

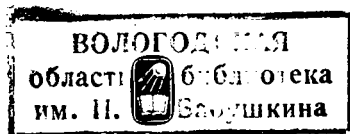
РЕДКОЛЛЕГИЯ СЕРИИ «НАУЧНО-БИОГРАФИЧЕСКАЯ ЛИТЕРАТУРА
И ИСТОРИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
ПО РАЗРАБОТКЕ НАУЧНЫХ БИОГРАФИЙ
ДЕЯТЕЛЕЙ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ
ИНСТИТУТА ИСТОРИИ ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ И ТЕХНИКИ АН СССР:

Доктор биол. наук *Л. Я. Бляхер*,
доктор физ.-мат. наук *Я. Г. Дорфман*,
академик *Б. М. Кедров*,
доктор эконом. наук *Б. Г. Кузнецов*,
доктор хим. наук *В. И. Кузнецов*,
доктор биол. наук *А. И. Купцов*,
канд. истор. наук *Б. В. Левшин*,
чл.-корр. АН СССР *С. Р. Микулинский*,
доктор истор. наук *Д. В. Ознобишин*,
канд. техн. наук *Э. К. Соколовская* (ученый секретарь),
канд. техн. наук *В. Н. Сокольский*,
доктор хим. наук *Ю. И. Соловьев*,
канд. техн. наук *А. С. Федоров* (зам. председателя),
канд. техн. наук *И. А. Федосеев*,
доктор хим. наук *Н. А. Физуровский* (зам. председателя),
доктор техн. наук *А. А. Чеканов*,
доктор техн. наук *С. В. Шухардин*,
доктор физ.-мат. наук *А. П. Юшкевич*,
академик *А. Л. Яншин* (председатель),
доктор психолог. наук *М. Г. Ярошевский*

В. М. Пасецкий

**Иван Федорович
КРУЗЕНШТЕРН**

772423



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»

МОСКВА

1974

Книга посвящена жизни и деятельности Ивана Федоровича Крузенштерна, великого русского мореплавателя. Под его командой корабли «Надежда» и «Нева» пронесли русский флаг вокруг света и открыли новую эру в исследовании Мирового океана. И. Ф. Крузенштерн привлекали главнейшие проблемы изучения Арктики и Антарктики. По его проектам были снаряжены многие полярные экспедиции. Он был инициатором возобновления поисков Северного морского пути из Тихого океана в Атлантику вдоль северных берегов Америки.

Его работы по гидрографии и картографии Мирового океана оказали огромное влияние на современников и на становление всемирного землеведения.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

Ответственный редактор

академик А. П. Окладников

Василий Михайлович Пасецкий

Иван Федорович Крузенштерн
(1770—1846)

*Утверждено к печати редколлегией
научно-биографической серии Академии наук СССР*

Редактор издательства Л. И. Приходько

Художественный редактор П. П. Поленова

Технические редакторы Л. И. Куприянова, Н. Н. Плохова

Сдано в набор 18/XII 1973 г. Подписано к печати 14/III 1974 г.
Формат 84×108¹/₂. Бумага типографская № 2. Усл. печ. л. 9,24.
Уч.-изд. л. 9,5 Тираж 29 000. Т-05042. Тип. зак. 3283. Цена 57 коп.

Издательство «Наука». 103717 ГСП, Москва, К-62, Подсосенский пер., 21
2-я тип. издательства «Наука». 121099, Москва, Г-99, Шубинский пер., 10

Предисловие редактора

Почетный член Петербургской академии наук Иван Федорович Крузенштерн принадлежит к числу тех выдающихся людей, на долю которых выпало счастье раздвинуть пределы науки.

Флотский офицер по образованию, блестящий знаток морского дела, человек отважный и храбрый, он первый пронес флаг России через просторы Атлантического, Тихого и Индийского океанов. Первое русское кругосветное плавание было не только крутым поворотом в его судьбе, но и началом его деятельности как ученого. Незаурядность таланта И. Ф. Крузенштерна впервые ярко проявляется в записках, в которых он обосновал необходимость отправки русских кораблей из Кронштадта в северную часть Тихого океана. Это не рядовой проект, каких много рождалось в России на пороге XVIII и XIX вв. Это научный трактат, затрагивающий многие важные стороны жизни русского государства (развитие внешней торговли, флота, политического влияния России) и осуждающий крепостничество, невежество, безволие и равнодушие государственных политиков.

В этом документе ощущается влияние идей просветителей как русских, так и европейских. Не случайно он был воспринят современниками как памфлет. Высшие сановные лица Петербурга не рискнули полностью доложить о записках И. Ф. Крузенштерна ни Павлу I, ни Александру I — столь опасны были они своей вольностью мыслей. Более того, они были изъяты из документов правительственных учреждений и впервые обнаружены в личном архиве мореплавателя, когда собирались материалы для научной биографии И. Ф. Крузенштерна.

Большинство событий и фактов долгой и плодотворной жизни первого кругосветного мореплавателя России рассматривается в этой книге с точки зрения становления его как ученого. Даже при описании Первой русской кругосветной экспедиции приключения и трудности отодвинуты на самый дальний план. Все подчинено главной задаче — показать яркую деятельность И. Ф. Крузенштерна по изучению природы и картографии Мирового океана. Ибо здесь лежит начало многих творческих исканий мореплавателя, завершившихся, с одной стороны, серией трудов, посвященных научным итогам первого путешествия россиян, с другой — «Атласом Южного моря», как в конце XVIII — начале XIX в. нередко называли Тихий океан.

Путь И. Ф. Крузенштерна в науку оказался необычайно сложным и трудным. Ему пришлось столкнуться с крепостничеством мысли, жестокостью реакционной чиновничьей бюрократии самых высших рангов. Кажется невероятным, чудовищным, что руководитель Первой русской экспедиции вокруг света, почетный член Петербургской академии наук и многих других академий и научных обществ мира не мог на протяжении многих лет напечатать свои труды в изданиях Морского ведомства. Это подтверждается документами, которые впервые приводятся на страницах этой книги. И. Ф. Крузенштерн исключительно стоек. Мужественно ведет он борьбу за честь и достоинство науки России. Некоторые из его работ останутся достоянием архивов, некоторые будут опубликованы только за границей, хотя прежде всего готовились для издания на русском языке в «своем Отечестве». Но главное дело своей жизни — «Атлас Южного моря» — он спасет, спасет чудом, казалось, от уготованной ему печальной участи.

Однако этот капитальный труд не исчерпывает вклада И. Ф. Крузенштерна в науку. Сотни новых документов, обнаруженных не только в отечественных архивах, но и в зарубежных научных учреждениях, позволили автору этой книги проследить еще одно направление научной деятельности И. Ф. Крузенштерна, связанное всецело с изучением полярных стран. Эта проблема Северного прохода из Тихого океана в Атлантический, проблема Антарктического материка и многие другие вопросы изучения севера Сибири, Дальнего Востока и Русской Америки. Все эти темы, как и работа над совершенствованием

«Атласа Южного моря», занимали И. Ф. Крузенштерна до последних дней его жизни.

И. Ф. Крузенштерн гордился званием члена Петербургской академии наук, которая для него всегда оставалась высшим авторитетом в области научных исследований. При поддержке Академии наук И. Ф. Крузенштерн поставил перед русскими кругосветными и полярными экспедициями важные задачи по изучению Мирового океана, по исследованию природы дальних окраин России и в первую очередь Восточной Сибири и Дальнего Востока. Академия наук присудила И. Ф. Крузенштерну в то время самую высокую награду — Демидовскую премию.

Создание первой научной биографии Ивана Федоровича Крузенштерна не только важно, но и необходимо. Она заполняет важный пробел в истории отечественной науки. И всякий, кто прочтет страницы этой хорошо документированной книги, паглядно убедится в этом.

Академик А. П. Окладников

Введение

Среди созвездий великих путешественников, которых дала Россия миру, звездой первой величины сияет имя Ивана Федоровича Крузенштерна, почетного члена Петербургской академии наук. Он руководил первым плаванием россиян вокруг света. Он создал талантливое описание своего путешествия, которым восхищались Чехов, Белинский, Карамзин.

Но это только начало пути. Затем он подарит труд по гидрографии Мирового океана, создаст «Атлас Южного моря», успех которого будет соперничать с его славой мореплавателя. И, наконец, он «сочинит» многие проекты, выскажет многие идеи по проблемам исследования полярных стран и Тихого океана.

Деятельность Ивана Федоровича Крузенштерна как организатора научных исследований охватывает почти половину века. Она открывается созданием проекта Первой русской кругосветной экспедиции в конце 90-х годов XVIII столетия и завершается предложениями о посылке нового посольства в Японию и о необходимости защиты национальных интересов России на Дальнем Востоке, которые он высказал незадолго до своей кончины. Между этими датами заключено множество событий в его жизни, рассмотрение которых представляет интерес как для истории науки, так и для истории Русского государства. Большинство из них органически связано с его путешествием вокруг света, ознаменовавшим начало новой эпохи в истории океанографии, арктических исследований, в развитии русского мореплавания.

Ни одно государство мира той эпохи не смогло организовать такой блистательной цепи почти непрерывных кругосветных или полукругосветных плаваний, которые следовали одно за другим на протяжении полувека, после знаменитого в российской летописи вояжа «Надежды» и «Невы». Без тех в буквальном смысле глобальных исследований, без того потока научной информации, который поступал из России и который охватывал не только значительную часть Евразии и Северной Америки, по и большую часть Арктической области, Антарктику, экваториальную и северную части Тихого океана, невозможно было становление всемирного землеведения.

Влияние Первой русской кругосветной экспедиции на этот эпохальный процесс бесспорно. Раскрытие сущности и взаимосвязи его компонентов является одной из задач данной книги. Вместе с тем не менее привлекательно для исследователя раскрытие государственного значения Первой русской кругосветной экспедиции, оказавшей влияние на укрепление позиций России в северной части Тихого океана.

Деятельность Крузенштерна как ученого выходит далеко за хронологические рамки первого кругосветного путешествия россиян. Но именно в нем лежат истоки многолетних творческих исканий, завершившихся созданием научных трудов, которые вошли в золотой фонд мировой географической науки. Первое место среди них принадлежит «Атласу Южного моря», которому он посвятил многие годы напряженного труда.

Величие этого научного подвига может быть оценено только при раскрытии всех перипетий «войны нервов», которую ему пришлось выдержать, прежде чем он добился издания своего детища. Не менее важно показать, что появление «Атласа Южного моря» с подробным разбором источников, которые были использованы при его создании, вывели на новый рубеж состояние знаний о Мировом океане.

Для историко-географического исследования особый интерес представляет раскрытие вклада Крузенштерна в решение одной из самых великих географических проблем начала XIX в. — проблемы морского прохода из Тихого океана в Атлантику. Этот вопрос был поставлен им в повестку дня русских полярных исследований вслед за окончанием первого кругосветного плавания россиян. По его

инициативе была снаряжена первая в XIX в. экспедиция для поисков сообщения между Беринговым проливом и Атлантикой. Раскрытие деятельности Крузенштерна по организации поисков Северного прохода приобретает особое значение в связи с тем, что в зарубежной литературе замалчивается роль России в решении важнейшей географической задачи минувшего столетия.

Весьма важным звеном в научной биографии Крузенштерна является рассмотрение его взглядов на проблему южного материка, переживших определенную эволюцию. Судя по его откровенному признанию, он первоначально разделял мнение Кука, что южного материка не существует, а если он и есть, то никогда не будет открыт. Он считал, что достижения Кука вряд ли удастся превзойти какому-либо мореплавателю. Однако по мере того, как накапливались новые научные факты, он все критичнее относился к точке зрения «великого мужа», как он именовал Кука.

Крузенштерн оценил открытия Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева как выдающееся научное достижение века и пытался добиться снаряжения Второй русской экспедиции для исследования антарктического материка. Он поддержал инициативу своего сына, предложившего проект исследования южного континента. Эти неизвестные страницы должны занять достойное место в летописи жизни и научной деятельности Крузенштерна. Мореплаватель глубоко понимал политическое и государственное значение географических открытий и исследований. На протяжении всей своей удивительно яркой, щедрой и поистине великой жизни он неустанно заботился о развитии русской науки и о могуществе флота России, достойно завершив свою деятельность созданием и поныне существующей Военно-Морской академии.

В этой работе предпринята попытка создать научную биографию Ивана Федоровича Крузенштерна. При написании раздела, посвященного Первой русской кругосветной экспедиции, была обобщена весьма обширная литература и архивные материалы.

Почти совершенно нетронутой целиной представляется научная деятельность Крузенштерна после завершения первого плавания вокруг света. Раздел о русских полярных исследованиях и их роли в формировании взглядов Крузенштерна в основном написан на базе богатых до-

кументальных материалов, которые собраны автором в течение истекшего десятилетия.

В значительной степени на архивных материалах написана и глава, посвященная истории создания и печатания «Атласа Южного моря».

Эта весьма скромная по объему книга далеко не исчерпывает исключительно богатого научного и эпистолярного наследия Крузенштерна. Но если она добавит несколько новых строк в летопись научных подвигов нашего Отечества, автор будет считать свою задачу выполненной.

Иван (Адам) Федорович Крузенштерн родился 19 ноября 1770 г. в Эстляндии, в имении Гонгунде (Хагудис). На этом месте в 1970 г. в ознаменование 200-летия со дня рождения первого российского кругосветного мореплавателя Эстонским географическим обществом был поставлен памятник.

Родители нашего мореплавателя, Иоганн Фридрих Крузенштерн и Кристина Фридерика, урожденная Толль, принадлежали к небогатому дворянскому роду. Иван Федорович Крузенштерн был шестым ребенком в семье. Учился он сначала дома, затем в соборной школе Ревеля (Таллина). В 1785 г. по совету одного из друзей Крузенштерна определили в Морской кадетский корпус. Ему вместе со своими однокашниками пришлось жить в помещении с разбитыми окнами. Корпус плохо отапливался, и кадетам, чтобы не замерзнуть, приходилось совершать набеги на соседние дровяные склады. Кормили кадетов плохо, учили еще хуже.

«...Морской кадетский корпус,— писал Крузенштерн в 1821 г.,— в таком жалостном положении, что я бы отсоветовал врага своего отдать туда своих детей и ничто, кроме крайности, может заставить решиться отдать своих детей»¹. И хотя он мечтал увидеть сыновей своих моряками, но отдал их при содействии Н. П. Румянцева в Царскосельский лицей, который считал одним из лучших учебных заведений России и из которого вышли А. С. Пушкин, И. И. Пущин, Ф. Ф. Матюшкин и В. К. Кюхельбекер².

В 1787 г. Крузенштерна произвели в гардемарины. Он начал свою службу во флоте под начальством Г. И. Муловского. Этот храбрый и образованный офицер должен



П. Ф. Крузенштерн

был возглавить русскую кругосветную экспедицию для защиты интересов России в северной части Тихого океана. Но отправка ее не состоялась из-за войны, начавшейся сначала с Турцией, а затем со Швецией. На корабле «Мстислав», которым командовал Г. И. Муловский, Крузенштерн участвовал в 1788 г. в сражении у Гогланда. 1 января 1789 г. он получил чин мичмана и с наступлением навигации отправился во второе плавание. 17 июля в сражении при Борнгольме Муловский погиб. Он оказал большое влияние на юного моряка, с этого времени уже не расстававшегося с идеей кругосветного плавания.

В 1790 г. Крузенштерн снова плавал на 36-пушечном

корабле «Мстислав» и снова участвовал в морском сражении со шведами сначала вблизи Ревеля, а затем в Выборгском заливе. 22 июня «Мстислав» с четырьмя русскими кораблями преследовал отступавший шведский флот. Выстрелом (это происходило вблизи Гогланда) с «Мстислава» была сбита мачта у последнего из неприятельских кораблей — «София Магдалина», который вскоре поднял флаг командующего русским флотом. На сдавшееся судно был отправлен Крузенштерн, доставивший на «Мстислав» шведского адмирала Лейонанкера и его флаг.

25 июня «Мстислав» привел пленный корабль в Ревель и сдал его местным властям. За участие в Выборгском сражении и взятие шведского корабля «София Магдалина» Крузенштерну, проявившему смелость и отвагу, присвоили чин лейтенанта.

Через несколько месяцев на Балтике воцарился мир. Крузенштерн два года провел в Кронштадте. Здесь он подружился с Яковом Берингом, внуком выдающегося российского мореплавателя. Это был человек доброго и благородного сердца. Но, пожалуй, больше всего в Беринге Крузенштерна привлекала страстная любовь к землям и морям на севере Тихого океана, которые первым видел и первым бороздил его дед. В 1793 г. Крузенштерн, Беринг, Лисянский и несколько других офицеров русского флота получили командировку в Англию, длившуюся 6 лет. Вскоре в составе английской эскадры Крузенштерн и Лисянский отправились в плавание к берегам Северной Америки. Между моряками, которым впоследствии предстояло командовать кораблями Первой русской кругосветной экспедиции, установились дружеские отношения. Они посетили президента США Вашингтона. На русских офицеров эта встреча произвела неизгладимое впечатление. В письме к брату Лисянский восторженно писал: «Вашингтон обласкал меня таким образом, что я по гроб жизни должен ему остаться благодарным и всегда сказать, что не было в свете величье мужа сего. Простота его жизни и благосклонность в обращении таковы, что в одно мгновение поражают и удивляют чувства»³.

Три года Крузенштерн плывал по Атлантическому океану под командой капитана Кокрена и адмирала Муррея⁴. Возвращаясь в конце 1796 г. в Англию на фрегате «Клеопатра», он едва не попал в плен к французам. Дело в том, что, плывя в тумане, тихоходная и плохо



Дом, где родился И. Ф. Крузенштерн

вооруженная «Клеопатра» у берегов Ирландии почти борт о борт встретила с 74-пушечным французским кораблем «Кастор». «В самом начале, — вспоминал Крузенштерн, — мы были к нему столь близки, что не только могли отличить мундиры солдат, но даже различали черты их лиц»⁵.

Это был один из кораблей, посланных к берегам Ирландии для высадки там французских войск. На фрегате «Клеопатра» были немедленно поставлены паруса (до этого шли с зарифленными марсеями) и изготовлены к бою пушки. Силы были неравны. Английский фрегат значительно уступал линейному французскому кораблю в артиллерии. По словам Крузенштерна, французам требовалось не более четверти часа, чтобы решить дело в свою пользу. Но противник был не менее ошеломлен этой встречей, нежели экипаж английского фрегата, офицеры которого предпочитали взорвать свое судно, чем сдать его в плен. Французский же линейный корабль, имевший лучший ход, вместо того чтобы перерезать путь англичанам, шел параллельным курсом, не предпринимая никаких военных действий. Мнимая погоня продолжалась 4 часа. После полудня французский корабль переменил курс, и

англичане вскоре потеряли его из виду, «весьма обрадовавшись, что эта встреча нам так дешево обошлась»⁶.

Вернувшись в Англию, Крузенштерн завел обширные знакомства. Своей добротой и гуманностью, скромностью и пунктуальностью, обширными познаниями и любовью к морю он привлекал к себе людей. «С той ранней поры,— писал один из современников,— приобрел он дружбу знаменитых моряков, значительных исторических деятелей, уважаемых ученых, так же, как многих других истинных и дельных людей, и все они оставались его друзьями до конца его жизни»⁷.

В марте 1796 г. Крузенштерн и Лисянский на корабле «Ризонабл», которым командовал английский капитан Воэлс, отплыли из Портсмута к мысу Доброй Надежды. Здесь на некоторое время разминулись дороги двух моряков русского флота, которым первым предстояло провести русские корабли вокруг света. Первоначально они вместе намеревались продолжать путешествие в Ост-Индию и перенесли свои вещи на английский фрегат «Оазо», который должен был отплыть в Мадрас и затем в Калькутту. Однако английские офицеры стали отговаривать их. Дело в том, что судно во время недавней бури получило серьезные повреждения. Даже во время стоянки в бухте в его трюм поступало в час до 18—20 дюймов воды. В корпусе корабля засел огромный камень, который можно было извлечь лишь в доках Калькутты. Многие опасались, что на океанских просторах фрегат утратит плавучесть и пойдет ко дну⁸.

Уговоры англичан подействовали. Лисянский забрал свои вещи и решил ожидать более благоприятного случая для путешествия в Индию. На следующее утро на борт корабля ступил Крузенштерн. Его встретил капитан Линзи: «Мне очень приятно, что хоть вы не боитесь отправиться со мной в Ост-Индию». Крузенштерн остался на корабле «Оазо», который благополучно совершил плавание по Индийскому океану.

Около года Крузенштерн провел в Индии. Затем на купеческом судне отправился в Кантон. Но в пути он опасно заболел и был оставлен в Малакке. Оправившись от недуга, он все же добрался до цели своего путешествия. Как-то в Кантон пришло английское судно, доставившее меха с северо-западного побережья Америки. Весь путь туда и обратно корабль совершил за 5 месяцев. На Крузенштерна

зенштерна это произвело глубокое впечатление. Россия тоже продавала меха Китаю, по доставляла их из русских поселений в Америке сначала морем в Охотск, а затем сухим путем в Кяхту, на что уходило иногда более 2 лет. Кроме того, многие суда ежегодно терпели крушение, а вместе с ними гибли и ценные товары.

«По сим причинам,— писал Крузенштерн,— казалось мне, что россияне несравненно с большею выгодною могли бы привозить пушной товар из своих колоний в Кантон прямо. Мысль сию, хотя и не новую, признавал я столь основательную, что, невзирая на то, что торгующие мягкою рухлядью никогда о том не помышляли, вознамерился по прибытии моем в Россию сообщить ее правительству»⁹.

Возвращаясь в Англию на торговом судне «Бомбей», Крузенштерн составил записку, в которой изложил взгляды на развитие российской морской торговли¹⁰ и дальних океанических плаваний.

Прибыв в 1799 г. в Англию, Крузенштерн узнал, что Павлом I был дан указ Адмиралтейств-коллегии возвратить в Россию всех русских морских офицеров, проходивших службу в английском флоте¹¹. Вернувшись на родину, Крузенштерн собирался представить свою записку президенту Коммерц-коллегии П. П. Соймонову. Однако ему не разрешили приехать в Петербург. Между тем Соймонов ушел в отставку, по поскольку именно он выдвинул идею о посылке экспедиции Муловского, Крузенштерн надеялся найти в его лице единомышленника в вопросах развития русской торговли на Тихом океане и при его поддержке и влиянии осуществить задуманный проект. Однако Соймонов уехал в Москву и вскоре скончался. Тогда Крузенштерн решил подать записку вице-президенту Адмиралтейств-коллегии адмиралу Г. Г. Кушелеву. Он не мог сделать этого лично, а послал бумаги по почте. Но Кушелев не проявил интереса к проекту. Его ответ, по словам Крузенштерна, лишил его всякой надежды. Он пытался обратиться к частным влиятельным лицам, но так и не смог никого заинтересовать своим проектом. Дело было не только в равнодушии отдельных царских чиновников, но и в той политической ситуации, которая сложилась в это время в мире.

«Тысячекратные размышления»

Международная обстановка, сложившаяся в Европе на рубеже XVIII и XIX вв., не позволяла России развернуть морские плавания с тем размахом, который вытекал из задач ее внешней и внутренней политики и прежде всего из необходимости укрепления своего влияния на северо-западных берегах Америки и севере Тихого океана.

Войны с Швецией, Турцией и Францией, крутые повороты внешней политики, приводившие к таким ситуациям, что вчерашние союзники сегодня становились противниками, необходимость заботиться о защите жизненных интересов на западе, юге и севере Европы, не могли содействовать развитию дальних плаваний.

Мирная передышка началась только в 1801 г., когда Александр I положил конец конфликту в отношениях с Англией и Испанией, разгоревшемуся в последние годы царствования Павла I, подписав одновременно секретную конвенцию с Францией. Эта мирная пауза, свидетельствовавшая о намерении России отстраниться от участия в англо-французском соперничестве в Европе и заняться решением задач своей хозяйственной жизни, была использована для подготовки и осуществления мероприятий по укреплению позиций России на севере Тихого океана и в том числе для организации Первой русской кругосветной экспедиции.

В начале XIX в. для наиболее прогрессивных государственных деятелей стало очевидным, что развитие социально-экономических отношений внутри России и победное шествие капиталистического уклада в Западной Европе и Америке требуют проведения новых реформ, которые, сохраняя власть в руках господствующего класса,

явились бы некоторыми уступками усиливающемуся торгово-промышленному классу России. Возникла насущная необходимость разработать и осуществить программу развития промышленности, путей сообщения, внешней и внутренней торговли¹. Экономическая политика царского правительства в начале века характеризовалась стремлением создать «предпочтительные благоприятства» для развития «фабрик наших»².

Мероприятия по дальнейшему развитию внутреннего рынка и работы по улучшению путей сообщения, выразившиеся в создании Мариинской и Березинской водных систем, Тихвинского водного пути, Вышневолоцкого и Огинского каналов, были признаками создания предпосылок для развития буржуазных отношений.

Важное место в программе экономической политики отводилось мероприятиям по развитию внешней торговли. Осуществление их было возложено на одного из видных государственных деятелей начала XIX в. Н. П. Румянцева, который стремился добиться независимости русской торговли от иностранных купцов, выдвинуть Россию в число передовых торговых держав³ и отыскать новые рынки сбыта для русской промышленности.

Именно эти цели преследовал план Крузенштерна. Особые надежды он возлагал на нового вице-президента Адмиралтейств-коллегии Н. С. Мордвинова, которого впоследствии декабристы включили в состав революционного правительства. За время, прошедшее после возвращения в Россию, Крузенштерн собрал много ценных сведений по вопросам, которые затрагивались в его записках, и вносил в них необходимые изменения. Сущность плана, по признанию Крузенштерна, осталась в основных чертах прежней. Впоследствии небольшие отрывки из него были помещены мореплавателем в «Путешествии вокруг света», однако полного подлинника до недавнего времени разыскать не удавалось. Впервые он был обнаружен нами в Центральном государственном историческом архиве Эстонской ССР. Документ представляет собой беловой экземпляр (на 26 листах с оборотом) на русском языке. Он подписан рукой капитан-лейтенанта Крузенштерна «Генваря 1-го числа 1802 года».

Записки Крузенштерна, направленные в Петербург новому вице-президенту Адмиралтейств-коллегии Н. С. Мордвинову, пришли в Морское ведомство как нельзя более

кстати. Как видно из письма к Крузенштерну Юрия Федоровича Лисянского, датированного 25 января 1802 г., в это время Мордвинов объявил о намерении снарядить экспедицию морем в Камчатку и дал указание известному полярному исследователю и выдающемуся гидрографу русского флота Гавриле Андреевичу Сарычеву разработать план этого важного предприятия. Более того, Сарычев уже сообщил, что экспедиция должна состоять из четырех судов, которые доставят груз в Охотск и Петропавловск гораздо дешевле, нежели сухим путем.

«Признаюсь, что эта экспедиция будет весьма интересна и я очень хотел бы в ней участвовать, но не могу, ибо суда эти должны остаться в Камчатке. Следовательно, возвратиться должно сухим путем. Ежели дадут вооруженное судно или фрегат, коей Сарычевым полагается для конвою выше означенных малых судов (который воротится назад), то с радостью. Весь этот план я сегодня видел, и все кажется довольно хорошо, ежели не пожалеют денег для обережения как офицеров, так и команды»⁴, — писал Лисянский.

Обратимся к содержанию записок Крузенштерна, представляющих собой довольно солидный труд, отмеченный печатью прогрессивных идей автора. Его характеризуют широта постановки задачи, глубина анализа состояния мировой торговли и роли в ней России, смелость предложений о необходимости ломки сословных отношений, сохранение которых тормозит развитие флота и коммерции.

Крузенштерн писал, что за время заграничной командировки он был свидетелем стремительного развития европейской коммерции, из которой одна лишь Россия была исключена «по собственному нерадению». Это обстоятельство не могло не огорчать Крузенштерна «как природного россиянина». Он ревностно изучал состояние торговли зарубежных стран и размышлял о путях увеличения роли Отечества в развитии мировой коммерции.

«Обожая торговлю, сей обширный источник богатства и блага народов, изливающий купно просвещение и человеколюбие, — писал Крузенштерн, — невозможно было не сравнивать состояния торговли моего Отечества с торговлею других наций и не желать, дабы Россия, сделавшая столь чрезвычайные успехи, простерла силы свои к исправлению и усовершенствованию сего предмета»⁵.



Н. П. Румянцев

Опираясь на примеры из древней и новой истории, он приводил доказательства того, что развитие торговли содействует благосостоянию нации и помогает успешно развиваться наукам и искусствам. По мнению Крузенштерна, Россия имела все необходимое для строительства мощного коммерческого флота и располагала изобилием природных богатств, в которых нуждаются многие другие страны и которые используются Россией в ничтожной степени, притом при посредничестве иностранцев, имеющих на этом крупные барыши.

Крузенштерн был глубоко озабочен тем, что Россия не пользуется сама «трудолюбием и неусыпностью своих собственных сограждан, которых произведения и изделия служат к толикому изобилию некоторых иноземцев... Для чего терпит Россия таковое бесславие?»⁶ Решением этих вопросов и заняты мысли мореплавателя. Он считает, что Россия располагает всем необходимым для широкого развития внешней торговли. «Мы,— писал Крузенштерн,— имеем знатных капиталистов и людей с дарованиями к отважным предприятиям, к которым россияне признаются

особенно способными. Кажется, уже время принять новую систему и свергнуть иго иностранцев, господствующих над нами так долго»⁷.

Как и авторы многих проектов конца XVIII—начала XIX столетия, Крузенштерн был убежден, что правительству надлежит оказать содействие русским купцам в создании крупных торгово-промышленных компаний. Поддержка со стороны казны должна привести к стремительному развитию русской внешней торговли и укрепить позиции торгово-промышленного класса в своем Отечестве, который бы мог вытеснить из русской коммерции англичан, весьма выгодно вывозивших за границу как произведения русской промышленности, так и произведения русской природы. «Одна только торговля служит основанием истинного могущества морской державы и непоколебимого ее величия»⁸.

Так заканчивает Крузенштерн вводную часть своей пространной записки, посвященной анализу причин насущной важности развития российской коммерции.

Значительная часть проекта посвящена вопросу подготовки матросов и офицеров для коммерческого флота. Крузенштерн предлагает для службы на купеческих кораблях определять около 5000 рекрутов из 30 000, набираемых для службы во флот. (Возможно, что эта часть проекта оказала влияние на принятие русским правительством решения, согласно которому разрешалось использовать матросов флотских экипажей для службы на купеческих судах.) Крузенштерн подробно останавливается на положении новобранцев, которые сотнями гибнут на кораблях и во время переходов к месту службы. Нарисованная им картина нерадения и бесчувственности начальников, «коим вручено попечение и сохранение жизни сих несчастных», поражает своей реалистичностью. Крузенштерн предстает перед нами как гуманист, как человек, не боявшийся сказать жестокую и неприкрытую правду о положении русского матроса и солдата, как «зле, постыдном и разительном». Он напоминает слова Перикла: «Срубленные деревья могут вырасти еще со временем, но умершие люди никогда не восстанут». Вслед за тем следует ссылка на Сципиона, который считал лучше сохранить жизнь одного из своих сограждан, чем «поразить тысячу неприятелей».

Крузенштерн имеет смелость говорить о том, что мно-

гие жизни приносятся в жертву ради «тщеславия своих равных генералов, которые, не думая о тысяче пораженных, занимаются единственно своею славой». Как страшное обвинение звучат отчеканенные фразы о том, что тысячи матросов гибнут от недостатка лекарств, плохой пищи, отсутствия противочинготных средств, нехватки теплой одежды. «Сколько похищает жестокость погоды!» — продолжает он. Жизни тысяч матросов и солдат могли быть сохранены, «если бы начальники, хотя несколько о том помышляли, взирая на трудности храбрых российских воинов, имеющих по человечеству равное право»⁹.

Слова Крузенштерна не разошлись с его последующими делами. Забота о сохранении здоровья матросов стала одним из девизов его флотской деятельности. В 1807 г. он написал работу «О сохранении здоровья матросов на кораблях», издания которой ему пришлось ждать 32 года¹⁰.

И в первом и в окончательном варианте своей записки Крузенштерн писал: «Известно, что нет ни одного государства в Европе столь расточительного в рассуждении подданных, кроме России, более всех нуждающейся в оных»¹¹.

Он считает целесообразным завести в Морском корпусе отдельную роту, в которую будут приниматься дети всех сословий. При этом положение флотских кадетов и кадетов коммерческих не должно отличаться. Хорошо подготовленные офицеры для службы на коммерческих судах принесли бы пользу не только развитию мореплавания, но и способствовали бы успехам гидрографии и географии. Эта мысль была повторена Крузенштерном в «Введении» своего «Путешествия вокруг света», которую он закончил следующими словами:

«Кук, Бугенвиль, Нельсон не сделались бы никогда таковыми, каковыми явились в своем Отечестве, если бы выбирали людей по одному только рождению»¹².

Вторая половина записки посвящена вопросу развития русской торговли и мореплавания в северной части Тихого океана, в которой Россия уже добилась больших успехов и которая сулит большие выгоды и имеет важное государственное значение. Торговля производится от Охотска и камчатских портов и охватывает северо-западные районы Америки. Несмотря на большие трудности море-

плавания в неисследованных морях, ее ведут неустрашимые промышленники, чьи предприимчивость и твердость духа вызывают искреннее восхищение Крузенштерна. Он считает, что правительство должно позаботиться об улучшении местного судостроения, поскольку употребляемые в настоящее время корабли «чрезвычайно худы и столько подвержены опасности, что может быть никто, кроме смелого россиянина, не отважился бы вверять оным жизнь». Промышленники не имеют в своем распоряжении ни лодий, ни навигационных карт, ни октанов, ни даже хороших компасов, не говоря о том, что испытывают большую нужду в продовольствии и не имеют средств для предохранения своего здоровья во время дальних и опасных странствий. Такое положение вполне естественно, поскольку и Охотск и Камчатка «терпят большой недостаток в жизненных припасах».

Крузенштерн полагает, что, если бы правительство обратило внимание на улучшение постройки местных судов и на обеспечение безопасности мореплавания, то своих промышленников и купцов Россия увидела бы «в Японии и Китае, заботящихся о распространении торговли, достойной всякого ободрения»¹³. Более того, россияне, опираясь на свои порты в Северо-Западной Америке и на Камчатке, весьма близко расположенные к этим странам, не только стали бы достойными соперниками англичан и американцев в меховой торговле, но и заняли бы ведущее положение в коммерции Китая и Японии. Одновременно на деньги, вырученные от продажи мехов в Китае, можно было бы покупать товары и доставлять их не по суше через Кяхту и всю Сибирь, а морем в Петербург. Это способствовало бы развитию (без посредничества других стран) морского сообщения между портами Китая и Балтийского моря, и, кроме того, капиталам, приобретенным на меховой торговле, «открылся бы путь к превосходным капиталам Европейской России»¹⁴.

Крузенштерн идет еще дальше. Он предлагает завязать торговые отношения с Индией и странами Юго-Восточной Азии, создав для этой цели Российскую Ост-Индскую компанию, только на принципах, совершенно отличных от тех, которые положены в основу колониальной политики Англии. Для заведения коммерции с Индией и другими азиатскими странами России не нужны селения в этой стране. Напротив, Крузенштерн считает,

что они вредны для дела. Торговля, основанная на совести и честности, оградит коммерцию россиян надежнее, «нежели все крепости и армии»¹⁵ охраняют коммерцию англичан, колониальная политика которых, по его мнению, со временем потерпит поражение.

Крузенштерн как человек, любивший свое Отечество, вновь и вновь подчеркивал, что решительные шаги по развитию внешней торговли принесут России благоденствие. По его мнению, Камчатка, Русская Америка, Охотск как торговые форпосты России должны привлечь внимание русского правительства. Для того чтобы вывести эти области из того печального положения, в котором они находятся, он представляет на рассмотрение Н. С. Мордвинова следующие предложения.

Вместо дорогостоящей и очень продолжительной перевозки грузов сухопутным путем он предлагает отправлять из Кронштадта к берегам Камчатки корабли. На первый раз следует послать один или два больших транспорта под прикрытием фрегата, груженные железом и другими предметами, необходимыми для постройки в Охотске, на Камчатке и в Русской Америке кораблей, которые могли бы без риска плавать в опасных дальневосточных морях. Из Кронштадта одновременно должны прибыть учителя навигации, корабельные мастера, специалисты по корабельной архитектуре. Кроме постройки судов они занялись бы составлением навигационных карт, основанных на астрономических наблюдениях. «Таковые люди удобно согласились бы отправиться в Камчатку, ежели представлена им будет надежда к поправлению их состояния, вместе с позволением возвратиться в Россию по своей воле»¹⁶.

Кроме того, на борт кораблей, отправляющихся из Кронштадта к русским владениям на севере Тихого океана, следовало взять товары, пользующиеся спросом у жителей Русской Америки, а также припасы, необходимые для обеспечения всем необходимым жителей Камчатки, чтобы «вознаградить жестокость климата и лишение удовольствий общежития». Все товары должны быть русские, за исключением рома, вина и сахара, которые следовало закупить на Канарских островах или в Бразилии. Одновременно желательно было отправить на Камчатку лекарей и лекарства, чтобы предупредить опустошительные эпидемические болезни среди местных жителей.

На возвратном пути от берегов Камчатки в Кронштадт корабли вместо того, чтобы грузиться балластом, должны взять товары в Китзе, Батавии, Бенгалии или Маниле и доставить их в Петербург. По расчетам Крузенштерна, один провоз «такового груза» покроет расходы всей экспедиции. Вместе с тем дальнейшее плавание доставит превосходные выгоды русскому флоту, ибо одно морское путешествие на Камчатку более принесет пользы морякам и офицерам флота, чем «десятилетнее крейсерство в Балтийском море».

В заключение своего проекта Крузенштерн предлагал, если морская торговля России будет выведена на океанские просторы, посылать ежегодно одно или два судна к берегам Камчатки. Одновременно в северо-восточных морях России должны находиться два фрегата, сменяемые другими кораблями через два-три года. Судам русского флота предписывалось охранять русские поселения на берегах Восточной Сибири и Русской Америки, заботиться о безопасности русской торговли и «заниматься дальнейшим разысканием величайшего (восточного) архипелага, столь мало известного еще доньше»¹⁷.

Составляя свой проект, Крузенштерн руководствовался лишь одним стремлением представить «великую пользу, могущую произойти от ободрения коммерции в морях северо-восточных, преимущество доставления тамошних потребностей из России морем, а не сухим путем и напомнить о возможном заведении российской выгодной торговли с Восточной Индией и Китаем»¹⁸.

Следует при этом заметить, что на рубеже XVIII и XIX столетий родилось большое число проектов, ставивших целью дальнейшее развитие промыслов на Севере России и усиление торговых связей полярных окраин с центральными, наиболее развитыми в хозяйственном отношении губерниями русского государства. В качестве авторов проектов выступали купцы и отставные матросы, выдающиеся морские офицеры и известные ученые. Одни из них, например Попов и Бережнов, предлагали распространить русскую торговлю на район Чукотки, другие — купцы Куткины и Зеленцовы, Сыроватский, Белков, Протодьяконов — выступали за развитие промыслов на берегах и островах Сибири. В ряде проектов, авторами которых были академик И. И. Лепехин, капитан-командор Д. С. Трубецкой, капитан первого ранга А. М. Корнилов,

предлагалось вовлечь в хозяйственную деятельность природные богатства Архангельского Севера, организовать сильную купеческую компанию и создать мощный коммерческий флот в Баренцовом и Белом морях. Эти проекты, появившиеся в одно время с первым и вторым вариантами записки И. Ф. Крузенштерна, имеют много общего¹⁹. Они направлены на увеличение экономического потенциала России и дальнейшее развитие русской коммерции и русского флота. Но ни один из них не сравнится с монументальными предложениями Крузенштерна, обосновавшего насущную необходимость развития мощного русского коммерческого флота, который бы мог стать достойным соперником Англии, считавшейся в то время первой морской державой. С государственным размахом сформулированы задачи по распространению русской торговли на все материки и океаны и зримо показано политическое и экономическое значение установления систематического морского сообщения между Кронштадтом и Камчаткой.

Задачи, поставленные Крузенштерном, соответствовали высшим национальным интересам России.

Значимость кругосветного плавания для России очень метко подметил Николай Михайлович Карамзин.

«Англоманы и галломаны, что желают называться космополитами,— писал он,— думают, что русские должны торговать на месте. Петр думал иначе — он был русским в душе и патриотом. Мы стоим на земле и на земле русской, смотрим на свет не в очки систематиков, а своими природными глазами; нам нужно и развитие флота и промышленности, предприимчивость и дерзание»²⁰.

Подготовка к кругосветному плаванию

Надежды Крузенштерна на то, что его предложения привлекут внимание нового управляющего русским флотом адмирала Мордвинова, оправдались. Но они, как метко определил Лисянский, были написаны «слишком вольным языком»¹, чтобы их можно было полностью показать Александру I. Адмирал Мордвинов находил их полезными и собирался при благоприятном случае доложить царю некоторые места из них.

17 апреля 1802 г. Лисянский писал Крузенштерну: «Любезный Иван Федорович, письмо твое... я получил и рад слышать, что ты хотя и с обидою, по при всем том хочешь сделать патриотическое дело. Дай бог, чтоб в этом ты успел. Признаюсь, что очень бы рад был и я по своему могуществу иметь в этом полезном деле участие, но проситься не буду» ².

Дальше он сообщал о своей встрече с Мордвиновым: «После обеда Николай Семенович спросил, знаю ли я тебя, на что я ему сказал, что ты мне добрый приятель, Он был этому рад, говорил о достоинстве твоего памфлета, хвалил твое познание и сведение и потом окончил тем, что за счастье почел бы быть с тобою знакомым. Я, с моей стороны, при всем собрании не постеснялся сказать, что завидую твоим талантам и сведению» ³.

Однако Н. С. Мордвинов так долго собирался доложить записки Александру I, что Крузенштерн вынужден был напомнить о своем плане. Впоследствии он писал, что «нескоро последовало решение» ⁴. Оно было принято только, когда Мордвинов познакомил с документом министра коммерции Н. П. Румянцева. С этого дня на протяжении 23 лет многие события жизни Крузенштерна и в особенности его научная деятельность будут тесно связаны с именем сына знаменитого полководца П. А. Румянцева-Задунайского.

Николай Петрович Румянцев родился в 1754 г. Первоначальное образование он получил дома под руководством матери Екатерины Михайловны, урожденной Голицыной. С детства он проявлял большой интерес к науке. Двадцати лет он отправился в путешествие по Европе, слушал лекции в Лейденском университете, в Женеве встречался с Вольтером.

Румянцев был воспитан на философских идеях мыслителей XVIII в., хорошо знал европейскую литературу, изучал русскую историю и увлекался политической экономией Адама Смита ⁵.

13 лет он провел на дипломатической службе в германских княжествах.

В 1802 г. Румянцев был назначен министром коммерции и директором водяных коммуникаций и комиссии об устройении дорог в России. Его политика на этих постах была направлена на рост внешней торговли, развитие русской промышленности, расширение прав и предо-

ставление возможностей для повышения образовательного уровня купечества. Румянцев не склонен был предоставлять льготы иностранным торговцам в ущерб русской торговле.

Став в 1807 г. руководителем Мипистерства иностранных дел, Румянцев считал, что России следует искать побед не на бранных полях, а на поприще торговли, промышленности и науки. В 1809 г. за успешное заключение Фридрихсгамского мира со Швецией и присоединение Финляндии к России он получил звание государственного канцлера, а спустя год был назначен председателем Государственного совета. Румянцев принадлежал к числу представителей господствующего класса, которые ставили целью своей деятельности увеличение экономического потенциала России как одного из важнейших средств усиления ее политического влияния. Особое внимание он уделял развитию мореплавания, полярных и океанических исследований, которые поднял на уровень высшей государственной политики. В 1814 г. Румянцев вышел в отставку. (За ним были сохранены все получаемые им ранее оклады, которые он пожертвовал в кассу инвалидов Отечественной войны.)

С этого времени Н. П. Румянцев свою энергию и значительную часть своих средств отдал развитию русской науки и культуры. «Станем служить всеобщему просвещению,— писал Румянцев Крузенштерну.— Вы своими пространными познаниями, а я горячим усердием среди такой эпохи, в которой бесстыдно проповедают, что просвещение к благу народному не служит»⁶.

Под руководством Румянцева группа талантливых ученых, проделав колоссальную работу, издала документы по истории России, в том числе старинные договоры, рукописи, грамоты. В поисках их ученые ездили в Германию, Италию, Персию, Далмацию. При содействии Крузенштерна Румянцев собрал уникальные книги по истории государства Российского и истории культуры. Это собрание составило библиотеку Румянцевского музея в Москве. (На ее основе после Великой Октябрьской революции образовалась Государственная публичная библиотека, носящая имя В. И. Ленина.) Он проявлял большой интерес к географии и мореплаванию. Когда Мордвинов показал Румянцеву записки Крузенштерна, он немедленно вызвал его в Петербург.

А спустя некоторое время Лисянский уже поздравлял Крузенштерна с тем, что ему поручено командовать «столь славной экспедицией», и изъявил желание принять в ней участие. «Ничто сравниться не может с удовольствием, чтоб служить под командою моего только друга,— писал Лисянский.— Делай, что можно»⁷.

7 августа 1802 г. Крузенштерн был официально назначен руководителем Первой русской кругосветной экспедиции.

В конце сентября 1802 г. Крузенштерн отправил Лисянского вместе с корабельным мастером Разумовым в Гамбург, поручив им купить суда для экспедиции. Однако с первых шагов их ждала неудача.

«Любезный Иван Федорович!— писал Лисянский 13 октября 1802 г. из Гамбурга.— Не сомневаясь, что ты каждый день от меня ожидаешь письма, я спешу сделать удовольствие твоему нетерпению. Мы прибыли сюда на 9-е число, и с того дня по сей все в трудах, но в трудах бесполезных. Здесь нет ни одного судна, которое бы годилось для нашей экспедиции, и для того я вознамерился ехать в Англию послезавтра. Я пишу о сем директорам и надеюсь, что они не похулят моего намерения»⁸.

К этим трудностям вскоре добавились другие. Морской министр Н. С. Мордвинов обещал помогать Крузенштерну во всех делах, касающихся первого кругосветного плавания россиян⁹. Однако его вскоре сменил П. В. Чичагов, который занял враждебную позицию по отношению к этому важному государственному предприятию России, отговаривая офицеров от участия в нем и описывая предстоящий вояж «в самых худых красках»¹⁰. Чичагов откровенно издевался и злословил по поводу подготовки русского флота к первому кругосветному плаванию.

«Кругосветная экспедиция наделала вначале много шума,— писал Чичагов посланнику в Лондоне С. Р. Воронцову.— Все экспедиции, когда-либо совершавшиеся в мире до сего времени, охвачены в этой одной, не исключая и египетской экспедиции Буонапарте, которая по сравнению с этой — просто детская игра. Ибо тот имел с собой ученых, естествоиспытателей, философов, а здесь один уполномоченный Лисянский, да несколько учеников одной из наших специальных школ заменяют собой всех»¹¹.

С. Р. Воронцов отвечал в тон своему корреспонденту.

что посетивший его недавно Лисянский — не более как легкомысленный и чрезмерно самонадеянный человек. Его имя (разумеется, как и имя Крузенштерна) не будет занесено в один список с именем Кука и Фишпа.

Русский посланник в Лондоне глубоко ошибался. Крузенштерн и Лисянский завоевали не только право быть занесенными в летопись великих морских плаваний, но и многое сделали для того, чтобы вывести науку о море на новые рубежи.

4 марта 1803 г. Румянцевым были представлены две докладные записки «О торге в Кантоне» и «О торге с Японией», имеющие связь с отправлением Первой русской кругосветной экспедиции, которая должна составлять «знаменитую в российской торговле эпоху»¹².

В первой записке поставлен вопрос о необходимости организации морской торговли с Китаем, которая позволила бы русским предпринимателям соперничать с англичанами и американцами в сбыте мехов в Кантоне. По словам Румянцева, если бы удалось открыть новые рынки сбыта продуктов промыслов русских поселений в Северной Америке, это привлекло бы в тот край «людей, в науках и художествах испытанных», дало бы возможность приступить к созданию фабрик и заводов и положить прочное основание русской торговле как с Индией, так и с Америкой.

Во второй записке речь шла о необходимости предпринять новую попытку к установлению торговых отношений с Японией, а возможно, и со странами Юго-Восточной Азии. Более подробно эти вопросы рассмотрены во «всепоподданнейшем докладе министра коммерции» 8 апреля 1803 г. В нем также рассмотрена история описи В. Берингом и А. Чириковым северо-западных берегов Америки, исследования которых «упрочили России на вечные времена их принадлежность»¹³. В основном этот документ посвящен рассмотрению вопроса о необходимости открытия новых рынков для сбыта пушнины, китового жира, мамонтовой и моржовой кости, добываемой как на северо-западных берегах Америки, так и на севере Сибири. Решение этой задачи, по мнению Румянцева, благоприятствовало развитию промышленности и усиливало влияние России на севере Тихого океана.

Был решен вопрос о посылке посольства в Китай, которое возглавил граф Ю. А. Головкин. Посланником в

Японию был назначен камергер Н. П. Резанов, один из активных деятелей Российско-Американской компании.

Первая русская кругосветная экспедиция превращалась в важное политическое предприятие. Однако главной ее задачей, как видно из «Инструкции, данной действительному камергеру Резанову», оставалась «торговля Российско-Американской компании», па чьи средства были куплены и снабжены суда экспедиции — «Надежда» и «Нева». (В связи с отправкой дипломатической миссии, находившейся на борту «Надежды», этот корабль был принят на государственный счет, включая и двухгодичное содержание его экипажа ¹⁴.)

Не были забыты и научные задачи. Уже в первых правительственных документах, где рассматривался главный предмет экспедиции, шла речь о естественнонаучном исследовании русских владений в Америке и других мест и стран, которые должны посетить корабли. Для этого предполагалось в состав экспедиции включить ученого-натуралиста, ботаника и несколько студентов-минералогов.

От ученых, круг которых оказался гораздо шире, ожидалось подробные описания посещенных земель и коллекции геологических пород, металлов, почвы, полезных ископаемых, растений, семян, зверей, рыб, кораллов, раковин, насекомых и т. д. Каждая «вещь» должна быть описана и пронумерована. Весьма важное значение придавалось этнографическим исследованиям, включая изучение образа жизни, обычаев, религии, промыслов, искусства, жилищ, оружия, одежды и т. д. Художникам экспедиции предписывалось доставить зарисовки костюмов и видов русских поселений в Америке.

Следующее место отводилось производству точных метеорологических наблюдений — за северными сияниями и другими «примечания достойными» явлениями природы. Медикам же надлежало не только изучать болезни и способы их лечения, но и сделать все от них зависящее «к обеспечению страждущего человечества» ¹⁵. Кроме того, в случае благоприятных обстоятельств предполагалось исследование северо-западных берегов Америки.

Наконец, Румянцев вручил Крузенштерну письмо, в котором была поставлена еще одна научная задача: при плавании к американским поселениям и Камчатке попытаться обследовать район Тихого океана к востоку от

Японии, где, по утверждениям испанских мореплавателей пачала XVII в., якобы находился огромный гористый остров, чрезвычайно богатый золотом и серебром и населенный белыми людьми. Если даже, как полагают многие мореплаватели, в том числе и Лаперуз, сообщения испанцев являются басней, изыскания Крузенштерна не будут бесполезными для науки, так как «осталось еще много делать в истории открытий на Тихом море... Я призываю вас к сему подвигу славы России и вашей собственной»¹⁶.

Весьма активное участие в разработке научных задач экспедиции приняла Академия наук. Выдающимся русским ученым, академиком М. В. Севергиным были написаны инструкции по минералогическим исследованиям и исследованиям физики Земли¹⁷.

Академия наук, учитывая широту познаний Крузенштерна, 25 апреля 1803 г. избрала его своим членом-корреспондентом. Русские ученые возлагали большие надежды на кругосветное плавание и, как известно, они оправдались.

5 июня 1803 г. в Кронштадт прибыли корабли «Надежда» и «Нева».

Экипаж корабля «Надежда» был укомплектован офицерами и матросами, добровольно вызвавшимися отправиться в кругосветное путешествие. Крузенштерн писал впоследствии, что число матросов было очень велико и он взял в плавание лишь малую толику охотников, желавших увидеть далекие страны. То, что до сих пор русские моряки не простирали столь далеко свои плаванья, не смущало ни офицеров, ни матросов. И когда Крузенштерну посоветовали принять несколько иностранных матросов, то он, «зная преимущественные свойства российских, решительно отказался от иноземцев». «На обоих кораблях, кроме Горнера, Тилезиуса, Лангсдорфа и Либанда, в путешествии нашем ни одного иностранца не было»¹⁸, — писал Крузенштерн.

На корабле «Надежда», которым командовал Крузенштерн, в Первом русском кругосветном плаваньи приняли участие: капитан-лейтенант Макар Ратманов, лейтенанты Федор Ромберг, Петр Головачев, Ермолай Левенштерн, Фаддей Беллинсгаузен, штурман Филипп Каменщиков, подштурман Василий Сполохов, доктор медицины Карл Эспенберг, помощник доктора Иван Сидгам, астроном И. К. Горнер, естествоиспытатели Вильгельм Тиле-

зиус, Георг Лангсдорф, кадеты сухопутного корпуса Отто и Мориц Коцебу, артиллерийский офицер Алексей Раевский и др. На «Надежде» находились также представители посольства в Японию: камергер Н. П. Резанов, майор Ермолай Фредерици, граф Федор Толстой, надворный советник Федор Фос, живописец Степан Курляндцев, доктор медицины и ботаники Брыкин.

На корабль «Нева» под командование Лисянского были приняты: лейтенанты Павел Арбузов и Петр Повалишин, мичманы Федор Коведяев, Василий Берх (будущий автор «Хронологической истории путешествий в Полярные страны»), штурман Данило Калинин, подштурман Федул Мальцев, доктор медицины Мориц Либанд, подлекарь Алексей Мутовкин, приказчик Российско-Американской компании Николай Коробицын и др. В целом на борту «Невы» находилось 48 человек.

Всего в Первой русской кругосветной экспедиции участвовали 129 человек. Как подчеркивалось во многих правительственных документах, Россия ждала от этого торгового, дипломатического и научного предприятия выдающихся результатов. Выход русских кораблей на просторы Мирового океана являлся свидетельством того, что Российское государство намерено с серьезным вниманием относиться к своим далеким восточным землям, лежащим на севере «Тихого моря».

Кронштадт — Петропавловск-на-Камчатке

Корабли «Надежда» и «Нева» 19 июля 1803 г. вышли на кронштадтский рейд, где находились до утра 7 августа¹. В этот день Первая русская кругосветная экспедиция начала свое знаменитое плавание. В полночь миновали Ревель. Утром следующего дня прошли маяк острова Даго и легли курсом на Копенгаген, куда оба корабля прибыли вечером 19 августа. Русских путешественников встретил датский офицер, который объявил, что датское правительство готово оказать любую помощь. Здесь на суда предстояло принять груз для Российско-Американской компании и продовольствие. Поэтому сначала необходимо было разгрузить корабли, а затем снова загрузить. Когда эта многодневная работа была закончена, И. Ф. Крузенштерн получил письмо от русского консула в Гамбур-

ге. Он сообщал, что купленную для плавания в Гамбурге солонину необходимо пересолить, так как иначе она скоро испортится. Пришлось снова разгружать корабли, поскольку солонина находилась в трюме. Оказалось, что несколько бочек гамбургской солонины уже испортилось и, если бы не предупреждение консула, то ее всю через несколько месяцев пришлось бы выбросить в море. Одновременно Крузенштерн и Лисянский проверили провизию, взятую из Петербурга. Она оказалась в лучшем состоянии, чем гамбургская солонина, за исключением кислой капусты, которая почти вся пришла в негодность. Мореплаватели очень сожалели, что лишились этого необходимого противочинготного продукта.

8 сентября 1803 г. корабли «Надежда» и «Нева» покинули копенгагенский рейд и достигли Гельсингера, где простояли шесть дней из-за жестокого северо-западного ветра. Спустя неделю плавание возобновилось. Ночью миновали Каттегат. Корабли шли, держась ближе к норвежским берегам. Порывистый ветер, дождь, пасмурность усугубляли опасность плавания в этом районе, пользовавшемся дурной славой у моряков. В ночь на 18 сентября разразился шторм. Налетевшим шквалом «Надежду» накренило столь сильно, что Крузенштерн опасался за судьбу корабля. Пришлось убрать все паруса и поставить штормовые стаксели.

«Шквал,— писал Лисянский,— находил за шквалом, и атмосфера так помрачилась от бывшего тогда дождя, что мы на деке едва могли друг друга видеть. Между тем валы непрестанно обливали палубу и уносили с собою все, что на оной прикреплено не было»².

И. Ф. Крузенштерн и Ю. Ф. Лисянский впоследствии с особым удовлетворением отмечали мужество матросов и офицеров в эту страшную ночь. Первое испытание было выдержано с честью. «Следовательно,— писал Лисянский,— нам ничего более не оставалось желать, как только обыкновенного счастья мореходцев для совершения своего предприятия»³.

23 сентября, находясь в Северном море, Крузенштерн встретил английский фрегат под командованием капитана Бересфорда, вместе с которым он 9 лет назад служил в Америке. Крузенштерн посетил английский корабль и попросил Бересфорда доставить в ближайший к Лондону порт Ширней Н. П. Резанова и И. К. Горнера, которые

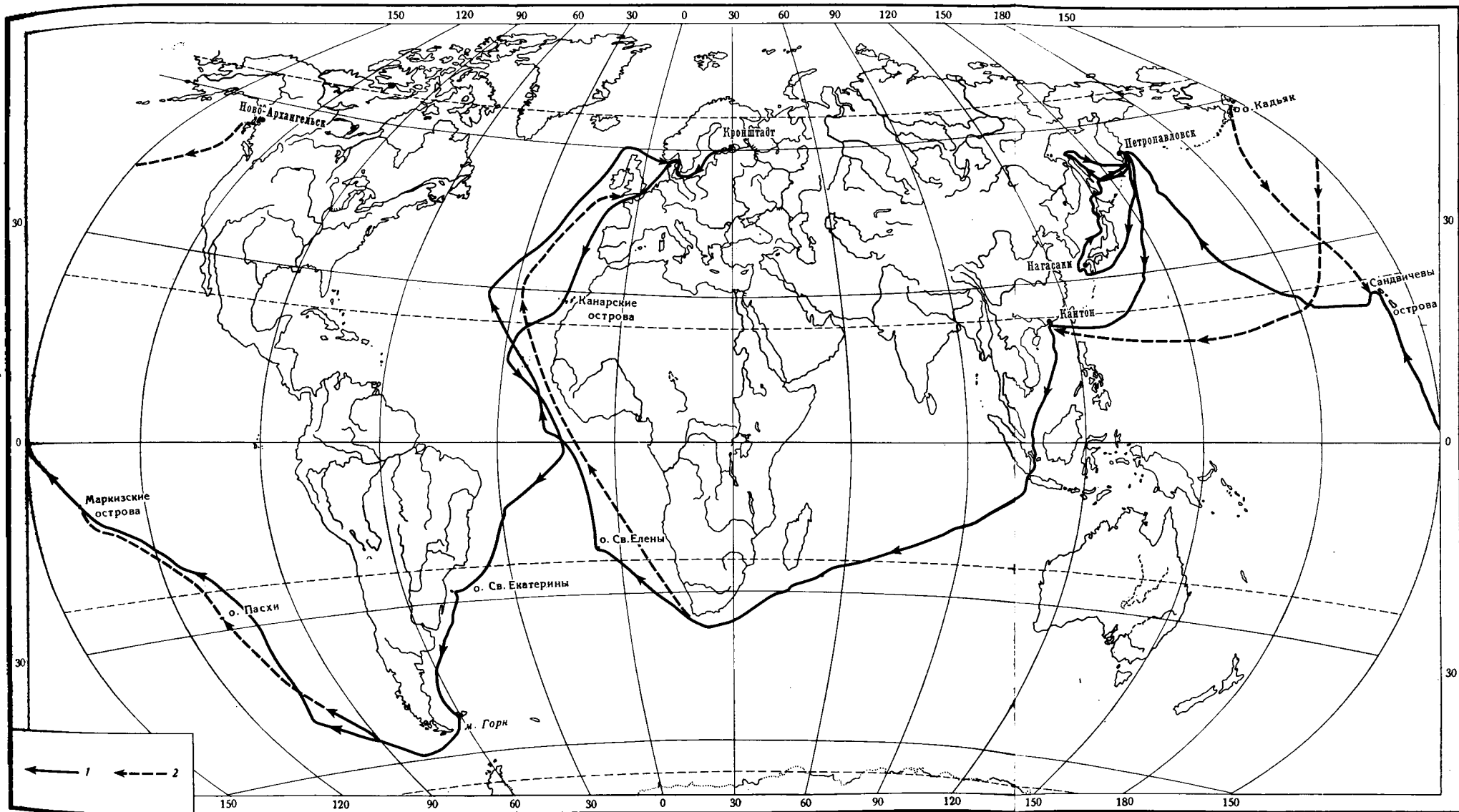
должны были закупить в британской столице астрономические инструменты.

28 сентября «Надежда» прибыла в английский порт Фальмут, где уже третий день находилась «Нева». Здесь запасы продовольствия были пополнены ирландской солониной. Крузенштерн приказал заново проконопатить свой корабль, в котором открылась течь во время шторма в Северном море. Лисянский распорядился сменить паруса. Командиры судов организовали работы так, что офицеры и матросы могли сходить на берег, подкрепляться свежей пищей и отдыхать перед очередным многотрудным и опасным плаванием по океанским просторам.

5 октября корабли покинули порт Фальмут. С каждым часом они все больше удалялись от берегов Европы. Наступила ночь. По словам Крузенштерна, весьма скупого на лирические излияния, она была прекрасная, совершенно безоблачная, светлая. «Все офицеры,— писал он,— оставались на шканцах до полуночи. Каждый помышлял и желал, чтобы сия ясная, но последняя ночь у берегов европейских была предзнаменованием благополучного путешествия».

Впоследствии мореплаватель вспоминал о чувстве тревоги и ответственности, которая охватила его перед тем, как корабли экспедиции вышли в Атлантический океан. «Экспедиция наша, казалось мне, возбудила внимание Европы. Счастливое или несчастное окончание оной должно было 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 воспыщены; завистники же России, по всему вероятно, порадовались бы такой неудаче»⁴.

13 октября, воспользовавшись безветрием, Крузенштерн приказал спустить плюшку и отправил астронома И. К. Горнера и натуралиста Г. И. Лангсдорфа для выполнения наблюдений над температурой морской воды с помощью Гельсовой машины, изобретенной мастером Шишориным⁵. На глубине 190 м температура воды оказалась равной 19°. Так было положено начало первым наблюдениям над температурой воды на различных горизонтах. Они были затем использованы С. О. Макаровым в его работе, посвященной океанографии Тихого океана⁶.



Карта Первого русского кругосветного плавания:
1 — путь «Надежды»; 2 — путь «Невы»

20 октября «Надежда» и «Нева» достигли острова Тенерифа и стали на рейде Санта-Крус, чтобы здесь запастись вином, пресной водой и свежей провизией. Одновременно прибыл испанский корабль. Он привез депешу губернатору, которому было предписано оказать русским мореплавателям гостеприимство и всевозможную помощь. Пока шла заготовка и доставка свежих продуктов, моряки и ученые знакомились с жизнью обитателей и природой острова. Особенно гнетущее впечатление на Крузенштерна произвели «всеобщая бедность народа» и безраздельное господство инквизиции.

«Для человека, свободно мыслящего, — писал он, — ужасно жить в таком месте, где злость инквизиции и неограниченное самовластие губернатора действуют в полной силе, располагающей жизнью и смертью каждого гражданина»⁷. По мнению Крузенштерна, испанские власти вместо уважения к естественным правам человека неоспоримо доказывают своими действиями попрание принципов человеколюбия. «Здесьшний гражданин не имеет ни малейшей свободы. Никто не смеет даже побывать на корабле, стоящем на рейде, без дозволения губернаторского»⁸.

27 октября «Надежда» отсалютовала 9 выстрелами крепости Санта-Крус и вместе с «Невой» снова вышла на просторы океана. Когда суда находились в районе островов Зеленого Мыса, натуралисты занялись выяснением причин свечения морской воды. Ученым вскоре удалось установить, что «вода светится не от движения и трения частиц оной, но что действительно виною того суть органические существа»⁹. Это был новый и важный вывод.

В первой половине ноября корабли достигли тропических широт. На смену прекрасным солнечным дням с попутным ветром пришла пора дождей и шквалов. Мореплаватели сутками не видели солнца. Влагой пропитался воздух в каютах. Не было возможности просушить белье и постели. Крузенштерн весьма опасался, что климат тропиков вредно скажется на здоровье членов экипажей. Но его волнение было напрасным. На судах не было ни одного больного. Правда, Крузенштерн принял все меры предосторожности. По его приказанию в течение 3—4 часов в день жгли огонь, чтобы избавиться от излишней влажности воздуха. В пищу в изобилии употреблялись картофель, тыква, лимоны. Каждому матросу вместо водки выдавалось по полбутылки лучшего tenerифского вина, а

утром и в полдень каждый получал пунш «с довольным количеством лимонного соку». Зато от частых дождей не было недостатка в пресной воде. Из брезента был сооружен бассейн, где купались матросы, которые переносили тропический зной гораздо легче. «Из сего заключить надобно,— писал Крузенштерн,— что для россиян нет чрезмерной крайности. Они столь же удобно переносят холод 23 градусов, сколько и жар равнотепенной»¹⁰.

25 ноября 1803 г. Крузенштерн, повстречав американский корабль, отправил письма на родину. А на следующий день «Надежда» и «Нева» пересекли экватор. Впервые русский морской флаг развевался в Южном полушарии. Это событие было отмечено артиллерийским салютом. Матросы стояли по вантам и кричали «ура». Потом был праздник в честь Нептуна и торжественный обед.

Корабли шли курсом на остров Св. Екатерины, которого благополучно достигли 21 декабря 1803 г. Как и во время пребывания на Тенерифе, местные власти оказали русским морякам дружественный прием и выразили готовность снабдить путешественников дровами и припасами. На острове Св. Екатерины экспедиция задержалась не на несколько дней, как предполагал Крузенштерн, а на шесть недель. На «Неве» пришлось заменить грот-и фокмачты. Чтобы исправить повреждения и подготовить корабль к продолжению плавания, матросы трудились сутками.

4 февраля 1804 г. экспедиция покинула берега Св. Екатерины. Впереди предстоял многомесячный переход. Крузенштерн распорядился особо беречь воду, которой каждому, начиная от матроса и кончая капитаном, выдавали по две кружки в день. Через три недели «Надежда» и «Нева» находились на параллели мыса Горн. Столь успешное и благополучное плавание внушало уверенность, что удастся скоро миновать один из самых опасных районов плавания и выйти на просторы Тихого океана. Но погода вдруг неожиданно испортилась. Сильный порыв ветра едва не разорвал паруса. Навстречу кораблям неслись белые облака. Они засыпали палубы градом. Шквал налетал за шквалом. Шторм свирепствовал несколько дней и по своей силе не уступал буре, обрушившейся на экспедицию во время плавания проливом Скагеррак, «с тою притом разностью, что волны носились здесь, как горы», и вместо

дождя шел снег и град. Волны сломали ограды на верхней палубе и едва не разбили шлюпки.

2 марта шторм сменился умеренным ветром. Выглянувшее солнце, по словам Крузенштерна, доставило морякам «ободрительное удовольствие», которое может понять только тот, кто испытал в океане подобную бурю. И на палубе, и в каютах было одинаково холодно. На шканцах термометр показывал около нуля, и, когда солнце выглядывало из облаков, матросы и офицеры спешили наверх, чтобы обогреться.

Наконец, в восемь часов утра 3 марта 1804 г. русские суда впервые обогнули мыс Горн и вышли на просторы Тихого океана. После трех недель плавания, во время дождливой и пасмурной погоды «Надежда» разлучилась с «Невой». Сколько ни палили пушки, сколько ни искали друг друга, но все усилия оказались бесполезными. «Здесь не нужно кажется,— отмечал Лисянский,— описывать чувствований наших при сем случае, а довольно сказать, что мы остались одни в самом неприязненном климате, отдалены от мест обитаемых и не имея никакой другой помощи, кроме той, каковую сами себе подавать могли»¹¹.

И Лисянский и Крузенштерн в течение плавания ежедневно заботились о состоянии здоровья членов экипажа. 10 апреля Крузенштерн лично осмотрел матросов, чтобы выяснить, не имеется ли признаков цинги, которая в XIX в. была страшным бичом морских и полярных экспедиций. Однако тревога была напрасной. Доктор Эспенберг не обнаружил у матросов признаков цинги и уверял Крузенштерна, что «десны у всех были тверже и здоровее, нежели каковыми казались при осмотре в Кронштадте».

12 апреля Крузенштерн принял решение не заходить к острову Пасхи, где на случай разлуки была назначена встреча с «Невой», а следовать к Маркизским островам. Хотя мысли и надежды мореплавателя были заняты планами возможных открытий в Тихом океане, он выпущен был от них отказаться, точно так же, как отказался от намерения первоначально доставить посольство в Японию. По расчетам Крузенштерна, пребывание в Японии должно было занять не менее полугода. В этом случае он прибыл бы на Камчатку не раньше мая 1805 г., подвергнув «немадоважному урону груз, большая часть кото-

рого находилась в худых бочках». Крузенштерн считал целью своевременную доставку грузов Российско-Американской компании в Петропавловск-на-Камчатке.

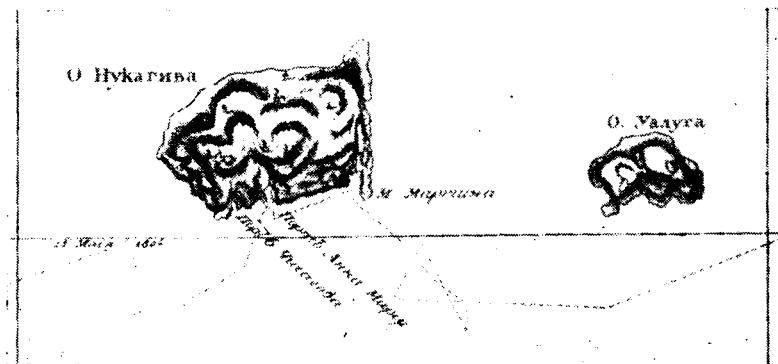
«Надежда» взяла курс на Маркизские острова, где мореплаватель надеялся пополнить припасы фруктами, свежим мясом и водой.

Ранним утром 6 мая миновали скалистый остров Фетугу. К северу от него открыли несколько небольших, но высоких каменных островов, которых Джеймс Кук, проходивший южнее, «не мог видеть»¹². Под вечер морякам открылся остров Нукагива. На подходе к нему Крузенштерн издал свой знаменитый приказ. Он обязывал подчиненных проявить доброжелательство и уважение к островитянам и категорически запрещал самовольно «без согласия и доброй воли жителей брать у них жизненные припасы». «Я уверен,— писал Крузенштерн,— что мы оставим берег тихого народа сего, не оставив по себе дурного имени»¹³.

А между тем холода сменились зноем. «Надежда» достигла тропической зоны, вступление в которую было отмечено несколькими шквалами. Они разорвали некоторые старые паруса, но не причинили большого вреда. Затем пассат подхватил корабль, и, по словам Крузенштерна, сопровождал до Маркизских островов.

Крузенштерн прокладывал свой курс вдали от путей, которыми в этом районе Тихого океана проходили Сэмюель Уоллис (Валлис) и Луи Антуан Бугенвиль. Он надеялся, что на долю экспедиции, быть может, выпадет открытие. Днем на салинге, а ночью на бушприте нес вахту матрос. «Тому, кто прежде усмотрит землю», Крузенштерн обещал награду. Но день проходил за днем, а признаков неведомых еще людям земель обнаружить не удавалось. Все ощутимее становился зной. Даже в самом холодном месте на корабле, в каюте капитана, температура превышала 22°. Иногда над океаном гремела гроза, обрушивались ливни и шквалы. Но, как правило, было безоблачно. Ветер большей частью держался умеренный, и в погожие дни и ясные ночи Крузенштерн мог заниматься астрономическими наблюдениями, искусству которых он совершенствовался в Петербургской академии наук.

В 10 часов утра 7 мая «Надежда» легла в дрейф около гористых берегов острова Нукагивы, поразивших Крузен-



*Карта острова Нукагивы
(из «Атласа к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна»)*

штерна своим унылым видом. Лишь несколько изумительно красивых, низвергающихся с большой высоты водопадов радовали глаз путешественника.

«Едва только бросили мы первый якорь,— писал Крузенштерн,— вдруг окружили корабль наш несколько сот островитян, вплавь предлагавших нам в меню кокосы, плоды хлебного дерева и бананы. Всего выгоднее могли мы променивать им куски старых, пятидюймовых обручей, которых взято мною в Кронштадте для таких случаев довольно количество. За кусок обруча давали они обыкновенно по пяти кокосов или по три и по четыре плода хлебного дерева. Они ценили такой железный кусок весьма дорого: но ножи и топоры были бы для них еще драгоценнее. Малым куском железного обруча любовались они, как дети, и изъявляли свою радость громким смехом»¹⁴.

В четыре часа дня корабль посетил король Нукагивы в сопровождении свиты. Он, как и его подданные, носил один лишь пояс чаибу. Крузенштерн подарил ему нож, отрез красной материи и бразильского попугая, который весьма понравился королю.

На следующий день Крузенштерн, Резанов и офицеры нанесли ответный визит властелину острова. Русские путешественники весьма дружелюбно были приняты королем, давшим обед в честь нежданных гостей.

Возвратившись на корабль, Крузенштерн немедленно отправил баркас на остров за пресной водой. Жители Нукагивы встретили матросов так же дружелюбно, как король офицеров и посланника. Они всячески старались услужить морякам, сами наливали воду в бочки, которые сами же доставляли с берега к баркасу, преодолевая при этом буруны.

«Без их помощи,— писал Крузенштерн,— невозможно было бы съездить за водою в целый день более одного раза, да и то с великими трудностями и опасностью для здоровья служителей»¹⁵. А благодаря содействию островитян баркас в течение дня совершал три рейса к источникам Нукагивы.

Матросы лишь только наблюдали за наполнением бочек и расплачивались с островитянами все теми же кусками железных обручей.

Крузенштерн хотел запастись свежим мясом, но удалось достать всего лишь двух свиней: одна была выменена на топор, а другая получена в подарок от короля. Командир судна опасался, что здоровье его подчиненных подорвано длительным употреблением в пищу солонины. Единственным средством «к поправлению жизненных соков», по словам Крузенштерна, могли служить лишь кокосовые орехи. Он разрешил их покупать в любом количестве и употреблять каждому столько, сколько хотелось.

10 мая Крузенштерн был обрадован известием, что с гор видны паруса неизвестного корабля. Он не сомневался, что это приближалась «Нева». Он немедленно распорядился отправить шлюпку навстречу судну, чтобы показать проход в залив. Но «Нева» почему-то удалилась от берегов, и посланный офицер вернулся вечером, не выполнив возложенного на него поручения. Утром следующего дня навстречу «Неве» был отправлен лейтенант Головачев. Он благополучно достиг корабля Лисянского, который в полдень отдал якорь в том же самом заливе, в котором стояла «Надежда».

Разлучившись с Крузенштерном во время тумана в ночь с 24 на 25 марта, Лисянский весь следующий день со своими спутниками искал «Надежду», но все усилия оказались напрасными. Командир «Невы» принял решение идти к острову Пасхи, открытому в 1722 г. Якобом Роггевеном.

Путь Лисянского лежал в район 29° ю. ш. и 104° з. д., где известный мореплаватель Маршанд видел стаи птиц, которые, по его словам, якобы «никогда не удаляются от берегов». Два дня «Нева» плавала в указанном месте, но путешественники не обнаружили каких-либо признаков земли. Моряки между тем готовились к встрече с жителями острова Пасхи. К якорям были привязаны канаты, а кузнецы, расположившись на палубе, собирали топоры, ножи, долота и большие гвозди для обмена с жителями островов Тихого океана.

16 апреля путешественники впереди по курсу увидели остров Пасхи. На следующий день «Нева» приблизилась к его южной оконечности, у которой, как потом выяснилось, лежали две исполинские каменные глыбы. Одна из них имела удивительную форму и издали напоминала «корабль под грот-брамселем, так что штурман наш счел его за корабль „Надежду“»¹⁶.

«Нева» дрейфовала вблизи восточного побережья острова, покрытого зелеными рощами. Моряки заметили несколько аллей банановых деревьев, поблизости от которых в высоких кустарниках, по-видимому, находились жилища островитян — в этих местах утром виднелся дым.

«Почти на самой середине восточного берега,— писал Лисянский,— стоят две высокие черные статуи, из коих одна казалось вдвое выше другой. Они, по моему мнению, составляют какой-нибудь один памятник, ибо находятся одна подле другой близко, и обе обнесены одним палисадом». Четыре исполинские статуи путешественники заметили и на западной стороне острова, притом один из «черных истуканов был, вероятно, до половины изломан».

Это были те самые памятники, на которые первым обратил внимание Лаперуз и которые с 1914 г. начали привлекать внимание исследователей. (Тур Хейердал, побывавший на острове в 1955—1956 гг., в своей статье «Статуи острова Пасхи — проблема и итоги» ссылается на свидетельства Лисянского и О. Коцебу о поразивших их каменных исполинах¹⁷.)

Лисянский не отважился стать на якорь, боясь что может налететь шквал. Убедившись, что корабля «Надежда» нет вблизи острова, он решил ждать несколько дней Крузенштерна и тем временем заняться описью берегов. 17 апреля Лисянский снова вернулся к восточной части острова, где кроме увиденных накануне обнаружил еще

пять памятников. Первый из них состоял из четырех статуй, второй, из «трех истуканов», находился песком поодаль от него. Третий памятник, по подсчетам Лисянского, был тем самым монументом, который моряки приметили минувшим днем. Четвертый и пятый «комплексы» находились поблизости от Восточного мыса. (Лисянский, к сожалению, не только не дал их описания, но даже не указал, из какого числа статуй они состояли.) Затем мореплаватели осмотрели северную сторону острова Пасхи. «Между Северным и Восточным мысами примечены нами четыре памятника, из коих первый находился по середине и состоял из одной статуи, второй и третий — из двух статуй каждый, а последний — из трех»¹⁸.

До самого вечера на берегу острова горели костры. Лисянскому казалось, что таким образом островитяне приглашают путешественников посетить их край. Но найти удобного пристанища не удалось. 21 апреля Лисянский приказал спустить ял и отправил лейтенанта Повалипина к острову, чтобы раздать жителям ножи, бутылки с вином и другие вещи, не высаживаясь при этом на берег. В два часа офицер возвратился, привезя с собой бананы, сладкий картофель, сахарный тростник и другие съедобные «произрастания».

В этот же день «Нева» взяла курс на Маркизские острова.

Спустя несколько дней лейтенант Левенштерн, занимавшийся исследованием южного берега Нукагивы, открыл прекрасную гавань. Почти со всех сторон она была закрыта от волн и ветров, достаточно глубока, так что корабли могли стоять довольно близко к берегу. Крузенштерн решил сам осмотреть гавань и, взяв с собой Лисянского, Горнера, Телезиуса и Лангсдорфа, отправился в путь.

«Прибытие наше сюда произвело всеобщую радость, — писал Крузенштерн. — Всякий, смотря на нас, улыбался с изъявлением удовольствия, но мы хотя и были первые из европейцев, их посетивших, однако, не заметили ни необычайного крика, ни нескромной навязчивости»¹⁹.

В четыре часа дня путешественники отправились из порта Чичагова (так Крузенштерн назвал эту дотоле безымянную бухту) в порт Анны-Марии. 17 мая 1804 г. «Надежда» и «Нева» снялись с якорей, но прежде чем корабли смогли покинуть залив, они трижды снова от-

давали якоря из-за часто изменявших свое направление непостоянных местных ветров. Люди были изнурены непосильной работой и зноем. Крузенштерн решил дать матросам и офицерам отдых. На рассвете 18 мая суда вышли из залива.

Крузенштерн направился в район 10° ю. ш. и 141° з. д. Стояла уже ночь, когда «Надежда» приблизилась к месту, где Маршанд предполагал существование земли. Крузенштерн приказал лечь в дрейф. Следующий день с восхода до захода солнца он настойчиво искал ее. Убедившись, что нигде не видно признаков мнимого острова, моряки легли курсом к Сандвичевым островам.

В 3 часа дня 25 мая 1804 г. «Надежда» пересекла экватор. Спустя дня два моряки увидели в океане стаю тропических птиц, которые, по уверению француза Кабрита, жившего на Нукагиве и присоединившегося к экспедиции, держатся поблизости от земли. На волнах покачивалась большая зеленая ветвь. Все это давало основание считать, что, может быть, через несколько часов экспедиция достигнет берегов острова, которого не видел ни один путешественник. И хотя, по свидетельству Крузенштерна, ночь была лунная, светлая, желаемого открытия не произошло.

После пересечения экватора корабли попали в зону переменных ветров и частых штилей. Небо было затянуто тучами. Беспрестанные ливни обрушивались на паруса, палубы и людей, спешивших наполнить пустые бочки пресной водой. Затем суда подхватил пассат, который благоприятствовал плаванию до Сандвичевых островов.

В начале июня, когда крепкий северо-восточный ветер поднял на океане большую волну, на «Надежде» открылась течь, которая оказалась столь значительной, что матросам по нескольку раз в день приходилось откачивать воду. Причиной этого неприятного, хотя и не очень опасного, обстоятельства было то, что сгнила пенька в пазах ватерлинии и теперь через них в трюм корабля стала поступать вода.

7 июля в девятом часу утра моряки по курсу увидели восточную оконечность острова Овайги. Этот пункт был по астрономическим наблюдениям определен английскими мореплавателями Джемсом Куком и Джорджем Ванкувером. Крузенштерн воспользовался их наблюдениями, чтобы выверить ход своих хронометров с наибольшей точ-

ностью. «Крайний недостаток в мясной провизии,— писал Крузенштерн,— возлагал на меня обязанность зайти к островам Сандвичевым, где полагал я запастись оною достаточно. Хотя все служители были совершенно здоровы, однако представляя себе, что все долговременное плавание от Бразилии, выключая первые недели, единственная их пища была солонина, не мог я не опасаться цинготной болезни, не взирая на все предосторожности. Ни нужда поспешать в Камчатку... ни желание мое взять от островов Вашингтоновых особенный курс от всех предшествовавших мореплавателей, на коем, не без причины полагал я, мог сделать новые открытия, словом ничего не смел я предпочесть попечению о сохранении здоровья служителей, и должен был непременно коснуться островов Сандвичевых» ²⁰.

Крузенштерн надеялся, что он не будет становиться на якорь, а займется покупкой провизии у местных жителей во время плавания вблизи берегов острова Овайги. Всего лишь несколько лодок островитян приблизилось к кораблю. Железо, которое столь необычайным спросом пользовалось у жителей Нукагивы, на этот раз не привлекло внимания. В обмен на свиней требовалось только сукно, которого у моряков не было. Крузенштерн хотел было подойти к острову Каракакоа, где, судя по описаниям прежних путешественников, можно было в изобилии запастись свежей провизией. Однако погода не позволила приблизиться к его берегам. Крузенштерн решил не терять больше времени на попытки выменять свежее мясо у островитян, а следовать курсом на Камчатку. Но прежде чем объявить об этом решении, он приказал доктору Эспенбергу тщательно осмотреть всех матросов. Ни у одного из моряков не было обнаружено признаков цинги. Крузенштерн писал, что если бы были замечены признаки цинготной болезни, то он непременно направился к берегам Каракакоа, «не взирая на то, что потерял бы целую неделю времени, которое было для нас драгоценно».

«О намерении моем идти немедленно в Камчатку и о причинах, к тому меня побудивших, объявил я своим офицерам. Три месяца уже питались мы одинаково со служителями пищею. Все они радовались, уповая скоро прийти в Каракакоа, все уже ласкались надеждою получить свежие жизненные потребности, но при всем том сия перемена не произвела ни в ком неудовольствия» ²¹.

У Сандвичевых островов корабли расстались. Лисянский остался на несколько дней у Каракаоа, чтобы затем самостоятельно следовать к острову Кадьяку. Что касается «Надежды», то она, пользуясь пассатным ветром, направилась по 17-й параллели в район Тихого океана, который не был исследован прежними мореплавателями.

15 июня, когда «Надежда» находилась на 17° с. ш. и 169° 30' з. д., моряки заметили огромные стаи птиц. казалось, мечта Крузенштерна открыть еще не ведомую мореплавателям землю сбудется. Но как пристально ни всматривались в горизонт офицеры и матросы, они не могли ничего увидеть, кроме волн да парящих над ними птиц.

«Но, не взирая на то,— писал И. Ф. Крузенштерн,— я остаюсь при мнении, что мы во время ночи проплыли в недельном расстоянии от какого-либо острова или от великого надводного камня, где птицы сии должны привитать»²². Этот довод И. Ф. Крузенштерн подтверждал ссылками на открытия Лаперузом в 1786 г. на 22° с. ш. и английским купеческим судном в 1796 г. на 18° с. ш. двух каменных островов, которые, по сообщениям мореплавателей, весьма опасны для судоходства. Крузенштерн был убежден, что подобные острова существуют «в сей части океана». И действительно он не ошибся. В 1805 г. Лисянский, следуя от берегов Русской Америки в Китай, открыл необитаемый песчаный остров на 26° 07' с. ш. 173° 35' з. д.

22 июня 1804 г. «Надежда» пересекла тропик Рака и попала в полосу штиля, который продолжался более двух суток. Такую ровную, зеркальную гладь воды морякам приходилось видеть только в Балтийском море. Ученые воспользовались безветрием для проведения научных наблюдений. Горнер измерял температуру воды на различных горизонтах, а Лангсдорф занимался изучением морских животных. Затем корабль подхватил пассат, чтобы смениться переменными порывистыми ветрами, рвавшими старые паруса.

4 июля Крузенштерн приказал переменить курс. По 36-й параллели «Надежда» направилась на запад, чтобы по просьбе Румянцева искать гипотетическую землю, которая по преданиям испанских мореплавателей была сказочно богата серебром и золотом. Более двух столетий искали ее мореходы европейских стран. «Беспрестанные в сем месте туманы,— писал Крузенштерн,— всегда будут

затруднять искание сего острова, и превозмочь такое затруднение может разве тот из мореходцев, который займется одним сим предметом и употребит на то несколько месяцев»²³.

Крузенштерн не мог потратить на поиски даже несколько дней. Убедившись в тщетности своих усилий, он снова направился к северу. 13 июля моряки увидели вдали берег Камчатки, а около полудня следующего дня «Надежда» стала на якорь в Петропавловской гавани.

Путешествие Крузенштерна в Японию

Итак, после пяти с половиной месяцев плавания моряки «Надежды» вновь ступили на российскую землю. Жители Петропавловска встретили мореплавателей как дорогих гостей. В честь них устраивались приемы и торжества. Комендант крепости Крупский снабдил путешественников печеным хлебом и свежей рыбой.

Крузенштерн предполагал, что стоянка в Петропавловске займет не больше двух недель, так как стремился прийти в японский порт Нагасаки до наступления северо-восточного муссона. Однако посланник Резанов отправил нарочного к камчатскому губернатору генерал-майору П. И. Кошелеву с требованием прибыть в Петропавловск с ротою солдат, поскольку «на корабле взбунтовались морские офицеры»¹.

«По прибытии П. И. Кошелева г. Резанов объявил, — писал Крузенштерн Румянцеву, — что я бунтовщик и разбойник, что он едет в Петербург, чтобы истребовать от государя прислать судей в Камчатку, чтобы судить меня здесь»².

Здесь не место останавливаться на перипетиях ссоры между командирами судов и посланником в Японию Резановым, которой посвящена обширная и противоречивая литература³. Причина ее заключалась в том, что спустя несколько недель после отплытия из Кронштадта Резанов заявил права на руководство Первой русской кругосветной экспедицией. При этом он предъявил Крузенштерну инструкцию, утвержденную Александром I. В ней говорилось следующее: «Сии оба судна с офицерами и служителями, в службе компании находящимися, поручаются начальству Вашему»⁴. Однако эта инструкция была скры-

та от Крузенштерна. Впервые он увидел ее на Teneriffe, когда корабли находились далеко от берегов России. В свою очередь у Крузенштерна была инструкция Российско-Американской компании, которая возлагала на него руководство экспедицией и общее командование кораблями. Заявление Резанова, объявившего на Teneriffe, что он «начальник обоих судов», глубоко возмутило Крузенштерна, и он отказался подчиниться посланнику. Однако на острове Св. Екатерины Резанов снова заговорил о своих правах на руководство экспедицией. Крузенштерн поставил об этих претензиях в известность Румянцеву и Чичагову и обратился с пространным письмом к Александру I, в котором сообщал, что «будет противоборствовать» всем попыткам Резанова вмешиваться в его руководство плаванием и никогда не согласится признать правомерность инструкции посланника⁵. Напряженная обстановка, создававшаяся из-за претензий Резанова, продолжал он, «истощает силы человеческие». В Петропавловске-на-Камчатке Крузенштерн собирался сдать командование судами другим офицерам. Это был ультиматум. В письме к морскому министру П. В. Чичагову Лисянский писал:

«Предпринявши вояж вокруг света под командою моего друга, — писал он, — я токмо ожидал минуты сего важного предмета, но в островах Маркизских все превратилось в мечту. Там г. Резанов объявил нам публично, что он есть наш начальник. Рисковавши ежеминутно жизнью для славы нашего государя и Отечества, возможно ли нам было ожидать командующего столь важной экспедиции, который перед сим не видел почти моря?»⁶ Командир «Невы» обратился в Главное правление Российско-Американской компании и к министру коммерции Румянцеву с просьбой уволить его от командования судном «или исключить из повеления того, от которого, кроме несчастного конца всех наших трудов ничего ожидать невозможно».

Однако прошения Крузенштерна и Лисянского об отставке не были приняты во внимание. Румянцев, у которого сходились документы враждующих сторон, не только не сделал ни посланнику, ни офицерам ни одного упрека, но даже позаботился о том, чтобы они получили награды. По сравнению с успехом плаванья кораблей из Кронштадта к Камчатке и северо-западным берегам Америки эта ссора представлялась не столь уже значительным со-

бытием. Румянцев не считал Крузенштерна виновником недоразумения. Более того, Румянцев сделал Крузенштерна своим научным советником по вопросам морских и полярных исследований и сохранил дружеские отношения с ним до последних дней своей жизни. Нельзя не восхищаться решимостью, с которой Крузенштерн защищал дело своей жизни. И он, и Лисянский рисковали карьерой, будущим и даже свободой за нежелание подчиниться «высочайше утвержденной» инструкции. Но они не могли поступить иначе. По прибытии экспедиции на Камчатку не без активного содействия начальника Камчатки генерала П. И. Кошелева стороны пришли к примирению. Резанов «предал забвению» неприятные происшествия⁷. Противники нашли мужество перешагнуть через личные обиды ради тех интересов, которые преследовала Первая русская кругосветная экспедиция.

В Петропавловске «Надежду» покинули три участника экспедиции: живописец Курляндцев, доктор Бринкин и поручик граф Толстой, которые отправились в Россию сухим путем. В то же время в состав посольства были приняты офицеры камчатского гарнизона капитан Федоров и поручик Кошелев, родной брат начальника Камчатки. Кроме того, Резанов взял на борт «Надежды» восемь солдат, которые должны были составлять почетную стражу посланника.

30 августа 1804 г. Крузенштерн и его спутники покинули Петропавловск. «Надежда» остановилась на якоре в Авачинской губе, вблизи устья небольшой речки, из которой предстояло налиться пресной водой. Туманы и неблагоприятные ветры на неделю задержали экспедицию в Авачинской губе. Но эта потеря времени была вознаграждена приятным событием. Из Нижнекамчатска прибыл обоз со свежими припасами для экипажа «Надежды».

«Ни один корабль прежде нас,— писал Крузенштерн,— не выходил из здешнего порта с таким хорошим и достаточным запасом... Мы получили в Петропавловском порте семь живых быков, знатное количество соленой и сушеной рыбы отменного рода, которую заготавливают в одном только Нижнекамчатске, множество огородных овощей из Верхнекамчатска, несколько бочек соленой рыбы для служителей и три большие бочки чесноку дикого, называемого в Камчатске черемша, который, может быть,

есть лучшее противочинготное средство, могущее преимущественно служить заменю кислой капусты»⁸.

Кроме того, путешественников, по приказанию Кошелева, снабдили соленой олениной, солеными дикими гусями и мясом горных баранов.

6 сентября «Надежда» снялась с якоря. Петропавловск салютовал ей 13 залпами. 8 сентября 1804 г. путешественники снова были в океане. В первые дни плавания моросил мелкий дождь и держался туман. Моряки с нетерпением ждали дня, когда проглянет солнце. Но ожидания были напрасны, разыгрался сильный шторм. В корабле открылась большая течь, и часть команды вынуждена была непрерывно откачивать воду, которой иногда прибывало до 30 см в час.

15 сентября, наконец, появилось солнце, и Крузенштерн определил, что находится на $39^{\circ}57'$ с. ш. и $208^{\circ}7'$ з. д. Отсюда он направил свой путь в район океана, где, судя по атласу путешествия Лаперуза и карте французского ученого Барбье дю Бокаж, должны были находиться четыре безымянных острова, а также большой остров Северный Вулкан, располагавшийся на 35° с. ш. и 214° з. д., и несколько других земель, якобы открытых в 1644 г.⁹ 19 сентября около полудня по курсу были замечены очертания острова. Крузенштерн приказал держать курс к неизвестной земле, но под вечер моряки убедились, что приняли облака за берега неизвестного острова.

27 сентября глава русского посольства Резанов роздал медали участникам плавания и поздравил их с прибытием в японские воды. По словам Резанова, русские мореплаватели, совершив переход от Кронштадта до Страны восходящего солнца, заслужили великую «славу, которой и самый завистливый свет никогда лишить вас не в силах».

28 сентября моряки «Надежды» увидели берега Японии в районе южного мыса Сикокфа и приступили к их описи. На следующий день видимость весьма ухудшилась. Крузенштерн не рискнул приблизиться к берегу, тем более он не мог положиться на существовавшие карты. По словам мореплавателя, они «не заслуживали доверенности по несходству в показаниях долготы и широты главных мест, положения берегов, островов и даже пролива Ван-Димена»¹⁰.

1 октября «Надежда» попала в жестокий шторм. «Ветер,

постепенно усиливаясь, скрепчал в один час пополудни до такой степени, что мы с великою трудностью и опасностью могли закрепить марсели и нижние паруса, у которых шкоты и брасы, хотя и по большей части новые, были вдруг прерваны. Бесстрашие наших матросов, презиравших все опасности, действовало в сие время столько, что буря не могла унести ни одного паруса»¹¹.

Спустя два часа ветром разорвало штормовые стаксели. Крузенштерн распорядился поставить штормовую бизань, но усилия матросов оказались тщетными. Корабль не нес теперь ни одного паруса и находился во власти гигантских волн. Крузенштерн боялся, что мачты не выдержат. Он писал, что сколько ни читал о жестокости тайфунов, которые испытали у берегов Японии и Китая другие мореплаватели, «но подобного сему не мог себе представить».

Неистовый ветер гнал корабль к берегу. По расчетам Крузенштерна, если ярость бури не утихнет до полуночи, то кораблю не удастся избежать гибели. «Первый удар о камень раздробил бы корабль на части, причем жестокость бури не позволяла иметь никакой надежды на спасение»¹².

В восемь часов вечера ветер изменил направление с восточно-юго-восточного на западно-юго-западное. И наступил штиль. Матросы успели поставить зарифленную штормовую бизань. Казалось, что теперь корабль миновал смертельную опасность. Но при перемене ветра огромная волна обрушилась на судно и снесла галерею с левого борта. Вскоре буря постепенно стихла.

Утро 2 октября встретило «Надежду» солнцем. Моряки принялись поправлять серьезно пострадавший такелаж. На следующий день вновь показались гористые берега Японии. Приступили к их описи. Первый мыс Крузенштерн назвал именем Чирикова, следующий мыс — мысом Кохранова в честь английского адмирала Кохрана, под начальством которого он прослужил три года. От мыса Кохранова к югу простирался берег острова Кюсю. Карты, которыми располагали мореплаватели, оказались весьма недостоверными. По словам Крузенштерна, на них лишь было показано направление восточного берега острова Кюсю «от севера к югу». Утром 4 октября на карту был нанесен высокий мыс Данвиля, названный в честь французского географа. Крузенштерн, доверяя карте Арро-



*Карта пролива Ван-Димена
(из «Атласа к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна»)*

смирта, рассчитывал найти пролив Ван-Димена между островами Ликео и Тенега-Сима. Он был уверен, что видневшийся на юго-западе берег принадлежит острову Ликео. Но затем он узнал от японцев, что острова Ликео, показанного английскими картографами на северной стороне, а французскими географами на юге пролива Ван-Димена, «не существует вовсе»¹³. Крузенштерн, анализируя впоследствии причину этих ошибок, пришел к убеждению, что «европейцы, доставившие нам в первый раз карты Японии, скопировали оные с японских со всеми их погрешностями»¹⁴. Южный берег пролива Ван-Димена составляли острова Яконо-Сима и Тенега-Сима. Более того, в том месте, где на картах был показан пролив, прохода между островами не оказалось. Крузенштерну пришлось обогнуть южную оконечность Сатцумы (остров Кюсю),

которую он назвал мысом адмирала Чичагова, некогда возглавлявшего русскую экспедицию к Северному полюсу.

«Сия часть берега весьма приятна,— писал Крузенштерн.— Мы, плывя от одного в недельном расстоянии, могли видеть все совершенно ясно и любовались прекраснейшими видами, достойными кисти искусных живописцев. Частая и скорая перемена в положении корабля представляла взору нашему непрерывные новые картины. Весь берег состоит из высоких холмов, имеющих вид то купола, то пирамиды, то обелиска и охраняемых, так сказать, тремя облегающими высокими горами. Роскошная природа украсила великолепно сию страну; но трудолюбие японцев превзошло, кажется, и самую природу. Возделывание земли, виденное нами повсюду, чрезвычайно и бесподобно... Но увидев не только горы до их остроконечных вершин, но и вершины каменных холмов, составляющих край берега, покрытые прекраснейшими нивами и растениями, нельзя было не удивляться»¹⁵.

Западную оконечность Сатцумы Крузенштерн назвал мысом Чесма в честь знаменитого Чесменского морского сражения, в котором русская эскадра разгромила турецкий флот. Вскоре моряки увидели берега острова Меак-Сима. На карте Арросмита он изображался в виде небольшого островка, лежащего в 75 милях от берегов Японии, а на карте путешествия Лаперуза отсутствовал вовсе. В действительности же остров Меак-Сима находился в 5 милях и представлял собой архипелаг, состоящий из множества мелких островов, отделенных друг от друга неширокими проливами. По мнению Крузенштерна, некогда они, вероятно, составляли единую сушу, которая каким-то «сильным возмущением в природе» была разорвана на мелкие острова. Особенно мореплаватель был удивлен тем, что на европейских картах размеры острова Меак-Сима показаны в четыре раза меньше действительных. Крузенштерн писал в своем «Путешествии» о чувстве гордости за то, что русские моряки доставили миру «первое известие о точном положении японских берегов около Нагасаки»¹⁶.

6 октября 1804 г. моряки «Надежды» увидели множество японских лодок, державшихся на расстоянии от русского корабля. Моряки знаками приглашали их подойти ближе, окликали на японском языке, но все было без-

успешно. Они не отвечали — им было запрещено общаться с иностранцами. «Рабское повиновение, — писал Крузенштерн, — есть как будто японцев свойство, которое бесспорно досталось им так же в удел, как и всем другим народам, несущим иго азиатского деспотизма»¹⁷.

В шестом часу вечера 8 октября русское посольство прибыло на корабле «Надежда» в Нагасаки.

Вопрос об установлении торговых и дипломатических отношений с Японией привлекал внимание русских правительственных кругов со второй половины XVIII в.

Первое плавание из Камчатки в Японию было осуществлено в 1739 г. капитаном Шпанбергом и лейтенантом Валтоном. В 1778 и 1779 гг. промышленники Шебагин и Антипин посетили дважды Хоккайдо, но завязать торговые отношения им так и не удалось. Экспедиция же академика К. Г. Лаксмана, высадившись в октябре 1792 г. на острове Хоккайдо, провела там трудную зимовку и в конце концов получила разрешение на ежегодную посылку одного судна в Нагасаки¹⁸. Однако торговые отношения с Японией так и не получили развития. Вопрос о них возник снова спустя десятилетие, в связи с отправлением Первой русской кругосветной экспедиции.

В послании Александра I японскому императору было выдвинуто два основных предложения. Первое состояло в том, чтобы Япония предоставила право купцам России «приставать не токмо в Нагасакскую гавань и не токмо одному кораблю, но и многим и в другие гавани с теми избытками, какие Вам благоприятны будут». Россия со своей стороны открывала доступ японцам во все пределы Русского государства¹⁹.

Крузенштерн и его спутники видели, с какой «оскорбительной предосторожностью» японские чиновники относятся к иностранцам, но все-таки надеялись, что для посольства одной из могущественных держав мира будет сделано некоторое исключение. Во время своего пребывания в Нагасаки они рассчитывали получить некоторую свободу, столь необходимую для приобретения знаний о государстве, дотоле мало известном. Голландские купцы, обосновавшиеся в Японии в начале XVII столетия, не приумножили сведений об этой стране.

«Голландцы, — писал Крузенштерн, — не доставили даже и посредственного определения Фирандо и Нагасаки, где



Карта гавани Нагасаки

(из «Атласа к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна»)

они так долго имели свое пребывание. Кемпферова копия с худого японского чертежа есть единственная известная в Европе карта Нагасакского залива. Они не сообщили никакого описания даже и о положении островов, находящихся в близости Нагасаки, а тем менее еще о лежащих между сим заливом и Формозою, мимо которых плавают они двукратно каждый год на двух кораблях. Невозможно думать, чтобы японцы почли объяснение о точном положении стран сих непростительным преступлением. Итак, чему приписать глубокое их молчание? Бесспорно не благоусмотрительной, но самой мелочной и вовсе бесполезной политике, которая духу 18-го столетия совсем противна и республиканскому правлению не свойственна»²⁰.

Наблюдая на протяжении многих недель унижающие человеческое достоинство условия, в которых находились

голландцы в Японии, Крузенштерн высказывал сожаление, что «просвещенная европейская нация, обязанная политическим бытием своим одной любви к свободе и ознаменовавшаяся славными деяниями, унижается до такой степени из единого стремления к корысти и рабски покоряется жестоким повелениям»²¹.

Эта запись интересна взглядами Крузенштерна на республиканский строй как более совершенный, который обязаны с честью оберегать представители свободной нации. По понятиям Крузенштерна, республика и рабство несовместимы.

Итак, 8 октября 1804 г. «Надежда» отдала якорь при входе в залив Нагасаки. В 10 часов вечера на корабль прибыли японские чиновники-баниосы. Не дожидаясь приглашения, они прошли в каюту и уселись на диване, куря непрестанно трубки. Баниосы интересовались маршрутом плавания и были поражены тем, что переход от Камчатки до Нагасаки у русских моряков занял лишь месяц. Вместе с японцами прибыли директор голландской фактории Дуф, его секретарь и два капитана голландских кораблей, находившихся в здешнем порту. В полночь и японцы, и голландцы покинули «Надежду», которую осталось стеречь более 20 судов. «Японское правление простерло так далеко свое варварство, что запретило нам даже послать с голландцами, отходившими из Японии в Батавию, письма, лишив тем желанного случая писать в Отечество», — отмечал Крузенштерн.

На следующий день губернатор прислал в подарок морякам домашнюю птицу, крупу и свежую рыбу. Затем на корабль прибыл городской голова, главный казначей и секретарь губернатора в сопровождении голландцев. С одним из них, капитаном Мускетером, Крузенштерн близко познакомился, но японцы после этого визита запретили ему общаться с русским мореплавателем. Японцы потребовали порох и ружья, оставив офицерам лишь шпаги (этой милости не предоставлялось даже голландцам). «Надежда» была отбуксирована японцами к западной стороне гавани и окружена 32 сторожевыми лодками. Это было скорее похоже на плен, чем на дипломатическую миссию. Время от времени с разрешения японцев корабль менял стоянку. 24 ноября Крузенштерн приказал спать снасти, а стеньги и реп отвезти на берег, где было отведено небольшое место для прогулок Резанова.

Оно было окружено со всех сторон, в том числе со стороны моря, заборами, которые, по словам Крузенштерна, послужили ему «удобным средством» для изучения приливо-отливных явлений. Этот участок голой земли (называемый японцами Кибач) с произрастающим на нем единственным деревом, посольство получило в свое распоряжение после шестинедельных переговоров. Длина его составляла 100 шагов, а ширина не превышала и 40. Японцы бдительно охраняли этот «загон», который русские моряки использовали только для проведения астрономических наблюдений. Когда корабельная шлюпка направлялась в Кибач, ее сопровождало 10—15 японских судов.

17 декабря 1804 г. Резанов покинул борт «Надежды» и поселился в отведенном ему губернатором в местечке Мегесаки доме, который, по словам Крузенштерна, был более укреплен, чем семибашенный замок в Константинополе. Он был расположен у самой воды на мысу. Здесь Крузенштерн продолжал изучать приливо-отливные явления. Во время прилива вода почти достигала окон, «ежели можно назвать окном квадратное в один фут отверстие, переплетенное двойною железною решеткою». Как и Кибач, дом посланника в Мегесаки был окружен тростниковыми заборами. Прежде чем достичь дома посланника, надо было миновать ворота в заборе, закрытые на два замка. Ключ от одного из них находился у офицера, дежурившего на море, а от второго — у офицера, жившего в доме посланника. Словом, россияне, жившие или навещавшие Мегесаки, не могли пожаловаться на отсутствие «внимания» со стороны хозяев страны — с суши их дом охраняли 12 офицеров с солдатами, а в расположенных поблизости трех домах жили несколько военных чинов, не спускавших глаз с путешественников. Особенно усиливался надзор, когда приходила шлюпка с «Надежды». Всех пересчитывали, так как по возвращении в шлюпку должно было находиться столько же человек, сколько прибыло. К счастью, еще не делали различия в чинах, и вместо офицера, решившего переночевать в доме посланника, можно было на «Надежду» отправить матроса.

25 декабря команда «Надежды» закончила выгрузку балласта, который составлял около 100 т, и приступила к починке корабля. Крузенштерну удалось весьма скоро установить, что причиной ранее наблюдавшейся течи было повреждение медной обшивки в носовой части корабля,

19 февраля 1805 г. Резанов был извещен о том, что для переговоров с российским посольством японский император отправил своего уполномоченного. Однако еще до его приезда из вопросов японских переводчиков Крузенштерну стало ясно, что японское правительство имело намерение не позже начала апреля «сбыть нас с рук». Он стал энергично готовить корабль к выходу в море и все, что ни просил у японцев, получал без обычной медлительности.

12 марта 1805 г. через переводчика были получены сведения, которые лишали надежды на успех дипломатической миссии Резанова. В частности, посланнику сообщили, что ему не будет разрешено встретиться с японским императором в Иеддо (Токио), полномочный представитель которого должен прибыть в Нагасаки через 10—15 дней и сообщить его волю. Вместе с тем переводчик дал понять, что российский корабль покинет Японию, как только будет приготовлен к дальнейшему плаванию, русским не будет разрешено делать закупки, а двухмесячный запас продовольствия и материалов они получают безвозмездно согласно повелению императора.

В 11 часов 30 марта, наконец, прибыл полномочный представитель японского императора. 3 апреля начались переговоры. На следующий день состоялась первая встреча, в которой с российской стороны кроме Резанова участвовали натуралист Лангсдорф, майор Фридрици, капитан Федоров, поручик Кошелев, надворный советник Фосе. Резанов и японский представитель ограничились взаимными приветствиями. Во время второй беседы Резанову было сообщено, что император Японии не принял ни подарков, ни послания Александра I. Одновременно были вручены грамоты, согласно которым российским кораблям запрещалось когда-либо приставать к берегам Японии. Затем было повторено то, что уже сообщал переводчик 12 марта, и, наконец, запрещалось иметь какие-либо встречи с голландской факторией.

Так закончилось посольство Резанова в Японию. «Впрочем,— писал Крузенштерн,— не могу я думать, чтобы запрещение сие причинило великую потерю российской торговле»²². Он был доволен, что длительное пребывание в Нагасаки, которое называл «совершенным невольничеством», подходит к концу. «Радость, что мы скоро оставим Японию, обнаружилась наипаче неутомимостью в работе

наших служителей, которые почти по 16 часов в день трудились почти беспрестанно и охотно для приведения корабля в готовность к отходу»²³.

18 апреля 1805 г. «Надежда» покинула Нагасаки. Крузенштерн очень сожалел, что вынужденный находиться на борту корабля и зажатый, как и все, начиная от Резанова до рядового матроса, в жестокие тиски подозрительности японских чиновников, он не смог собрать сколько-либо удовлетворительных сведений о стране, в которой находился более полугода. Крузенштерну пришлось ограничиться наблюдением приливов и отливов, изучением метеорологических условий, проведением астрономических наблюдений и составлением наиболее точной и наиболее совершенной карты гавани Нагасаки. Он первым точно определил ее широту и долготу, дал описание внешнего, среднего и внутреннего рейдов, привел данные о глубинах, которые он приказывал измерять при любой возможности, несмотря на негодование японских чиновников. Собранные сведения, ставшие достоянием всего мира, должны были обеспечить безопасность плавания кораблям и расширить представления о Японии.

Исследование Японских островов и Сахалина

Вырвавшись из «жестокой неволи», Крузенштерн решил около трех месяцев посвятить изучению земель, лежащих на его пути из Нагасаки в Петропавловск-на-Камчатке. К числу наиболее возможных объектов исследования Крузенштерн относил западный берег Японии, большую часть берегов Кореи, западную сторону острова Эссо (Хоккайдо), юго-восточное и северо-западное побережья острова Сахалина, Курильские острова. Одновременно он имел намерение искать остров Карафутто, якобы лежащий между Эссо и Сахалином. И, наконец, Крузенштерн, если будут благоприятствовать обстоятельства, хотел пройти на баркасе проливом между Сахалином и берегом Азии и затем определить положение устья реки Амур. Крузенштерн понимал, что его программа слишком обширна, и полагал «изведать» из упомянутых «стран те, кои удобнее при настоящем случае избрать возможно будет»¹.

Японские чиновники, узнав, что русские моряки намерены плыть на север Корейским и Сангарским проливами (Цугару), настойчиво отговаривали их от этого шага. Они рассказывали, что Сангарский пролив весьма узок и опасен из-за множества подводных скал. Крузенштерн был тверд в своем намерении и сообщил, что непременно обследует Сангарский пролив, поскольку считает, что на существующих европейских картах он «худо означен». При этом добавил, что поскольку пролив узок, ему придется нарушить запрет японских властей и весьма близко держаться берегов Японии. Баниосы «молчанием своим изъявили на то согласие».

«Впрочем, — писал Крузенштерн, — требовали они, чтобы мы на обратном пути своем из Камчатки в Россию не приближались никак к берегам Японии, что я им и обещал. Между тем не переставали чрез голландского фактора Дуфа отвращать меня от моего намерения, но причины, приведенные г-м Дуфом, были еще маловажнее. Он представлял только об опасностях плавания между Япониею и Кореєю, чего никто из голландцев утверждать не может собственным опытом. Лаперуз один был предшественником нашим в сем плаваннии; я желал к открытиям его присоединить и наши изыскания, которые и по сей одной причине могут уже быть достойными любопытства»².

Покинув около 5 часов утра 18 апреля 1805 г. Нагасакский залив, «Надежда» вскоре попала в шторм. Корабль направлялся на север. Матросам и офицерам было приказано бдительно следить за морем, чтобы не пропустить «какую-либо опасность... если она неожиданно предстанет». Особенно тревожно было ночью, когда о навигационной обстановке можно было судить лишь по измеряемой ежечасно глубине моря. К утру опасность осталась позади, и вечером, подгоняемая свежим попутным ветром, «Надежда» приблизилась к острову Теус-Сима (Цусима) длиной 35 миль, который пересекался цепью гор со снежными шапками на вершинах. Крузенштерн астрономически определил его северную оконечность (34°42'30" с. ш.) и нашел, что его наблюдения по широте отличались всего лишь на две минуты от определений Лаперуза. Однако разность определений по долготе составляла 36 минут и была вызвана неточностью показаний хронометра французской экспедиции³.

Гораздо серьезнее оказались ошибки карты Арросмита. Полагаясь на нее, Крузенштерн считал, что находится в 120 милях от побережья Японии. Каково же было удивление мореплавателей, когда они отчетливо увидели на северо-востоке берег острова. Верный своему обещанию, Крузенштерн продолжал плавание на значительном расстоянии от него.

Путешественники по двум компасам вели наблюдения за склонением магнитной стрелки, величина которого колебалась в пределах двух градусов, мало чем отличаясь от данных, полученных экспедицией Лаперуза.

27 апреля Крузенштерн наблюдал необычное падение давления, предвещавшее, казалось, приближение шторма. Однако на следующий день сияло солнце и дул умеренный ветер. «Подобное падение барометра на почти той же широте и долготе и Лаперуз приметил,— писал Крузенштерн.— Любопытно было бы определить утвердительно: точно ли бывает в сей стране всегда низкое стояние ртути в барометре... или произошло то от случайного состояния атмосферы?»⁴ Он видел в подобных исследованиях не только пользу для науки, но и для мореплавания, успеху и безопасности которых могло весьма содействовать знание особенностей метеорологических явлений в различных областях Мирового океана.

На 39° с. ш. Крузенштерн решил приблизиться к японскому берегу, поскольку могло случиться, что мыс Сангар (п-ов Цугару) лежит гораздо южнее, чем это утверждали европейские источники.

1 мая моряки увидели далеко выступающий в море мыс с высокой горой. Крузенштерн назвал его мысом Россиян. Над его южным побережьем возвышались многочисленные утесы. В него врезался огромный залив с пологими берегами. Поэтому мыс Россиян представлялся как бы островом. Но, выйдя к его северной стороне, моряки убедились, что между гористой, вдающейся в море частью, существует невысокий перешеек. Крузенштерн был весьма огорчен, что сильное течение мешало точно определить широту этих мест и тем самым делало опись недостаточно совершенной.

За мысом Россиян находился обширный залив, который моряки приняли было за начало Сангарского пролива. 2 мая перед путешественниками открылся небольшой город, на рейде которого виднелись суда. «Долина, на

коей лежит сей город, казалась обработанною наилучшим образом. Возделанные поля, зеленые луга с пасущимися на них стадами и, по-видимому, насажденные, а не природою произведенные рощи, украшали много сию страну»⁵.

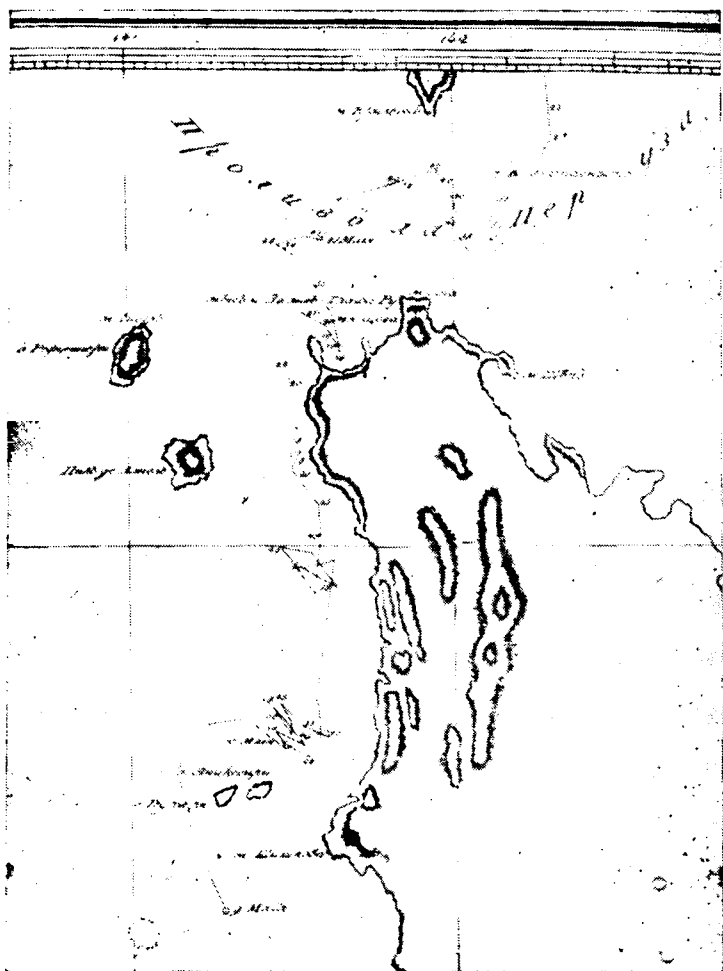
Дальше к северу лежали покрытые снегом горы, и казалось, что за ними простирается Сангарский пролив. Однако вскоре выяснилось, что берег вдается в море живописным мысом, которому присвоили имя Платона Яковлевича Гамалеи, инспектора кадетского корпуса, видного ученого и члена Адмиралтейского департамента. За мысом простирался обширный залив. «Надежда» пересекла его устье и достигла заваленного обломками желтых скал мыса, который получил имя адмирала Грейга.

Наконец, экспедиция достигла Сангарского пролива, ширина которого в его устье между мысом Сангар на острове Нипон (Хонсю) и мысом Надежды на острове Эссо оказалась равной 9 милям (вместо 110 миль, указанных на некоторых европейских картах). Дальше Крузенштерн направился вдоль западных берегов острова Эссо, надеясь «обрести» остров Карафуту, показанный на «Карте открытий россиян в северо-восточной части Тихого океана, составленной инженер-генералом Сухтеленом».

7 мая экспедиция исследовала залив Строганова (назван в честь президента Академии художеств). Затем был осмотрен выступающий в море мыс, которому Крузенштерн присвоил имя вице-адмирала Шипкова, а возвышавшейся на нем горе — имя выдающегося русского ученого Палласа.

В этом районе между островами Эссо и Карафуту должен был находиться пролив. Крузенштерн считал своим долгом удостовериться в его существовании, так же как и в существовании острова Карафуту. Поэтому с необычайной тщательностью он исследовал берега, приблизившись к ним на расстояние до 3 миль.

«Впрочем,— писал Крузенштерн,— я уже не надеялся найти здесь пролива; мне казалось вероятным, что японцы, имеющие недостаточные сведения в географических познаниях, в чем я часто имел случай удостовериться, почитают остров Сахалин малым островом в сравнении с Эссо и означают его таковым на своих картах, из коих ни на одной не показано на севере от Карафуту еще острова»⁶. Вскоре экспедиция установила, что изобра-



Карта пролива Лаперуза
(из «Атласа к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна»)

женный на русской карте 1802 г. по японским источникам остров Карафута есть в действительности Сахалин.

Далее «Надежда» направилась к проливу Лаперуза и, найдя на северном побережье острова Эссо удобный залив (его называли именем Румянцева), отдала якорь.

Во время стоянки в заливе Румянцева Крузенштерн встретился с жителями этих мест — айнами. Айны смело поднимались на корабль, становились на колени и низко кланялись морякам. По приказанию Крузенштерна их одарили различными безделушками и сухарями. Один из жителей привез на корабль полную лодку рыбы, которой хватило на обед всему экипажу.

Затем Крузенштерн с членами экипажа сошел на берег. Несмотря на май месяц, в некоторых местах лежал еще глубокий снег и деревья едва начинали распускаться. За узкой прибрежной полосой находились болота и топи, и ученые не смогли предпринять экскурсию в глубь острова.

На следующий день «Надежду» посетил японский чиновник. Он был встревожен прибытием русских мореплавателей и просил покинуть воды Японии. Чиновник опасался, что японские власти вышлют против русского корабля военный флот, который беспощадно расправится с путешественниками. «Для придания угрозам своим более силы, — писал Крузенштерн, — повторял он многократно слово «бум», «бум» и, надувая обе щеки, пыхал чрезвычайно; сим уповательно хотел он нас вразумить, что по прибытии флота поступлено будет с нами самым жестоким образом. Его угрозы и страшные телодвижения были столь странны, что с трудностью удержаться можно было от смеха»⁷.

Стараясь успокоить чиновника, Крузенштерн обещал покинуть залив Румянцева, как только рассеется туман.

Утром 13 мая «Надежда» снялась с якоря и прошла проливом между островами Эссо и Пиком де Лангаль, который Лаперуз считал частью первого острова. Крузенштерн определил географическое положение острова и установил, что координаты его Лаперуз указал неточно. Была ошибка и в Бртоновой карте. «Неправильное означение положения сего Пика на картах Лаперузова и Бртонова путешествий, — писал Крузенштерн, — научает, чтобы истинную долготу и широту всякого примечательного места вносить в журнал неминуемо. В противном

случае путешествующие после непременно подвергаться будут частым погрешностям, если из пеленгов и полагаемых расстояний выводить то станут; сверх того бывает еще сопряжено с неприятными и часто тщетными трудами, когда румбы взяты не с точностью или при печатании или при переписке вкрадутся ошибки, чего редко вовсе избежать можно. Испытав сам собою то довольно, не упускал я никогда случая вносить в журнал широту и долготу каждого примечательного места»⁹.

«Надежда» благополучно совершала плавание проливом Лаперуза. В 4 часа дня 13 мая увидели скалу, находившуюся у юго-западной части Сахалина, обозначенную на карте французского мореплавателя, затем миновали остров Моннерон и Камень Опасный, едва возвышавшийся над поверхностью моря. Крузенштерн держал курс в залив Анива, имея намерение детально исследовать Сахалин, который был открыт русскими землепроходцами летом 1640 г. Спустя три года здесь побывала экспедиция голландца де Фриза, принявшего этот остров за продолжение Эссо. 50-е годы XVII в. исследователи считают временем присоединения к России острова Сахалина⁹. (Мы уже упоминали о кругосветной экспедиции Муловского, которой не суждено было состояться. В круг ее задач как раз и входило картирование берегов, бухт, заливов, исследование пригодности земли к хлебопашеству, состояния лесов и других природных богатств острова. Теперь же решением этих вопросов предстояло заниматься Крузенштерну.)

14 мая «Надежда» отдала якорь в заливе Анива. На берегу виднелись постройки, которые были недавно сооружены, а некоторые даже не были закончены.

Ранним утром следующего дня капитан-лейтенант Ратманов и натуралист Лангсдорф приступили к изучению восточной части залива Томари-Анива, а Крузенштерн и Резанов в сопровождении офицеров и матросов отправились в поселение местных жителей, располагавшееся по берегам Малой речки, которая, судя по атласу путешествия Лаперуза, должна была располагаться на $47^{\circ}35'$, а в действительности находилась под $46^{\circ}41'15''$ с. ш. и $217^{\circ}28'$ з. д. Другая погрешность (в 32 минуты) была обнаружена и в положении залива Томари-Анива. Не соответствовали действительности и глубины, показанные на голландских картах.

Крузенштерн во время посещения залива Томари-Анива и являющегося его продолжением залива Лососей сделал вывод, что земли, на которых расположились японцы, отняты у коренных жителей, айнов. В своем «Путешествии» Крузенштерн высказал мысль о желательности изгнания японцев с южной оконечности Сахалина, где они пытались обосноваться, и создания в районе мыса Анива торгового поселения. При этом он считал, что к заведению такой фактории следует приступить с «согласия настоящих жителей, айнов». Последних следовало ограждать от насилий и притеснений, и у них не должна быть «похищена свобода».

Русские моряки были приняты айнами с величайшим радушием. Крузенштерн с большой симпатией относился к этому народу. Он оставил яркое описание жизни и быта айнов, представляющее интерес для этнографов, занимающихся изучением народов северной части Тихого океана. Японцы, посещавшие летом остров, жестоко притесняли коренных жителей. О бесчеловечном обращении японцев с айнами свидетельствовали приказчик компании Шмелли и капитан-лейтенант Ратманов, которые видели на берегах Томари-Анива виселицы ¹⁰.

Утром 16 мая 1805 г. «Надежда» покинула залив Лососей и в 8 часов вечера обогнула мыс Анива, который представлял собой каменный утес в виде седла. На следующий день корабль достиг залива Терпения. 17 мая Крузенштерн отправил лейтенанта Головачева для подробного его исследования. На берегах залива Терпения раскинулось поселение айнов. Его обитатели производили впечатление людей, довольных своей жизнью. Это обстоятельство Крузенштерн объяснял независимостью поселения от японцев.

Утром 20 мая корабль приблизился к неизвестному мысу, которому было присвоено имя капитана Муловского. За мысом открывался обширный залив. 22 мая моряки описали мыс Соймонова, названного в честь офицера, первым выполнившего съемку Каспийского моря. В этот же день экспедиция открыла широкую реку, которую наименовала Невой. 24 мая Крузенштерн обследовал южную и западную стороны каменного рифа вблизи острова Тюленьего и определил точное положение его юго-западной оконечности.

Вскоре путь «Надежде» преградили мощные непрерыв-

ные гряды льдов. Крузенштерн пытался обойти их, но с каждым днем льдов становилось все больше. «Испытав, что в широте 48°, — писал Крузенштерн, — уже угрожали льды опасностью... я мог предполагать, что далее к северу соделается оная гораздо большею, а потому и решился, оставя дальнейшее изведывание Сахалина, идти в Камчатку»¹¹. Обогнув надвигавшиеся с севера льды, «Надежда» сначала направилась к Курильским островам, в положении которых было еще много неясного. Судя по имевшимся картам, достоверными можно было считать координаты четырех из них.

28 мая вблизи Курильских островов корабль попал в шторм. Когда буря утихла, с борта судна стали видны острова Раукоке и Матуа. Крузенштерн определил положение самой высокой горы на Раукоке и назвал ее Пиком Г. А. Сарычева, давшего точные координаты этого острова. Затем «Надежда» вышла из Охотского моря в пролив между островами Раукоке и Муссир. Ее курс лежал на северо-восток. Крузенштерн полагал, что впереди не может быть какого-либо острова. Однако 30 мая неожиданно открылись четыре скалистых острова, причем один из них едва возвышался над водами океана. Эти, не известные до сих пор мореплавателям острова Крузенштерн назвал Каменными Ловушками. Здесь моряки были застигнуты штормом. Им угрожала серьезная опасность быть выброшенными на каменные рифы, но они успели вернуться в Охотское море. 1 июня, после того как миновал шторм, «Надежда» прошла проливом между островами Харамукатан и Шпашкотан и легла курсом к берегам Камчатки. 5 июня корабль отдал якорь в Петропавловской гавани. «Надежду» покинули Резанов и Лангсдорф. Они перешли на судно «Мария» и 24 июня отправились в дальнейшее плавание к владениям Российско-Американской компании.

После месячной стоянки в Петропавловске-на-Камчатке «Надежда» снова была в море. Крузенштерн намеревался вновь подойти к Каменным Ловушкам, географическое положение которых он не смог определить на пути из Японии из-за пасмурной погоды. Направляясь к Курильским островам, моряки занимались описью берегов Камчатки. «Я думаю, — писал Крузенштерн, — что карта сия от мыса Лопатки до Шипунского носа найдена будет верною, исключая может быть одну малую часть берега

у мыса Лопатки, которую по причине наступившего вдруг тумана видели мы только несколько минут»¹².

9 июля корабль вновь оказался в районе Каменных Ловушек, где его застиг густой туман. «Положение наше было весьма неприятное,— писал Крузенштерн,— ибо мы находились близ опасных островов, у коих течение очень сильно. Если бы действовало оно от *S*, то могло бы прижать нас к Каменным Ловушкам. Часто слышали мы шум разбивающихся волн, но не могли узнать от буруна ли он или от спорного течения происходит. В сем неприятном положении провели мы две ночи»¹³.

Туман рассеялся лишь утром 13 июля. Вечером этого дня Крузенштерн прошел проливом Надежды, который разделял острова Раукоке и Матауа, в Охотское море и направился к мысу Терпения. Почти у цели корабль был застигнут штормом, разорвавшим марсели. 19 июля экспедиция приблизилась к мысу Терпения, картировала и точно определила его положение. Затем был открыт залив Низкобережный и описан с корабля лежащий к востоку-северо-востоку мыс Беллинсгаузена. Погода благоприятствовала исследованиям.

«Сахалин представлялся нам теперь в прелестнейшем виде,— писал Крузенштерн,— потому что в прежнее наше около берегов его плавание не видали обгорелых островов Курильских, кои мы недавно оставили... Самая простая зелень, покрывавшая посредственной высоты горы, стоящие на берегу рядами, заставляла нас хвалить красоты Сахалина с живейшим чувствованием. Деревья вдали росту невысокого, а ближе к берегу только лесочки. Мы видели здесь многие в берег углубления, в кои, казалось, вливаются малые источники. Сии места обещают удобное положение к населению; но мы не заметили ни малейших признаков»¹⁴.

На карту были нанесены гора Тиара, мысы Рымник, Ратманова, Делиля. Затем снова на корабль обрушилась буря, которая продолжалась с 25 до 29 июля и во время которой моряки могли определять обстановку лишь по лоту. Впоследствии выяснилось, что вблизи берегов этого района Сахалина нет ни мелей, ни рифов, ни островов. Но моряки ничего не знали об этом и весьма беспокоились за судьбу своего корабля. 29 июля они смогли возобновить опись. Крузенштерн первоначально предполагал, что Сахалин представляет собой двойной остров и



Карта южной оконечности Сахалина
(из «Атласа к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна»)

упорно искал прохода между его южной и северной частями. Встречая глубокие заливы, он надеялся найти пролив, но вскоре убеждался в тщетности своих ожиданий. Последнюю попытку найти проход Крузенштерн предпринял в заливе, лежащем к северу от мыса Песчаного, но в глубине его он встретил низкий берег, поросший лесом. Дальнейшее исследование берегов затруднялось многодневными туманами и штормами. Из-за непогоды Крузенштерн вынужден был несколько раз уда-

ляться от Сахалина, чтобы затем снова возвращаться к местам, где была прервана опись. 9 августа «Надежда» находилась у северных берегов Сахалина. Его западную и восточную оконечности Крузенштерн назвал Елизавета и Мария. Между ними находился обширный залив (Северный), который Крузенштерн считал удобнейшим местом для создания русского поселения. Хотя он был открыт с севера, мореплаватель находил стоянку судов в нем более удобной и безопасной, чем на рейдах Тенерифа и Мадеры. Ученые Горнер и Тилезиус вместе с лейтенантом Левенштерном посетили находившееся на берегу залива Северного поселение гиляков, старейшины которого встретили их хотя и не враждебно, но и «не весьма приязненно». Когда к путешественникам приблизилась толпа вооруженных кинжалами и саблями жителей, они решили вернуться на корабль. «Надежда» немедленно снялась с якоря. Крузенштерн спешил воспользоваться столь редкой в этих местах благоприятной погодой для точного исследования северо-западных берегов Сахалина. Экспедиция открыла мыс, присвоив ему имя Горнера. Вскоре погода испортилась, и корабль вынужден был лавировать в Татарском проливе, который мореплаватель называл просто каналом. Обнаружив за мысом Горнера залив и не видя лучшего места для стоянки, Крузенштерн решил встать на якорь. Однако утром 12 августа он оставил это ненадежное убежище и занялся дальнейшей описью Сахалина, горы которого были покрыты густыми лесами. В долинах виднелась трава. Местами возвышались живописные песчаные холмы, напоминавшие развалины «древнего великого города». С борта корабля путешественники различали селения с хорошо выстроенными домами. «Мы,— писал Крузенштерн,— видели даже и нивы, обрабатывание коих доказывало, что здесь живет народ, успевший в образе жизни более, нежели айны».

12 августа при свежем восточном ветре «Надежда» покинула залив и вошла в канал между Сахалином и материком. В 11 часов утра следующего дня с корабля был замечен берег азиатского материка с двумя горными хребтами. Ширина пролива в этом месте, как казалось Крузенштерну, составляла около 5 миль. Он считал, что находится недалеко от устья Амура и пытался подойти к нему, но малая глубина помешала дальнейшему продвижению. Тогда решено было спустить гребное судно и от-

править лейтенанта Ромберга с заданием промерить пролив между Сахалином и материком. Он нашел, что глубины в проливе колеблются от 8 до 7 м, постепенно уменьшаясь по мере приближения к матерiku.

Далее «Надежда» направилась к азиатскому берегу, северную оконечность которого (в Татарском проливе) Крузенштерн назвал мысом Хабарова в честь замечательного русского землепроходца, составившего «Чертеж реке Амуру». Сильное встречное течение, направленное к северу, препятствовало плаванию в южную часть канала между Сахалином и материком. На этом Крузенштерн прекратил исследование острова, ошибочно считая, что бесспорно убедился в отсутствии прохода между Азией и Сахалином к югу от устья Амура. Он полагал, что последующая экспедиция лишь подтвердит правоту его заключения, однако считал ее снаряжение полезным для науки, тем более что берега канала остались неосмотренными на пространстве 80—100 миль, а устье Амура не было определено с «точной достоверностью». «Совершение сего испытания,— писал Крузенштерн,— немало важно для России как в политическом отношении, так и вообще для географии»¹⁵.

Отсутствие пролива между Сахалином и материком, по мнению Крузенштерна, подтверждалось данными плавания Лаперуза и собственными наблюдениями над соленостью морской воды у северо-западных берегов Амура. Если бы существовал проход, то благодаря господствующим южным ветрам через него нагонялось бы в Амурский лиман такое большое количество океанской воды, что в нем бы не ощущалось столь сильно влияние пресных вод Амура. В этом мореплаватель видел основное доказательство того, что Сахалин соединен перешейком с материком. Он ошибся в определении влияния речного стока на соленость морских вод, и эта ошибка повлекла за собой другую — отрицание существования Татарского пролива. К чести русского флота она была исправлена моряками России.

Крузенштерн намеревался также осмотреть Шантарские острова, но плавание у берегов Сахалина слишком затянулось из-за ненастной погоды и многодневных туманов. Надо было спешно возвращаться в Петропавловск-на-Камчатке, чтобы затем направиться в Кантон, где в ноябре была назначена встреча с «Невой». Однако, как

не спешил Крузенштерн, он все-таки решил осмотреть западные берега Камчатки от 56° с. ш. до Большерецка. На пути от Сахалина моряки обнаружили остров, который, как оказалось, был открыт экспедицией И. Биллингса и назван островом Ионы, но его положение по долготе было определено с ошибкой в 3°. Тем не менее Крузенштерн приказал выдать награду матросу, первым заметившему его скалы. «Нам,— писал мореплаватель,— не оставалось более ничего, как определить положение его с точностью; ибо во время бурной ночи или продолжительных туманов, каковые не бывают нигде столько часты, как в Охотском море, [этот остров] может быть для мореплавателей весьма опасным»¹⁶.

Резкое ухудшение погоды и усиление ветра заставили Крузенштерна отказаться от исследования западных берегов Камчатки. Он решил идти к Курильским островам, чтобы уточнить прежние свои описи, но попал в густой туман, в котором «Надежда» блуждала несколько дней. Когда туман рассеялся, Крузенштерну еще раз удалось по астрономическим наблюдениям проверить координаты Каменных Ловушек и продолжить исследование северных островов Курильской гряды.

27 августа путешественники заметили южную оконечность Камчатки. Спустя два дня «Надежда» прибыла в Петропавловск. На этом закончилось второе ее плавание к Сахалину, продолжавшееся два месяца. «Во все сие время,— писал И. Ф. Крузенштерн,— редко случались дни, в которые не мочил нас дождь или не проникала бы плоть нашего туманная влага; сверх сего не имели мы никакой свежей провизии и никаких противоядных средств, но не взирая на все то [...] не было у нас на корабле ни одного больного»¹⁷.

Возвращение в Кронштадт

В Петропавловске Крузенштерн надеялся получить почту, которую должны были доставить из Петербурга, и запастись продовольствием, необходимым для дальнейшего плавания. Их должно было доставить судно из Охотска. Однако прошло более месяца в томительном ожидании, а его все не было.

Наконец, 2 сентября прибыл казенный транспорт «Охотск» под командованием мичмана В. И. Штейнгеля,

в будущем активного участника движения декабристов. «Меня,—вспоминал Штейнгель в 1861 г.,—приняли с отверзтыми объятиями как самого приятного вестника. Сверх того я нашел тут, как говорится, однокашника по учению и гардемаринству Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена, впоследствии знаменитого мореплавателя к Южному полярному кругу, а потом адмирала»¹.

Штейнгель вручил Крузенштерну письма родных и Румянцева (доставка их из Петербурга в Охотск заняла 62 дня). В этой почте заключалась дальнейшая судьба экспедиции. Крузенштерн ожидал выговора, а быть может, и отстранения от руководства экспедицией за неподчинение Резанову, который послал рапорт об этом Александру I. Однако русское правительство располагало информацией о том, что Резанов и офицеры «обратились к примирению». Поэтому в письмах Румянцева и П. В. Чичагова вместо выговора за ссору Крузенштерн нашел высокую оценку плавания русских моряков по неизведанным просторам Мирового океана. Одновременно он получил два рескрипта Александра I, в которых было выражено «благоволение» и объявлена награда «за счастливое окончание первого трудного и опасного плавания»².

Крузенштерн считал путь из Петропавловска-на-Камчатке до Кронштадта менее опасным. Он был лучше изучен. В морях, по которым предстояло возвращаться «Надежде» и «Неве», ежегодно плавало большое число кораблей европейских государств и можно было в критические минуты надеяться на их помощь.

«Но, чтобы обезопасить плоды трудов наших с большею осторожностью,—писал Крузенштерн,—решил я отправить в С. Петербург со штафетом (эстафетой.—В. П.) все сочиненные нами карты при кратком донесении о наших открытиях. Тилезиус приготовил знатное собрание рисунков, относящихся к естественной истории, чтобы послать при сем случае в Академию.

Сип драгоценные для нас вещи едва не подпали той участи, от коей предохранить оные я старался. Я послал их на судне г. Штейнгеля, который вышел из Авачинской губы 20 сентября, но не мог достигнуть назначенного ему места и принужден был возвратиться в Камчатку. По несчастному случаю судно его село на мель недалеко от Большерецка, однако спаслось. Следствием сего неприятного приключения было, что все посланное

нами доставлено в С. Петербург шестью месяцами позже, потому что отправлено после из Камчатки по зимней почте дальнейшим путем чрез Ижигу»³.

Экипаж «Надежды» готовился к дальнейшему плаванию. Был погружен балласт, составлявший 6 тыс. пудов, взяты солонина и сухари, заменен такелаж и свезены на берег все остатки снаряжения. В два часа дня 5 октября «Надежда» снялась с якоря, и, несмотря на сильный снегопад, направилась к выходу из Авачинской губы. Вскоре корабль оказался на мели. Чтобы сняться с мели, пришлось вылить воду из 50 бочек и затем снова наполнять и грузить их. Наконец, в 6 часов утра 9 октября «Надежда» возобновила плавание. Вскоре она уже находилась на просторах Берингова моря. Теперь ее курс лежал в Кантон, где была назначена встреча с «Невой».

По пути в Китай Крузенштерн предполагал пересечь те области океана, в которых, судя по древним преданиям, существовали неведомые земли. Они также были отмечены на современных картах. Однако мореплаватели не могли найти их там, где им надлежало быть. По словам Крузенштерна, «многие имена мнимых островов делали только замешательство». Поэтому впоследствии, составляя атлас к своему путешествию, он показал на картах только те земли и острова, в достоверности положения которых у него не было сомнений.

Путь Крузенштерна лежал вдали от маршрутов прежних мореплавателей. «Мореходец,— писал Крузенштерн,— должен поставить законом, чтобы сколько возможно не приближаться к путевым линиям своих предшественников и изведать со строгою точностью места, в коих новейшие мореплаватели видели признаки земли близкой. Я старался следовать сему правилу, сколько позволяли обстоятельства»⁴.

Много дней Крузенштерн искал землю, которую якобы видели испанцы в 1734 г. В ночь на 22 октября «Надежда» попала в жестокий шторм, который по своей силе не уступал тайфуну, обрушившемуся на корабль у берегов Японии. Мореплаватели считали эту бурю самой жестокой и опасной за все плавание.

Определив утром 30 октября координаты корабля, Крузенштерн установил, что находится вблизи группы островов Гваделупас, которая на карте Арросмита была показана на 28°22' с. ш. и 213° з. д. Стоял солнечный день,

воздух был прозрачен, однако находившийся на мачте матрос не заметил признаков берега.

1 ноября 1805 г. «Надежда» достигла района, где предполагалось существование острова Сан-Жуан, но, несмотря на ясную погоду, моряки не обнаружили признаков близкой земли. Не было замечено и острова Ботоль-Тобаго-Ксима, в существовании которого Крузенштерн и прежде весьма сомневался. Отсюда он направился в канал у южной оконечности Формозы и благополучно миновал его в ночь на 18 ноября.

20 ноября «Надежда» встала на якорь в бухте Макао. «Нева» еще не прибыла, что очень огорчило Крузенштерна, который сократил время своих исследований, считая, что Лисянский уже дожидается его с грузом мехов Российско-Американской компании. (Он прибыл спустя лишь две недели.)

На долю «Невы» и ее экипажа выпали и опасные приключения и важные открытия. Расставшись 10 июня 1804 г. с «Надеждой», Лисянский провел несколько дней у Сандвичевых островов, закупая продовольствие и выменивая предметы обихода и одежды у местных жителей. Затем «Нева» направилась к острову Кадьяку, 13 июля крепость Павловской гавани салютовала второму кораблю Первой русской кругосветной экспедиции 11 выстрелами. «Каждый вообразить себе может,— писал Лисянский,— с каким чувствованием надлежало мне принять сие поздравление, видя, что я первый из россиян, предприняв столь трудный и дальний путь, достиг места назначения своего, не только не имея на корабле своем ни одного человека больного, но с такими людьми, которые были тогда еще здоровее прежнего. Все сие приводило меня в радостное восхищеппе»⁵.

Лисянский мечтал, что лето 1804 г. он проведет в Павловской гавани. Но на следующий день пришло письмо от правителя Русской Америки Баранова, который сообщал, что еще два года назад местные жители калоши (тлинкиты), вооруженные англичанами и американцами, захватили село Михайловское на острове Ситха. Калоши истребили 20 русских промышленников и 130 алеутов и разграбили склад Российско-Американской компании. На месте села остались лишь руины.

15 августа «Нева» снова находилась в плавании. Соединившись с Барановым, который прибыл на судне «Ер-

мак», офицеры и матросы «Невы» вместе с алеутами и русскими промышленниками овладели остатками села Михайловское и заложили на острове Ситха крепость Новоархангельск. Она была вооружена шестью пушками и впоследствии стала главным центром русских поселений в Америке.

«Нева» провела зиму в Павловской гавани. Лисянский сначала подробно обследовал обширный остров Кадьяк, а летом 1805 г. картировал Ситхинский архипелаг.

Вечером 1 сентября 1805 г. «Нева» покинула Новоархангельск и взяла курс на Кантон. 15 октября моряки обратили внимание на огромные стаи птиц. По их мнению, это было признаком близости земли. Лисянский приказал внимательно следить за горизонтом и в течение всего дня не спускался в каюту. «Но судьба,— писал он,— не взирая на все наши усилия, кажется, над нами издевалась, и не прежде решилась нам открыть тайну, как подвергнув терпение наше еще большему искусу»⁶.

В 10 часов «Нева» неожиданно вздрогнула и остановилась. Она оказалась на коралловой банке. По команде Лисянского за борт были сброшены тяжести, и кораблю скоро удалось сняться с мели. Утром моряки открыли коралловый остров. Одновременно заметили по курсу каменную гряду. В тот же час налетевший шквал снова бросил «Неву» на мель, с которой удалось стянуться лишь к вечеру.

18 октября Лисянский посетил остров, который по желанию команды был назван его именем. По словам Лисянского, этот клочок земли, едва возвышавшийся над водой, ничего не сулил путешественнику, кроме «явной и неизбежной гибели». Моряки нанесли на карту остров и окружающую его опасную мель. Лисянский был убежден, что в этом районе океана ($26^{\circ}02'$ с. ш. и $173^{\circ}42'$ з. д.) мореходов ждут интересные открытия, но он обязан был спешить в Кантон для встречи с «Надеждой». 3 декабря 1805 г. суда Первой русской кругосветной экспедиции соединились.

9 февраля 1806 г. в 10 часов утра «Надежда» и «Нева» покинули воды Китая. Между Лисянским и Крузенштерном было условлено, что если их суда разлучатся, то они будут дожидаться друг друга на о. Св. Елены. Если в течение четырех суток «Надежда» не придет к месту встречи, Лисянскому было предписано следовать далее са-

мостоятельно. «Я предполагал,— писал Крузенштерн,— что политические перемены в Европе, о коих надеялся получить известия или от могущих встретиться с нами европейских кораблей или на острове Св. Елены, потребуют непременно соединенного нашего плавания для взаимной безопасности, и потому считал весьма важным не разлучаться до получения сих известий» ⁷.

Корабли благополучно пересекли малоисследованное Южно-Китайское море, миновали пролив Гаспар, прошли мимо берегов Суматры и Явы и затем достигли просторов Индийского океана. Во время плавания проливом между Явой и Принцевым островом «Надежда» была подхвачена сильным течением и едва не выброшена на берег мыса Фраяр.

Ясная солнечная погода сменилась дождями, туманы — сильными ветрами. Дни летели за днями, приближая моряков с каждым часом к родному Кронштадту. 15 апреля 1806 г. в пасмурную погоду «Надежда» и «Нева» неожиданно разлучились. Сколько ни палили из пушек, ни жгли фальшесеров моряки двух кораблей, так и не смогли ни увидеть, ни услышать друг друга. Спустя 11 дней показалось судно, напоминавшее «Неву», но «Надежда» не смогла его догнать. Не нашел Крузенштерн второго корабля своей экспедиции и на острове Св. Елены. Он тем более сожалел об этом, получив от англичан известие, что Россия находится в состоянии войны с Францией. Четырехдневное ожидание не принесло результата. Впоследствии выяснилось, что Лисянский решил не заходить на остров Св. Елены, а следовать прямо в Англию. Он был уверен, что такое «отважное предприятие доставит нам большую честь; ибо еще ни один мореплаватель, подобный нам, не отважился на столь дальний путь, не заходя куда-либо для отдохновения ... К столь смелому подвигу много побуждало меня и самое желание моих подчиненных, которые быв в совершенном здоровье, о том токмо и помышляли, чтобы отличить себя чем-нибудь чрезвычайным. Я единственно сожалел об одном, что такое наше путешествие должно разлучить нас с кораблем «Надеждою» до самого прибытия нашего в Россию, но что делать? Имея случай доказать свету, что мы заслуживаем в полной мере ту доверенность, каковую отечество нам оказало, нельзя было не пожертвовать сим удовольствием» ⁸.

Поздней ночью 9 мая, запасшись водой и провизией, «Надежда» покинула остров Св. Елены. Обогнув с севера Англию, Крузенштерн 21 июля достиг берегов Норвегии. От командира одного из английских судов он узнал, что «Нева» благополучно достигла Портсмута и затем направилась в Кронштадт.

2 августа «Надежда» прибыла в Копенгаген, проделав путь от Кантона за 5 месяцев и 24 дня. Во время стоянки корабль посетил датский принц. 6 августа «Надежда» взяла курс на Кронштадт, куда прибыла через 13 дней. Здесь уже находилась «Нева», достигшая родных берегов двумя неделями раньше.

Итоги кругосветного плавания

Первая русская кругосветная экспедиция завершилась. В честь этого выдающегося географического предприятия была изготовлена медаль. Все участники плавания удостоились наград и пенсий. Матросы «Надежды» и «Невы» были освобождены от службы, срок которой в то время исчислялся 25 годами. Александр I принял Крузенштерна в своей летней резиденции на Каменном острове и решил издать описание путешествия на казенный счет.

Первая русская кругосветная экспедиция, имевшая своим главным предметом торговлю и снабжение товарами Российско-Американской компании, прежде всего добилась выдающихся научных достижений. В одном из документов, адресованных Крузенштерну от имени Академии наук, говорилось следующее: «Ожидания Академии были оправданы самым блистательным образом, и это столь же смелое, сколько и счастливое плавание, совершенное под Вашим благоразумным управлением, не только возвысило славу русского флота в глазах всей Европы, но и обогатило науку открытиями и исследованиями, далеко раздвинувшими пределы естествознания и географии»¹. То была справедливая дань научному подвигу, совершенному Первой русской кругосветной экспедицией.

В сентябре 1806 г. Крузенштерн был избран почетным членом Академии наук.

Первые русские кругосветные мореплаватели прокладывали свои пути в стороне от изведанных прежними мореходами маршрутов. Посещая уже известные земли, Крузенштерн и Лисянский стремились не только точнее-

ПУТЕШЕСТВІЕ

ВОКРУГЪ СВѢТА

въ 1803, 4, 5 и 1806 годахъ.

По повелѣнію

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА

АЛЕКСАНДРА ПЕРВАГО,

на корабляхъ

НАДЕЖДѢ и НЕВѢ.

подъ начальствомъ

Флота Капитана - Действителя, нынѣ Капитана второго ранга, Крузенштерна,
Государственнаго Адмиралтейскаго Департамента и ИМПЕРАТОРСКОЙ
Академіи Наукъ Члена.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

Les Marins écrivent mal, mais avec assez de candeur.

De Brosses, Hist. d. decouv. a. Terres austr.

ВЪ САНКТ-ПЕТЕРБУРГѢ

Въ Морской Типографіи 1809 года.

*Титульный лист первой части «Путешествия вокруг света»
И. Ф. Крузенштерна*

шим образом определить их положение, но и сверить свои наблюдения с наблюдениями предшественников. Если они обнаруживали несоответствие, то вновь и вновь производили определения и вычисления, чтобы исключить возможность ошибки и внести поправки в существующие карты. При этом невозможно не восхищаться глубиной и широтой познаний Крузенштерна и Лисянского в истории мореплавания и географии Мирового океана.

В 1809—1812 гг. вышли из печати три части «Путеше-



АТ



Капитана Крузенштерна.



Въ Санктпетербургѣ

1813

Сдѣлано по повелѣнію Его Величества Императора

Титульный лист

«Атласа к путешествію вокруг света капитана Крузенштерна»

ствія вокруг света» Крузенштерна, а в 1813 г. увидел свет и «Атлас к путешествію вокруг света капитана Крузенштерна». «Путешествіе» было написано на двух языках: русском и немецком. При этом, по словам мореплавателя, ему пришлось вычислить и проверить исключительно большое число астрономических наблюдений. Дня ему не доставало, и он трудился ночами. Под его руководством составлялись и карты к «Путешествію». В этой работе принимали участие астроном Горнер, лейтенанты Левенштерн и Беллинсгаузен. «Все почти карты,— писал Крузенштерн,— рисованы сим последним искусным офицером,

который в то же время являет в себе способности хорошего гидрографа; он же составил и генеральную карту»².

«Путешествие вокруг света» Крузенштерна получило широкую известность. Оно было переведено в Англии, Франции, Италии, Голландии, Швеции, Дании и выдержало несколько изданий в Германии. Крузенштерн был избран членом академий и научных обществ Англии, Франции, Дании, Германии.

Прочтя две первые части труда мореплавателя, известный русский писатель и историк Николай Михайлович Карамзин писал Крузенштерну 19 февраля 1811 г.: «Радуюсь, что Вы принадлежите России»³.

В третьей части были опубликованы результаты научных исследований экспедиции. Значительное место занимали «Таблицы суточных счислений корабля «Надежды» с показанием астрономических, метеорологических и морских наблюдений», составленных Крузенштерном. В продолжение трехлетнего плавания экспедицией ежедневно велись наблюдения за местонахождением судна. В полдень отмечалась в журнале широта по астрономическим наблюдениям и по счислению, долгота определялась по хронометрам и по счислению, фиксировалось склонение компаса и показание термометра в полдень. Наблюдения за морским барометром велись 4 раза в сутки: в 6, 12, 18 и 24 часа. Одновременно визуально отмечались сила и направление ветра, особенности атмосферных явлений, глубины, грунты, состояние поверхности моря. Кроме того, Крузенштерн, находясь в Нагасаки, лично вел метеорологические наблюдения с 11 октября 1804 г. по 17 апреля 1805 г. Они производились в 8, 16 и 20 часов и содержали данные о температуре, давлении, влажности, прозрачности атмосферы, направлении, силе и продолжительности ветра, грозах, облаках, туманах, выпадении росы и других метеорологических явлениях.

Это были первые в истории науки метеорологические наблюдения. И сегодня они имеют необычайную ценность для изучения эволюции климата за истекшие 170 лет со дня первого русского кругосветного плавания.

Особое внимание экспедиция уделяла барометрическим наблюдениям. По убеждению Крузенштерна, знание перепадов атмосферного давления не только давало возможность предвидеть наступление опасных штормов, но и сокращать «много времени плавания».

Крузенштерн считал, что во время кругосветного плавания ни один матрос не сорвался с мачт не только благодаря расторопности и бдительности вахтенных офицеров, но и благодаря умелому использованию морского барометра, с помощью которого моряков «никогда буря не заставляла врасплох, а особенно ночью».

«В самом деле,— писал Крузенштерн,— ни один корабль не должен предпринимать и малейшего плавания без морского барометра; а чтоб извлечь из одного еще большую пользу, следовало бы издавать в свет делаемые над сим инструментом наблюдения, которые, однакож, редко сохраняются. Если бы мы имели оных в большем числе, то сие послужило бы, может быть, к объяснению разных аномалий барометра от обыкновенных правил, для чего всех известных донныне теорий недостаточно»⁴.

Кроме метеорологических трудов Крузенштерна были опубликованы две работы астронома Горнера. Одна из них посвящалась изучению атмосферного давления между тропиками, другая содержала «Наблюдения над барометром, термометром и гигрометром, сделанные между тропиками в Великом океане», а также характеристику погоды и ветров в этом районе с 16 апреля по 25 июня 1804 г. (Последняя была также опубликована в записках Академии наук на французском языке.)

Почти на протяжении трех месяцев велись ежечасные наблюдения над атмосферным давлением. «Такой труд,— по словам Горнера,— тягостен и в Европе, но утомительный жар между тропиками и продолжительное плавание требовали сугубого напряжения»⁵.

Была предпринята попытка исследовать влияние Луны и Солнца, географической широты и времен года на показания барометра. Горнер пришел к весьма важному выводу, что средняя величина атмосферного давления может быть определена «только многолетними наблюдениями». Он поставил вопрос об организации наблюдений в океане над перемещением воздушных масс с помощью островных станций. Использование самых совершенных инструментов и единого подхода дало бы материалы для суждения о «движении атмосферы», изучение которого только начиналось и обещало открытия в познании тайн природы. Это, по мнению ученого, открыло бы путь к получению «оснований знания, долженствующего заключать в себе необозримую пользу, имеющую происходить от все-

общей метеорологии земного шара, чего ни миллионы разрозненных неправильных наблюдений, ни соединенные силы метеорологических сообществ доставить нам не могут»⁶.

Больших результатов Первая русская кругосветная экспедиция добилась в океанографических исследованиях и в особенности в изучении динамики океанских вод. «Познание течения моря,— писал Крузенштерн,— столь важно для мореплавания, что мореходец должен поставить себе обязанностью производить над оными наблюдения во всякое время со всевозможною точностию»⁷.

Течения изучались на протяжении всего плавания. Там, где путь Крузенштерна совпадал с маршрутами Кука, Ванкувера, Лаперуза, Маршанда, Дантеркасто и других мореплавателей, наблюдавших динамическое состояние моря, он непременно сравнивал результаты своих наблюдений с наблюдениями своих предшественников, чтобы либо подтвердить их выводы, либо выяснить причину различий и сказать свое мнение. На основе сопоставления своих наблюдений в экваториальной зоне Атлантического океана с наблюдениями прежних мореплавателей Крузенштерн пришел к важному выводу, что границы экваториальных течений, определенные Куком, подвержены сильным изменениям, что вызывается в первую очередь «уповательным действием» времен года. Между тем в географической литературе, по словам В. Невского, открытие этой важной закономерности приписывается А. Гумбольдту⁸. Одновременно была подмечена неравномерность силы экваториального течения: уменьшение ее в граничных и увеличение во внутренних районах. Крузенштерн заключил, что сила экваториальных течений возрастает по мере удаления от берегов Европы и Африки в сторону Америки. Кроме того, Лисянский установил наличие течения, направленного к западу или, иными словами, экваториального противотечения⁹.

Наблюдения над направлением и силой течений велись от Ламанша до Камчатки, а также в районе Японии, Сахалина, в Южно-Китайском море и на пути на родину от Кантона до Шотландии. Они представляли большой научный интерес. Всего было выполнено более 350 наблюдений над течениями, в том числе 203 в Тихом океане¹⁰. Крузенштерн считал, что судить об океанических течениях с наибольшей достоверностью можно, только владея обширным материалом. А поскольку количество его

было скудным, он надеялся, что выполненные им наблюдения «принесут, быть может, пекую пользу или по крайней мере послужат к увеличению запаса материалов, из коих можно будет извлечь нечто удовлетворительное...»¹¹

Советский океанограф Л. Ф. Рудовиц, сопоставляя современные данные карт течений «Морского атласа» с наблюдениями Крузенштерна в районах наиболее сильных течений (Сангарский пролив, Куроиси, Игольное течение), пришел к выводу, что они полностью совпадают как по направлению, так и по скорости¹². Крузенштерн выявил систему течений в районе Японии и Сахалина¹³.

Крузенштерн изучал приливы и отливы в бухте Нагасаки, считая, что это весьма важно для безопасности мореплавания, особенно вблизи берегов. Статья Крузенштерна, посвященная данному вопросу, была опубликована в записках Академии наук, а затем помещена в третьей части «Путешествия». Крузенштерн первым определил прикладной час для Нагасакской гавани, найдя его равным 7 часам 52 минутам 49 секундам. Он отличается всего лишь на 3 минуты от современных определений.

Экспедиция провела во время плавания наблюдения над температурой на различных глубинах и удельным весом морской воды и установила, что соленость Атлантического океана выше солености Тихого. Обобщения этих материалов были сделаны астрономом Горнером в работах «Степень теплоты морской воды в разных глубинах» и «Удельная тяжесть морской воды». Обе они были опубликованы в третьей части «Путешествия» Крузенштерна. Выражаясь современным языком, была выполнена 21 глубоководная гидрологическая станция в слое до 200 сажен: в Тихом океане — 11, в Атлантике — 4, в Охотском море — 4, в Японском и Южно-Китайском морях — 2. Анализируя результаты наблюдений, Горнер пришел к выводу, что «теплота уменьшается сначала незначительно, потом скорее, далее в великой глубине опять медлительнее и, наконец, остается постоянною»¹⁴. Горнер считал желательным, чтобы мореплаватели и ученые продолжили изучение распределения температуры по глубине в Мировом океане и в особенности в слое, «в коем начинается постоянная степень теплоты по Реомюрову термометру — 1,6° или более. Такие бы глубины были бы ординатами кривой линии (изотермы.— В. П.), представляющей распределение теплоты по земному шару»¹⁵.

Вопросы, поставленные Горнером, привлекают внимание ученых и нашего времени, придающих большое значение исследованию «верхнего однородного слоя, залегающего слоя скачка и глубинного слоя с мало меняющимися температурами»¹⁶.

Международное признание получили этнографические исследования экспедиции. В «Атласе к путешествию Крузенштерна» было отведено 11 листов «изображениям разных народов, как то: нукагивов, японцев, камчадалов, айнов». Описание жизни, обычаев, одежды, оружия, предметов хозяйственного обихода жителей островов Нукагивы, Сахалина и других посещенных путешественниками мест считаются классическими и сохраняют непреходящее научное значение.

«Ревность многих ученых в Европе к рачительному исследованию языков,— писал Крузенштерн,— побудила также и меня сообщением некоторых слов языков тех земель, в коих мы были, соответствовать желаниям сих ученых»¹⁷. В третьей части «Путешествия» были опубликованы «Словарь наречий чукчей, живущих на Чукотском носе», составленный поручиком Д. И. Кошелевым, и «Словарь наречий айнов, живущих на южной оконечности Сахалина», автором которого был лейтенант Г. Давыдов.

Большое количество научных материалов и заметок по результатам наблюдений над свечением моря, растительным и животным миром как посещенных земель, так и океана, в том числе коллекции минералов, прислал в Академию наук натуралист Лангсдорф. Кроме того, натуралистом Тилезиусом были обобщены ботанические и зоологические исследования экспедиции, инструкцию для проведения которых подготовил академик А. Ф. Севастьянов. В «Атласе к путешествию Крузенштерна» он опубликовал 24 листа зарисовок обследованных им редчайших представителей животного и растительного мира, которые привлекли внимание естествоиспытателей Европы.

Ко времени завершения работы над обобщением результатов Первой русской кругосветной экспедиции относится попытка Крузенштерна определить роль и место географии в системе наук, рассмотреть ее связь с физикой и химией, философией и историей, а также определить влияние экономики и коммерции на географические исследования и географические открытия — на развитие отдельных государств и даже судьбы народов.

Выполненные им исследования гидрометеорологических явлений и прежде всего динамики течений Мирового океана, удельного веса и температуры морской воды, свечения моря, приливо-отливов, направления и силы ветров были новым словом в науке и, что не менее важно, послужили началом широкого изучения океана.

Экспедицией были составлены карты посещенных земель, островов, заливов и бухт. Особенно большое внимание экспедиция уделила картированию японских островов. «Мой Атлас,— писал Крузенштерн,— содержит о Японии, как такой земле, о которой еще и поныне немного мы имели сведений, шестнадцать листов кроме предметов, к натуральной истории Японии относящихся. Объяснение каждого из листов может служить средством ознакомить нас короче с сею весьма достопримечательною землею»¹⁸.

Карты «Атласа к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна» были основаны не только на исследованиях экспедиции, но и на описях прежних мореплавателей. В первую очередь это относилось к картам Японии, Курильских островов, Южно-Китайского моря и к генеральной карте всего света. Крузенштерн считал своим долгом поставить в известность читателей и мореплавателей, какими источниками он пользовался, и собирался этому разбору посвятить четвертую часть своего труда о плавании вокруг света. Это исследование в конце концов было выполнено, но только оно увидело свет не в виде продолжения «Путешествия», а переросло в монументальный труд «Исследования, касающиеся до гидрографии великих океанов», предвосхитивший «Атлас Южного моря».

Первая русская кругосветная экспедиция имела важное значение для усиления позиций России в северной части Тихого океана, для развития русских поселений в Америке и привлекла внимание не только к Камчатке, Сахалину, но и к полярным районам, лежащим к северу от Берингова пролива.

С экспедиции И. Ф. Крузенштерна начинается блестящая эпоха русских океанских плаваний, с которыми в первой половине XIX в. не могли сравниться ни Англия, ни Франция.

Научная деятельность Крузенштерна, началом которой следует считать создание проекта первого русского кругосветного плавания, охватывает более 40 лет. Вся его жизнь была подчинена служению прогрессу русской научной мысли. Знаменательно, что незадолго до своей кончины он выступил как член-учредитель Русского географического общества, которое за годы своего существования внесло исключительно важный вклад в развитие отечественной науки.

После окончания плавания Крузенштерна прикомандировали к Петербургскому порту и разрешили около трех лет посвятить созданию труда о первом кругосветном путешествии россиян. В это время он был избран в члены Адмиралтейского департамента, руководившего учеными исследованиями русского флота. Некоторое время он командовал кораблем «Благодать», стоявшим на рейде Кронштадта. В 1811 г. Крузенштерна назначили инспектором Морского кадетского корпуса. На этой должности застала его Отечественная война 1812 г. Он пожертвовал треть своего состояния (1000 руб.) на народное ополчение, которое формировалось для борьбы с нашествием наполеоновских войск на Россию.

При содействии Румянцева его зачислили в состав русской дипломатической миссии в Лондоне. Около года он путешествовал по Англии, осматривая ее важнейшие порты и доки, знакомясь с новшествами в судостроении и достижениями флота Великобритании. Крузенштерн составил обширные записки об Англии, но они не были опубликованы (не по вине мореплавателя) ¹.

Весной 1815 г. дела по подготовке первой в XIX в. русской экспедиции для поисков Северо-Западного прохода призвали его в Петербург. После того как бриг «Рюрик» под командой его ученика Отто Коцебу отправился в плавание, Крузенштерн стал хлопотать об отпуске для поправления здоровья. От усиленных ученых занятий по написанию на двух языках «Путешествия» и редактирования карт «Атласа» у него заболели глаза. Положение его в Адмиралтейском департаменте было сложным. В отношениях с морским министром И. И. Де Траверсе острее ощущалась напряженность. Он все больше и больше расходился во взглядах и мнениях с генерал-гидрографом Г. А. Сарычевым, которому принадлежал решающий голос в Адмиралтейском департаменте. Крузенштерн был недоволен тем, что многие решения в этом учреждении принимались без его согласия, а «важнейшие и полезнейшие представления» нередко отклонялись или оставлялись без внимания. Придя к выводу, что «департамент не есть то, что он был, и то, что он должен быть»², Крузенштерн в декабре 1815 г. получил бессрочный отпуск для поправления здоровья и ученых занятий. Почти 10 лет он посвятил созданию трудов, многие из которых вошли в золотой фонд мировой географической науки.

В 1818 г. Крузенштерн направил Траверсе «Путешествие к Северному полюсу в 1765 и 1766 годах, предпринятое флота капитаном Чичаговым и проч., вновь обработанное с подлинных журналов и составленное флота капитаном Крузенштерном». Этот труд, состоявший из 200 рукописных страниц, морской министр отослал в Адмиралтейский департамент. Почетный член этого учреждения профессор Гроздов, ознакомившись с сочинением Крузенштерна, нашел, что в издании его «пользы сыскать невозможно». «Кратко сказать,— писал Гроздов,— весь план и содержание путешествия состоит в следующем: вышли в море тогда-то, плавали при разных ветрах и разными курсами до такого-то числа, наблюдений никаких не делали, видели раза три голландских промысловиков, не могли идти далее и воротились в Колу. В сем токмо и состоит описание путешествия»³.

Такова оценка экспедиции Чичагова, снаряженной по проекту великого русского ученого М. В. Ломоносова. Гроздов не только глумился над трудом Крузенштерна,

но и доказывал бесполезность издания журналов русских морских экспедиций. Он требовал красот слога вместо описаний определений мест, наблюдений над поведением компаса, атмосферными явлениями и ледовой обстановкой. Особенный гнев рецензента вызвало замечание Крузенштерна о том, что «путешествия наших мореплавателей не печатались и что коллегия хранила журналы их за тайну в архиве своем в то время, как и самое мало-важное плавание может доставить еще некоторые полезные приобретения»⁴.

Справедливость этого вывода Крузенштерна подтверждается историей русских полярных и морских исследований. Не случайно мореплаватели XIX в. придавали чрезвычайно важное значение каждому новому факту, ибо, опираясь на опыт своих предшественников, пусть даже неудачный, они смелее решали географические проблемы и настойчивее искали неведомые земли. Крузенштерн был глубоко прав, считая, что научная информация об условиях плавания в неисследованных районах весьма важна для мореплавателей. Эта информация сохраняет свою ценность и в наше время, служа прочным фундаментом для изучения эволюции процессов, происходящих в Мировом океане.

Что касается приложенного к рукописи «Обозрения путешествий для поисков прохода из Атлантического в Тихий океан», то профессор Гроздов даже нашел его интересным опубликовать в «Записках Адмиралтейского департамента». Но при этом сделал оговорку, что публикация может состояться, «буде источники верны»⁵.

Адмиралтейский департамент согласился с мнением профессора Гроздова, о чем Г. А. Сарычев известил Траверсе 21 марта 1819 г. «Путешествие к Северному полюсу» так и не увидело света. С разрешения Н. П. Румянцева в первой части «Путешествия в Южный океан и Берингов пролив под начальством флота лейтенанта Коцебу» был опубликован исторический обзор поисков Северного прохода из Атлантики в Тихий океан.

В 1818 г. Крузенштерн представил в Адмиралтейский департамент работу «Об островах, недавно открытых в Ледовитом океане», посвященную открытиям М. М. Геденштрома и Я. Санникова и некоторым задачам исследований на Русском Севере. Ее также отвергли, на этот раз под предлогом недостатка критики. Она увидела свет

лишь спустя два года в журнале «Сын Отечества», который издавался при финансовой поддержке Румянцева.

В 1818 г. Крузенштерн принял решение оставить свое деревенское уединение. «Взяв в рассуждение, что с моей стороны неблагопристойно часто приезжать в Петербург и в то же время пользоваться отпуском для поправления своего здоровья, я решился войти в службу, в уповании, что меня употребят с пользою, но в то же время и доставят возможность жить с моим семейством в Петербурге,— писал Крузенштерн Румянцеву.— Буде же оставят меня на малом содержании и в подчиненности людям, которых я не могу почитать и которые меня ненавидят, тогда по прошествии некоторого времени попрошусь в чистую отставку»⁶.

Дальше он сообщал Румянцеву, что Траверсе не разрешил ему по семейным делам посетить Варшаву и, приказав командиру Ревельского порта адмиралу Свиридову следить за каждым его шагом, каждую неделю требовал сведений о том, что мореплаватель действительно живет неотлучно в своей деревне. Крузенштерн надеялся, что письма, которые он послал Румянцеву с мызы Асс, могут «служить доказательством, что я никуда не отлучался»⁷.

Таким образом, отпуск для ученых занятий и поправления здоровья превращался в некотором роде в ссылку. Но Крузенштерн не сдавался. 29 сентября 1819 г. он направил Траверсе составленную карту Каролинского архипелага, которую сопровождал сочинением «Исторические и гидрографические исследования о Каролинских островах».

«Карты сих островов,— писал Крузенштерн,— кажется, не имеется и, если правду сказать, то сей архипелаг и поныне весьма мало известен и еще никем не описан. Английские и испанские мореплаватели на пути своем от *S* к *N*, проходя мимо оных, хотя и открыли несколько из сих островов, но важнейшие группы, в существовании коих мы сомневаться не можем, еще не найдены мореплавателями наших времен. Я составил карту сию с тем намерением, чтоб она, буде, Ваше высокопревосходительство, на сие изволите изъявить согласие, доставлена капитану Васильеву с предписанием употребить зимние месяцы на опись сего архипелага. Я означил на своей карте все острова донныне известные, так же и те, кои

могут быть еще открыты, отличая сии последние от первых вопросительным знаком и красною черточкою под их именами. Я надеюсь, что моя карта не имеет больших недостатков в верности, в чем свидетельствуют источники, приведенные мной в особенной записке; но она, конечно, имеет большие в красоте недостатки. Прошу по сему обстоятельству снисхождения Вашего высокопревосходительства и принять в рассуждение то, что я, живучи в деревне, не имею помощников, к чему еще прибавить надобно, что я ныне страдаю глазами более, нежели прошедшего года. Сие печальное для меня обстоятельство причиною тому, что по сие время еще не представил другого сочинения, которое готовлю для Вашего высокопревосходительства, хотя я занимаюсь прилежно оным с моего возвращения из С. Петербурга»⁸.

На письме имеется помета, что 13 ноября оно получено морским министром Траверсе, который спустя четыре дня направил карту и пояснительную записку к ней на рассмотрение Адмиралтейского департамента. И на этот раз Крузенштерна ждала неудача. Печатание карты и записки к ней было отложено на неопределенное время.

Друг мореплавателя, директор Царскосельского лицея Е. А. Энгельгардт просил Крузенштерна «не уступать поле сражения плутам»⁹. Он и не уступал его. Как и Энгельгардт, сражение за свои ученые труды он считал «обязанностью по отношению к Родине»¹⁰. Правда, прошло четыре года, прежде чем его работа о Каролинских островах увидела свет¹¹. А через несколько лет, составляя инструкцию для экспедиции М. Н. Станюковича и Ф. П. Литке, Крузенштерн поставил перед ней задачу исследовать Каролинский архипелаг. Она была успешно решена. Этим выдающимся достижением в изучении тропической зоны Тихого океана русская географическая наука справедливо гордится¹².

«Исторические и гидрографические исследования о Каролинских островах» и их карта были одним из звеньев капитального труда Крузенштерна о Тихом океане. Лишь работа Крузенштерна «О погрешностях склонения компаса» была благосклонно принята Адмиралтейским департаментом. Получив корректуру этого сочинения, мореплаватель был искренне обрадован.

«Сие Ваше позволение,— писал он Сарычеву по этому случаю,— мне чрезвычайно приятно потому, что с неко-

того времени заметил я неблагоприятное Ваше ко мне расположение; сие было для меня тем прискорбнее, что я истинно не заслуживал того... Не имея при моих занятиях никакой другой цели, как быть полезным для нашего мореходства, мне крайне тяжело было вместо признательности встречаться с одними огорчениями»¹³. Свое письмо Крузенштерн заканчивал словами примирения и выражал готовность забыть все сделанные ему со стороны Адмиралтейского департамента «огорчения, которые бы могли отнять у меня навсегда охоту к полезным занятиям».

Сарычев ответил мореплавателю весьма сдержанно: «Из письма Вашего превосходительства от 22 июня усматриваю, что Вы до сего времени почитали меня неблагоприятным к Вам и что происшедшие неприятности для Вас с г-ном Гроздовым и прочие по департаменту остановки в печатании Ваших пьес происходили от моего к Вам недоброжелательства, то в сем Вы, милостивый государь, непростительно ошиблись и я очень сожалею, что Вы имели таковое обо мне обидное заключение»¹⁴.

Дальше Сарычев уверял Крузенштерна, что он всегда уважал трудолюбие и усердие мореплавателя в части его ученых занятий и старался всеми силами помогать ему в ученых исканиях. Но, к сожалению, он не властен над Адмиралтейским департаментом. Он всего лишь член этого коллегиального учреждения и имеет всего лишь один голос, а «опубликование пьес», к сожалению, зависит не только от него, а от всех членов. «А члены против».

Не будем преувеличивать значимость уверений Сарычева в истинном уважении к Крузенштерну и его трудам. Заключительная стандартная фраза вряд ли обманула Крузенштерна. Но Крузенштерн ошибался, считая Адмиралтейский департамент и его руководителя Сарычева своими основными противниками. У него имелся более грозный противник — морской министр Траверсе.

Необходимо напомнить, что звезда Крузенштерна восходила вместе со звездой Румянцева, который за семь лет от министра коммерции поднялся на самую высокую ступень государственного аппарата России. Румянцев приблизил к себе первого кругосветного мореплавателя, и многим завистникам и карьеристам казалось, что он незаслуженно купается в лучах славы высшего сановника Российской империи. Вряд ли они понимали, что Румян-

цев приблизил к себе Крузенштерна как личность яркую, необычайно талантливую, как человека, прежде всего заботящегося об интересах государства Российского, о развитии его науки и просвещения, о международном престиже своего Отечества. Крузенштерн никогда не пользовался влиянием Румянцева для упрочения своих позиций в Морском ведомстве или для улучшения своего имущественного положения. Как свидетельствует переписка этих двух людей и некоторые другие документальные материалы, их особенно привлекали вопросы развития полярных исследований. И когда звезда Румянцева закатилась, завистники не упускали случая напомнить Крузенштерну, что эпоха его славы прошла. «Со времени моего возвращения из Англии я совершенно забыт в мыслях нашего министра и разумеется в немилости у господ Сарычевых и ему подобных»¹⁵, — писал Крузенштерн Румянцеву.

Траверсе отказал Крузенштерну, когда тот напомнил, что настало время наградить следующими чинами офицеров, участвовавших в его путешествии. Он отказался доложить Александру I просьбу об освобождении от службы матросов корабля «Рюрик» за совершенные ими во время плавания подвиги.

Траверсе не мог терпеть людей, чьи дела были отмечены печатью таланта или одаренности. Под его руководством русский флот приходил в упадок. Декабрист В. И. Штейнгель писал из Петропавловской крепости, что, хотя во время управления Траверсе морским министерством строительство флота продолжалось, но корабли стояли в Кронштадте и нередко приходили в негодность, не сделав ни одного плавания. Суда не имели вооружения, кадры для флота не готовились. «Можно сказать, что прекраснейшее творение Петра Великого маркиз де Траверсе уничтожил совершенно»¹⁶.

Не менее суровый приговор содержится в записках замечательного мореплавателя В. М. Головнина и декабриста К. П. Торсона, участвовавшего в первом русском плавании к Южному полюсу. Немало резких суждений о Траверсе содержится и в письмах Крузенштерна, не предполагавшего, какой жестокий удар нанесет ему морской министр, едва не перечеркнув его многолетние усилия по созданию одного из выдающихся шедевров русской картографии.

Вскоре после завершения труда по обобщению резуль-

татов кругосветного плавания Крузенштерн представил Адмиралтейскому департаменту «План к составлению всеобщего морского атласа»¹⁷ с подробным перечнем карт. Этот труд должен был состоять из двух частей. Первая посвящалась картам европейских берегов и морей, вторая — Тихому океану и берегам Америки и Азии. Одновременно с «Атласом» предполагалось издать двухтомное описание берегов и наставление для входа в главнейшие военные и торговые порты всех частей света. Это предложение Крузенштерна не отвергли, но и не приняли. Было постановлено учесть соображения мореплавателя при составлении Атласа Мирового океана, но вопрос о его создании даже не обсуждался.

Эта неудача не остановила Крузенштерна. Во время плавания на «Надежде» он убедился в противоречивости сведений прежних мореходов и в недостоверности существующих карт, на которых открытия действительные нередко перемежались с открытиями мнимыми. Крузенштерн решил разобраться в хаосе сведений о Тихом океане и дать мореплавателям более полное представление о гидрографии Мирового океана. О том, какая исполинская, сложная и скрупулезная работа была выполнена Крузенштерном над материалами и сочинениями, на основании которых он создал «Атлас» и описание его источников, свидетельствуют десятки дел в Центральном государственном историческом архиве Эстонии.

Осенью 1820 г. Крузенштерн представил в Морское ведомство для издания «Исследования, касающиеся до гидрографии великих океанов и служащие объяснением меркаторской карте всего света». Работа над этим трудом была начата мореплавателем вскоре после возвращения из командировки в Англию. В октябре 1817 г. он писал С. А. Кузнецову, служащему в морском министерстве, что завершает обширное гидрографическое сочинение.

«Главная цель его состоит в том, чтобы сделать известными новые открытия, сделанные в течение последнего десятилетия. Я сочинил сию книгу для того, чтобы она служила доказательством справедливости нового издания генеральной моей карты, выгравированной в 1809 году, которая по сей самой причине требует теперь больших поправок. Сочинение сие будет содержать от 15 до 20 листов в четверку и, не хвастая, что, впрочем, довольно свойственно автору касательно его сочинения, я могу

уверить, что оно будет полезно для мореплавания. Его можно почитать полезным наставлением для морехода, желающего предпринять путешествие для сделания открытий»¹⁸.

Этим трудом Крузенштерн положил начало воплощению своего замысла, о котором он поведал в третьей части «Путешествия», сообщив читателю, что намерен рассмотреть источники, послужившие основой для составления карт «Атласа» к этому путешествию. Крузенштерн опубликовал его в Лейпциге на немецком языке под названием «Исследования, касающиеся до гидрографии великих океанов с приложением карты земного шара», считая, что появление книги на одном из европейских языков привлечет внимание зарубежных ученых и их благожелательные отзывы можно будет использовать при рассмотрении русского издания в Адмиралтейском департаменте. Расчет Крузенштерна в какой-то мере оправдался. Его книга была высоко оценена учеными Европы, но в Морском ведомстве на нее не обратили внимания.

Между тем в 1818 г. Крузенштерна вызвали в Петербург для участия в заседаниях комитета по заготовлению корабельных лесов. В столице ему удалось получить «драгоценное собрание новых материалов», касающихся открытий и исследований в Мировом океане. Вернувшись снова на мызу Асс, он приступил к дополнению и переводу книги, изданной на немецком языке. Он переработал многие разделы своего сочинения, а главу, посвященную Индийскому океану, переписал заново.

В 1820 г. русский вариант труда по гидрографии Мирового океана был завершен, и Крузенштерн в ноябре представил его Траверсе. «Я могу сказать без хвастовства,— писал он морскому министру,— что книга моя будет полезна не только нашим морским офицерам, но и мореплавателям вообще, сколь по ученой части, столь и для безопасности мореплавания»¹⁹.

Крузенштерн предлагал перевести этот труд на французский язык с тем, чтобы им могли пользоваться иностранные мореплаватели. Одновременно он сообщал, что кроме меркаторской карты всего света, которая должна быть приложена к его сочинению, он составляет отдельные частные карты, на которых нанесены с учетом последних открытий архипелаги, острова и отдельные районы Тихого океана. Это сообщение весьма важно. Оно

свидетельствует о том, что к 1821 г. Крузенштерн в основном завершил составление карт первой части «Атласа Южного моря». По словам Крузенштерна, этот труд, начатый во время первого русского плавания вокруг света, должен был содействовать безопасности мореплавания и расширению географических знаний о Тихом океане. Во время плавания в Тихом океане и в особенности при подходе к островам и архипелагам он на собственном опыте убедился, что находившиеся в его распоряжении самые совершенные карты Арросмита и адмирала Эспинозы из-за их мелкого масштаба доставляли много неудобств морякам. Для того чтобы получить более подробные сведения об этих землях из сочинений прежних мореплавателей, надо было иметь на корабле большую библиотеку. Кроме того, картам Арросмита и Эспинозы был присущ еще один недостаток. На них без порядка и разбора нанесено было «множество островов», в существовании которых у географов и мореплавателей имелись большие сомнения²⁰.

Сообщение Крузенштерна о том, что он готовит капитальное картографическое произведение, Траверсе оставил без внимания. Морской министр поручил В. М. Головнину лишь ознакомиться с текстом гидрографического описания и высказать о нем свое мнение.

Головнин, изучив исследование Крузенштерна, нашел, что оно представляет весьма важный для науки и еще более полезный для мореплавания труд. Он считал, что его не только необходимо напечатать, но и завести правило, чтобы все корабли, предназначенные для океанских экспедиций, снабжались этой насущно необходимой для мореплавателей книгой, которая является последним словом гидрографических знаний о Мировом океане. В исследовании собраны сведения из существующих лоций и гидрографических описаний.

«...Следовательно,— заключал В. М. Головнин,— это такой труд, который редко кто имеет средства, возможность, охоту и нужные познания совершить»²¹. Он подчеркивал, что источниками исследования являлись многие иностранные книги, из которых не более двух или трех переведены на русский язык. Поэтому ученый труд Крузенштерна должен быть драгоценным приобретением для русских мореплавателей, не знающих иностранных языков. Если предположить, что офицеры, назначенные в

дальние путешествия, будут блестяще владеть иностранными языками, то им предстоит затратить гигантский труд, чтобы разыскать там сведения, которые собраны Крузенштерном в одном сочинении.

Учитывая, что с каждым годом все большее и большее развитие получают дальние плавания как на судах военно-морского флота, так и на судах Российско-Американской компании, появление труда Крузенштерна, по словам Головнина, следует считать весьма своевременным, так как в противном случае его необходимо было бы срочно создать для пользы мореплавания в малоисследованных частях океана, где существуют еще неизвестные земли, а положение реально существующих островов показано не на своих местах. Следовательно, сочинение Крузенштерна может отвратить гибель судов, к которой способна привести недостоверность существующих карт.

«В верности и исправности замечаний, собранных капитан-командором Крузенштерном,— писал В. М. Головнин,— нельзя сомневаться; кроме того, что за сии качества оных ручаются обширные его в морском деле сведения и опытность, но и то, что он при всяком замечании упоминает: из какого источника он почерпнул оное»²².

Этот отзыв был доложен Траверсе, который 5 июля 1821 г. сообщил Адмиралтейскому департаменту, что Головнин в ближайшее время доставит рукопись Крузенштерна для рассмотрения и заключения о ее пользе.

«Исследования, касающиеся до гидрографии великих океанов» были отданы на рецензию Сарычеву. Последний нашел, что собранные Крузенштерном материалы о новейших открытиях «могут служить весьма важным руководством для офицеров, плавающих в тех морях, а равно не малым пособием для поправления и усовершенствования морских карт». Сарычев считал желательным напечатать труд Крузенштерна с примечаниями от Адмиралтейского департамента²³. 5 августа представил свой отзыв Головнин, в котором почти дословно повторил высказанную им оценку, присовокупив при этом, что в сочинение следует внести исправления по замечаниям Сарычева и других членов Адмиралтейского департамента.

Между тем Крузенштерн представил в Адмиралтейский департамент 15 листов частных карт архипелагов и отдельных островов Тихого океана. Эти карты являлись

дополнением к представленному Крузенштерному сочинению. Департамент считал нужным выгравировать эти карты в Морской типографии. Однако такое решение не устраивало Траверсе и он предложил более высокой инстанции — Адмиралтейств-коллегии — рассмотреть вопрос о напечатании карт.

Адмиралтейств-коллегия нашла нужным напечатать сочинение Крузенштерна в 300 экземплярах. Печатание генеральной карты к нему предоставить Крузенштерну (поскольку у него уже имелись выгравированные доски). Издание частных карт Тихого океана было найдено ненужным.

Но издавать разбор источников, на основе которых создавался «Атлас Южного моря», не публикуя при этом карт, было абсурдно. Крузенштерн несколько раз обращался с пространными письмами к Траверсе, но он был глух к его доводам о важности «Атласа» для отечественного мореплавания и утверждал, что не видит необходимости тратить казенные средства на печатание столь многих карт островов и архипелагов Тихого океана.

Крузенштерн все больше и больше убеждался в том, что его активная творческая деятельность вызывает лишь враждебное отношение со стороны чинов морского ведомства. Крузенштерн писал ранее, что нет в Европе государства более расточительного в отношении своих подданных, чем Россия. Тогда он имел в виду тысячи рекрутов, которые гибли в армии и флоте из-за нерадения своего начальства. Теперь Крузенштерн сам оказался в положении рекрута, которого не пускали в большую науку, не пускали откровенно.

Крузенштерн понимал, пока Траверсе занимает пост морского министра, ему не увидеть напечатанным «Атлас Южного моря». Он решил оставить Морское ведомство. При посредничестве Е. А. Энгельгардта, директора Царскосельского лицея, где учились сыновья Крузенштерна, он обратился к начальнику Главного штаба П. М. Волконскому с просьбой определить его для ученых занятий при Депо карт. Но и в этом ему было отказано²⁴. Александр I сказал Волконскому, что «эти переходы из службы в службу не годятся, да и странно, если такой морской перейдет из Морского ведомства»²⁵. И Волконский и Энгельгардт знали, что Крузенштерн воспримет это как тяжелый удар и опасались, что он подаст в отставку.

Волконский просил Энгельгардта удержать Крузенштерна от поспешных действий, которые могут «погубить все дело». «Запаситесь долей терпения и хладнокровия», — писал Энгельгардт Крузенштерну.

Крузенштерн решил обратиться к Александру I и послал Энгельгардту проект письма:

«Пользуясь дозволением для поправления расстроенного моего здоровья и в особенности зрения моего проживать в деревне, я, однако, никогда не переставал заниматься по возможности работами, относящимися к ученой части моей службы и к распространению области наук. Произведения трудов моих представлял я от времени до времени моему начальству. Ни одно из оных не удостоено какого-либо внимания со стороны начальства, но напротив того я испытал неоднократно при том унижения весьма для меня прискорбные. Между прочим, в нынешнем году еще представил я ученому департаменту Адмиралтейства работу, к коей приготавлился я несколько лет и которою занимался я особенно с того времени, как состояние моих глаз позволяло мне таковое занятие. Работа сия есть «Атлас Южного моря», из 32 карт состоящая, из коих половина уже совсем окончена. Время и труды мною на сию работу употребленные и счастливое стечение обстоятельств, доставивших мне для усовершенствования оного множество новых и редких материалов, подали мне надежду, что сие произведение мое удостоится со стороны начальства моего благосклонного внимания и единственной награды, которую ожидаю я за труды мои — издание оной в свет для общей пользы и, если смею сказать, в честь нашему мореплаванию. Надежда моя была тщетна; издание моих карт найдено излишним и ненужным Адмиралтейств-коллегиею. Сей последний случай совершенно удостоверил меня в том, что я уже не могу надеяться быть полезным по морской части. Мое здоровье не позволяет мне служить на море, мне остается только употребить приобретенные мною знания и опытность на ученые занятия, наиболее по части гидрографии. Но видя в продолжение нескольких лет уже, что все старания мои в том тщетны, я предполагал, что труды мои могли бы быть полезны в другом ученом заведении, в Депо карт, если бы заблагорассуждено было распространить круг деятельности и полезности сего заведения определением при оном гидрографа»²⁶.

Пока между Крузенштерном и Энгельгардтом шла переписка по поводу проекта письма к Александру I, неожиданно произошла смена начальства Морского ведомства. Траверсе заболел и, хотя за ним был сохранен пост морского министра, руководство флотом было возложено на адмирала А. В. Моллера, некогда участвовавшего в исследовании Каспийского моря. Энгельгардт срочно сообщил Крузенштерну, чтобы тот не посылал письма Александру I и еще раз напоминал мореплавателю, чтобы он запасся терпением. Энгельгардт предлагал Крузенштерну написать Моллеру об издании «Атласа Южного моря». При этом Крузенштерн не должен был ни одним словом обмолвиться о том, что этот труд был отвергнут Адмиралтейств-коллегией. Дело должно рассматриваться, как только что сегодняя начатое, а отнюдь не как конченное. Итак, настаивал в заключительных строках Энгельгардт, шлите письмо не Александру I, а «новому начальнику и тогда дело пойдет на лад»²⁷.

Этот план Энгельгардта был принят Крузенштерном и блестяще удался. Крузенштерн в начале 1822 г. обратился к Моллеру с просьбой об издании «Атласа Южного моря» и сопутствующего ему гидрографического описания. А. В. Моллер без малейшей проволочки вызвал Крузенштерна в Петербург и, ознакомившись с частными картами, нашел их «любопытными и полезными». Он не направлял их ни в Адмиралтейский департамент, ни в Адмиралтейств-коллегию, а уже 15 февраля 1822 г. сделал представление Александру I, которое в основных чертах повторяло известное мнение М. В. Головкина. Моллер просил разрешения издать в 100 экземплярах сочинение Крузенштерна вместе с «Атласом Южного моря».

На следующий день это предложение получило утверждение. 17 февраля оно было сообщено Адмиралтейскому департаменту. На этом закончилось деревенское уединение Крузенштерна. Его вызвали в Петербург и приказали лично наблюдать за подготовкой «Атласа» к изданию.

15 июня 1822 г. Крузенштерн обратился к Моллеру об отпуске 1000 рублей для приобретения медных досок для гравировки «Атласа». Адмиралтейств-коллегия увеличила сумму в два раза. Но и этих денег хватило ненадолго. 17 ноября Крузенштерн попросил еще 4000 рублей для приобретения дополнительных медных досок и покупки

бумаги. Через три дня Адмиралтейств-коллегия утвердила и эту просьбу Крузенштерна.

10 февраля 1823 г. в письме к Моллеру Крузенштерн высказал мысль, что для мореплавателей других стран было бы полезно издать «Атлас» на французском языке в количестве 50 экземпляров. Спустя четыре дня начальник морского штаба получил у Александра I согласие на отпуск 2500 рублей на это издание.

В 1823 г. произошло еще два радостных события в жизни Крузенштерна. Совместно с В. М. Головинным и Ф. Ф. Беллинсгаузенем он снова был «определен» членом Адмиралтейского департамента и тем самым получил возможность влиять, насколько это было возможно, на развитие научных исследований русского флота. Одновременно он был назначен директором библиотеки Адмиралтейского департамента.

5 февраля 1824 г. Крузенштерн представил начальнику морского штаба Моллеру только что выпешшую в свет первую часть «Атласа Южного моря», на издание которой было затрачено 6000 рублей. Через несколько месяцев вышло ее издание на французском языке. Между тем Крузенштерн продолжал неустанно трудиться над второй частью карт и описанием «Атласа». Уже к началу 1825 г. работа над ними была наполовину завершена. Крузенштерн обещал через год закончить издание своего труда и сдержал свое слово. Прежде чем он увидел свет, за создание «Атласа» Крузенштерна наградили орденом Св. Владимира второй степени, а учителю Морского кадетского корпуса Ф. Шенроку за помощь присвоили следующий чин. В конце июня или в самом начале июля 1826 г. вторая часть «Атласа Южного моря» вышла в свет.

«Атлас Южного моря» и «Собрание сочинений, служащих разбором и изъяснением Атласа Южного моря капитан-командором Крузенштерном» состояли из двух частей. Первая часть была посвящена островам и архипелагам Тихого океана, лежащим в Южном полушарии. Многие из них были исследованы и открыты самим Крузенштерном, Коцебу, Беллинсгаузенем, Лисянским и другими моряками русского флота, а также мореплавателями других стран, в их числе Куком, Лаперузом, Бугенвилем. Высоко оценивая вклад своих знаменитых предшественников, Крузенштерн в то же время каждое сообщение подвергал тщательному анализу. «Ни одна из

СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ.
СЛУЖАЩИХЪ
РАЗБОРОМЪ и ИЗЪЯСНЕНИЕМЪ
АТЛАСА ЮЖНАГО МОРЯ.

КАПИТАНЪ - КОМАНДОРОМЪ КРУЗЕНШТЕРНОМЪ.

Totum Veritasque suat, reddere cuique suum. Virg. Æn. X.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ,

Въ Морской Типографіи 1823 года.

Титульный лист труда И. Ф. Крузенштерна «Собрание сочинений, служащих разбором и изъяснением Атласа Южного моря»

них,— писал Крузенштерн о картах своего «Атласа»,— не списана рабски с другой, уже существующей, но все они, напротив того, проверены с величайшей точностью, а при малейшем сомнении подвержены строгим разысканиям, заключающимся в моих записках»²⁸. Эту мысль он повторяет неоднократно и не только в своих книгах, но и в переписке.

Все карты «Атласа Южного моря», за исключением генеральных карт Северного и Южного полушарий, были

составлены в одном крупном масштабе. Каждая карта сопровождалась «изъяснением и разбором», в которых содержались данные, раскрывающие историю открытия архипелага, острова или побережья, общую физико-географическую характеристику объекта, географическое положение наиболее важных пунктов, сведения о мореплавателях, которые вели исследования. Особенное внимание Крузенштерн уделял анализу противоречий в сообщениях путешественников и выяснению несовершенства карт, в том числе карт Арросмита и Эспинозы, характеристике течений и условий плавания в прибрежных водах.

Особенной полнотой отличались географические сведения о Новой Гвинее и Торресовом проливе, Коралловом море, которое, по словам Крузенштерна, является наиболее опасной частью Тихого океана. «Почти никогда корабль не проходит здесь, не сделав для себя какого-нибудь нередко несчастного открытия»²⁹. Не менее обстоятельное описание дано острову Ван-Димена и проливу Басс, архипелагу Соломоновых островов и Новой Зеландии, архипелагам Низменных островов и островов Общества. Более скупо даны сведения об архипелаге Адмиралтейских островов, Новой Ирландии, Новой Британии, об архипелагах Луизиады, Санта-Круца, Новых Гебридов, а также Новой Каледонии, островов Друзей и Фиджи, Мендозы и Вашингтона. Исключительно подробны «Изъяснение и разбор генеральной карты южной половины Южного моря», занимающие 64 страницы и дающие общую характеристику этой области Тихого океана, берегов и островов, которым не были посвящены частные карты.

Вторая часть «Атласа Южного моря» состояла из карт островов, полуостровов и архипелагов северной части Тихого океана. Отдельные листы были посвящены Кадьякскому архипелагу, Алеутским островам, полуострову Аляске, Японии, Курильским островам, Сахалину. Затем следуют карты островов Сандвичевых, Марианских, Маршалских, Каролинских, Формозы, берегов Юго-Восточного Китая и ряда других районов и земель северной части Тихого океана. Значительная часть этих побережий, архипелагов и островов была исследована в течение первой четверти XIX столетия. «Сим важным для мореплавания приращением географических познаний,— отмечал И. Ф. Крузенштерн,— обязаны мы преимущественно трудам российских мореплавателей»³⁰.

Кроме собственных описей и описей Лисянского Крузенштерн использовал журналы исследований В. М. Головнина, П. И. Рикорда, М. П. Лазарева, Л. А. Гагемейстера, О. Е. Коцебу, М. Н. Васильева, Г. С. Шишмарева, В. С. Хромченко, А. К. Этолина, И. И. Шанца, М. Н. Станюковича, Ф. П. Литке и других российских мореплавателей, сделавших географические открытия или уточнивших прежние, менее совершенные определения мест уже известных.

Необходимо особо отметить, что в состав «Собрания сочинений, служащих разбором и изъяснением Атласа Южного моря» Крузенштерном было включено несколько научных работ, посвященных особенностям гидрологического и метеорологического режимов океана. Наиболее важной из них является исследование «О ветрах и течениях в Южном море», равно которому не существовало в мировой географической литературе. В его основу были положены наблюдения Первой русской кругосветной экспедиции. Крузенштерн находил их явно недостаточными «для полного познания сего предмета» и поэтому широко привлекал сведения, собранные другими мореплавателями. Он рассматривал свою работу как первый опыт, но опыт насущно необходимый для мореплавания и для дальнейшего развития географии. В работе дан тщательный анализ ветров и течений в Беринговом проливе, у берегов Камчатки, Курильских островов, восточных берегов Японии и Китая, Татарском заливе (проливе), Охотском и Японском морях, у островов Соломоновых и восточного побережья Новой Голландии. Те же явления наблюдались у восточного побережья Тихого океана, правда менее тщательно. Важное значение имело обобщение наблюдений над течениями в Беринговом проливе, а также к северу от него.

«Капитан Кук,— отмечал Крузенштерн,— в Беринговом проливе не заметил ни на азиатском, ни на американском берегу ни прилива, ни течения: сие обстоятельство, а также и то, что от севера не было большого волнения, побудило Бурнея, служившего лейтенантом на корабле капитана Кука, думать, что оба континента соединяются. Напротив того, капитан Коцебу нашел течение в Беринговом проливе, а именно северо-восточное; на американском берегу сила течения примечена была 1½ и 2 мили в час, а на азиатском при свежем ветре от

S — 3 мили. Капитан Васильев во время своей экспедиции в Берингов пролив для отыскания Северо-Восточного прохода также нашел в Беринговом проливе северные течения с тою разностью, что около азиатского берега течение было северо-западное, в самой середине пролива направление было прямо на *N*, а близ американского берега оно было северо-восточное, принимая вместе с берегом направление более и более к востоку; у самого же мыса Ледяного оно было прямо на *Ost*, а сила около 2 миль в час»³¹.

Эти выводы Крузенштерна не только давали отдельное представление о течениях в районе Берингова пролива, но и имели большое значение для решения проблемы морского сообщения между Тихим и Атлантическим океанами³². Вопросы изучения антарктической области Тихого океана и района к северу от Берингова пролива представлялись мореплавателю взаимосвязанными. Все морские полярные экспедиции должны были зимние месяцы посвящать изучению тропических широт «Южного моря».

До последних дней своей жизни Крузенштерн работал над «Атласом Южного моря». С разных концов мира собирал он не только сведения о новых открытиях, но и более точные данные об известных землях, время от времени издавая дополнения к ранее опубликованным запискам.

В 1834 г. Крузенштерн обратился в ученый комитет Морского ведомства с предложением внести дополнения в свой труд, который следовало исправить с учетом открытий Станюковича, Литке, Бичи, Дюпперри и Дюрвиля. По его словам, это тем более необходимо было сделать, что «по всему вероятно, не скоро отправлены будут подобные экспедиции для усовершенствования гидрографии Южного моря». Предполагалось внести значительные поправки в карты Новой Гвинеи, Новой Зеландии, Аляски, Новой Каледонии и, наконец, в генеральные карты «Атласа».

Часть дополнений удалось опубликовать в 1836 г., а часть, по-видимому, осталась неизданной. Известно, что 9 июня 1837 г. председатель ученого комитета Л. И. Голенищев-Кутузов писал Крузенштерну, что, одновременно исполняя обязанности «ученого секретаря и переводчика», он сэкономил сумму, которую намерен обратить на печатание исправленных карт «Атласа»³³. Однако сведе-

ний о выходе этих карт ни в литературе, ни в архивных документах нет.

«Дополнение к изданным в 1826 и 1827 годах объяснениям оснований, послуживших для составления Атласа Южного моря совокупно с сим Атласом» обогатило этот капитальный труд результатами географических исследований за истекшее десятилетие. На основании открытия экспедицией Беллинсгаузена — Лазарева острова Петра I и Земли Александра I Крузенштерн допустил, что последняя имеет соединение с Землей Эндерби и что все протяжение этих земель, вероятно, «действительно заслуживает наименования Южного матерого берега». «Можно даже предполагать, — писал Крузенштерн, — что берег императора Александра I соединяется так же с берегом императора Петра I потому, что капитану Беллинсгаузену на переходе его от сего последнего к берегу императора Александра I попадались признаки земли»³⁴.

Особое значение «Дополнение» имело еще потому, что зарубежные картографы Арросмит и Норий, издавая в 1832—1833 гг. свои исправленные карты Тихого океана (первая на 9, вторая на 6 листах), поместили на них, по сведениям американских торговых судов, множество островов, существование большинства из которых основывалось на догадках. Эти сомнительные острова Крузенштерн решил не давать на исправленных картах «Атласа», а упомянуть о них лишь в сводной таблице, чтобы предостеречь мореплавателей от возможных опасностей.

Крузенштерн посвятил отдельную статью разбору карт Арросмита и Нория. При этом он отмечал, что, хотя карты Арросмита переиздавались неоднократно, они сохраняют «множество погрешностей», и обращал на этот факт внимание и ученых и мореплавателей.

И русскими и зарубежными исследователями «Атлас Южного моря» и «Дополнение» к нему были оценены как выдающееся научное достижение, как замечательный вклад в развитие географических представлений о Тихом океане.

Академия наук по выходе в свет второй части «Атласа» предложила И. Ф. Крузенштерну место ординарного академика, а спустя 10 лет в связи с изданием «Дополнения» присудила этому труду Демидовскую премию. (Мореплаватель, однако, от нее отказался в пользу других соискателей.) Как справедливо писал Ф. П. Вран-

гель, это капитальное научное исследование представляло собой «сокровищницу всех гидрографических сведений о Тихом океане»³⁵.

Выход в свет «Атласа Южного моря» знаменовал новый взлет славы Крузенштерна. М. М. Сперанский рассматривал труд «нашего знаменитого морехода» как драгоценное произведение, которое, став известным всей просвещенной Европе, «доставит честь Отечеству»³⁶. В знак восхищения «Атласом Южного моря» Джон Росс назвал один из кораблей своей экспедиции именем Крузенштерна. Затем он присвоил его имя одному из скалистых мысов побережья Канадской Арктики. Александр Гумбольдт, многократно воздававший в своих трудах дань уважения талантам великого русского мореплавателя, назвал «Дополнение к Атласу Южного моря» весьма ценной книгой, обогатившей морскую географию³⁷.

По словам известного английского гидрографа Финдлея, опубликовавшего в 1851 г. лоцию Тихого океана, Крузенштерн в своих трудах по гидрографии Южного моря «поместил все, что до того времени было известно о Тихом океане, и мастерски согласил разноречивые сведения, имевшиеся в его распоряжении, поставив таким образом гидрографию Тихого океана на совершенно новые основания. Можно сказать, что до времени появления в свет его труда он исчерпал предмет до дна»³⁸.

И в России, и за ее пределами Крузенштерна считали первым гидрографом Тихого океана.

Значение «Атласа Южного моря» и «Дополнения» к нему не ограничивается рамками гидрографии. Этот труд совместно с результатами научных исследований Первой русской кругосветной экспедиции доставил науке и прежде всего физической географии, океанологии, метеорологии ряд ценных и важных выводов и фактов, которые способствовали дальнейшему развитию наук о Земле.

Изучение Севера России в начале XIX в.

В те самые годы, когда Крузенштерн задумывал, создавал и совершенствовал капитальные труды по картографии и гидрографии Тихого океана, его мысли занимала великая географическая проблема — вопрос о Северном проходе из Берингова пролива в Атлантику и другие задачи изучения высоких широт.

Прежде чем перейти к рассмотрению опубликованных и неопубликованных сочинений, проектов, планов и многочисленных писем Крузенштерна, посвященных полярным исследованиям, необходимо кратко остановиться на изучении Севера России в начале XIX в. и на этом фоне попытаться показать вклад мореплавателя в решение важнейших географических проблем своего времени.

В первые годы XIX столетия, когда силы и средства России были направлены на войны с Францией, Турцией, Швецией, Министерство иностранных дел и коммерции, Департамент водных коммуникаций, Военно-морской флот и государственный канцлер Н. П. Румянцев (на собственные средства) предприняли несколько экспедиций, определивших основные проблемы научных исследований на Русском Севере, который занимал значительно большую территорию, чем в наше время. (Его западная граница начиналась у Варангер-фиорда, а восточная проходила на американском континенте по 141° з. д., примерно на расстоянии 200—250 км к западу от реки Маккензи.)

Прежде всего русским правительством было обращено внимание на изучение Европейского Севера — наиболее развитого в экономическом отношении Заполярья России. В конце XVIII — начале XIX в. наблюдался рост внешней

торговли через беломорские порты; все больший размах в Поморье приобретало строительство военных кораблей, которые затем, как правило, перегонялись в Кронштадт для пополнения Балтийского флота. Во время обострения международной обстановки у побережья Лапландии крейсировали эскадры русских кораблей. Все это вызывало потребность в точных навигационных картах Белого моря, которые изобиловали многими неточностями, а иногда вводили мореплавателей в заблуждение. В 1799—1802 гг. в Белое море была снаряжена грандиозная экспедиция, в которой участвовали 11 офицеров, 22 штурмана и штурманских помощника, два преподавателя Морского кадетского корпуса и три подлекаря¹. Экспедиция дала науке более верное представление о берегах Белого моря, хотя в наблюдениях исследователей недоставало топографических подробностей и сведений о глубинах, мелях и песчаных кошках. На основании съемки 1799—1802 гг. Л. И. Голенищев-Кутузов издал генеральную карту Белого моря, которая служила основным навигационным пособием до 20-х годов XIX в., когда были выявлены ее недостатки и когда вопрос о новых исследованиях стал остроактуальным.

В те годы, когда велись исследования в Белом море, родилось большое число проектов, ставивших целью дальнейшее развитие промыслов на Севере России и усиление торговых связей полярных окраин с центральными, наиболее развитыми в хозяйственном отношении губерниями. В качестве авторов проектов выступали морские офицеры и отставные матросы, купцы и ученые с европейской известностью. Академик И. И. Лепехин в 1798 г. предложил ряд мер по развитию китобойных промыслов, базой которых должна была явиться Екатерининская гавань. В развитии китобойного и зверобойного промыслов Лепехин видел одну из возможностей увеличения экономического потенциала Русского Севера. В 1801 г. капитан-командор Д. С. Трубецкой предложил открыть рыбные промыслы у берегов Лапландии, наподобие организованных англичанами у берегов Ньюфаундленда. Он считал промысел важным источником торговли и умножения государственного богатства.

Лепехин, Трубецкой, Корнилов были единодушны во мнении, что центром китобойной и рыбной промышленности должен стать город Кола, а возглавить его должна

мощная компания, пользующаяся финансовой поддержкой правительства. Этот вопрос па протяжении нескольких лет обсуждался в Петербурге и Архангельске и завершился созданием Беломорской компании. Существующее в литературе мнение о том, что она была создана в связи с проектом архангельского купца Дорбенера, верно; однако, как свидетельствуют новые документы, в основу задач компании были положены мысли Лепехина, Трубецкого, Корнилова, ратовавших за создание мощного русского промыслового флота и выход его на просторы Северного Ледовитого океана, от берегов Гренландии до Новосибирского архипелага и даже до Берингова пролива².

Беломорской компаниею на средства Румянцева была осуществлена первая в XIX в. экспедиция на Новую Землю, которая ставила целью поиски серебряных руд на Новой Земле. Одновременно Румянцев поручил инженер-подполковнику И. Попову выяснить возможность открытия водного сообщения между Сибирью и Белым морем. Русское правительство весьма интересовал вопрос о ледовых условиях в новоземельских проливах (Карские Ворота и Югорский Шар), Карском и юго-восточной части Баренцева морей в связи с тем, что предпринимались изыскания водного пути из Оби в Карскую губу, а затем в Белое море. Одновременно Попову было поручено «стараться узнать, не находится ли возможность *открыть путь водою* между низом Оби и Печоры»³.

Обследовав пространство между Обью и Карской губой и водораздел между Обью и Печорой и собрав сведения о ледовых условиях в юго-западной части Карского моря, которые считались весьма тяжелыми, Попов предложил соединить каналом притоки Оби и Печоры. Он понимал, что устройство пути будет весьма затруднено из-за суровых климатических условий, но это важное государственное предприятие «со временем будет вознаграждено»⁴. Водный путь должен был оживить промышленную жизнь Сибири и вовлечь в оборот хозяйственной жизни России ее неисчислимые природные богатства.

Исследования Попова, начатые в 1806 г., закончились уже в то время, когда Россия, заключив с Наполеоном Тильзитский мир, присоединилась к континентальной блокаде. В условиях, когда наблюдался значительный спад во внешнеторговом обороте России, вопрос о вывозе на

иностранный рынок сибирских товаров утратил свою значимость и русское правительство не приступило к реализации предложений об устройстве водного пути между Сибирью и Архангельским портом. Определенное влияние на забвение этой проблемы, вероятно, оказала неспособность феодального государства решать важные хозяйственные проблемы.

В то время как Россия готовилась к первому кругосветному плаванию, Румянцев поставил вопрос о более широком вовлечении предметов промыслов, развивающихся на севере Сибири и в Русской Америке, во внешнюю торговлю. Крузенштерн предлагал исследовать значительную часть побережья Русской Америки, что должно было помочь решить проблему Северного морского прохода из Тихого океана в Атлантику, вдоль берегов Америки.

В 1809 г. или в 1810 г. М. М. Геденштром выдвинул план описи северного побережья Америки от Берингова пролива до реки Коппермайн; адъютант Академии наук М. И. Адамс поставил задачу достигнуть Северного полюса сухим путем (по «особой части света», существование которой предполагалось к северу от Сибири). Он надеялся «отыскать отечество может быть и поныне там обитающих мамонтов»⁵. Адамс доставил из дельты Лены первый для науки остов мамонта⁶ и первые сведения об открытой промышленниками обширной земле, которая, возможно, являлась «особой частью света». Следует при этом заметить, что появление Адамса в Сибири имеет связь с первым русским кругосветным плаванием.

Еще в 1803 г. было принято решение о посылке посольств не только в Японию, но и в Китай. В свите графа Ю. А. Головкина, который был направлен с посольством в Китай через Сибирь, находились несколько ученых. Их исследования должны были дополнить изыскания Первой русской кругосветной экспедиции на востоке Сибири и в районе Амура. Когда выяснилось, что посольство Головкина не поедет в Пекин, М. И. Адамс направился к берегам Северного Ледовитого океана, где собрал сведения об открытиях сибирских промышленников. Они вскоре были подтверждены донесениями сибирского генерал-губернатора И. Б. Пестеля и вызвали интерес со стороны правительственных кругов. Сообщение о том, что к северу от берегов Восточной Сибири «обретены острова и матерая земля», было включено в число важнейших событий,

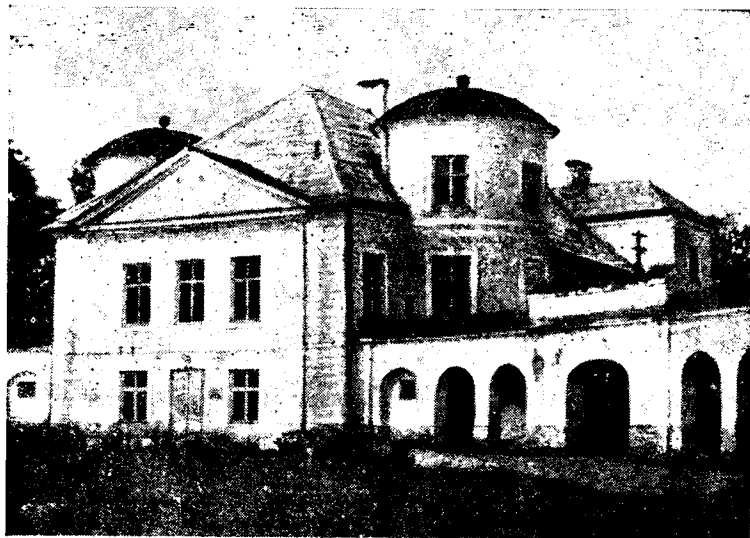
доклад о которых ежегодно представлялся Н. П. Румянцевым Александру I. Этому открытию и связанному с ним путешествию М. М. Геденштрома отведены специальные разделы «Об экспедиции для описания земель, открытых на Ледовитом океане»⁷ в двух отчетах Министерства коммерции за 1808 г.

Экспедиция Геденштрома рассматривалась Румянцевым как «важное дело, которое должно составить в кругу познаний и польз государственных знаменитую эпоху». На ее содержание приказано было расходовать деньги, не стесняя заранее составленной сметой ни руководителя путешествия, ни сибирские власти.

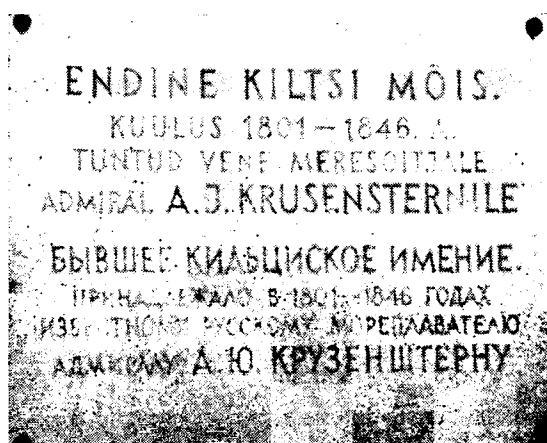
В 1809 и 1810 гг. М. М. Геденштром, предприняв поездку по Новой Сибири, установил, что земля, которую промышленники считали «матерой», в действительности невелика по своим размерам. В 1810 г. Геденштром отправился в путешествие по льдам Восточно-Сибирского моря и обнаружил, что океан даже зимой не скован вечным льдом. Первым обнаружив за границей припая открытое море, Геденштром, однако, не сумел оценить важности сделанного им открытия, свидетельствовавшего скорее об отсутствии обширной земли, чем о существовании ее к северу от Колымы. Анализируя результаты своих собственных наблюдений и абсолютно доверяя сообщениям Я. Санникова о землях, виденных им к северу от Новосибирских островов, Геденштром принимал их за берег Америки, протянувшийся к западу. И в то же время, судя по его опубликованным трудам и донесениям И. Б. Пестелю, он находил невероятным, чтобы «Ледовитый океан против сей части Сибири соделался неизмеримой льдиной»⁸, и предлагал избрать остров Котельный или Новую Сибирь исходным пунктом для плаваний к берегам Гренландии и Америки.

Исследования Геденштрома, который в 1810 г. был отозван в Иркутск, были завершены Я. Санниковым и П. Пшеницыным. Их усилиями было закончено рекогносцировочное обследование новооткрытых островов.

В 1811 г. Геденштром и Пшеницын составили карты, на которых нашли отражение открытия и исследования, сделанные в этом районе. Геденштром на своей карте изобразил две из трех земель, увиденных Санниковым в различных местах Северного Ледовитого океана. Одна в виде части огромной суши с гористыми берегами была на-



*Дом на мызе Асс (Килтси), где И. Ф. Крузенштерн провел
многие годы своей жизни*



Мемориальная доска на доме в имени Асс

несена к северо-западу от острова Котельного, другая была показана в виде гористого острова, протянувшегося от меридиана восточного берега острова Фаддеевского до меридиана мыса Высокого на Новой Сибири. Кроме того, к северо-востоку от Новой Сибири, в том районе, где Санников и Геденштром видели сипеву, похожую на землю, был поставлен знак, которым обозначают приблизительную величину. Впоследствии именно здесь были открыты острова Жохова и Вилькицкого.

Путешествие Геденштрома и Санникова явилось прелюдией к дальнейшим поискам северных земель и оказало определенное влияние на развитие русских полярных исследований.

По предложению Румянцева Крузенштерн рассмотрел результаты экспедиции Геденштрома, которой посвятил статью «Об островах, недавно открытых на Ледовитом море». Он предложил присвоить острову Фаддеевскому имя Санникова, поскольку он был им открыт (название Фаддеевский произошло от имени промышленника, построившего на острове зимовье).

Поиски Северо-Западного морского пути

Историю поисков Северо-Западного прохода, или, иными словами, морского пути вдоль северных берегов американского континента, исследователи обычно открывают плаваниями Джона и Себастьяна Каботов, которые в 1497 и 1498 гг. предприняли попытку проникнуть на север вдоль берегов Америки и открыли полуостров Лабрадор. В 1576—1578 гг. Мартин Фробишер первым увидел юго-восточную часть огромного острова, которую назвал Северной Землей (Баффинова Земля), и тем самым положил начало открытию Канадского арктического архипелага. Джон Девис открыл полуостров Камберленд, являющийся восточной частью Баффиновой Земли, и широкий пролив между этим исполинским островом и Гренландией. Девис вернулся в Англию с сообщением, что открыл Северо-Западный проход. В дальнейшем он пытался повторить плавание в том же районе, но при входе в пролив был остановлен льдом и вынужден был возвратиться в Англию. В 1597 г. в поисках «Северной Земли» Фробишера Девис поднялся проливом до

73° с. ш. и убедился, что открытый им Северо-Западный проход является всего лишь глубоко вдающимся в Баффинову Землю заливом Камберленд.

В начале XVII в. Генри Гудзон обнаружил огромный залив, глубоко вдававшийся в восточную часть американского континента. Мореплавателю не довелось сообщить о своем открытии в Англию. Он погиб в водах залива, который с тех пор носит его имя.

В 1612—1613 гг. Томас Баттон пытался найти проход из этого залива на запад, но встретил берег, который назвал Землей Обманутой Надежды. Несмотря на неудачу Баттона, поиски продолжались. В 1615—1616 гг. их вели Роберт Байлот и Вильям Баффин. Они обследовали западное побережье Гренландии между 72 и 78° с. ш., открыли полуостров Хейса и заливы Смит и Ланкастер. Баффин пришел к выводу, что в исследованных им районах не имеется признаков существования Северо-Западного прохода¹.

Составленная Баффином карта затерялась, и ученые-географы, по словам Крузенштерна, стали сомневаться в достоверности его выдающихся открытий. Возможно, распространению этого заблуждения способствовали неудачи последующих экспедиций.

До 20-х годов XIX в. ни одному из мореплавателей, искавших Северо-Западный проход со стороны Атлантики, не удалось выйти на побережье Северного Ледовитого океана. Не увидел его и служащий Гудзонбайской компании Самуил Херн, который из глубинных районов Америки спустился по реке Коппермайн к заливу Коронейшен, чтобы узнать, имеется ли проход между Америкой и Азией. Он нашел у эскимосов много китового уса и оленьих шкур, но весьма ошибочно определил положение устья реки. Херн писал в отчете, что сомневается в возможности «прохода из Баффинова или Гудзонова заливов»². Уже на исходе XVIII в., в 1793 г., Александр Маккензи, спустившись по реке, носящей ныне его имя, увидел Ледовитый океан. Современники считали, что «если сведения, доставленные нам Херном о море, неудовлетворительны, то Маккензиевы еще гораздо темнее»³.

Таким образом, к началу XIX в. на огромном пространстве севера американского континента было известно всего лишь несколько пунктов, что давало повод для рождения новых гипотез и заблуждений. Не внесло ясности

в этот вопрос и плавание Дж. Кука. В 1778 г. он писал, что море к северу от Берингова пролива либо занято землей, либо заперто неподвижным льдом.

В 1779 г. английские корабли были остановлены льдами на 67° с. ш. Английские мореплаватели при этом обнаружили «некоторые обстоятельства, заставляющие многих думать по тем наблюдениям, какие были сделаны в этом и в прошлом году, что море, как его теперь называют к северу и востоку от Сердца-Камень, это всего лишь залив, образованный перешейком, соединяющим оба материка»⁴. Вопрос о перешейке был изложен в известной гипотезе участника английской экспедиции Дж. Бурнея, защищавшего идею соединения Азии и Америки и ставившего под сомнение плавание С. И. Дежнева из Колымы вокруг Чукотского полуострова.

Анализируя сведения о третьем плавании Кука, Крузенштерн писал, что это путешествие «положило, казалось, конец всем сомнениям о возможности Северного прохода»⁵. Тем не менее он считал необходимым поставить в повестку дня полярных исследований вопрос о Северо-Западном морском пути. Однако этот важный факт оказался забытым. В зарубежной литературе утвердилось мнение, что исследование Северо-Западного прохода было возобновлено благодаря инициативе секретаря английского адмиралтейства Д. Барроу, хотя, по словам самого Барроу, снаряжение английских экспедиций было вызвано опасением британского кабинета, что Россия, приступив первой к разрешению важнейшей географической проблемы, добьется не только укрепления своего авторитета как могущественной державы мира, но и усилит свои позиции на севере американского континента.

Особый интерес правительственных кругов России к исследованию Северо-Западного прохода (а следовательно, и берегов севера Америки) объяснялся не столько точкой зрения на эту проблему Крузенштерна, который занялся ею на 10 лет раньше Барроу, сколько тем обстоятельством, что ее решение соответствовало государственным интересам России.

Первоначально Крузенштерн рассматривал проблему Северного прохода как проблему навигационную и не верил в существование морского сообщения между двумя океанами. Мореплаватели, искавшие кратчайший путь между двумя океанами, убеждались в том, что «в севере

ii северо-востоке проход вовсе невозможен», так как все корабли, направлявшиеся к Северному полюсу и пробиравшиеся на восток от Новой Земли, неминуемо наталкивались на льды. Крузенштерн не употреблял, однако, слово «невозможен» по отношению к Северо-Западному проходу, поскольку «здесь поистине находятся некоторые места, которые отчасти худо, отчасти совсем не исследованы»⁶. И пока они не будут изучены, не следует решительно отвергать возможность Северо-Западного прохода.

Чтобы приступить к окончательному выяснению этой проблемы, Крузенштерн рекомендовал Головнину, командиру шлюпа «Диана», отправлявшемуся вместо «Надежды» на север Тихого океана, исследовать неизученный берег Америки в районе Берингова пролива. Но эта задача не была выполнена, поскольку Головнин попал в плен к японцам.

Осенью 1810 г. Крузенштерн вместе с Румянцевым начали обсуждать вопрос о возобновлении поисков Северо-Западного прохода. Государственный канцлер имел намерение организовать исследования как со стороны Берингова пролива, так и со стороны Баффинова залива. Однако сложная международная обстановка того времени помешала русскому правительству приступить к осуществлению этого плана. Но осенью 1813 г. государственный канцлер принял решение снарядить экспедицию на собственные средства, которые по смете Крузенштерна составили 100 тыс. рублей. Инструкцию для экспедиции Румянцев поручил написать Крузенштерну. Формулируя цели плавания своего ученика Отто Евстафьевича Коцебу на бриге «Рюрик», он опирался на только что законченное им исследование, в котором рассматривалась история поисков Северного прохода на протяжении XV—XVIII вв.

Крузенштерн исходил из убеждения, что мореплавателям едва ли удастся проникнуть дальше к северу, чем это удалось Куку и Кларку. Поэтому он считал целесообразным исследовать в первую очередь к северу и югу от Берингова пролива берега Америки, оставшиеся на значительном пространстве неосмотренными. Он надеялся, что в этих районах удастся открыть бухту, имеющую непосредственное сообщение либо с Баффиновым валивом, либо с реками Маккензи и Коппермайн, впадающими в

Ледовитый океан. Крузенштерн полагал, что посредством такой бухты или реки будет удобнее достигнуть Атлантического океана, чем плывя на судне через Берингов пролив к Ледяному мысу. Каким бы маловероятным ни казалось это предположение, его можно будет окончательно отвергнуть только в том случае, когда, по словам Крузенштерна, будут исследованы огромные белые пятна побережья Америки. Эти доводы Крузенштерна значительно повлияли на направление поисков прохода из Берингова пролива в Атлантику русскими исследователями Колмаковым, Корсаковским, Хромченко, Этолиным, Васильевым, Авиновым и др.

Экспедиции Коцебу на бриге «Рюрик» надлежало выяснить, возможно ли проникнуть далее к северу, чем это удалось Куку, и «следовательно удостовериться в несуществовании оттуда морского прохода в Атлантическое море»⁷.

В том случае, если не удастся морем достигнуть широты, до которой доходил Кук, морякам следовало предпринять сухопутное путешествие по арктическому побережью Америки и выяснить, как далеко к северу простирается Ледяной мыс и где берег принимает восточное направление.

Эти рекомендации были подробно развиты Крузенштерном в «Мореходной инструкции, данной флота лейтенанту Коцебу» и затем неоднократно рассматривались в его многочисленных проектах, первоначально направленных на поиски, а затем на исследование Северо-Западного прохода.

Бриг «Рюрик» отправился 30 июля 1815 г. из Кронштадта и ровно через год находился у Гвоздевых островов в Беринговом проливе. 30 июля 1816 г. экспедиция приступила к исследованию северо-западных берегов Америки. Спустя два дня путешественники открыли вход в огромный залив, который Коцебу принял за вход в Северо-Западный «через Берингов пролив проход, бывший предметом столь многих поисков»⁸. Записи в журнале путешествия и других документах свидетельствуют о том, что Коцебу принимал во внимание сомнения Крузенштерна относительно сообщения между Тихим и Атлантическим океанами к северу от Ледяного мыса и в течение 18 дней пытался отыскать этот проход в районе Берингова пролива. (Итог его поисков хорошо известен — вме-

сто входа в Северо-Западный проход он открыл залив, который с тех пор носит его имя.) Но вместе с тем на основе наблюдений над течениями в Беринговом проливе, направленными к северо-востоку и достигавшими скорости от 2 до 3 миль в час, Коцебу пришел к выводу, что существует сообщение между двумя океанами. Зная, что вблизи Баффинова залива течение направлено к югу, он считал, что «вода, входящая в Берингов пролив, имеет течение вокруг Северной Америки к югу»⁹. По мысли мореплавателя, дальнейшее исследование Берингова пролива должно принести большую пользу не только наукам, но и торговле.

В рапорте на имя морского министра Траверсе, который Коцебу составлял совместно с Крузенштерном, неоднократно подчеркивалась важность укрепления позиций России на севере Америки, и, в частности, в заливе, открытом Коцебу. Государственное значение поисков Северо-Западного прохода Крузенштерном подчеркивалось многократно. Но важно и другое: сведения Коцебу о течениях в Беринговом проливе показали ученому, что этот сложный вопрос «следует рассматривать не как навигационную проблему, а как географическую»¹⁰. Ее, по убеждению Крузенштерна, можно было решать и морским и сухопутным экспедициям. И хотя экспедиция на бриге «Рюрик» не полностью решила поставленные перед ней задачи, она была первой в XIX в. экспедицией, снаряженной для решения проблемы Северного прохода.

С экспедицией Коцебу на бриге «Рюрик» связано рождение первого русского проекта поисков Северо-Западного прохода со стороны Атлантического океана. В конце 1817 г. Румянцев попросил Крузенштерна представить план действий будущей экспедиции в Баффинов пролив.

25 декабря 1817 г. мореплаватель отправил пространный ответ. Он писал Румянцеву, что исходным пунктом для поисков Северо-Западного прохода предпочтительнее избрать Баффинов залив (Баффиново море), так как вероятнее всего из этого района можно будет выйти в Северный Ледовитый океан и следовать в направлении Берингова пролива, что впоследствии и было подтверждено экспедициями Э. Парри. Кроме того, исследование Баффинова залива принесло бы определенную пользу географической науке.

«Новейшие географы, — писал Крузенштерн, — сомневаются даже в истине его существования, по крайней мере не думают, чтоб Баффин действительно видел берега, окружающие сей залив. Читая журнал Баффина я твердо уверился, что он обошел берега оною, хотя, конечно, нельзя полагать, что он сделал им верную опись. Сомнение, действительно ли существует Баффинский залив, родилось может быть от предполагаемых трудностей плавания по морю, наполненному почти всегда льдом»¹¹.

И в этом письме, и в опубликованных работах мореплавателя защищал открытия Баффина. Он отмечал, что по собранным им во время пребывания в Англии сведениям ледовая обстановка в Баффиновом заливе в различные годы меняется. Главными задачами экспедиции, которую Румянцев намеревался снарядить на собственный счет, были исследование берегов Баффинова залива и решение проблемы существования сообщения между Атлантическим и Тихим океанами.

По мысли мореплавателя, экспедицию следовало отправить через два года после возвращения брига «Рюрик» в Кронштадт, чтобы учесть опыт плавания Коцебу к северу от Берингова пролива и хорошо подготовиться к новому трудному вояжу. Во главе этой «важной экспедиции» он рекомендовал поставить «нашего молодого моряка» — Коцебу. Однако этим мечтам не суждено было сбыться. Через несколько дней из письма Д. Барроу Крузенштерну стало известно, что в район намечаемых исследований английское правительство посылает два корабля под командованием Джона Росса.

В 1821—1823 гг. на средства Румянцева был напечатан труд в трех томах под названием «Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив для отыскания Северо-Восточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах на корабле „Рюрике“ под начальством флота лейтенанта Коцебу».

Для этого издания Крузенштерн написал пять статей и обширное «Введение», где рассматривалось состояние важнейших географических проблем и намечались задачи русских исследователей на Севере и Востоке России, в Русской Америке, а также в Тихом океане. Четыре из пяти статей были объединены под одним названием «Обозрение всех путешествий, предпринятых к отысканию кратчайшего пути из Атлантического в Южный океан». В

первых двух кратко рассматривались морские плавания с древних времен до открытий Васко де Гама, Христофора Колумба, Фернандо Магеллана.

Третья статья была посвящена плаванию капитана Ченслера и его поездке в Москву. Завершалось обозрение «Дополнением», которое в рукописи называлось «Известие об английских экспедициях 1818 года для отыскания Северного прохода»¹². Оно было написано Крузенштерном осенью 1819 г. и открывало серию работ, посвященных разбору научных достижений английских экспедиций первой четверти XIX в. В них рассматривались ход и результаты полярных путешествий Дж. Росса, Э. Парри, Д. Бьюкенена, Д. Франклина. Содержание статей основывалось не только на опубликованных в Англии книгах, но и на информации, которую получал Крузенштерн от секретаря английского адмиралтейства Д. Барроу¹³ и русского посла в Лондоне Х. А. Ливена. Особую ценность представляют те страницы, где Крузенштерн высказывает свои взгляды на природу Ледовитого океана и, в частности, рассматривает доказательства Барроу о том, «что Северный полюс окружен якобы морем или полярным бассейном, называемым льдом не покрытым». Еще в конце 1817 г. Барроу с восторгом сообщал Крузенштерну об удивительном явлении, которое наблюдали капитаны китобойных кораблей. Лед, столетиями окружавший восточные берега Гренландии, «разрушился и уничтожился», и поэтому многие китоловы, не встречая льдов, поднимались на север до 83°. Уже тогда Крузенштерн скептически отнесся к предположениям Барроу о существовании за ледяным барьером огромного полярного бассейна, свободного ото льдов. Он находил, что ледовая обстановка в северных морях в различные годы бывает различной и вынос в 1816 и 1817 гг. огромных масс восточно-гренландских льдов отнюдь не означает, что в 1818 г. корабли английской экспедиции поплывут по чистой воде от Шпицбергена через Северный полюс к Берингову проливу. Он считал, что климатические условия с увеличением географической широты должны ухудшаться, а вместе с ними ухудшится и ледовая обстановка.

В статье «Известия об английских экспедициях, посланных в 1818 году для отыскания Северного прохода», законченной в ноябре 1819 г., Крузенштерн более подробно останавливается на гипотезе Барроу, обоснованию ко-

торой секретарь английского адмиралтейства посвятил особое сочинение. Он утверждал, что стоит судам преодолеть пояс льдов, закрывающих доступ в пределы открытого полярного бассейна, как они смогут беспрепятственно «пройти чрез самый полюс из Атлантического океана в океан Великий» ¹⁴.

«Сия гипотеза оказалась однако ж не основательною,— писал Крузенштерн,— и испытания Гудзона, Чичагова и лорда Мульграва, что между Гренландией и Шпицбергенем к северу далее 81° пройти нельзя, утверждены снова капитаном Буханом (Бьюкененом.— В. П.) начальником полярной экспедиции» ¹⁵.

Крузенштерн в своих статьях, предложениях и письмах неоднократно напоминал о том, что русские первыми в XIX в. предприняли шаги к решению проблемы Северного прохода. И хотя экспедиция для поисков сообщения между двумя океанами не достигла «совершеннейшего успеха», нельзя недооценивать значения этого выдающегося начинания России «к достижению сего важного и любопытного предмета» ¹⁶.

Крузенштерн и задачи географических исследований России

Ряд статей, опубликованных Крузенштерном в «Путешествии» Коцебу, интересен не только взглядами на проблемы полярных исследований, но и попытками наметить основные направления русских географических изысканий на севере Европы, Азии, Америки и в Тихом океане. Еще за несколько месяцев до того, как было закончено «Введение» к «Путешествию» Коцебу, Крузенштерн в статье «Об островах, недавно открытых в Ледовитом море» высказал мысль о том, что было бы важно для пользы географической науки и интересов Русского государства произвести уточнение прежних описей Севера России, в основном выполненных русскими моряками в первой половине XVIII в. (Великая Северная экспедиция) и другими путешественниками и имеющих большие различия в определении важнейших пунктов. Для этой цели он рекомендовал отрядить морских офицеров, которые астрономически определили бы положение устьев крупных рек и мысов северных берегов России на всем их

протяжении. В той же статье содержалось предложение снарядить экспедицию для более тщательного исследования Новосибирских островов и поисков земли, которую якобы видел сержант Андреев к северу от Колымы¹.

В обширном «Введении» к «Путешествию» Коцебу мореплаватель более подробно остановился на проблемах географических исследований. Он находил полезным исследовать Каролинские и Соломоновы острова и другие архипелаги в экваториальной части Тихого океана. Наибольшее внимание Крузенштерн уделил вопросам изучения России. Одной из первых задач им названо исследование Амурского лимана, устья Амура, западных берегов Сахалина, Удских и Шантарских островов, материкового побережья Дальнего Востока от Амура до Охотска, Таунской, Пенжинской, Гижигинской губ (заливов), западных и восточных берегов Камчатки, особенно тех мест, положение которых не проверено новыми описями. Одновременно следовало уточнить карты Алеутских островов, Анадырского залива и Олюторской губы. По словам мореплавателя, достоинство России и долг ее науки требуют выполнить точнейшие исследования «берегов Северо-Восточной Азии, заселенных русскими подданными».

Он считает весьма желательным проникнуть возможно далее к северу от Берингова пролива и обогнуть Ледяной мыс. Кроме того, следовало попытаться проникнуть во внутренние районы Русской Америки на восток от Берингова пролива. Затем Крузенштерн ставит вопрос о повторении плавания путем С. И. Дежнева из Колымы в Берингов пролив (или из Берингова пролива в Колыму), чтобы положить конец спорам о положении северо-восточных берегов Азии.

«Устрашит ли нынешних мореходцев такое предприятие, которое за 170 лет перед сим удалось на малом боте? — писал Крузенштерн. — Сколь же странно, что никто еще доселе на то не покушался»².

Крузенштерн в заключительных страницах «Введения» еще раз повторял мысль, высказанную в 1814 г., о том, что главной задачей русских географических исследований должно явиться «вернейшее познание берегов азиатских — такое познание, которое соответствовало бы нынешнему состоянию наук»³.

Он напоминал, что на северном побережье России, на пространстве от Югорского Шара до Берингова пролива,

нет ни одного еще пункта, долгота и широта которого были бы «астрономически означены». Особенно важным он считал исследование азиатских берегов на восток от Колымы до Берингова пролива, чтобы «точно означить северные пределы Азии». Затем следовало определить главные места северного побережья России и в первую очередь устья рек. Одновременно он считал необходимым выполнить новую опись севера Европейской России от Югорского Шара до Белого моря и от Белого моря до мыса Норд-Капа, положение которого на картах столь же неверно, как и положение северо-восточных берегов Азии.

Интересно, что в 1818 г. руководитель Адмиралтейского департамента Сарычев независимо от Крузенштерна составил для Траверсе записку, в которой содержались предложения по картированию побережья Лапландии, берегов России между Каниным Носом и устьем реки Печоры. Дальше отмечалось, что, хотя северное побережье картировано морскими офицерами в 1733—1742 гг., но ввиду несовершенства сделанных описей надлежит астрономически определить устья сибирских рек. Одновременно предлагалось исследовать Новосибирские острова и отыскать землю, которая находится к северу от мыса Шелагского. Затем в качестве объектов исследований было названо восточное побережье Чукотки, Анадырский залив, Камчатка, северо-западные берега Америки, север Русской Америки, Пенжинский и Гижигинский заливы, побережье Охотского моря до границы с Китаем и т. д.⁴

Любопытно, что многие предложения Сарычева почти дословно совпадают с предложениями Крузенштерна, хотя не может быть и речи об их заимствовании или влиянии. (Сарычев находился в Петербурге, а Крузенштерн — на мызе Асс в Эстляндии.)

Причину того обстоятельства, что два выдающихся ученых русского флота почти однозначно определили направления географических исследований, следует прежде всего искать в их четком представлении о состоянии изученности морей, омывающих Россию. Опираясь на богатый фундамент знаний о том, что было сделано предшественниками, они поставили поистине великие задачи научных исследований, которые делают честь их авторам, русскому флоту, русской науке⁵.

В фондах Адмиралтейского департамента и департамента морского министра Центрального государственного архива Военно-Морского флота обнаружено большое число документов, детализировавших рассмотренные выше научные задачи по изучению севера Евразии, Русской Америки, восточного побережья Сибири, большинство из которых было успешно решено русским флотом и вывело на новый рубеж состояние знаний об Арктике.

В первой половине XIX в. русский флот предпринял 29 экспедиций и плаваний на Север России. К этому надо добавить 12 экспедиций в район Берингова пролива и к берегам Азии и Америки, которые были снаряжены на средства Российско-Американской компании. Моряки русского флота в этот период разработали большое число проектов, направленных на изучение и использование природных богатств и улучшение морских, речных и сухопутных сообщений на севере. Многие из них принадлежали перу Крузенштерна.

На протяжении 20—30-х годов было подробно обследовано побережье Лапландии, изучены берега, острова, мели, подводные банки, течения Белого моря, что позволило М. Ф. Рейнеке создать первое «Гидрографическое описание северного берега России», которое декабрист Бестужев назвал несокрушимым монументом науки. Были созданы совершенные карты арктических берегов России от Белого моря до вершины Обской губы, от реки Оленек до Колючинской губы, от Берингова пролива до мыса Врангеля на севере Русской Америки.

К этим достижениям надо присовокупить опись западных берегов Новой Земли от Карских Ворот до мыса Нассау и исследование восточного берега этого острова от Карских Ворот до островов Пахтусова, который до экспедиций 1832/33 и 1834/35 гг. вообще не был положен на карту. Затем следует отметить картирование островов Колгуева, Вайгача, Белого, Котельного, Новой Сибири, Фаддеевского, Белковского, Столбового, Ляховских и Медвежьих, предсказание почти точного местоположения острова Врангеля, опись Русской Америки, берегов и островов Берингова пролива, восточного побережья Чукотки и Анадырского залива⁶.

Этот список выдающихся открытий достойно завершает создание достоверных научных представлений о природе северо-востока Сибири, севера Русской Америки, Восточ-

но-Сибирского и Чукотского морей, которые по сей день сохраняют свою научную ценность.

Моряки русского флота не только первыми пришли к заключению, что ледовитость северных морей в различные годы бывает различна (Литке, Сарычев, Крузенштерн и др.), но и обосновали (Литке) причины, определяющие ледовитость моря. Это был важный вывод, которым географическая наука России вправе гордиться.

Было, наконец, положено на карту оставшееся не осмотренным Великой Северной экспедицией побережье Чукотки на пространстве между Барановым Камнем и Беринговым проливом и тем самым было вписано заключительное звено в решение главной задачи этого грандиозного географического предприятия XVIII в., состоявшей в отыскании прохода из Архангельска на Камчатку.

Однако не все задачи полярных исследований русского флота, в основных чертах сформулированные Сарычевым и Крузенштерном, оказались решенными (не была выполнена опись части северного побережья России в Америке, берегов Таймыра и прилегающих к нему районов).

Безусловно, в том, что проблемы изучения северных и восточных морей России, поставленные в основных чертах в конце 10-х — начале 20-х годов, не были решены полностью, сказалась неспособность феодально-крепостнического государства, переживавшего глубокий кризис, осуществить эти великие задачи.

Крузенштерн и экспедиции к Южному полюсу и в Берингов пролив

В конце 1818 г. Крузенштерн получил от морского министра де Траверсе предложение возглавить экспедицию для изучения «стран около Южного полюса» и продолжения открытий, начатых на бриге «Рюрик» в районе Берингова пролива. Мореплаватель, которому несколько недель назад исполнилось 48 лет, поблагодарил министра за столь высокую честь и отказался, ссылаясь при этом на расстроенное здоровье. Чувство ответственности, которое было столь присуще Крузенштерну, вынуждало его ответить отказом. Безусловно, он понимал, что отказывается от «столь великого предприятия»¹.

В марте 1819 г. Крузенштерн получил еще одно письмо от морского министра. Из него мореплаватель узнал, что предложение о снаряжении экспедиции в «страны Южного полюса» и в Берингов пролив утверждено Александром I. От Крузенштерна министр требовал «примечаний относительно имеющего последовать путешествия для открытий»².

31 марта 1819 г. Крузенштерн написал морскому министру обширное письмо. Прежде всего Крузенштерн останавливался на задачах экспедиции в Берингов пролив. Они, как отмечал мореплаватель, очень сходны с теми, которые были поставлены перед Коцебу. Во-первых, предполагалось из залива Коцебу следовать на судне или на байдарках в район мыса Ледяного. Если льды не позволят проникнуть в этот район, то руководителю необходимо изучить северные берега Америки сначала до мыса Ледяного, затем идти к устью реки Маккензи, а возможно, и до реки Херна (Коппермайн). Кроме того, надлежало осмотреть берега Америки к югу от залива Нортон и выяснить, не существует ли там залива, имеющего сообщение с Баффиновым или Репульсовым заливами. Если в этом районе не будет открыто удобной гавани, то желательно предпринять путешествие из залива Нортон во внутренние районы Америки, которые оставались для исследователей белым пятном. И наконец, он считал нужным из Берингова пролива предпринять плавание в район мыса Шелагского, так как поход С. И. Дежнева, хотя без всяких оснований, поставлен под сомнение. «Неужели мореходы нашего времени устроятся обойти мыс, мимо коего проплыл 170 лет [назад] казак на малой лоды»³. Далее с обстоятельной подробностью он называет задачи по исследованию экваториальной зоны и северной части Тихого океана, которые раньше рассматривал во «Введении» к «Путешествию» Коцебу.

Наиболее интересна вторая часть письма Крузенштерна. Она посвящена задачам экспедиции к Южному полюсу. Свои взгляды на вопрос о существовании южного материка он изложил несколькими месяцами раньше все в том же «Введении» к книге Коцебу. В ее начальных строках идет речь о том, что величайшие географические проблемы на протяжении нескольких столетий волнуют ученых мира. Одну из них решил Кук, который в итоге своего знаменитого второго плавания «уничтожил бытие»

южного материка. Его существование, по словам Крузенштерна, считалось необходимым «для поддержания в равновесии обоих полушарий». В середине XVIII столетия географами де Броссом и Дальримплом даже были определены размеры исполинского материка и подсчитано его народонаселение. Эта часть света «пред Куком погрузилась в бездну океана и, подобно бредням и сновидениям, не оставила по себе никаких следов»⁴.

Эта фраза из «Введения» могла свидетельствовать о том, что он солидарен с суждениями Кука, которые в действительности были не столь категоричны, как это представлялось в конце XVIII — начале XIX в. На тот факт, что Кук не исключал возможности существования земли вблизи полюса, не обращали внимание. Гипнотически действовало утверждение Кука, что эта земля никогда не будет открыта. Участник первой русской экспедиции к Южному полюсу А. С. Лесков справедливо отмечал, что после второго плавания Кука о ней «перестали думать»⁵.

Трудно предполагать, что за несколько месяцев, разделяющих даты между окончанием работы над «Введением» и составлением письма министру, точка зрения Крузенштерна могла измениться. Однако она в действительности уже претерпела некоторую эволюцию, хотя ее значение и не следует преувеличивать. Крузенштерн был не склонен утверждать, что невозможно проникнуть ближе к Южному полюсу, чем это сделал Кук. Более того, он находил весьма вероятным, что отважное плавание может увенчаться «славным и счастливым успехом». Отход от первоначальной позиции уже ощущается в тех задачах, которые он сформулировал для экспедиции к Южному полюсу: во-первых, попытаться приблизиться к Южному полюсу более, чем это удалось Куку; во-вторых, стараться открыть новые острова в тех местах, которые не смог достигнуть Кук.

Правда, далее он снова повторяет точку зрения Кука о том, что земля у Южного полюса никогда не будет открыта. «Холод, снег, бури и вечный туман предполагают почти непреодолимые препоны к плаванью в тех местах: даже и самому Куку, неустрашимейшему и искуснейшему мореходцу всех времен, представилась непреоборимая преграда к открытию сей земли»⁶.

По мнению Крузенштерна, экспедиция в высокие широты Южного полушария должна «подтвердить мнение Ку-

ка и сделать последний предел исканию земли у Южного полюса»⁷.

Замечания мореплавателя были тщательно проанализированы в Петербурге. Об этом свидетельствует дело 476 — «Проект экспедиции к Южному полюсу» — Сборного фонда (ф. 315), содержащего материалы по истории флота. Собственно это не проект, а материалы к нему⁸. Первые пять листов содержат отрывочные записки, которые, судя по почерку, принадлежат морскому министру де Траверсе. В них идет речь о южнополярной области и рассматриваются некоторые результаты Второй кругосветной (антарктической) экспедиции Кука и путешествия Лаперуза.

В этом же деле находится «Краткое обозрение плана предполагаемой экспедиции». Оно не имеет подписи, но, как явствует из текста, его автором является Коцебу. По мысли Коцебу экспедиция, состоявшая из двух судов, должна была первым делом обследовать Сандвичеву землю возможно далее к югу. «Может она есть часть твердой земли». Затем ей предстояло плавание в Северный океан.

Остальные страницы дела заняты открывками из проекта Сарычева об экспедиции к Южному полюсу и принадлежащего ему второго документа «Расположение плавания по Западному, Южному и Восточному океанам...». Эти документы занимают левый столбец 11—14 листов. В правом столбце приводятся два отрывка, принадлежащие Крузенштерну. Они содержат его мнения об экспедиции к Южному полюсу и в Берингов пролив.

Хотя перечисленные документы весьма отрывочны, они все-таки позволяют проследить эволюцию задач проектируемой полярной экспедиции. Сначала основные ее цели, как явствует из бумаг Сарычева, были сконцентрированы на исследовании высоких широт Южного полушария, а поиски на севере ограничивались лишь знакомством с отдельными районами северо-западных берегов Русской Америки. Однако затем исследования были распространены на Берингов пролив и, наконец, по предложению Крузенштерна поставлена важнейшая географическая проблема — поиски Северо-Западного морского пути из Тихого океана в Атлантический. С изменением задач экспедиции изменилось и число кораблей, которые должны были в ней участвовать. Сначала исследования в Ан-

тарктике и у берегов Америки должны были вести два судна, а затем их число было увеличено до четырех, что соответствует предложению Крузенштерна.

Предложения Крузенштерна были проанализированы одновременно с планом Сарычева. В итоге были выработаны инструкции южному и северному отрядам. Первому поручалось проникнуть возможно ближе к Антарктическому полюсу, второму предстояло решить «великий вопрос» о существовании прохода из Тихого в Северный Ледовитый океан и о направлении северных берегов в этой части полушария. (Предполагалось, что Америка распространяется на значительную часть Северного Ледовитого океана.)

Инструкции отражали уровень тогдашнего состояния знаний о полярных областях планеты и вместе с тем свидетельствовали о важности и смелости задач, которые были поставлены перед моряками русского флота. Им предстояло вписать свои золотые строки в летопись великих достижений. Через несколько месяцев после того, как корабли экспедиции к Южному полюсу и в Берингов пролив покинули Кронштадт, Крузенштерн отказался от своего тезиса о том, что достижения Кука и на юге и на севере никогда не будут превзойдены. «Я признаюсь, — писал Крузенштерн Барроу, — разделял мнение Кука, что хоть южный континент, по всей вероятности, и существует, но он никогда не будет открыт»⁹.

Вряд ли поворот во взглядах на вопрос об открытии Южного континента можно объяснить тем, что в это время он получил сообщение Джона Барроу об открытии английским военным судном Новой Шотландии. Крузенштерн старался в своих суждениях опираться на возможно большее количество фактов. Составляя замечания для морского министра об экспедициях к Южному полюсу и в Берингов пролив, он не только знал, но даже упоминал о новых открытиях в высоких широтах Южного полушария. Знал Крузенштерн, что к югу от Новой Голландии открыты два обширных архипелага и многие малые острова. Он считал вероятным, что «благоприятный случай допустит корабли наши проникнуть к югу далее, нежели было возможно то для Кука»¹⁰. Эта фраза свидетельствует о том, что еще в марте 1819 г. его взглядам, относящимся к вопросам изучения стран, лежащих около Южного полюса, свойственна некоторая противоречивость.

Он писал, что кроме поисков Южного материка необходимо «проверить все неверное в южной половине Великого океана» и обещал подготовить более подробную инструкцию по этому вопросу, так как эту часть океана наши мореходцы знают менее, чем северную. Дальше в письме следуют слова о том, что Россия должна в таком предприятии опередить англичан и французов. Принято считать, что они относятся к южному матерiku, хотя в действительности Крузенштерн имел в виду южную часть Тихого океана.

Достоверно известно, что в 1820 г. Крузенштерн пришел к убеждению, что южный континент может быть открыт и выражал надежду, что эта честь выпадет на долю первой русской экспедиции к Южному полюсу¹¹. И, как известно, эта надежда оправдалась. Честь открытия Антарктиды досталась морякам русского флота и прежде всего его ученику и участнику первого русского кругосветного плавания Ф. Ф. Беллинсгаузену.

Крузенштерн проявлял глубокий интерес к плаванию Васильева и Шипмарева к северу от Берингова пролива и очень сожалел, что этой экспедиции не было предписано осмотреть северный берег Америки по сухому пути. Он писал, что хотя капитаны Кук и Кинг не смогли обойти Ледяной мыс, это не означает, что сделать это невозможно. «Мы имели весьма ободряющий к тому пример в 1821 году,— продолжал он.— Капитан Васильев нашел в помянутом году при Ледяном мысе совершенно открытое море при сильном течении к Осту и, одним словом, все обстоятельства в физическом отношении столь были благоприятны, что если бы отыскание Северного прохода было целью путешествия капитана Васильева, то можно было надеяться, что он счастливо исполнил бы сие дело. Тем не менее мы обязаны капитану Васильеву и за то известие, что берега около Ледяного мыса лежащих земель не облегают стоячим льдом, что течение имеет тут направление восточное и что, следовательно, предприимчивый мореходец, которому сие поручится, может ласкаться надеждою успеха»¹².

Эти мысли неоднократно повторяет Крузенштерн в переписке с Румянцевым. Они свидетельствуют о том, что мореплаватель уже отказался от своих прежних взглядов на достижения Кука и Кинга, как конечный результат, который вряд ли может быть «побит» другими морехода-

ми. Плавание Васильева и Шипмарева, как и плавание Веллинсгаузена—Лазарева, вывело состояние знаний о полярных областях на новый рубеж, и Крузенштерн оценил их выдающееся значение.

Крузенштерн и проблема Северной Земли

В ноябре 1819 г. Крузенштерна в его деревенском уединении посетил 22-летний морской офицер Фердинанд Петрович Врангель, недавно под командой Головнина совершивший кругосветное плавание на шлюпе «Камчатка». Врангель ездил в Петербург с намерением добиться участия в предстоящей экспедиции на Новую Землю. В Адмиралтейском департаменте он неожиданно встретился с Головниным и получил от него предложение возглавить Колымский отряд экспедиции для поисков и описи земель, лежащих к северу от мыса Шелагского, добавив при этом, что сам будет дирижировать ее действиями.

Весть эта была особенно приятна Крузенштерну. Начиная с 1814 г. он трижды выступал с предложениями произвести достоверную опись открытых сибирскими промышленниками земель, поскольку их карта, составленная М. М. Геденштромом, представлялась мореплавателю несовершенной. Не менее важной считал он опись северо-восточного побережья России, тем более его положение между мысами Шелагским и Северным «было мрачным», что давало повод к спорам.

Крузенштерн посоветовал Врангелю отправиться в Дерптский (ныне Тартуский) университет и подготовиться к проведению физических исследований на Колыме и Ледовитом океане, в том числе геофизических, астрономических и метеорологических наблюдений и наблюдений над льдами. Занятиями Врангеля по просьбе Крузенштерна руководил профессор Паррот. Впоследствии мореплаватель очень внимательно следил за ходом Колымской экспедиции и весьма опасался, что поиски обширной земли будут стоить жизни Врангелю. Волею того, он считал, что вряд ли они завершатся открытием исполинской суши, о которой ходили слухи с XVII в. Его отношение к этой проблеме отличалось от взглядов его современников и, в частности, от взглядов Сарычева, фактического руководителя научных исследований русского флота.

В составе Северо-восточной экспедиции Сарычев пытался пройти на судах из Колымы в Тихий океан. В результате наблюдений и собранных сведений он сделал вывод, что море к северу от берегов Колымы не весьма обширно, поскольку в нем не наблюдаются приливы и отливы. На этом основании он решил, что на севере должна находиться «матерая земля», а «Колымское море» — сообщаться узким проливом с Северным океаном. Эту же мысль подтверждали и его наблюдения за льдами. Несмотря на жестокие ветры, продолжавшиеся несколько дней, они не отходили от берегов Сибири. Следовательно, на севере существовало препятствие и таким препятствием Сарычев считал «матерую землю». И, наконец, его гипотезу подтверждал рассказ капитана Шмалева, который знал от чукчей «о матерой земле, лежащей к северу, не в дальнем расстоянии от Шелагского носа»¹. При этом сообщалось, что она обитаема и что чукчи на оленьих упряжках переезжают по льду к ее берегам за одни сутки. Эти сведения впоследствии в различных вариациях повторялись в документах экспедиции для поисков и описи северных земель, Колымским отрядом которой руководил Ф. П. Врангель, а Янским — П. Ф. Анжу. Сарычев отмечал, что невозможно совершить плавание из Колымы в Тихий океан по причине «великих льдов». Лишь один Дежнев был счастлив в таком предприятии. Однако исследователь говорил, что «многие еще сомневаются» и считают это путешествие сказкой, «выдуманной для приобретения славы нового открытия»². Сарычев и сам в некоторой степени сомневался в истинности плавания Дежнева.

Точка зрения Крузенштерна на плавание Дежнева была совершенно определена. В статье «Об островах, недавно открытых на Ледовитом море» он утверждал, что Дежнев действительно совершил плавание вдоль берегов Чукотки и прошел Беринговым проливом в Тихий океан³. Еще в более категорической форме эта мысль была повторена Крузенштерном во «Введении» к «Путешествию» Коцебу: «Проход через Берингов пролив казака Дежнева несправедливо был подвержен сомнению: записки его путешествия доказывают истину одного»⁴.

Через несколько месяцев после того, как Врангель выехал из Петербурга в Нижне-Колымск, Адмиралтейский департамент прислал Крузенштерну сочинение Фридри-

ха Вильда из Нюрнберга. Узнав из «Гамбургских биржевых ведомостей» об отправлении экспедиции Врангеля, Вильде прислал в Петербург свой труд «О способах и вероятнейшем пути к достижению Северного полюса».

Вильд предлагал для успешного исследования ледовитых морей отправить из устья Лены флотилию. Суда, следуя в различных направлениях, исследовали бы океан и открывали еще не известные людям острова. На их борт он рекомендовал взять небольшие боты, изготовленные из пробкового дерева. Они должны иметь каюты с ламповыми печами, которые нагревались бы «посредством сала или рыбьего жира».

При наступлении холодов суда, возвращаясь с севера, должны были заморозить в различных местах эти пробковые боты, которые затем служили бы пристанищем для путешественников. Экспедиция к Северному полюсу по мысли Вильда должна была направиться к северу с северо-восточных берегов Азии, где предварительно должны быть построены склады со всеми необходимыми запасами и приготовлено 25 передвижных домиков, поставленных на легкие полозья. В каждый домик впрягалось 6 оленей, а впереди них бежала специально обученная собака. Она держала в зубах горящий фонарь, который освещал путь. «При переднем домике должны находиться сверх того однооленные санки, управляемые самоедом или искусным штурманом и предводимые смышленною собакою для показания дороги. Сзади же сего же переднего домика должна находиться бочка с оленьюю кровью, которая, вытекая через кран, будет оставлять собаке для возвратного пути верный след»⁵.

По мнению Вильда, в один из зимних дней северную оконечность Чукотки покинут 25 оленьих упряжек с 25 домиками, в которых разместятся более 150 человек. Лед, очевидно, предполагается гладким, лишенным торосов и полыней. Рассчитано, что каждый день экспедиция будет преодолевать 8 немецких географических миль, что составляет 56 верст. Каждый день на месте ночлега путешественники должны оставлять по одному домику, который предназначен служить пристанищем на возвратном пути.

Вильд рассчитывал, что экспедиция достигнет Северного полюса на 25-е сутки. На самой северной точке Земли путешественники воздвигнут монумент Нептуну, а затем

займутся астрономическими и физическими наблюдениями. Кроме того, экспедиция предпримет в околополюсном районе поиски «для открытия могущих быть в соседстве земель».

8 октября 1820 г. Крузенштерн направил в Адмиралтейский департамент заключение на этот полуфантастический проект достижения Северного полюса. Не без иронии мореплаватель отмечал, что выдуманные Вильдом способы достижения полюса заслуживают признательности современников. Однако их автор упустил из виду то обстоятельство, что экспедиции Врангеля и Анжу, сообщение об отправке которых и послужило толчком к рождению проекта, имеют более скромную задачу: поиски новых земель, находящихся в недалеком расстоянии от сибирских берегов, и исследование побережья Ледовитого океана от реки Оленек до Берингова пролива. Следовательно, предложения Вильда для них не могут принести пользы. Тем более местные жители имеют более обстоятельные представления о том, как преодолевать препятствия при поездах по льду.

«По моему мнению, — писал Крузенштерн, — сочинитель не имеет вообще ясного понятия о затруднениях, сопряженных с подобными предприятиями, не говоря уже о том, чтоб можно было достигнуть самого полюса, в чем кажется состоит цель его проекта»⁶.

Крузенштерн считал невозможным достижение полюса, если для этого предприняты даже самые широкие приготовления. Он выступал и против мнения английского капитана Скоресби, который полагал, что северной точки Земли можно достигнуть на парусном судне. Крузенштерн не верил в то, что даже на собаках удастся проникнуть в самые высокие широты. По сведениям, которые ему были известны, как правило, «собачьи» экспедиции удалялись не далее 100—200 верст от сибирских берегов. Правда, был известен случай, когда в 1714 г. сибирский казак Марков якобы за 6 дней удалился на 600 верст, но Крузенштерну это расстояние представлялось весьма завышенным. Пройти 100 верст в сутки «шесть дней кряду» мореплаватель считал невозможным. В качестве примера он ставил экспедицию, снаряженную на средства Румянцева в 1818 г. Ее участники смогли удалиться лишь на 100 верст от берегов Чукотки и на третий день вынуждены были возвратиться назад. Это Крузенштерн

находил весьма естественным. Он знал из еще не опубликованного в то время «Путешествия» Геденштрома, что в небольшом расстоянии от берега лед состоит из «великие громады», через которые не только на собаках или на оленях, но и пешком невозможно пройти. В заключение Крузенштерн писал, что выдуманные Вильдом меры предосторожности и способы достижения Северного полюса неудобны. Однако он полагал возможным сообщить их Врангелю и Анжу. Быть может, они некоторыми из них воспользуются в своих поездках.

Адмиралтейский департамент согласился с мнением Крузенштерна. Его соображения были сообщены морскому министру, который распорядился сдать в архив сочинение Вильда.

Крузенштерн внимательно следил за ходом исследований Колымской экспедиции, что нашло отражение в переписке с Энгельгардтом и Румянцевым.

«На счет экспедиции Врангеля, — писал Крузенштерн последнему 27 февраля 1822 г., — имею честь донести, что он в феврале месяце 1821 года отправился от Нижне-Колымска к Шелагскому мысу; определив широту и долготу и обошед оный, не видав однако ж никакого берега, возвратился в Колымск, откуда предпринял свое путешествие по льду для отыскания того берега, который, полагают, находится на севере от устья реки Колымы и, по мнению других, есть западнейшая часть Америки. Врангель, прошед около 260 верст, т. е. до широты 71°50' и не нашед никаких признаков берега, возвратился. Слух носился в Петербурге, что ему предписано было паки отправится с точным уверением в существовании того берега, но кажется напрасно льстят себя надеждою, новая попытка может стоить жизни отменнейшему офицеру нашего флота»⁷.

Врангель со своими спутниками действительно несколько раз был на краю гибели. Особенно тяжело полярному исследователю пришлось весной 1823 г., когда, пройдя 90 верст по дрейфующим льдам, он с трудом смог возвратиться на берег и даже плавал на льдине по морю⁸.

Экспедиция Врангеля подтвердила правоту заключения Крузенштерна, что лед к северу от сибирских берегов сильно восторошен. Одновременно были получены известия о том, что за границей припайных льдов, примерно на расстоянии 250—300 верст от берега, находится море,

которое не смогли сковать льдом сибирские морозы. Все это свидетельствовало о том, что море в районе Колымы не ограничено с севера обширной землей. Тем самым рушилась гипотеза Сарычева о «матерой земле», как становилась несостоятельной и гипотеза Бурнея о перешейке между Азией и Америкой.

То, что Врангель и Анжу не открыли обитаемой земли, было расценено Адмиралтейств-коллегией как неудача. Подобное отношение Морского ведомства к исследованиям Колымской и Янской экспедиций глубоко возмутило Крузенштерна. Он представил в Адмиралтейский департамент «мнение» о представлении Врангеля и Анжу к наградам. Это предложение было поддержано Головинным и академиком Шубертом. Они были единодушны с Крузенштерном в том, что ни одно из полярных путешествий не может по своим трудам и опасностям сравниться с путешествием Врангеля⁹.

Колымская экспедиция собрала подробные сведения о постоянной морской полынье¹⁰ которая в литературе именуется Великой Северной. Большой интерес представляла находка нескольких ледяных островов, детально описанных в «Прибавлении к Путешествию» Врангеля. Не меньшее значение имели измерения глубин и наблюдения над течениями в Восточно-Сибирском и Чукотском морях. Экспедиция получила от чукчей сведения о существовании гористой земли к северу от мыса Якан, которая впоследствии была открыта и названа островом Врангеля.

На основе своих наблюдений, большинство из которых было проведено по совету Крузенштерна. Врангель сформулировал общие представления о Восточно-Сибирском и западной части Чукотского морей, об их ледовом режиме, образовании и строении торосов, об условиях образования ледяных островов. Он пришел к чрезвычайно важному в научном и практическом отношении выводу об отступании моря, который подтверждается современными исследованиями¹¹.

Выдающимся вкладом в изучение климата Северо-Востока России явилась организация Врангелем и Матюшкиным систематических метеорологических наблюдений в Нижне-Колымске. Они сохраняют исключительное научное значение и в настоящее время.

Среди географических проблем, привлекавших внимание Крузенштерна и Румянцева, особое место занимали вопросы изучения побережий Азии и Америки в районе Берингова пролива. В 1817 г. государственный канцлер отправил с командиром шлюпа «Камчатка» Головинным значительные суммы денег правителю Русской Америки Л. А. Гagemейстеру и начальнику Камчатки П. И. Рикорду. Он просил использовать эти деньги на поощрение промышленников, которые будут заниматься обследованием азиатских и американских берегов в районе Берингова пролива.

«Я уже имел честь сообщать Вам в одном из моих предыдущих писем,— сообщал Крузенштерн Барроу,— что граф Румянцев приказал губернатору Камчатки нанять местных жителей северо-восточного побережья Сибири и отправить их на поиски земли, которая, как считают, должна находиться к северу от реки Колымы, и, как некоторые полагают, соединяется с Америкой. Эти поиски в прошлом году провела партия, состоявшая из чукчей. Руководил ею русский моряк. Они вышли от Берингова пролива на собаках и оленях, которых использовали в пищу. Их курс по компасу лежал прямо на север. Первые два дня они двигались по льду, который был довольно ровным, но на 3-й день лед стал столь торосистым, что они могли подвигаться с большим трудом. Вскоре погода испортилась, начался туман и подвижки льда. Чукчи отказались идти вперед. Как явствует из доклада, присланного графу Румянцеву, по подсчетам чукчей, они прошли на север около 200 верст, что, безусловно, не так уж мало»¹.

Письмо Крузенштерна содержит наиболее полные сведения об этой неизвестной полярной экспедиции. Оно интересно также тем, что предпринятые в эти годы при финансовой поддержке Румянцева исследования в районе Берингова пролива осуществлялись по наставлениям Крузенштерна. Мореплавателем был обработан журнал Петра Корсаковского, который обследовал часть северо-западных берегов Америки и район озера Ильяну.

Крузенштерн подал мысль Румянцеву отправить в Русскую Америку участника экспедиции на бриге «Рюрик» В. С. Хромченко и молодого моряка А. К. Этолина для

выполнения исследований в районе Берингова пролива. Перед отъездом Хромченко из Петербурга Крузенштерн сообщил ему, что конечной задачей его исследований в Русской Америке должно явиться отыскание Северного прохода. Он напомнил, что решение этой задачи весьма сложно и потребует от путешественника «много великодушия, чтобы предпочесть славу трудностям, могущим встретиться»². По плану Крузенштерна Хромченко с Этолиным в 1821 и 1822 гг. занимались описью залива Нортон и прилежащих к нему берегов Америки, открыв при этом обширный остров Нунивок и залив Головина. Но они не обнаружили ни бухты, ни глубокого залива, который бы соединялся либо с Баффиновым, либо с Гудзоновым заливами.

В начале 1822 г. Румянцев задумал предпринять обширную экспедицию, которая должна была решить вопрос о «матерой земле», или берегу, лежащем к северу от Чукотки, о морском сообщении между Беринговым проливом и Колымой, о перешейке, якобы соединяющем берега Азии и Америки, об исследовании северных берегов Америки от Берингова пролива к востоку.

Государственный канцлер рассчитывал поручить руководство экспедицией Хромченко. Если Российско-Американская компания «в такой попытке не увидит никакой пользы и откажется направить Хромченко для исполнения этой задачи»³, он надеялся заинтересовать своими предложениями командира Охотского порта или начальника Камчатки. Свои планы Румянцев изложил в письмах к Крузенштерну 21 января и 26 марта 1822 г. Он просил у мореплавателя наставлений о том, как лучше исполнить этот проект, подготовить инструкцию и подсчитать примерную стоимость подобной экспедиции, если он решится «предпринять ее на свой счет».

Крузенштерн нашел план государственного канцлера превосходным. «Нет в том сомнения,— писал он Румянцеву,— что партии, отправляемые по плану, изложенному в письме Вашей светлости, принесут большую пользу географии. Идея весьма счастливая, что Вы изволите означать остров Св. Лаврентия таким пунктом, откуда отправятся сии партии: сей план даже полезен для положения самого острова Св. Лаврентия, ибо мы по сие время не знаем, из одного ли или из многих он составлен. По плану Вашей светлости, одна партия должна отпра-

виться из этого центра к берегам Азии, дабы решить задачу, точно ли Азия отделена от Америки, но как сия задача уже отчасти решена г. Врангелем и остальная часть берега Азии, т. е. берег между Шелагским и Северным мысом, в течение сего года описана будет им же, то к берегам Азии кажется не надобно будет отправлять партии, а остается только сделать попытку к северу от Берингова пролива. Согласно плану Вашему вторая партия отправится из залива, называемого Коцебу, прямо к Ледяному мысу, откуда она вдоль берега постарается пробраться как можно далее к Осту. Я не сомневаюсь, что Американская компания сделает с своей стороны всякое содействие сей партии, ибо точное исследование берегов соседственных и прилежащих собственно их владениям должно быть весьма важно [...] Всего более надобно надеяться на ревность и предприимчивость Хромченко и молодого его товарища (А. К. Этолина.— В. П.). Обстоятельного начертания г. Хр[омченко] кажется не нужно, ибо он найдет в инструкции, данной Коцебу на стр. 139—141 в первой части путешествия его, особливо в 5 и в 6 пунктах, довольно подробное наставление по сему предмету.

Главнейшее состоит в том, чтоб ему из Зунда Коцебу отправиться прямо к *N* или к *NO* и идти к самому берегу полярного моря, дабы узнать направление и астрономическими наблюдениями определить положение оногo. Буде обстоятельства позволят, то конечно желательно если бы он дошел до устья реки Маккензовой»⁴.

Румянцев с большим вниманием отнесся к предложению Крузенштерна о посылке Хромченко и Этолина к северу от Берингова пролива к реке Маккензи. Вместе с тем он напомнил мореплавателю, что исследования Хромченко и Этолина на северо-западных берегах Америки выполняются по воле Российско-Американской компании, а он лишь содействует их успешному осуществлению, выделяя некоторые суммы для поощрения мореходов и промышленников. Румянцев сообщил, что ждет результатов плавания Хромченко и Этолина в район Берингова пролива, надеясь получить от моряков известие о «важном каком-либо открытии, приготавлиющем и подающем надежду к открытию и самого Северного прохода»⁵.

Тем временем Крузенштерн сделал представление русским правительственным кругам о необходимости посылки

экспедиции из Берингова пролива на север, но исполнение его проекта было отложено, как были оставлены без внимания записки декабриста В. П. Романова и участника русской экспедиции к Южному полюсу А. С. Лескова, доказывавших государственную важность изучения северных берегов Америки. Но это неудача не остановила Крузенштерна. В начале 1823 г. он вместе с Головинным и Сарычевым предложил включить в инструкцию для отправлявшегося в крейсерство шлюпа «Предприятие» пункт, согласно которому руководителю экспедиции Коцебу разрешалось следовать в Берингов пролив для ученых исследований.

В это время стало известно, что главное правление Российско-Американской компании намерено отправить корабль с грузами для Русской Америки. В связи с этим начальник морского штаба отдал приказание подготовить в дальний поход фрегат «Вестовой», на который возлагалась охрана торгового корабля от возможных нападений испанских корсаров.

Крузенштерн решил воспользоваться этой благоприятной ситуацией для того, чтобы один или же два корабля военно-морского флота после прибытия на Камчатку использовать для географических исследований на севере. Согласно его предложению после выгрузки материалов в Петропавловском порту Коцебу должен был без промедления направиться с двумя кораблями в Берингов пролив. По мнению Крузенштерна, это плавание должно было содействовать «разрешению важной задачи касательно Северного прохода из Южного моря».

По поручению Адмиралтейского департамента Крузенштерн выбрал ученых для предстоящей экспедиции: профессора И. И. Эшшольца, физика Э. Х. Ленца, минералога Э. К. Гофмана, астронома Прейса. Экспедиция, по словам Коцебу, была великолепно оснащена приборами и инструментами для ученых исследований⁶.

Однако в Морском министерстве спустя некоторое время стало известно, что собрание акционеров Российско-Американской компании решило отложить отправку корабля до будущего года. Начальник морского штаба распорядился отменить посылку фрегата «Вестовой». Вслед за этим решением последовало изменение задач экспедиции на шлюпе «Предприятие».

Главной целью плавания 25 июля 1823 г. было объяв-

лено крейсерство у северо-западных берегов Америки. Научные исследования разрешалось вести только на переходе из Кронштадта в Камчатку и на обратном пути в Европу. Плавание на север было отменено.

Крузенштерн решил снова обратиться к Румянцеву с просьбой организовать экспедицию для исследования северных берегов Русской Америки. Он напоминал, что равнодушие к исследованию Северного прохода, тем более что «в существовании сообщения обоих океанов сомневаться нельзя»⁷, наносит вред престижу Русского государства.

Румянцев приехал в Петербург, чтобы обсудить с Крузенштерном вопрос о снаряжении экспедиции под начальством Хромченко и Этолина для исследования северных берегов Америки от Берингова пролива до реки Маккензи. Они рассмотрели два направления будущих исследований: посылку экспедиции на судне и отправку сухопутной партии. Решено было основать базу экспедиции в заливе Коцебу, из которого предпринять путешествие на собаках по северным берегам Америки. Румянцев решил ассигновать на экспедицию, которую должна была снаряжать Российско-Американская компания, 20 000 рублей. Обращаясь к директорам главного правления, он доказывал политическую и научную важность этого географического предприятия, имевшего целью опередить другие народы в исследовании побережья наших морей⁸.

Главное правление Российско-Американской компании согласилось принять на себя часть расходов (10 000 руб.) на снаряжение экспедиции. Ее должен был готовить Крузенштерн. Мореплаватель написал наставления Хромченко и Этолину, заказал инструменты, но экспедиция не состоялась. В начале 1826 г. умер Румянцев, а его наследники отказались финансировать исследование Северного прохода и северных берегов Америки.

В 1825 г. Морское министерство приступило к подготовке секретной экспедиции, которая должна была проникнуть севернее Берингова пролива и направиться в Атлантический океан. Предполагалось, что ее возглавит участник первого русского плавания к Южному полюсу, член Северного общества декабристов К. П. Торсон⁹. Однако решение об отправлении экспедиции и назначении командиров судов было принято, когда Торсон уже находился в Петропавловской крепости. Цели экспедиции были изме-

нены. Район научных изысканий был ограничен северной и экваториальной частями Тихого океана. Разработка инструкции была поручена Крузенштерну. Командирами судов были назначены М. Н. Станюкович (шлюп «Моллер») и Ф. П. Литке (шлюп «Сенявин»). Общее руководство экспедицией было возложено на Станюковича. Ему поручалось исследовать северный берег полуострова Аляска, который «никем еще не был описан», определить положение южного входа в Исанокский пролив, картировать берега островов Унимака, Шумагинских и Евдокиевских, а также Туманного. Кроме того, Крузенштерн считал желательным уточнить опись ряда мест южного берега Аляски и тех из Алеутских островов, которые не были обследованы предшествующими экспедициями или осмотрены с весьма дальнего расстояния.

«Само собой разумеется,— писал Крузенштерн Станюковичу,— что не в одно может и не в два лета успеете Вы окончить опись, предписанную Вам выше; но она представляется Вам здесь в целости, и Вам самим предоставляется по наступлении осеннего периода оставить оную и продолжать на другое лето»¹⁰. Крузенштерн понимал, что вряд ли будет достаточно двух летних навигаций для выполнения этой программы. Он впоследствии входил с ходатайством к начальнику морского штаба Моллеру о продлении срока действия экспедиции еще на один год, но его просьба была оставлена без внимания.

Не менее обширные задачи предстояло решить Литке. Ему поручалось исследовать Каролинские острова, опись которых Крузенштерн в свое время рекомендовал экспедиции Васильева. После сдачи груза Российско-Американской компании ему предписывалось направиться в Берингов пролив, где он должен был определить положение мыса Восточного (Дежнева), мыса Валлийского (принца Уэльского) и островов Диомида, а затем уже приступить к описи восточных берегов Чукотки.

«При описи земли чукок и коряков,— писал Крузенштерн командиру шлюпа «Сенявин»,— заходить Вам во все заливы, которые на сем берегу могут оказываться». С особой подробностью Крузенштерн рекомендовал исследовать Анадырский залив, его бухты, устье реки Анадырь и, наконец, на гребных судах «послать вовнутрь ученых Вашего судна, дабы доставить нам сведения, относящиеся до сих берегов».

Кроме того, Крузенштерн считал необходимым более подробно описать Олюторский залив и берега Азии, лежащие к северу и югу от него и еще никем не положенные на карту. Плавание Литке должно было завершиться исследованием восточных берегов Камчатки до Петропавловской гавани. В зимние месяцы судам предписывалось направиться в тропические широты Тихого океана. Станюковичу Крузенштерн рекомендовал заняться районом Сандвичевых островов, где, по сообщениям американских купеческих судов, обнаружено множество островов и некоторые из них были нанесены на карты, проверить их положение и осмотреть острова, которые Коцебу видел к западу и югу от открытой им цепи Радак, а также продолжить исследование архипелага Гильберта.

Большинство задач, которые Крузенштерн поставил перед Станюковичем и Литке, были успешно решены. Посвященный этому плаванию труд Литке «Путешествие вокруг света на военном шлюпе „Сенявин“» получил мировую известность. По словам Ф. П. Врангеля, выход его в свет «изумил мыслящих моряков и составил эпоху в ученой литературе нашего Отечества»¹¹. Столь же высокую оценку «Путешествию» дал Гумбольдт, писавший Литке, что ему трудно выразить в полной мере «свое восхищение и интерес», с каким он «еще недавно с пером в руках страницу за страницей» читал этот многотомный труд¹².

Результаты исследований Станюковича и Литке были впоследствии проанализированы Крузенштерном и на основе их открытий внесены исправления в генеральную и некоторые частные карты «Атласа Южного моря» и в очередное дополнение к разбору источников, положенных в его основу. Экспедиция Станюковича достойно завершала почти 30-летний период русских кругосветных плаваний.

Глубокое внимание Крузенштерна к задачам изучения района Берингова пролива проложило путь ко многим выдающимся открытиям. По его предначертаниям русские моряки описали юго-восток Чукотки и почти все северо-западные берега Америки, включая огромный полуостров Аляска. Его беспокойный ум искал путей к решению еще одной задачи — описи северных берегов Америки между Беринговым проливом и рекой Маккензи. Проблемы полярных исследований продолжали занимать его и в годы педагогической деятельности, представляющей одну из ярких страниц его долгой и поистине великой жизни.

Во главе Морского кадетского корпуса. Последние полярные проекты

4 апреля 1826 г. Крузенштерн был назначен помощником директора Морского кадетского корпуса, поставившего основные офицерские кадры для русского флота. Ради этого поста мореплаватель пожертвовал штатной должностью академика.

Педагогическое поприще давно привлекало Крузенштерна. Интересно, что незадолго до отправления в кругосветное плавание он собирался выйти в отставку и стать учителем, а по возвращении из путешествия некоторое время являлся инспектором (преподавателем) Морского кадетского корпуса. Как видно из писем Крузенштерна к Румянцеву, он время от времени возвращался к мысли посвятить свои силы обучению молодого поколения. Великий мореплаватель с удовлетворением воспринял назначение его в 1827 г. директором Морского кадетского корпуса и с головой ушел в новые обязанности. Прежде всего он решил повысить качество преподавания. Он создал при корпусе музей, библиотеку, обсерваторию, приобрел несколько домов для матросов и расширил госпиталь, сделав его доступным для нижних чинов. Для детей матросов он открыл начальную школу.

По свидетельству историка русского флота Ф. Ф. Веселаго, «днем и ночью он был между воспитанниками»¹ Крузенштерн пользовался всеобщим уважением и любовью. По словам его учеников, это доказывало, «какое глубокое и разумное имел на нас влияние».

Самым выдающимся достижением Крузенштерна на педагогическом поприще явилось учреждение по его проекту офицерского класса при Морском кадетском корпусе, в который принимали наиболее одаренных выпускников.

Слушатели офицерского класса в течение двух лет изучали физическую географию, картографию, русскую литературу, высшую математику, астрономию, физику, химию, механику, аналитическую геометрию, теорию артиллерии, теорию судостроения и судовождения, инженерное дело и другие предметы.

Преподавание естественных наук вели академики Э. Х. Ленц, П. Н. Фусс, М. В. Остроградский, В. Я. Буняковский и профессора Петербургского университета М. Ф. Соловьев и Н. Г. Устрялов. Большое внимание уделялось изучению российской словесности и истории. Программа занятий по этим предметам составлялась при участии выдающегося поэта В. А. Жуковского, который советовал мореплавателю не пускать на порог корпуса романы Фаддея Булгарина.

Офицерский класс впоследствии был преобразован в Военно-Морскую академию, существующую и поныне. Из этого созданного Крузенштерном высшего военно-морского учебного заведения вышли многие выдающиеся деятели флота, исследователи морей и океанов. В его стенах получили образование замечательные русские ученые — академики М. А. Рыкачев и Б. Б. Голицын, внесшие огромный вклад в развитие отечественной метеорологии.

Отдавая много сил управлению и совершенствованию преподавания в Морском кадетском корпусе и офицерском классе, он продолжал ученые занятия и внимательно следил за успехами географии и мореплавания.

Летом 1830 г. Крузенштерн закончил работу над «Планом экспедиции для открытий в северном и южном полушариях Южного моря». Эти записки он представил, вероятно, начальнику морского штаба князю А. С. Меншикову, так как слышал с «некоторою достоверностью», что русское правительство приняло решение «отправить экспедицию в Южное море в будущем году»². Однако других сведений, подтверждающих, что в 1831 г. шла подготовка к большой научной экспедиции в Тихий океан, найти не удалось. Разумеется, Крузенштерн не занимался вымыслами, тем более что «план» адресовался лицу, занимавшему высокий пост в государственном аппарате. Важно другое. «План» Крузенштерна необычайно широк по своему размаху. Новая экспедиция в высокие широты южного и северного полушарий Тихого океана должна была явиться повторением экспедиций к Южному полюсу

и в Берингов пролив. Она также должна была состоять из четырех судов: два — для исследований на севере, два — на юге. Южному отряду предписывалось «подойти к Южному полюсу столь близко, сколь возможно будет». Одновременно надлежало проверить предположения английского мореплавателя Уэделла, «будто море в высоких южных широтах совершенно свободно от льда». (Подобные «предположения» противоречили представлениям о ледовитости антарктических морей, добытых во время первого русского плавания к Южному полюсу.)

Кроме того, южному отряду следовало проверить утверждение американцев о том, что они открыли в южном полушарии Тихого океана более 200 островов, «которые ни на одной карте не означены». «Если в самом деле только 4-я часть сих островов суть новые, — писал Крузенштерн, — то и сие уже служит по крайней мере доказательством, сколь много еще остается сделать для гидрографии Южного моря»³.

Северному отряду предстояло подробно исследовать Охотское море, Алеутские острова, берега Америки, восточное побережье Камчатки и Чукотки, которое до плавания Литке «совершенно было не известно»⁴.

И, наконец, во время зимних месяцев все четыре корабля должны были заняться определением точного положения островов и архипелагов в Тихом океане к северу и югу от экватора.

Особенно большое внимание уделено в «Плане» вопросам постановки научных исследований. Для их проведения Крузенштерн рекомендовал взять двух астрономов, двух ботаников, двух геологов, а также минералога, физика и зоолога.

«Ревность и любовь к наукам, — писал Крузенштерн, — столь велики и столь всеобщы, что не будет недостатка в желающих, что найдутся люди, которые охотно оставят надежду на большое жалованье или на пенсию, если только будут иметь счастье, что их употребят в экспедиции»⁵.

«План» Крузенштерна свидетельствует о том, что после первого русского плавания к Южному полюсу моряков русского флота продолжала привлекать проблема исследования антарктической области. По мнению Крузенштерна, новая экспедиция для открытий должна быть снаряжена так, чтобы могла «принести России новую сла-

ву, наукам пользу и мореплаванию безопасность». Поэтому она не должна снаряжаться «по малому размеру», а с размахом, достойным великой державы мира. Ее необходимо было оснастить самыми совершенными и самыми современными приборами, которые желательно своевременно (за год до отправления) заказать лучшим мастерам с тем, чтобы в июне 1831 г. экспедиция могла вступить под паруса.

Но экспедиция в высокие широты Северного и Южного полушарий не покинула Кронштадт. Все явственнее ощущался упадок научных исследований русского флота. Царская казна не склонна была отпускать деньги не только на экспедицию к Южному полюсу и в северную часть Тихого океана, но и даже на исправление карт «Атласа Южного моря».

Убедившись, что Морское ведомство решительно встало на путь свертывания географических исследований и ученых изысканий, Крузенштерн пытался добиться снаряжения экспедиции в Антарктику на частные средства. По совету мореплавателя, его сын Павел Иванович Крузенштерн, участвовавший в кругосветном плавании на шлюпе «Сенявин», обратился к одному из меценатов Петербурга с просьбой снарядить экспедицию для точнейшего исследования южного континента⁶. Но и это предложение осталось нереализованным. Как видно из переписки Крузенштерна с зарубежными исследователями, вопросы изучения Антарктики он считал наиболее важной задачей географии в 30-х годах XIX в. Он был убежден, что именно в Антарктике исследователей ждут наиболее выдающиеся открытия. Известный английский мореплаватель Джон Росс приезжал в Петербург, чтобы посоветоваться с русским мореплавателем относительно снаряжения экспедиций в южнополярную область⁷.

В феврале 1837 г. Крузенштерн разработал предложение, касающееся участия России в изучении неисследованных участков северного побережья Русской Америки между Беринговым проливом и рекой Маккензи, опасаясь, что английское правительство, пославшее в Арктику капитана Бака, прикажет ему после завершения описи берегов, принадлежащих Англии, обследовать берега, примыкающие к Берингову проливу. По мнению мореплавателя, Россия должна первой закончить исследование побережья Америки между мысом Барроу и рекой Мак-

кензи. «Исследование сей части,— писал Крузенштерн,— должно быть предоставлено русским мореходцам, и тем более надобно этого желать, что англичане, не желая, чтобы другая нация присвоила себе честь окончательного разрешения вопроса, занимающего мореплавателей и географов более 300 лет»⁸, приступили к обсуждению мероприятий по завершению описи неисследованных районов севера Америки.

Действительно, в это время, в только что созданном Королевском географическом обществе Великобритании шла разработка предложений по завершению исследования неизученных участков побережья Северной Америки. При этом высказывалось опасение, что Россия первой приступит к решению этой задачи, тем более что в Русской Америке находится отважный полярный исследователь Врангель, который ждет только указаний от русского правительства, чтобы завершить исследование Северо-Западного прохода. «Англии не простится,— писал секретарь английского адмиралтейства Джон Барроу,— и она станет посмешищем мира, если позволит какой-нибудь другой стране из-за своего безразличия ограбить себя, лишит всех предыдущих открытий»⁹.

В своем предложении Крузенштерн ссылался на это высказывание Джона Барроу. При этом мореплаватель обращал внимание на попытки английских моряков игнорировать вклад России в решение проблемы сообщения между Тихим и Атлантическим океанами. «Здесь,— писал Крузенштерн,— я должен упомянуть об одном обстоятельстве, которое не должно быть упускаемо из виду. Русские первыми возобновили отыскание Северо-Западного прохода отправлением корабля «Рюрика»; не прежде, как спустя три года после того, англичане начали посылать экспедиции для разрешения сего вопроса»¹⁰.

Крузенштерн считал, что русское правительство не должно медлить. Он полагал, что исследование северных берегов Русской Америки с успехом может выполнить Российско-Американская компания. Для этого на одном из ее судов необходимо отправить в Берингов пролив несколько байдар с алеутами под командой весьма искусного морского офицера. Во главе столь важного и опасного географического предприятия Крузенштерн рекомендовал поставить человека храброго и твердого духом, который был бы захвачен горячим стремлением выполнить

эту задачу, заботясь прежде всего «о возвышении славы русских морских офицеров».

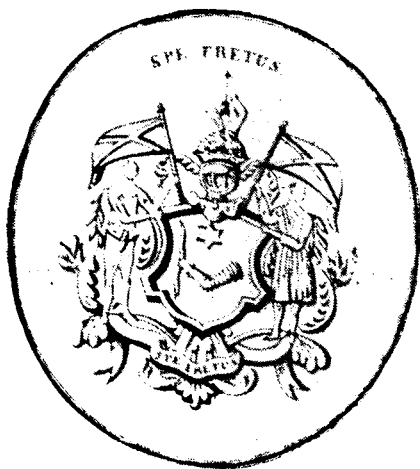
Начальнику экспедиции следовало определить широты и долготы всех мысов и других «отличительных мест», дать точную опись берега и сделать промер прибрежных вод. Он должен был составить карту исследованных мест, «сочинить» описание своего путешествия, в которое следовало включить все наблюдения, полезные для дальнейшего развития науки.

Крузенштерн считал, что базой экспедиции должен быть залив Коцебу, где судну Российско-Американской компании надлежало дожидаться возвращения байдарочной экспедиции. В ее успехе мореплаватель не сомневался, справедливо полагаясь на способности алеутов в подобных походах.

Предложения Крузенштерна были поддержаны полярным исследователем Врангелем. В 1838 г. была снаряжена байдарочная экспедиция под начальством Александра Филипповича Кашеварова, который исследовал северное побережье Русской Америки между мысом Лисбург и мысом Врангеля. Вести об этом достижении пришли в Петербург в то время, когда в столице отмечалось 50-летие флотской службы Крузенштерна. Академия наук воздала ему почести, которых был удостоен лишь великий Гумбольдт.

В адресе «ученого сословия» России, проект которого составил академик Карл Бэр, отмечалось, что «Крузенштерн своим путешествием вокруг света не только возвысил славу русского флота в глазах всей Европы, но обогатил науку открытиями и исследованиями, далеко раздвинувшими пределы естествознания и географии»¹¹. Бэр не сравнивал его достижения с деяниями великих мореплавателей минувших времен. Нет, он соединил имя Крузенштерна с подвигами русского народа, с подвигами первых землепроходцев.

В 40-х годах, судя по документам и литературным источникам, Крузенштерн не обращался к проблемам полярных исследований, хотя, безусловно, они продолжали его интересовать. Он наставлял советами Карла Бэра, когда он отправлялся на Новую Землю, напутствовал А. Ф. Миддендорфа в его знаменитое путешествие¹² на Таймыр, в Якутию, на Дальний Восток и в Амурский край, который занимал мысли Крузенштерна,



Герб И. Ф. Крузенштерна

Дело в том, что в начале 40-х годов положение России в северной части Тихого океана коренным образом ухудшилось. В это время на Дальнем Востоке произошли события, которые не только оказали большое влияние на политику России в этом районе, но и сказались на океанических и полярных исследованиях. Речь идет об опиумных войнах, завершившихся серией договоров между Китаем и Англией, Францией, США, по которым порты Китая были открыты для этих стран. Крузенштерн незамедлительно отреагировал на изменение политической обстановки на Дальнем Востоке.

9 мая 1843 г. он направил в русские правительственные круги записку «Посольство в Японию». Мореплавателю отмечал, что попытки России установить торговые отношения с Японией пока не имели успеха. Однако интересы Русского государства требуют предпринять новые шаги для решения этой задачи. По его мнению, неудача посольства Резанова в 1804 г. объяснялась не столько недружелюбием японского двора по отношению к России, сколько иными причинами, которых он намеренно не раскрывает в своей записке. Вместе с тем переговоры, которые искусно вел Рикорд с японцами с целью

освобождения из плена Головнина, не только привели к цели, но и «помирили японское правительство с Россиею».

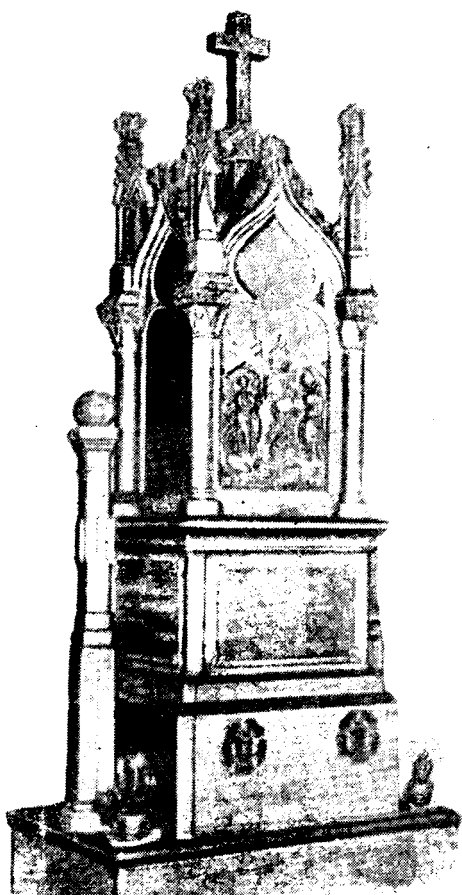
«Этот успех был достигнут большею частью благодаря прямоте, с которою адмирал Рикорд сумел повести дело и которая вполне была оценена нашими соседями,— писал Крузенштерн.— Невероятно, впрочем, чтобы японское правительство не понимало, как для него важно жить в хороших отношениях с Россиею»¹³.

По мнению Крузенштерна, России следует считаться с тем, что Англия «не замедлит» навязать свой диктат Японии. Поэтому русское правительство должно с особым упорством добиваться установления торговых отношений с восточным соседом. Развитие торговли представлялось ему взаимовыгодным для обоих государств. Россия получила бы дополнительный рынок для сбыта мехов Российской-Американской компании и могла бы покупать в Японии соль и рис, столь необходимые как для Камчатки, так и для всего Северо-Востока. При этом Крузенштерн напоминал, что часть продовольствия, которую он доставил из Японии на корабле «Надежда», была затем переправлена через Охотск в Восточную Сибирь. Более того, рис, доставляемый из Японии, будет стоить значительно дешевле муки, доставляемой в очень плохом состоянии во вьюках из Якутска в Охотск. Он не сомневался, что как только торговля между двумя государствами получит правильное развитие, все большее и большее число товаров будет вовлекаться в оборот с той и с другой стороны.

В заключение Крузенштерн писал, что если даже допустить неудачу посольства, то экспедиция может внести важный вклад в изучение Шантарских островов, Амурского лимана и берегов Охотского моря, не говоря о том, что за время этого плавания офицеры и матросы сделаются «превосходными моряками».

Руководителем посольства в Японию он рекомендовал адмирала Рикорда. Одновременно мореплаватель выступил с новым предложением о возвращении России некогда принадлежащего ей Амурского края, имеющего важное значение для хозяйственных связей Сибири с Тихим океаном, Камчаткой, Русской Америкой¹⁴.

Эти предложения свидетельствовали о глубоком понимании мореплавателем государственных задач по укреплению позиций своего Отечества на Дальнем Востоке и



*Надгробный памятник на могиле Н. Ф. Крузенштерна
в Домском соборе Таллина*

на севере Тихого океана. Они были составлены Крузенштерном, когда он уже находился не у дел. Его гуманизм и вера в торжество разума были неприемлемы для крепостнической атмосферы чиновничьего Петербурга. Крузенштерн вынужден был уйти с поста директора Морского кадетского корпуса¹⁵. Это произошло в октябре 1842 г.

После ухода в отставку, он продолжал жить в Петербурге, временами уезжая на отдых в свое небольшое имение на мызу Асс.

Крузенштерн приветствовал инициативу академика Карла Бэра и полярных исследователей Врангеля и Литке по созданию Русского географического общества. Он дал согласие быть членом-учредителем этого центра по изучению Отечества в географическом отношении и внимательно следил за его первыми шагами, предугадывая его выдающуюся роль в развитии наук и прежде всего в столь близких ему географии, гидрографии, этнографии, океанографии и метеорологии. Он сожалел, что состояние здоровья не позволяет ему принять активное участие в заседаниях общества.

24 августа 1846 г. Россия потеряла одного из выдающихся своих ученых и великого деятеля русского флота. Крузенштерна похоронили в Домской церкви Ревеля (Таллина).

За многие десятилетия потускнел мрамор надгробного памятника и выцвел приспущенный над его могилой русский флаг, который он первым из россиян пронес вокруг света. Но время не стерло ни славы, ни величия подвига, ни вклада Крузенштерна в науку.

Крузенштерн прожил долгую и сложную жизнь. Он жил и творил в эпоху, когда происходил кризис феодально-крепостнической системы и шло становление новых буржуазных отношений. Он понимал, что устои крепостничества и сословные рамки мешают развитию торговли и промышленности, науки и мореплавания.

На долю Крузенштерна выпала честь совершить первое русское кругосветное плавание. Наряду с политическим и торговым значением Первая русская кругосветная экспедиция оказала глубокое влияние на развитие не только отечественной, но и мировой географии и картографии. Его картами Японии и Сахалина восхищалась ученая Европа. Выполненные им океанологические наблюдения дали «первое ясное и четкое представление о характере распределений температуры в верхних слоях Мирового океана». Наблюдения экспедиции Крузенштерна — Лисянского над течениями и приливами, атмосферными явлениями и температурой воды на различных глубинах имеют сегодня необычайную ценность.

Крузенштерн с гордостью носил звание почетного члена Петербургской академии наук. Он являлся выдающимся авторитетом в области географических, океанических и полярных исследований. Намеченные им задачи по глобальному изучению океанических просторов и полярных стран свидетельствуют о возрастании международного авторитета русской географической науки.

Дело И. Ф. Крузенштерна продолжал его сын, Павел Иванович Крузенштерн. Он участвовал в изучении северо-восточных берегов Азии, Каролинских и других островов в экваториальной зоне Тихого океана и затем более

30 лет посвятил изучению Печорского края. Ему же принадлежит один из первых проектов достижения Северного полюса на паровом судне. Внук И. Ф. Крузенштерна, Павел Павлович Крузенштерн, плавал океанскими путями, впервые проложенными его дедом, и участвовал в географическом изучении Печорского и Обского Севера. Крузенштерн оставил плеяду учеников и последователей.

В ознаменование 100-летия со дня рождения И. Ф. Крузенштерна на средства, собранные по подписке среди моряков и ученых России, в Петербурге, на берегу Невы, перед зданием Морского кадетского корпуса был сооружен памятник первому русскому плавателю вокруг света. Его имя многократно увековечено на карте: три острова в экваториальной зоне Тихого океана, один остров в Беринговом проливе, проход между Цусимой и Японией, мыс в заливе Коцебу, гора в заливе Коронейшен на севере Америки и другие географические объекты носят имя Крузенштерна.

Он считал себя сыном России и трудился во имя славы русской науки, во имя усиления могущества государства Российского. Он начал свою жизнь геройскими подвигами на море и завершил ее подвигами на поприще науки, которые останутся навсегда памятными в летописи великих свершений человечества.

Детство и юность

1. Центральный государственный архив Военно-Морского флота (ЦГАВМФ), фонд семьи Крузенштернов (ф. 14), д. 259, л. 46. Крузенштерн — Румянцеву.
2. Крузенштерн покровительствовал семье Кюхельбекеров. По его просьбе на шлюп «Аполлон» был определен «сверх штата» М. К. Кюхельбекер. Крузенштерн вместе с директором Царско-сельского лицея Е. А. Энгельгардтом пытался отправить в плавание В. К. Кюхельбекера, но начальник морского штаба А. В. Моллер отказался докладывать об этом вопросе царю.
3. *Е. Л. Штейнберг*. Жизнеописание русского мореплавателя Юрия Лисянского. М., Воениздат, 1948, стр. 87.
4. Сохранилось два письма капитана Муррея Крузенштерну (ЦГАВМФ, ф. 14, д. 227, л. 49—52).
5. Архив Географического общества СССР, р. 110, д. 157, л. 4 (Далее: АГО).
6. АГО, р. 110, д. 157, л. 6.
7. Адмирал Иван Федорович Крузенштерн (Биографический очерк). — Морской сборник, 1869, № 6, стр. 7.
8. Центральный государственный исторический архив ЭССР (ЦГИАЭ), фонд семьи Крузенштернов (ф. 1414), оп. 3, д. 28, л. 13. В биографическом очерке «И. Ф. Крузенштерн», напечатанном в «Морском сборнике» (1869, № 6, стр. 9), фамилия капитана указана: «Линдсей».
9. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 годах на кораблях «Надежде» и «Неве» под начальством флота капитан-лейтенанта, ныне капитана второго ранга Крузенштерна Государственного адмиралтейского департамента и Академии наук члена, ч. I. СПб., 1809, стр. XIX (далее: *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие...).
10. «Записка министру коммерции Соймонову, написанная на борту судна «Бомбей» под командой Гамильтона, с проектом организации русской экспедиции в интересах развития торговли и обогащения страны». Документ представляет писарскую копию рукописи на французском языке с правкой Крузенштерна (ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 22). Впервые изложен в статье Е. Г. Кушнарева «Проект кругосветного плавания Крузенштерна» (Изв. Всесоюз. геогр. об-ва, 1963, т. 95, вып. 4, стр. 339—347).
11. ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 3, л. 1.

Первая русская кругосветная экспедиция

«Тысячекратные размышления»

1. С. Г. Струмилин. Очерки экономической истории России и СССР. М., «Наука», 1966, стр. 382.
2. Там же.
3. М. Ф. Злотников. Континентальная блокада и Россия. М.—Л., «Наука», 1966, стр. 77.
4. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 224, л. 48—49.
5. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 60, л. 1.
6. Там же, л. 2.
7. Там же, л. 3.
8. Там же, л. 4.
9. Там же, л. 7—8.
10. Зап. Уч. ком-та Мор. мин-ва. 1838, ч. XIV.
11. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 60, л. 8.
12. И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..., ч. I, стр. XX.
13. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 60, л. 14, 15.
14. Там же, л. 17.
15. Там же, л. 18.
16. Там же, л. 23.
17. Там же, л. 25.
18. Там же, л. 26.
19. ЦГИА, ф. 13, оп. 1, д. 82, 72, 120; АВПР, ф. Главный архив, П — 21, 1806—1820, д. 1; ЦГАВМФ, ф. 315, оп. 1, д. 507.
20. Вестник Европы, 1803, июнь, стр. 171.

Подготовка к кругосветному плаванию

1. Е. Г. Кушнарев. Проект кругосветного плавания Крузенштерна.— Изв. Всесоюз. геогр. об-ва, 1963, т. 95, вып. 4, стр. 346.
2. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 224, л. 50. Лисянский — Крузенштерну.
3. Там же, л. 50—51. Лисянский — Крузенштерну.
4. Там же, л. 4. Крузенштерн — Александру I.
5. Е. В. Барсов. Государственный канцлер Н. П. Румянцев.— Древняя и новая Россия, 1877, № 5, стр. 6.
6. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 23, л. 104. Румянцев — Крузенштерну.
7. ЦГИАЭ, ф. 14, д. 224, л. 52. Лисянский — Крузенштерну.
8. Там же, л. 58. Лисянский — Крузенштерну.
9. Там же, д. 227, л. 40. Мордвинов — Крузенштерну.
10. Там же, д. 223, л. 2. Федор Ромберг — Крузенштерну.
11. Е. Л. Штейнберг. Жизнеописание Юрия Лисянского, стр. 136.
12. Внешняя политика России XIX и начала XX века. Документы Российского министерства иностранных дел. Серия 1, т. I. М., Госполитиздат, 1960, стр. 387 (далее: Внешняя политика России...).
13. Там же, стр. 404.
14. Там же, стр. 492.
15. Там же, стр. 496.
16. И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..., ч. III, стр. 408.
17. В. В. Невский. Первое путешествие россиян вокруг света. М.,

- Географиз, 1951, стр. 38 (далее: *В. В. Невский. Первое путешествие россиян...*).
18. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие...*, ч. I, стр. 19.

Кронштадт — Петропавловск-на-Камчатке

1. Все даты плавания вокруг света даны по новому стилю, который использовали и Крузенштерн и Лисянский при написании своих «Путешествий».
2. *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие вокруг света на корабле «Нева» в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах*, ч. 1. СПб., 1812, стр. 8, (далее: *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие...*).
3. Там же, стр. 14.
4. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие...*, ч. I, стр. 46.
5. *В. В. Невский. Первое путешествие россиян...*, стр. 45.
6. *С. О. Макаров. «Витязь» и «Тихий океан»*. СПб., 1894.
7. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие...*, ч. I, стр. 57.
8. Там же, стр. 58.
9. Там же, стр. 67.
10. Там же, стр. 69.
11. *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие...*, ч. I, стр. 79—80.
12. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие...*, ч. I, стр. 133.
13. *Н. А. Гвоздецкий. Первое морское путешествие россиян вокруг света.—Природа*, 1947, № 1, стр. 87.
14. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие...*, ч. I, стр. 143.
15. Там же, стр. 150.
16. *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие...*, ч. I, стр. 83.
17. *Тур Хейердал. Приключения одной теории*. Л., 1969, стр. 128.
18. *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие...*, ч. I, стр. 87.
19. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие...*, ч. I, стр. 164.
20. Там же, стр. 233.
21. Там же, стр. 240—241.
22. Там же, стр. 243.
23. Там же, стр. 250.

Путешествие Крузенштерна в Японию

1. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 476, л. 6. Резанов — Кошелеву. Копия
2. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 28, л. 63. Крузенштерн — Румянцеву.
3. *К. Военский. Русское посольство в Японии в начале XIX в.—Русская старина*, 1895, июль, октябрь. Та же статья, дополненная обширными документальными приложениями, опубликована с предисловием Н. Кладо (Морской сборник, 1919, № 1—5). См. также статью А. Сгибнева «Резанов и Крузенштерн» (Древняя и новая Россия, 1877, т. I, № 4) и статью «Кто был руководителем кругосветного плавания» (Ежегодн. Эст. геогр. об-ва. Таллин, 1957).
4. Внешняя политика России..., т. I, стр. 492.
5. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 47-а, л. 5. Крузенштерн — Александру I.
6. Там же, л. 6—7. Лисянский — Чичагову.

7. Морской сборник, 1919, № 1, стр. 41.
8. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. I, стр. 262. Румянцев через сибирские власти дал указание П. И. Кошелеву оказать все от него зависящее «пособие нашей экспедиции» (ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 476).
9. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. I, стр. 268. В ЦГАВМФ сохранились черновики писем Крузенштерна к Барбье дю Бокаж (ф. 14, д. 252, л. 23—26) и три письма последнего к Крузенштерну (д. 199, л. 53—59).
10. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. I, стр. 276.
11. Там же, стр. 278.
12. Там же, стр. 279.
13. Там же, стр. 285.
14. Там же, стр. 286.
15. Там же, стр. 294—295.
16. Там же, стр. 301.
17. Там же.
18. *В. А. Дивин*. Русские мореплавания на Тихом океане. М., «Мысль», 1971, стр. 317.
19. Внешняя политика России., т. I, стр. 474.
20. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. I, стр. 308.
21. Там же, стр. 313.
22. Там же, стр. 347.
23. Там же.

Исследование Японских островов и Сахалина

1. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. II, стр. 6.
2. Там же.
3. Пролив между островами Цусима и Кюсю называется ныне Проходом Крузенштерна (Цусимский пролив).
4. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. II, стр. 25.
5. Там же, стр. 27.
6. Там же, стр. 47.
7. Там же, стр. 65.
8. Там же, стр. 68.
9. *Б. П. Полевой*. Первооткрыватели Сахалина. Южно-Сахалинск, 1959, стр. 101.
10. *Ф. Шмелин*. Журнал первого путешествия россиян вокруг земного шара, ч. II. СПб., 1816.
11. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. II, стр. 106.
12. Там же, стр. 138.
13. Там же, стр. 140.
14. Там же, стр. 150.
15. Там же, стр. 200.
16. Там же, стр. 206.
17. Там же, стр. 216.

Возвращение в Кронштадт

1. Северная пчела, 1861, № 71, стр. 282.
2. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 47-а, л. 1. Румянцев — Чичагову.
3. *И. Ф. Крузенштерн*. Путешествие., ч. II, стр. 221.

4. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..*, ч. II, стр. 288.
5. *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие..*, ч. I, стр. 245.
6. Там же, стр. 217.
7. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..*, ч. II, стр. 404.
8. *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие..*, ч. II, стр. 325.

Итоги кругосветного плавания

1. Переписка Карла Бэра по проблемам географии. Л., «Наука», 1970, стр. 41 (далее: Переписка Бэра...).
2. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..*, ч. I, стр. II.
3. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 215, л. 101. Карамзин — Крузенштерну.
4. *И. Ф. Крузенштерн. Собрание сочинений, служащих разбором и изъяснением Атласа Южного моря капитан-командором Крузенштерном*, ч. I. СПб., 1823, прибавления, стр. 4.
5. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..*, ч. III, стр. 230.
6. Там же, стр. 242.
7. Там же, стр. 149.
8. *В. В. Невский. Первое путешествие россиян..*, стр. 83.
9. *Ю. Ф. Лисянский. Путешествие..*, ч. I, стр. 39.
10. *Л. Ф. Рудовиц. Первое русское кругосветное плавание 1803—1806 гг.* — Труды Гос. океанограф. ин-та, вып. 27. Л., 1954, стр. 8.
11. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..*, ч. III, стр. 150.
12. *Л. Ф. Рудовиц. Указ. соч.*, стр. 9.
13. *В. А. Есаков. Русские географические открытия и исследования XIX — начала XX в.* — В кн.: *Д. М. Лебедев, В. А. Есаков. Русские географические открытия и исследования*. М., «Мысль», 1971, стр. 314.
14. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..*, ч. III, стр. 277.
15. Там же, стр. 280.
16. *Л. Ф. Рудовиц. Указ. соч.*, стр. 5.
17. *И. Ф. Крузенштерн. Путешествие..*, ч. III, стр. II.
18. Там же, стр. III.

«Атлас Южного моря»

1. Составленные Крузенштерном на английском и немецком языках обширные заметки об Англии хранятся в Центральном государственном архиве Военно-Морского флота (ф. 14, оп. 1, д. 47).
2. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 28, л. 16.
3. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 2549, л. 7.
4. Там же, л. 7.
5. Там же, л. 10.
6. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 31, л. 6. Крузенштерн — Румянцеву.
7. Там же.
8. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 2557, л. 3. Крузенштерн — Траверсе.
9. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 245, л. 81. Энгельгардт — Крузенштерну.
10. Там же.
11. Зап. Госуд. адмиралт. деп-та, 1823, ч. V.
12. *А. И. Алексеев. Федор Петрович Литке*. М., «Наука», 1970, стр. 157.

13. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 26. Крузенштерн — Сарычеву. Черновик.
14. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 233, л. 119. Сарычев — Крузенштерну.
15. ЦГИАЭ, ф. 1414, он. 3, д. 26. Крузенштерн — Румянцеву. Черновик.
16. ЦГАВМФ, ф. 315, он. 1, д. 30, л. 34.
17. Там же, ф. 215, он. 1, д. 815, л. 1.
18. ЦГАВМФ, ф. 166, он. 1, д. 2533, л. 2.
19. Там же, д. 2576, л. 4. Крузенштерн — Траверсе.
20. Собрание сочинений, служащих разбором и изъяснением Атласа Южного моря капитан-командором Крузенштерном, ч. I. СПб., 1823, стр. II.
21. ЦГАВМФ, ф. 166, он. 1, д. 2576, л. 6.
22. Там же, л. 6—7.
23. Там же, л. 21.
24. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 6, л. 1. Волконский — Крузенштерну.
25. Там же, д. 245, л. 92. Энгельгардт — Крузенштерну.
26. Там же, д. 252, л. 10—11.
27. Там же, д. 245, л. 94. Энгельгардт — Крузенштерну.
28. Собрание сочинений, служащих разбором и изъяснением Атласа Южного моря. ч. I. СПб., 1823, стр. II.
29. Там же, ч. I, раздел «Изъяснение и разбор карты Кораллового моря», стр. 3.
30. Там же, ч. II. СПб., 1826, стр. 1.
31. Там же, ч. I, раздел «О ветрах и течениях в Южном море», стр. 5—6.
32. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 259, л. 70, д. 264, л. 12—13.
33. Там же, д. 64, л. 43, 56, 76.
34. И. Ф. Крузенштерн. Дополнение к изданным в 1826 и 1827 годах объяснениям оснований, послуживших для составления Атласа Южного моря. Совокупно с сим атласом сочинил вице-адмирал Крузенштерн, ч. I. СПб., 1836, стр. 30.
35. ЦГИАЭ, ф. 2057, оп. 1, д. 350, л. 79.
36. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 235, л. 2. Сперанский — Крузенштерну.
37. Переписка Александра Гумбольдта с учеными и государственными деятелями России. М., Изд-во АН СССР, 1962, стр. 124 (далее: Переписка Гумбольдта...).
38. К биографии адмирала И. Ф. Крузенштерна. Отд. отт., стр. 5 (из газеты «Голос», 1870, № 305).

Крузенштерн и полярные исследования

Изучение Севера России в начале XIX в.

1. Материалы для истории русского флота, т. XVI. СПб., 1902, стр. 243.
2. Записка Лепехина находится в ЦГИА, ф. 13, оп. 1, д. 82. Проекты Корнилова и Трубецкого — в ЦГАВМФ, ф. 315, он. 1, д. 507.
3. ЦГИА, ф. 155, оп. 1, д. 63, л. 8.
4. Там же, л. 90.
5. Там же, ф. 733, оп. 2, д. 525, л. 20.
6. Остов мамонта хранится в Зоологическом музее в Ленинграде.
7. Внешняя политика России, т. IV, стр. 447—455.
8. АВПр, ф. Главный архив, П-21, 1806—1820, д. I, л. 232.

1. Дж. Бейкер. История географических открытий и исследований. М., Географиз, 1950, стр. 170.
2. E. S. Dodge. North-West by Sea. N. Y., 1961, p. 221.
3. В. Н. Берх. Хронологическая история всех путешествий в полярные страны, ч. I. СПб., 1821, стр. 185.
4. Впервые идею о том, что Азия и Америка соединяются между собой на севере перешейком, высказал Гонсало Фернандес де Овьедо в первой половине XVI в. (А. Г. Исаченко. Развитие географических идей. М., «Мысль», 1971, стр. 110). «Вы наверно слышали,— писал Бурней 8 марта 1818 г. Крузенштерну,— что я попытался доказать, что Азия и Америка соединяются. Я и в самом деле полагаю, что такая возможность не исключена, на основании того, что мы наблюдали к северу от Берингова пролива» (ЦГАВМФ, ф. 14, д. 205, л. 31).
5. И. Ф. Крузенштерн. Введение к кн. О. Е. Коцебу «Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив», ч. I. СПб., 1821, стр. VI. (далее: И. Ф. Крузенштерн. Введение...).
6. И. Ф. Крузенштерн. О Мальдональдовом открытии Северо-Западного прохода в 1588 году.— Зап. Госуд. адмиралт. деп-та, 1815, ч. III, стр. 105.
7. И. Ф. Крузенштерн. Введение..., стр. IX.
8. О. Е. Коцебу. Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив, ч. I. СПб., 1821, стр. 108.
9. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 2531, л. 18.
10. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 264, л. 12. Крузенштерн — Барроу.
11. ЦГАДА, ф. 21, д. 3 доп., л. 107.
12. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 53, л. 1.
13. Там же, д. 199, л. 83—125. В бумагах Крузенштерна находится 23 письма Барроу, относящиеся к 1815—1836 гг.
14. Там же, д. 53, л. 1.
15. Там же, л. 2. Эта же мысль повторена Крузенштерном в статье «О Гренландии, или новые опыты для открытия Северо-Западного пути».— Северный архив, 1822, № 4, стр. 341—368.
16. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 26, л. 7. Крузенштерн — Румянцеву.

Крузенштерн и задачи географических исследований России

1. Эти мысли для Крузенштерна не были новыми. Он впервые, правда более схематично, высказал их еще в 1814 г. в отзыве на «Путешествие» М. М. Геденштрома.
2. И. Ф. Крузенштерн. Введение..., стр. XIX.
3. Там же.
4. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 681, л. 1—4.
5. К этому надо добавить участие Крузенштерна и Сарычева в разработке задач грандиозной экспедиции к Южному полюсу и в Берингов пролив.
6. Краткий исторический очерк гидрографии русских морей, ч. II. Восточный океан. СПб., 1899, стр. 27—29.

**Крузенштерн и экспедиции к Южному полюсу
и в Берингов пролив**

1. ЦГАВМФ, ф. 25, оп. 1, д. 114, л. 20.
2. Там же, л. 1.
3. Там же, л. 16.
4. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 52, л. 51.
5. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 2596, л. 1.
6. ЦГАВМФ, ф. 25, оп. 1, д. 114, л. 14.
7. Там же.
8. Они в отрывках опубликованы в сб.: *М. П. Лазарев. Документы.* т. I. М., Воениздат, 1952.
9. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 264, л. 12.
10. ЦГАВМФ, ф. 25, оп. 1, д. 114, л. 12.
11. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 264, л. 13.
12. Там же, д. 252, л. 45. Копия. Крузенштерн — Врангелю.

Крузенштерн и проблема Северной Земли

1. Путешествие флота капитана Сарычева по Северо-Восточной Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану под начальством флота капитана Биллингса. СПб., 1802, стр. 97 (далее: *Г. М. Сарычев. Путешествие...*).
2. Там же, стр. 98.
3. Сын Отечества, 1820, ч. 65, № 41.
4. *И. Ф. Крузенштерн.* Введение., стр. XXIX.
5. ЦГАВМФ, ф. 166, оп. 1, д. 2565, л. 2.
6. Там же, л. 9. См. также: Зап. Госуд. адмиралт. деп-та, ч. V. СПб., 1823, стр. XIV—XVI.
7. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 259, л. 59. Черновик. Крузенштерн — Румянцеву.
8. ЦГИАЭ, ф. 2057, оп. 1, д. 443, л. 70. Врангель — Литке.
9. ЦГАВМФ, ф. 215, оп. 1, д. 781, л. 219.
10. *Ф. П. Врангель.* Общие замечания о Ледовитом море.— Зап. Госуд. адмиралт. деп-та, ч. VIII. СПб., 1825, стр. 448.
11. *Г. А. Баскаков, А. О. Шнайзер.* Современные вертикальные движения побережья арктических морей.— В сб. «Проблемы полярной географии». Л., 1968, стр. 189—195.

Исследования в районе Берингова пролива

1. ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 264, л. 12. Крузенштерн — Барроу. Черновик.
2. ЦГАДА, ф. 11, д. 162 доп., л. 25.
3. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 23, л. 122. Румянцев — Крузенштерну.
4. ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 259, л. 3. Крузенштерн — Румянцеву.
5. ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 23, л. 115. Румянцев — Крузенштерну.
6. *О. Е. Коцебу.* Новое путешествие вокруг света в 1823—1826 гг. М., 1959, стр. 21.
7. ЦГАДА, ф. 21, д. 162 доп., л. 138. Крузенштерн — Румянцеву.
8. АВПР, ф. 339, оп. 888, д. 312, л. 2. Автором письма является Крузенштерн.

9. ЦГИАЭ, ф. 2057, оп. 1, д. 452, л. 84.
10. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 106, л. 3. Черновик.
11. ЦГИАЭ, ф. 2057, оп. 1, д. 443, л. 68. Врангель — Литке.
12. Переписка Гумбольдта., стр. 124.

**Во главе Морского кадетского корпуса.
Последние полярные проекты**

1. Морской сборник, 1869, № 6, стр. 21.
2. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 109, л. 2.
3. Там же, л. 1.
4. Крузенштерн допускает неточность: берега в основном были известны, но картированы далеко не совершенно.
5. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 109, л. 2.
6. Там же, д. 478, л. 2.
7. Там же, д. 238, л. 15.
8. Там же, д. 75, л. 1.
9. Там же, л. 2.
10. Там же.
11. Переписка Бара., стр. 41.
12. А. Ф. Миддендорф. Путешествие на север и восток Сибири, ч. I. СПб., 1860, стр. 58.
13. Впервые опубликовано в «Морском сборнике» (1869, № 6, стр. 26).
14. ЦГАВМФ, ф. 14, д. 263, л. 39.
15. С поста директора Морского корпуса Крузенштерн ушел из-за интриг А. С. Меншикова, возглавлявшего в это время Морское ведомство. Сохранилась рукопись Крузенштерна «Меншиков и о том, как он стал вытеснять меня из Морского кадетского корпуса» (ЦГАВМФ, ф. 14, д. 82).

Важнейшие даты жизни и деятельности И. Ф. Крузенштерна

- 1770 г.,
19 ноября И. Ф. Крузенштерн родился в Гонгунде (Хагуди)
вблизи Ревеля (Таллина).
- 1782—1784 гг. Учился в соборной Вышгородской школе.
- 1785 г. Поступил в Морской кадетский корпус в Крон-
штадте.
- 1787 г. Произведен в гардемарины. В летнюю навигацию
участвовал в плавании на фрегате «Мстислав», где
встретился с Ю. Ф. Лисянским.
- 1788 г. На корабле «Мстислав» участвовал в морском сра-
жении у острова Гогланд.
- 1789 г. Участвовал в Эландском морском сражении.
- 1790 г. Участвовал в Ревельском и Выборгском сражениях.
За отличие при взятии шведского корабля «Со-
фия-Магдалина» произведен в лейтенанты.
- 1791—1792 гг. Находился в Кронштадте, посвящая досуг воспол-
нению пробелов в образовании.
- 1793—1799 гг. Находился в командировке в Англии.
- 1798 г. Произведен в капитан-лейтенанты.
- 1799 г. Составил «Записку министру коммерции Соймонову,
написанную на борту судна «Бомбей» под командой
Гамильтона с проектом организации русской кру-
госветной экспедиции в интересах развития тор-
говли и обогащения страны».
- 1800 г. Командовал бригам «Нептун».
- 1802 г. Крузенштерн завершил переработку записок, в ко-
торых снова поставил вопрос о посылке судов из
Кронштадта к северо-западным берегам Америки, о
развитии внешней торговли и подготовке кадров
офицеров и матросов для коммерческого флота.
Назначен начальником Первой русской кругосветной
экспедиции.
- 1803 г. Избран членом-корреспондентом Петербургской ака-
демии наук.
- 1806 г. Избран почетным членом Петербургской академии
наук.
- 1808 г. Определен почетным членом Адмиралтейского де-
партамента.
- 1809 г. Вышла в свет первая часть «Путешествия вокруг
света».
Составил записку «Мысли о заведении больницы».

восстанавливающей силы для расслабленных и выздоравливающих».

- 1810 г. Вышла в свет вторая часть «Путешествия вокруг света».
Начал с Н. П. Румянцевым обсуждать вопрос об организации экспедиции для поисков Северо-Западного прохода.
- 1811 г. Составил «Обозрение путешествий к Северному полюсу», явившееся введением к сочинению «О путешествии кап. Чичагова и кап.-лейт. Бабаева к Северному полюсу в 1765—1766 гг.».
- 1812 г. Вышла в свет третья часть «Путешествия вокруг света».
- 1813 г. Представил Н. П. Румянцеву смету экспедиции для поисков Северо-Западного прохода.
Вышел в свет «Атлас к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна».
- 1814—1815 гг. Участие в подготовке и снаряжении экспедиции для поисков Северо-Западного прохода на бриге «Рюрик» под командой лейтенанта О. Е. Коцебу.
- 1815 г. Опубликовал сочинение о путешествии Ферарро Мальдонадо в 1588 г. Северо-Западным проходом из Атлантического в Тихий океан.
Уволен на неопределенное время в отпуск для ученых занятий.
- 1816 г. Начал работу над «Атласом Южного моря».
- 1817 г. По просьбе Н. П. Румянцева разработал план и задачи русской экспедиции для поисков Северо-Западного прохода со стороны Баффина моря (залива).
- 1818 г. Вызван из отпуска для участия в работе комитета по заготовке корабельных лесов.
- 1818—1823 гг. Участие в подготовке трехтомного труда О. Е. Коцебу «Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив».
- 1819 г. Присвоен чин капитан-командора.
Составил «Замечания» о задачах экспедиции к Южному полюсу и в Берингов пролив.
Издal карту мира и обширные гидрографические замечания к ней.
Представил в Морское ведомство карту Каролинских островов.
Закончил статью о плавании в 1818 г. английских экспедиций, имевших целью отыскание Северного прохода.
- 1821 г. Представил в Морское ведомство «Исследования, касающиеся до гидрографии великих океанов и служащие объяснением меркаторской карте всего света». Закончил статью о плавании капитана Парри Северо-Западным проходом.

- 1822 г. Переехал из Эстляндии (мыза Асс) в Петербург для наблюдения за печатанием «Атласа Южного моря» и гидрографического описания к нему.
- 1823 г. Назначен непременным членом Адмиралтейского департамента. Одновременно Крузенштерну поручено заведование библиотекой Адмиралтейского департамента.
Представил проект об исследовании северных берегов Америки между Беринговым проливом и рекой Маккензи.
- 1824 г. Вышла в свет первая часть «Атласа Южного моря». Начал подготовку экспедиции для исследования северных берегов Русской Америки на средства Н. П. Румянцева и Российско-Американской компании.
Назначен членом Главного правления училищ.
- 1826 г. Вышла в свет вторая часть «Атласа Южного моря». Присвоено звание контр-адмирала.
Участие в подготовке кругосветной экспедиции на судах «Моллер» и «Сенявин», для которой Крузенштерн составил инструкцию и в которой было предусмотрено исследование Чукотки, Русской Америки и тропической зоны Тихого океана.
Назначен помощником директора Морского кадетского корпуса.
- 1827 г. Определен директором Морского корпуса.
Назначен непременным членом ученого комитета и членом Адмиралтейств-совета Морского министерства.
- 1829 г. Присвоено звание вице-адмирала.
- 1830 г. Составил план экспедиции для исследования высоких широт и экваториальной части Тихого океана.
- 1832 г. Обратился с предложением в ученый комитет Морского министерства о внесении исправлений в «Атлас Южного моря» с учетом открытий М. Н. Станюковича, Ф. П. Литке и других мореплавателей.
- 1836 г. Вышло в свет «Дополнение» к «Атласу Южного моря».
- 1837 г. Составил предложение о снаряжении байдарочной экспедиции для описи северных берегов Америки вблизи Берингова пролива.
- 1841 г. Присвоено звание адмирала.
- 1842 г. Уход в отставку с поста начальника Морского кадетского корпуса.
- 1843 г. Представил правительству записку о необходимости установления торговых отношений с Японией. В дополнении к записке обосновал необходимость возвращения России реки Амура.
- 1846 г. И. Ф. Крузенштерн скончался на мызе Асс в Эстляндии. Похоронен в Домской церкви Ревеля (Таллина).
- 24 августа

1. Записка министру коммерции Соймонову, написанная на борту судна «Бомбей» под командой Гамильтона, с проектом организации русской кругосветной экспедиции в интересах развития торговли и обогащения страны. (1799). ЦГАВМФ, ф. 14, д. 22. Отпуск.
2. Записка о значении развития русской внешней торговли и посылке из Кронштадта кораблей к берегам Камчатки и Русской Америки. (1802). ЦГИАЭ, ф. 1414, оп. 3, д. 60. Подлинник не имеет заголовка.
3. Записка о значении кругосветной экспедиции для России. (1802). ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 26.
4. Путешествие вокруг света в 1803, 4, 5 и 1806 годах на кораблях «Надежде» и «Неве» под начальством флота капитан-лейтенанта, ныне капитана второго ранга Крузенштерна Государственного адмиралтейского департамента и Академии наук члена, ч. I—III. СПб., 1809, 1810, 1812 (на рус. и нем. яз.). М., Географгиз, 1950.
5. «Атлас к путешествию вокруг света капитана Крузенштерна». СПб., 1813 (на рус. и нем. яз.).
6. Сочинение о путешествии кап. Чичагова, Панова и кап.-лейт. Бабаева к Северному полюсу в 1765—1766 гг. (1811—1813). ЦГАВМФ, ф. 14, д. 44.
7. Wörterammlung aus den Sprachen einiger Völker des ostlichen Asiens und der Nordwestküste von Amerika. St. Petersburg, 1813.
8. Известие о прибытии капитана Ченслера из Архангельска в Москву.— Сын Отечества, 1814, № 5.
9. Выписки из журнала путешествий капитан-лейтенанта Головнина.— Зап. Госуд. адмиралт. деп-та. СПб., 1815, ч. III.
10. Путешествие от мыса Доброй Надежды к Мадрасу в 1797 г. на фрегате L'oiseau о 36 пушках под начальством капитана Линзи.— Зап. Госуд. адмиралт деп-та. СПб., 1815, ч. III.
11. О Мальдональдовом открытии Северо-Западного прохода в 1588 году.— Зап. Госуд. адмиралт. деп-та, 1815, ч. III.
12. Известие о испанской экспедиции, предпринятой для открытий в 1791, 1792 и 1793 годах под командою капитана Малеспине.— Зап. Госуд. адмиралт. деп-та. СПб., 1815, ч. III.
13. Заметки об Англии. (1814—1815). На англ. и нем. яз. ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 47.
14. Rechtfertigung des Lord Cochrane. Berlin, 1817.

15. Объяснение к карте земного шара, составленной капитаном Крузенштерном. (1817). На нем. языке. ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 51.
16. Beiträge zur Hydrographie der Crösseren Oceane, aus Erläuterungen zu einer Karte des ganzen Erdkreises nach Merkator's Projection. Mit. einer grossen Karte. Leipzig, 1819.
17. Об островах, недавно открытых на Ледовитом море.— Сын Отечества, 1830, ч. 65, № 41.
18. О погрешности склонения компаса. СПб., 1821.
19. «Введение» к кн. О. Е. Коцебу «Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив», ч. I. СПб., 1821.
20. Обзорение всех путешествий, предпринятых к отысканию кратчайшего пути из Атлантического в Южный океан.— В кн.: О. Е. Коцебу. Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив, ч. I. СПб., 1821.
21. Дополнение (к «Обзору всех путешествий»), писанное в ноябре месяце 1818 года.— В кн.: О. Е. Коцебу. Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив, ч. I. СПб., 1821.
22. Мореходная инструкция, данная флота лейтенанту Коцебу.— В кн.: О. Е. Коцебу, Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив, ч. I. СПб., 1821.
23. Рассмотрение открытий, учиненных в Великом океане с корабля «Юрика».— В кн.: О. Е. Коцебу. Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив, ч. II. СПб., 1821.
24. Плавание капитана Парри. (1821). ЦГАВМФ, ф. 14, д. 55.
25. О Гренландии или новые опыты для открытия Северо-Западного пути.— Северный архив, 1822, ч. I, № 4.
26. Исследования гидрографические и исторические островов Каролинских, почерпнутые из новейших известий, сообщенных испанскими и английскими мореплавателями, принадлежащие к карте Каролинских островов.— Зап. Госуд. адмиралт. деп-та, 1823, ч. V.
27. Атлас Южного моря, ч. I—II. 1823—1826 (на рус. и франц. яз.).
28. Собрание сочинений, служащих разбором и изъяснением Атласа Южного моря, ч. I—II. СПб., 1823—1826 (на рус. и франц. яз.).
29. Путешествия русских по Южному морю и обзор географических открытий в этом море, сделанных в царствование Александра I. (1824). ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 63.
30. Дополнение к изданному в 1826 и 1827 годах объяснениям оснований, послуживших для составления Атласа Южного моря. Совокупно с сим Атласом сочинил вице-адмирал Крузенштерн, ч. I—II. СПб., 1836.
31. О сохранении здоровья матросов на кораблях.— Зап. Уч. ком-та Мор. мин-ва, ч. XIV, 1838.
32. О экспедиции французов в Ирландию в 1796 году. (1841). АГО, р. 110, д. 361.
33. Меншиков и о том, как он стал вытеснять меня из Морского кадетского корпуса. (1843). ЦГАВМФ, ф. 14, оп. 1, д. 82.
34. Посольство в Японию (1843).— Морской сборник, 1869, № 6.

- Адмирал Иван Федорович Крузенштерн. СПб., 1869.
- Адмирал Иван Федорович Крузенштерн (Биографический очерк).— Морской сборник, 1869, № 6.
- Адмирал И. Ф. Крузенштерн, первый плаватель вокруг света. СПб., 1873.
- Адмирал И. Ф. Крузенштерн.— Журнал для чтения воспитанников военно-учебных заведений, 1847, т. 65, № 257.
- Берг Л. С.* И. Ф. Крузенштерн.— В кн. «История русских географических открытий». М., Изд-во АН СССР, 1962.
- Варен Э.* 200 лет со дня рождения И. Ф. Крузенштерна.— Уч. зап. Тартус. ун-та, 1971, вып. 288.
- Веселаго Ф. Ф.* Адмирал Иван Федорович Крузенштерн. СПб., 1869.
- Военский К.* Русское посольство в Японию в начале XIX в.— Русская старина, 1895, июль, октябрь.
- Военский К.* Посольство Резанова в Японию в 1803—1805 гг. на судах Первой русской кругосветной экспедиции под начальством Крузенштерна.— Морской сборник, 1919, № 1—5.
- Гвоздецкий Н. А.* Первое морское путешествие россиян вокруг света.— Природа, 1947, № 1.
- Глинков Е. Г.* Первая русская экспедиция вокруг света. Зап. по гидрограф., 1941, № 1, прилож.
- Дмитрашко Н. В.* Ю. Ф. Лисянский и русские кругосветные плаванья.— В кн.: Ю. Ф. Лисянский. Путешествие вокруг света на корабле «Нева» в 1803—1806 годах. М., Географгиз, 1947.
- Добровольский А. и Зубов Н. Н.* Экспедиция И. Ф. Крузенштерна вокруг света.— В кн.: И. Ф. Крузенштерн. Путешествие вокруг света. М., Географгиз, 1950.
- Зубов Н. Н.* И. Ф. Крузенштерн.— В кн. «Отечественные физико-географы». М., Учпедгиз, 1959.
- Зубов Н. Н.* Отечественные мореплаватели — исследователи морей и океанов. М., Географгиз, 1954.
- Иванов А. М.* Первому плавателю вокруг света.— Судостроение, 1967, № 8.
- Иванов В.* Первый кругосветный плаватель России.— Морской флот, 1970, № 11.
- Ивашинцев Н.* Русские кругосветные путешествия.— Зап. Гидрограф. деп-та Мор. мин-ва, ч. VII, 1849.
- Известие о возвращении экспедиции под начальством Крузенштерна. Вестник Европы, 1806, ч. 30, № 22.

- Известие об издании путешествия вокруг света Крузенштерна и о переводах его на иностранные языки и путешествия Лисянского на северо-западные берега Америки.— Вестник Европы, 1813, ч. 3.
- К биографии адмирала И. Ф. Крузенштерна. СПб., 1870.
- Кто был руководителем первого кругосветного плавания?— Ежегодн. Эст. геогр. об-ва. Таллин, 1957.
- Крузенштерн Иван Федорович. «Общий морской список», ч. IV. СПб., 1890.
- Крузенштерн И. Ф.— Журнал Министерства народного просвещения, 1846, ч. 52, № 10.
- Лебедев Д. М., Есаков В. А. Русские географические открытия и исследования. М., «Мысль», 1971.
- Лисянский Ю. Ф. Путешествие вокруг света в 1803, 1804, 1805 и 1806 годах на корабле «Неве», ч. I и II. СПб., 1812.
- Лигке Ф. П. И. Ф. Крузенштерн. Отчет Русского географического общества за 1845—1846 гг. СПб., 1847.
- Лудри Р. И. 200 лет со дня рождения Ивана Федоровича Крузенштерна.— Зап. по гидрограф., 1970, № 3.
- Лунач В. С. Иван Федорович Крузенштерн и Юрий Федорович Лисянский.— В кн. «Русские мореплаватели». М., Воениздат, 1953.
- Лунач В. С. Первое кругосветное плавание русских моряков.— Морской сборник, 1953, № 9.
- Лунач В. С. Крузенштерн И. Ф. и Лисянский Ю. Ф. М., Географгиз, 1953, 1954.
- Михайлов К. П. Адмирал И. Ф. Крузенштерн.— Морской сборник, 1970, № 11.
- Невский В. В. Первое путешествие россиян вокруг света. М., Географгиз, 1951.
- Нозиков Н. Русские кругосветные мореплаватели. М.— Л., Воениздат, 1941.
- Отзыв адмирала А. С. Грейга об Атласе Южного моря и гидрографических записках вице-адмирала Крузенштерна. Шестое приращение, учрежденное П. Н. Демидовым, наград Академии наук. СПб., 1837.
- Отзыв на книгу о кругосветном путешествии Крузенштерна.— Журнал новейших путешествий, 1810, ч. III, № 4—5.
- Пасецкий В. М. Адам Крузенштерн. В кн. «Исследователи Арктики — выходцы из Эстонии». Таллин, «Ээсти раамат», 1970.
- Пасецкий В. М. Вопросы исследования Арктики и Антарктики в проектах И. Ф. Крузенштерна и П. И. Крузенштерна.— В кн. «Русские арктические экспедиции XVII—XX вв.». Л., «Наука», 1964.
- Пасецкий В. М. Иван Федорович Крузенштерн.— В кн. «Очарованный надеждой». Л., Гидрометеиздат, 1970.
- Пасецкий В. М. Русские проекты поисков Северо-Западного прохода. В сб. «От Аляски до Огненной Земли». М., «Наука», 1967.
- Пасецкий В. М., Миневич А. Я. Неизвестные письма И. Ф. Крузенштерну.— «Природа», 1968, № 5.
- Переписка Карла Бэра по проблемам географии. Л., «Наука», 1970.
- Переписка К. М. Бэра с И. Ф. Крузенштерном.— Труды комиссии по истории знаний. Первый сборник памяти Бэра. Л., Изд-во АН СССР, 1927.

- Пилатов П. Н.* Первое кругосветное плавание. Саратов, 1953.
- Ратманов М., Ромберг Ф.* Письма русских путешественников из Бразилии к господину N.—Вестник Европы, 1804, ч. XIV, № 16.
- Резанов Н. П.* Первое путешествие россиян вокруг света, описанное Н. Резановым (от Кронштадта до Бразилии).—Отеч. зап., 1822 г., ч. X—XII; 1824 г., ч. XX; 1825 г., ч. XXIII—XXIV.
- Рудовиц Л. Ф.* Первое русское кругосветное плавание 1803—1806 гг. (Обзор научных работ).—Труды Гос. океанограф. ин-та, вып. 27. Л., 1954.
- Сгибнев А.* Резанов и Крузенштерн (Эпизод из первого кругосветного плавания русских).—Древняя и новая Россия, 1877, т. I, № 4.
- Севергин М. В.* Инструкция для путешествия около света по части минералогии и в отношении к теории земли.—Северный вестник, 1804, № 2, 3.
- Северин Н. А.* Отечественные путешественники и исследователи. М., 1956.
- Тихменев П.* Историческое обозрение образования Российско-Американской компании, ч. I и II. СПб., 1861—1863.
- Шведе Е. Е.* Иван Федорович Крузенштерн.—В кн. «Люди русской науки». М., Физматгиз, 1962.
- Шведе Е. Е.* К 150-летию Первой русской кругосветной экспедиции Крузенштерна и Лисянского.—Изв. АН СССР, серия геогр., 1953, № 6.
- Шведе Е. Е.* К 150-летию Первой русской кругосветной экспедиции И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского.—В кн. «Доклады на ежегодных чтениях памяти Л. С. Берга». М.—Л., Изд-во АН СССР, 1956.
- Штейнберг Е. Л.* Славные мореходы И. Крузенштерн и Ю. Лисянский. М., Географгиз, 1954.
- Шубаев И. П.* Бюро-шкатулка И. Ф. Крузенштерна.—Изв. Всесоюз. геогр. об-ва, т. 98, вып. I, 1966.
- Юбилей 50-летней службы вице-адмирала И. Ф. Крузенштерна.—Русский инвалид, 1839, № 30.
- Юрий Федорович Лисянский (Биографический очерк).—Морской сборник, 1894, № 1.

Содержание

Предисловие редактора	5
Введение	8
Детство и юность	12
Первая русская кругосветная экспедиция	18
«Тысячекратные размышления»	18
Подготовка к кругосветному плаванию	27
Кронштадт — Петропавловск-на-Камчатке	34
Путешествие Крузенштерна в Японию	48
Исследование Японских островов и Сахалина	60
Возвращение в Кронштадт	74
Итоги кругосветного плавания	80
«Атлас Южного моря»	89
Крузенштерн и полярные исследования	110
Изучение Севера России в начале XIX в.	110
Поиски Северо-Западного морского пути	116
Крузенштерн и задачи географических исследований России	124
Крузенштерн и экспедиции к Южному полюсу и в Берингов пролив	128
Крузенштерн и проблема Северной Земли	134
Исследования в районе Берингова пролива	140
Во главе Морского кадетского корпуса. Последние полярные проекты	147
Заключение	157
Примечания	159
Важнейшие даты жизни и деятельности И. Ф. Крузенштерна	168
Основные научные труды И. Ф. Крузенштерна	171
Литература о И. Ф. Крузенштерне	173