишились мы своего попутного восточного ветра, от чего и надежда наша дойти оным до пассатных ветров сделалась тщетной. К вечеру настало совершенное безветрие. Мрачные облака висели над горизонтом. Отдаленная гроза и страшная молния предвещали сильную бурю, которая и настала в час пополуночи при дожде сильном, однако продолжалась недолго. Через час опять прояснилось; свежий ветер дул от WSW, продолжавшийся несколько дней; зыбь была от SW. 13-го сделалось безветрие. Я хотел воспользоваться сим случаем и приказал спустить гребное судно, на коем Горнер и Лангсдорф поехали для испытания в некоторой глубине теплоты воды морской Гельсоговою машиною²⁸. Атмосферная теплота была 18° ; на поверхности воды $19\frac{1}{4}^{\circ}$; в глубине 95 сажен, где находился термометр 18 минут, 19° . Вода морская в сей глубине найдена посредством микроскопа совершенно чистою.

15-го во всю ночь и следующий потом день была великая зыбь от NW при слабом ветре. В сей день видели мы около корабля множество больших морских животных, породы дельфинов, в 12 и 15 футов длиною. Некоторые плыли на SW, другие же на NO.

Приближаясь к месту, в которое зайти предположено было, приказал я дать служителям бочку пресной воды для мытья белья их. О сем маловажном обстоятельстве упоминаю я для того, чтобы объявить не морским людям, с какой крайней бережливостью поступают в море с водою пресною. Каждый из служителей мог пить, сколько хотел, но на другое употребление не смел никто взять ни капли без моего позволения.

19-го в половине 6-го часа пополуночи увидели мы очень ясно остров Teneriff. Пик покрыт был облаками; но спустя полчаса от оных очистился и представился нашему зрению во всем своем величии. Снегом покрытая вершина, освещаемая будучи яркими солнечными лучами, придавала много красоты сему исполину. По восточную и западную сторону его находятся многие горы, отчасти понижающиеся вершинами своими, так что оные с высокою вершиною Пика составляют чувствительную покатость. Кажется, что природа предопределила их быть подпорами сей ужасной горе. Каждая из прилежащих гор, сама собою в отдельности, могла бы быть достойной уважения; но посредственное в соединении с великим кажется малым; и сии побочные горы едва возбуждают внимание наблюдателя. Невзирая на сие, много уменьшается ими величие горы Пика; ибо если бы она стояла одна, то высота ее несравненно больше бы удивляла наблюдателя.

²⁸ Эта машина состояла из полого медного цилиндра около полуметра высотой. Внутри подвешивался ртутный термометр.



Вид города Санта-Круз на острове Тенериф. Из «Атласа к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна» В.-Т. Тилезиуса фон Тиленау

После полудня приблизился к нам французский фрегат и прошел между «Надеждою» и «Невою», которая имела случай с ним переговорить. Наружный вид сего фрегата был так безобразен, что все на корабле нашем сие приметили. Сей фрегат пришел также в Санта-Крус, где узнали мы, что он принадлежал не правительству, но частному человеку, вооружившему его для поисков, и что он взял уже несколько призов, которые хотел продать в Санта-Крусе. В 5 часов вечера находились мы уже довольно близко к Пунто-де-Наго, восточной оконечности Тенерифа; но как в губе Санта-Круса должно остановиться на якорь с великою осторожностью, то и решился я лавировать всю ночь между островами Тенерифом и Канариею.

Следующего дня перед полуднем в 11 часов пришли мы на рейд. В сие время приехал к нам на корабль капитан над портом дон Карлос Адан, лейтенант испанского флота, и одобрил нам восточную сторону рейда как самое лучшее место для стояния на якорю. Дно сего места менее каменисто, нежели других мест всего рейда, притом лежит на оном меньше якорей потерянных, служащих часто причиною тому, что и свои потерять можно. «Нева», ставшая далее к SW, лишилась через то верпа и двух кабельтов; наши же канаты не претерпели здесь ни малейшего повреждения. Однако же необходимо нужно иметь предосторожность, чтобы содержать оных на воде посредством привязанных к ним пустых бочек.

Став на якорь, послал я лейтенанта Левенштерна к губернатору, чтобы объявить о нашем приходе и испросить позволения запастись пресною водою, вином, плодами и прочим, на что изъявил он свое согласие самыми учтивыми выражениями. Мне известны были многие примеры, что английские военные корабли, хотевшие салютовать здешней крепости, получали ответы неудовлетворительные; а некоторые из них несколько и обидные. Почему и не хотел я подвергнуть российский флаг, в первый раз здесь развевавшийся, подобному оскорблению и оставил сие обстоятельство без всяких дальних о том сношений с островским губернатором.

В 4 часа пополудни прибыл к нам на корабль вице-губернатор (Тениенто дель Рей) с секретарем губернаторским для поздравления посланника и всех нас с благополучным при-

бытием. Спустя час потом поехал я с Лисянским на берег для засвидетельствования губернатору маркизу де ла Каза Кагигаль своего почтения. Мы нашли в нем мужа учтвого, изъявившего совершенную готовность вспомоществовать нам о всем том, в чем только будем иметь надобность. Он был столько благосклонен, что приказал даже очистить дом инквизитора для учинения в оном астрономических наших наблюдений, куда и свезены были с корабля два хронометра и один секстант с ножкою и искусственным горизонтом. Астроном Горнер не мог, однако, с особливою пользою произвести своих наблюдений, потому что слабое утверждение домовою башни мало к тому способствовало. С трудом удалось ему взять несколько точных высот для определения широты и долготы сего места. Непрерывных наблюдений для проверки хода хронометров произвести совсем невозможно было.

В день прибытия нашего пришел сюда пакетбот из Корунны, привезший губернатору повеление, чтобы принять нас наилучшим образом. Губернатор дал нам с сего королевского повеления за скрепою своею копию, дабы мы, если придем в какие-либо испанские порты прежде сего повеления, могли быть уверены в хорошем приеме. Хотя губернатор и был готов снабдить нас всем нужным, однако я решился лучше обратиться по сему делу к тамошнему купцу Армстронгу, к товарищу коего именем Барри, находящемуся в городе Оротове, имел я из Копенгагена письма. Армстронг доставил для обоих кораблей все нужное. Без его же помощи должны бы были мы простоять здесь долее, но и тогда не могли бы так исправно и хорошо всем запастись.

Его гостеприимство заслуживает также нашу признательность. Он не только пригласил посланника Резанова жить у него в доме, но угощал всех нас ежедневно, так что сии собрания были для нас весьма приятны, а особливо в сем скучном месте. Госпожа Армстронг, урожденная француженка, женщина любезных качеств, и несколько молодых француженок из Иль-де-Франса оживотворяли все общество. Танцы, игры, забавные шутки не господствуют в собраниях пасмурных испанцев. При темных понятиях, каковые в отдаленных землях и поныне имеют о России и россиянах, немало там удивились, увидя, что сии гиперборейцы равняются во всем с живейшими жителями южной Европы и не уступают им ни в воспитании, ни в образе жизни. Офицеры кораблей наших представили тому сами собою явные и совершенные доказательства.

Намерение мое было пробыть здесь не более двух или трех дней, но Армстронг уверил меня, что он в доставлении нам всего нужного не прежде пяти дней успеть возможет. Почему посланник Резанов и решился съездить в Лагуну с нашими естествоиспытателями для осмотра ботанического сада, заведенного там маркизом де Нава на тот конец, чтобы развести в оном все растения земель, лежащих между тропиками, а особливо Южной Америки, и, причув оные к климату менее теплomu, пересадить после в Испанию с надежнейшим успехом. Сие полезное заведение делает немалую честь усердию к отечественным пользам маркиза де Нава, употребившего на то знатную часть своего собственного имения. Вначале приобрело оно одобрение королевское и находилось под хорошим присмотром; ныне же перестали, как скажут, пещися о содержании оногo в надлежащем порядке. Другая побудительная причина сего путешествия наших естествоиспытателей состояла в том, чтобы осмотреть находящееся недалеко от Оротовы необычайной величины так называемое Драконово дерево, имеющее на десятифутовой высоте своей от земли 36 футов в окружности.



Драконово дерево

Город Санта-Крус выстроен некрасиво, однако очень изряден. Дома велики и внутри весьма просторны. Улицы узки, но хорошо вымощены. Близ города на берегу моря находится общественный сад для прогулки, называемый Алмейда. Он заведен бывшим здесь губернатором маркизом де Бранчифортом на счет граждан. Длина оного только 100 сажен, а потому и соответствует очень мало своему назначению. У ворот сада поставлены часовые, которыми нередко, как сказывают, воспрещается вход в оный, невзирая на то, что разведен и содержится на иждивении общественном. Купец Барри, хотя живет и в Оротове, должен, однако, платить для сего ежегодно около ста пиастров, как то уверял меня его товарищ.

На площади города стоит очень хорошо сделанный мраморный столп, воздвигнутый в честь богоматери Канделярской. Он украшен эмблематическими фигурами искусной работы. Предание гласит, что Канделярская богоматерь с крестом в руке найдена гуанчами²⁹ в пещере, каковых в здешних горах много находится. Чудо сие, которое, может быть, для завоевателей казалось необходимо нужным, чтобы гуанчей побудить к обращению в христианство, ознаменовано воздвигнутым для изъявления оного мраморным столпом. Против столпа сего находится крепость Сант-Христоваль, при которой в прежнюю войну предприимчивый герой, лорд Нельсон, хотевший овладеть городом, лишился руки своей, а капитан Бовен – и самой жизни. Память сего победоносного происшествия, в которой храбрым сим островитянам удалось принудить отважного Нельсона к отступлению, не ознаменована никаким памятником.

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, которые в иностранцах, не имеющих к тому привычки, возбуждают отвращение. Нигде в целом свете нельзя, может быть, найти более в содрогание приводящих предметов. Нищие обоего пола и всех возрастов, покрытые рубищами и носящие на себе знаки всех отвратительных болезней, наполняют улицы вместе с развратными женщинами и монахами. Толпы сии увеличиваются еще сухощавыми, на уродов похожими ворами, из числа коих едва ли можно

²⁹ Гуанчи были, как известно, настоящие, коренные жители острова Тенерифа. Но теперь род их совсем перевелся.

исключить кого из людей нижнего состояния. Каждое гребное судно, приходившее к кораблю нашему, привозило искусных в сем ремесле людей. Всякий раз, в глазах всех матросов, было что-нибудь у нас украдено, так что, наконец, я принужден был дать приказание никого более не пускать на корабль.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.