

На лодке избегали говорить громкие слова о долге. Решили обходиться теми, что есть в при-смысле, военных, партийном и комсомольском уставах, технических инструкциях и книжках „Боевой номер“. Это не значит, что мы ничего не читали и не слушали. Но ими, этими документами, выражали свою любовь и долг перед Родиной. Меньше словами, больше делами. Если ты любишь – значит знаешь, умеешь, можешь, точно выполняешь. Для человека, любящего Отчизну, народ, нет ничего невыполнимого. Пример этому – героическая история нашей Коммунистической партии, комсомола, Советского государства, подвигов наших людей на фронте и в тылу.

В таком духе воспитывали нас партийная и комсомольская организации, того же требовали офицеры, старшины от себя и подчинённых, да и все подводники друг от друга. Не откладывая на завтра того, что можно сделать сегодня, не останавливаясь на достигнутом, научился сам – научи товарища, все учебно-боевые задачи сдавать только на отлично, работать без огрехов, так, чтобы не поправляли, боевой пост – твой окоп и крепость, на нем Родину защищать и победу добывать, сделай его неприступным для врага. Всё это стало не лозунгами и пожеланиями, а железными правилами нашей постоянной жизни и учёбы. Самое главное, такое поведение считалось само собой разумеющимся и никого не тяготило.

Разумеется, это пришло к нам не вдруг, не сразу, а в результате кропотливой работы наших партийной и комсомольской организаций, возглавляемых мичманом И. Дорофеевым и старшим краснофлотцем М. Обориным, заместителем командира по политической части Д. Богачёвым, офицерами, старшинами корабля, командованием и политотделом соединения. Но зато вошло в нашу жизнь прочно, что сплотило нас, сдружило, сделало монолитным коллективом, способным постоять за себя и за честь Родины.

Не стану вам рассказывать нашу историю. Полагаю, что она достаточно хорошо известна и без этого. Скажу только, что война досталась нам не легко. Но все испытания помогла выдержать дружба, взаимовыручка, доверие друг к другу. Трудности делились на всех поровну, и переносить их было легче. Помогали внимание и взаимная забота. Никогда не забуду, как весь экипаж был встревожен, когда семья рулевого–сигнальщика Д. Подковырина оказалась на зиму без дров. И до тех пор не успокоились, пока сельсовет не обеспечил дровами престарелую мать и маленьких детей из семьи нашего товарища. Кто бы из подводников не ехал в краткосрочный отпуск, он обязательно вез с собой наши порции продуктов, мыльного довольствия, потому что тогда трудно было дома с тем и другим.

Но зато, несмотря на все трудности походной жизни, в боевых походах нытиков не было. Старшина первой статьи А. Игнатъев, повредивший ногу на стадионе в футбольном матче, сбежал из госпиталя и ушёл в поход. Бывший торпедист И. Лемперт, положенный в госпиталь, сделал то же самое в другом походе. Я отнюдь не призываю делать подобное теперь, но из песни слов не выбросишь – было у нас и такое. Когда спрашивал, почему они так поступили, мне отвечали:

– А вдруг лодка бы не вернулась из похода, мне что тогда – стреляться, я бы никогда себе в жизни не простил, что остался на берегу и не разделил судьбу товарищей.

Прежде чем выйти на коммуникации фашистской Германии у побережья Скандинавии нам пришлось совершить почти кругосветное плавание. Это широко известно. Но мало кто знает, что вышли мы в него с предельно измотанной аккумуляторной батареей, которую не было возможности заменить на флоте. Погружаться более чем на два часа мы с ней не могли в средних широтах, а в тропиках она газила так, что ни о какой зарядке не могло быть и речи. Электролит кипел, выпускающая столько водорода, что лодка больше была похожа на дирижабль, за ней надо было следить и следить, не допуская взрыва. В штормах электролит проливался в ямы, опасно понижая изоляцию. И всё же электрики не допустили ни одного ЧП, хотя в конце перехода мы выгрузили аккумуляторные баки со свинцовым ломом.

Неизвестно также, что из-за конструктивного просчёта трубка маслопровода по правому борту на больших ходах дизеля сильно вибрировала и частично разрушалась. Однако в Сан-Франциско мы установили на борту электросварочный агрегат. Мотористы его освоили, великолепно и быстро сваривали трубы, а потом сумели вообще устранить этот недостаток, и ни на один час нигде никогда по их вине опозданий лодка не делала. То же можно сказать о трюмовых машинистах. В ураганных штормах северной Атлантики все балластные цистерны корабля, кроме одного борта средней, были повреждены и потеряли герметичность. Но мы дошли в Англию, непрерывно работая компрессорами воздуха высокого давления, поддувая цистерны.

В седьмом отсеке у нас был небольшой токарный станок. Если бы кто знал, сколько корабельные токари провели на нём ремонтных работ! На нём многое было сделано, чтобы после кругосветки обеспечить восемь боевых походов.

Мы никогда в бою не были последними. Наоборот, на нас равнялись, но к чести экипажа, все старались, а зазнайства не было, и это тоже помогало нам воевать, брать, как теперь говорится, высоты мастерства.

Не боюсь повториться, что самым характерным для нашего экипажа была дружба мужская, требовательная, бескомпромиссная. Всю войну почти никто из матросов и старшин с лодки не уходил, несмотря на заманчивые предложения о повышении. Не уходил с неё и я тоже, несмотря на предложения. А о квалификации экипажа говорит хотя бы тот факт, что сразу же после войны все без исключения рядовые, минуя должности старшин отделения, пошли старшими команд, некоторые стали офицерами, все – коммунистами. Дружбу свято хранят по сей день.

Таким был гвардейский Краснознамённый экипаж С–56. Это не добрые молодцы из сказки и не супермены, но настоящие советские люди с чистой совестью, корчагинской закалки, мои боевые товарищи, ни разу меня не подводившие. Я горжусь ими и тем, что, в свою очередь, их не подвёл...

От их и своего имени говорю вам, друзья, пожалуйста к нам на лодку. Но отбор будет строгий. Несите с собой любовь и верность Родине, идеалам коммунизма, твёрдые знания и навыки в специальности, беспокойное сердце, волю к победе, умение дружить и никогда не подводить товарища, высокую дисциплину, гвардейское правило – гвардия не отступает, она побеждает.

Мы, первый экипаж этой лодки, с добрым сердцем примем вас в свои ряды. Сделаем это с большой радостью ещё и потому, что, к сожалению, в наших рядах много убитых. Идите на смену. Милости просим!

По поручению экипажа ГКПЛ С–56
бывший командир вице-адмирал в/о (в отставке. – А. К.)
Подпись
18.01.85 года, Москва».

1. Письмо Старикову Н. Т. от 20.12.1974. ВИМ–1800.
2. Обращение Г. И. Щедрина к подводникам от 18.01.1985 г. ВИМ–1818.
3. Барканова Л. А. Григорий Иванович Щедрин – командующий Камчатской Флотилией // Петропавловск-Камчатскому – 260 лет: Материалы научной исторической конференции (17–18 октября 2000). Петропавловск-Камчатский : КОНБ им. С. П. Крашенинникова, 2001. С. 3–5.
4. Публикации и дневники вице-адмирала Г. И. Щедрина. Петропавловск-Камчатский, 2016. 448 с.
5. Шопотов К. А. Жизнь, отданная флоту. СПб. : ГеоГраф, 2015. 64 с.

Е. Р. Островская
ДНЕВНИК ЛЕЙТЕНАНТА «НАДЕЖДЫ» Е. Е. ЛЕВЕНШТЕРНА
КАК ИСТОЧНИК СВЕДЕНИЙ О ПЕРВОМ РУССКОМ
КРУГОСВЕТНОМ ПЛАВАНИИ (1803–1806 гг.)

Дневник лейтенанта Ермолая Ермолаевича Левенштерна, участника кругосветного плавания под руководством И. Ф. Крузенштерна на корабле «Надежда» (1803–1806 гг.), был опубликован спустя 200 лет после его написания. Он был издан в Санкт-Петербурге в 2003 г. в издательстве Центрального командного пункта военно-морского флота тиражом всего 500 экз. В том же году Дневник был опубликован в издании Университета Аляски на английском языке.

О дневнике Левенштерна в XIX в. было лишь раз упомянуто в статье Л. В. Иллышевича, вышедшей в 1877 г. В ней упоминалось, что дневник лейтенанта Левенштерна, написанный по-немецки и представляющий громадный том, хранится у его старшей дочери, живущей в Ревеле (Таллинн). Здесь же было опубликовано несколько абзацев из упомянутого дневника. Ныне подлинник хранится в Центральном государственном историческом архиве Эстонии в г. Тарту. Левенштерну была свойственна чисто немецкая аккуратность, о чем свидетельствуют его дневники, – все 4 тетради исписаны ровным, изящным почерком, рисунки (их более 200), если они помещены на отдельных листах, клеены на соответствующие тексту места.

Составители русского издания: А. В. Крузенштерн, автор и руководитель проекта «Путь предков», О. М. Федорова, кандидат педагогических наук, главный библиотекарь 1-го отдела Центральной военно-морской библиотеки (Санкт-Петербург), Т. К. Шафрановская, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник МАЭ РАН (Кунсткамера, Санкт-Петербург).

Работая над подготовкой дневника к публикации, составители неоднократно убеждались в его высочайшей достоверности и документальности, что подтверждается информацией из других источников. В отличие от официальных журналов и отчетов, которые по распоряжению Морского министра адмирала П. В. Чичагова каждый из офицеров и ученых должен был представить в Адмиралтейство, дневник никогда не предназначался для печати.

31 декабря 1803 «Мои дорогие, [вы], которые в будущем начнете листать мой (Левенштерна – *Авт.*) дневник, должны иметь снисхождение к сочинителю. Я писал его только для себя. Может быть, мой вспыльчивый характер склонил меня к выводам, которые я записал только потому, что они мне в этот момент пришли в голову» (с. 76).

Левенштерн ежедневно записывал все события, происходившие на борту «Надежды», и все впечатления от высадки на берег, попутно отмечая забавные, смешные и даже неприличные происшествия, например, как охотились на крыс в трюме «Надежды», как купали свиней, сбросив их с борта прямо в море, как пыталась соблазнить Крузенштерна туземная красotka или как украли в Макао отрубленную голову разбойника, чтобы иметь китайский череп...

Самая большая ценность этого дневника в том, что в нем описаны такие жизненные подробности и даны собственные независимые оценки, не несущие печать официальной и политической корректности, которых, пожалуй, нет ни в одном другом подобном документе.

Об авторе дневника в литературе сведений мало, если не считать упоминаний в текстах И. Ф. Крузенштерна и других участников плавания. Левенштерн (Lewenstern) – древний лифляндский род, известный в Риге с 1380-х гг. Предки Ермолая Ермолаевича служили в Швеции и получили от королевы Христины в Стокгольме в 1650 г. шведское дворянство и фамилию Левенштерн («Львиная звезда»). Наш герой, Герман Людвиг, родился в 1777 г. в Эстляндии. В 1793 г. во время каникул (он учился в церковной школе) Левенштерн совершил первое морское плавание по Северному морю в качестве волонтера. Морская служба ему понравилась, и поездка эта оказала решающее действие на его дальнейшую судьбу. Он вступил (сержантом гвардии) в Балтийский флот. До 1793 г. Левенштерн не знал ни одного русского слова. Русский матрос обучал его морскому делу и одновременно русскому языку. На русской службе он получил имя Ермолай Ермолаевич. В его тетрадах сохранился французский паспорт 1802 г. с описанием его примет: возраст – 24 года, рост – 1 м 74 см, волосы густые, темно-русые, лицо румяное, глаза серые, нос правильный, рос средний, подбородок круглый, лицо овальное. Приметы, хоть и краткие, все же дают некоторое представление о его внешнем, довольно приятном, облике. К сожалению, своего автопортрета в рукописи он не оставил.

Он был прежде (и больше всего) человеком долга. К морской службе у него была явная страсть, и свой служебный долг он выполнял пунктуально и ответственно. Хотя он не отличался крепким здоровьем (от переутомления у него шла носом кровь, болела голова, бывали обмороки, в кругосветном плавании началось кровохарканье), но со всеми своими многочисленными обязанностями он достойно справлялся.

9 марта 1805 «Крузенштерн был также склонен вменить мне [в обязанности] обратиться к Еспенбергу, так как я никогда не хотел, чтобы Еспенберг мне что-нибудь прописал от моего кровохарканья. Старик был совсем несчастным из-за моего непослушания и из-за того, что я ему не сразу сказал, что у меня кровохарканье. Волей-неволей я должен теперь глотать его микстуру» (с. 282).

У него было развито чувство долга по отношению к семье: родителям, братьям, сестрам. Во время плавания он с любой оказией посылал письма домой в Ревель. Левенштерн не любил азартные карточные игры, которыми так увлекались на кораблях. Он предпочитал проводить свободное время на корабле, читая книги и скучая, если новых книг не было. Был он и заядлым театралом. Не был он лишен и некоторой сентиментальности, восторженного отношения к красотам природы и склонности к философии.

10 ноября 1803 г. «Нам встретился американец, которому мы дали множество писем... это маленькое развлечение было для нас очень полезно, каждый излил то, что было у него на сердце, в своем письме, и чувствовал себя облегченным. И забыты были штиты, ливни и порывы ветра» (с. 50).

5 ноября 1803 «Мои сестры распорядились, чтобы мне перед отъездом сшили рубашку. Юттен [Juttchen] собственноручно пометила на груди рубашку, которую она сама сшила. Сегодня я надел рубашку, и поэтому так погрузился в сладкие сны, и моя фантазия настолько возбудилась из-за воспоминаний о прошлом, что я пропустил свою вахту» (с. 49).

В 1803 г. М. И. Ратманов предложил Левенштерну принять участие в кругосветном плавании на корабле «Надежда» под командованием капитан-лейтенанта И. Ф. Крузенштерна.

Фрегат «Надежда», на котором предстояло совершить кругосветное плавание, был неболь-

шим – 117 футов (35 м) длиной и 28 футов 4 дюйма (8,5 м) шириной. На борту постоянно находились: капитан и 4 офицера, мичман, 2 кадета, штурман, подштурман, 2 доктора и 11 пассажиров (посол со свитой, естествоиспытатели); кроме того, 5 японцев и 7 промышленников, которых везли на Дальний Восток (о последних официальные отчеты умалчивают). Матросов было 52 человека (включая клерка, повара, денщиков). Всего по списку Левенштерна 84 человека. Корабль был настолько мал, что невозможно было бы выстроить в одну шеренгу на палубе всех, находящихся на борту. Кроме того, «Надежда» была просто перегружена компанейскими товарами, которые везли в Охотск, провизией на 2 года; одних подарков в Японию было больше 50 ящиков и тюков.

7 июля 1803 г. «Около 7 часов мы бросили якорь на рейде. И сразу же прибыла лодка с ящиками – подарками для Японии. Затем 3 больших аптеки. И так до бесконечности, так что на корабле уже невозможно пошевелиться» (с. 18).

Каюты были столь малы, что их можно использовать только как место для сна, поэтому все научные занятия, писание дневников, составление карт выполнялись в кают-компании на обеденном столе. Следовательно, у офицеров практически не было возможности уединиться. Кают-компания служила не только местом, где принимали пищу, но и неким подобием клуба.

27 октября 1803 г. «Так как маленькие каюты слишком темны, то все занимаются в кают-компании. Сегодня вокруг стола, покрытого зеленым сукном, сидели: Резанов, занимавшийся японским языком и время от времени громко декламировавший, Лангсдорф, учивший графа Толстого и Фоссе английскому языку так, как будто они одни были в каюте. Фридрици рисовал карту Санта-Круса. Тилезиус писал свой журнал. Доктор Еспенберг занимался с обоими Коцебу счетом и находил при этом много ошибок. Горнер делал астрономические расчеты. Беллинсгаузен рисовал „Надежду“. Ромберх, прислонясь к двери своей каюты, играл под сурдинку на скрипке. Бринкин читал вполголоса по-латыни. Художник стоял, прислонясь к стене, и бессмысленно смотрел на шумиху» (с. 46).

Теснота и скученность были таковы, что два высших члена экспедиции – Крузенштерн и Резанов – не имели отдельных кают и были вынуждены ютиться в одной капитанской каюте, которая вряд ли могла превышать 6 кв. м при минимальной высоте потолка. В ней должны были поместиться два крупных человека (Левенштерн отмечал, что Крузенштерн – самый высокий из офицеров, Резанов на его рисунках тоже на голову выше окружающей его свиты). И даже разделение их каюты деревянной перегородкой после ссоры в Бразилии было временным, вероятно еще и в связи с тем, что перегородка лишь занимала место, и часть каюты одного из них становилась проходной.

15 января 1804 г. «Крузенштерн разделит свою каюту на две части, чтобы не находиться с Резановым визави ([vis-à-vis]) и иметь все же свой угол. Ведь Резанов просил художника как можно чаще входить в каюту, чтобы оскорбить Крузенштерна и дать повод к дальнейшим ссорам» (с. 87).

Как видно из этой и всех последующих подробных записей, дневник является, по сути, своего рода неофициальной и независимой хроникой известного конфликта между И. Ф. Крузенштерном и Н. П. Резановым.

16 августа 1803 г. «Невозможно на одном корабле долго и слишком часто притворяться. Уже сейчас виден насквозь фальшивый характер Резанова. Очень часто он бывает безрассуден, вульгарен, пристрастен и вспыльчив» (с. 26).

28 ноября 1803 г. «Сейчас Резанов секретно дает читать каждому свою инструкцию. Многие из нас просили капитана предать дело гласности и потребовать от японского подлеца в письменном виде все то, на что он тайно претендует» (с. 55).

Эта одна из ранних записей Левенштерна о Резанове. А эти строки о нем и его окружении написаны на Камчатке, когда конфликт достиг своей наивысшей точки.

20 июля 1804 г. «В шайке Ринальдо (герой романа „Ринальдо Ринальдини, атаман разбойников“. – *О. Е.*) было больше прямоты, и кровь в них была честней, чем в этой черной клике» (с. 149).

Для того чтобы читатели поняли суть конфликта и предпосылки к его возникновению, составители написали подробную главу «Перечитывая газеты заново (Вместо послесловия)».

Левенштерн откровенно и подробно описывает поведение участников плавания в различных ситуациях, в том числе в кают-компании во время принятия пищи, потому что как раз здесь и возникали многочисленные конфликты и недовольство. Не будем забывать, что в этой экспедиции принимали участие не только военные, но и штатские, не хотевшие знать и принимать определенные законы, издавая существующие на флоте. Но вызывает недоумение отсутствие у пассажиров элементарных правил поведения.

18 февраля 1804 г. «Во время ужина мы, флотские офицеры, сидели случайно вместе. Принесли еду. Мы еще были углублены в наш разговор, когда еда уже была съедена нашими пассажира-

ми. Ничего не поделаешь, мы встали из-за стола голодными, так как никто не хотел быть учителем нравов» (с. 99).

Как правило, пассажиры имели привычку приходить к столу намного раньше офицеров, которые были заняты делами, и занимать места с той стороны, откуда начинали разносить блюда.

4 марта 1804 г. «Так как наш переход очень длинный, а общество большое, то мы должны экономить свежую пищу. Количество зарезанных на день куриц недостаточно велико, чтобы насытить общество, и часто солонина и каша должны помочь утишить голод. Разносят суп... господа, заложившие основу во время завтрака, пренебрегают этим блюдом и ждут чего-нибудь лучшего... пока мы утоляем наш первый голод, ученый факультет развлекается бутылками с вином. Бутылки опустошаются еще до того, как мы опомнимся. И очень часто нашему капитану достается выпить не больше рюмки вина, потому что господа пьют из пивных кружек, хотя рюмки для вина стоят перед ними... приносят жаркое из курицы... господа берут двойную порцию жаркого. Последний, конечно, остается почти без жаркого и вынужден довольствоваться куриной шейей. Рок всегда наступает одного из нас» (с. 103–104).

Зачастую пассажиры – «баклушники», как называет их Левенштерн, «без стеснения вырывают друг у друга бутылки с водкой, лимоны и апельсины... наш капитан со своей кроткостью не обращает на это внимание. Он не хочет себя компрометировать. Мы следуем его примеру из уважения к его чрезвычайно порядочному характеру» (с. 104).

Следует обратить внимание еще на одну серьезную проблему, осложняющую взаимопонимание между участниками экспедиции – языковой барьер. В кают-компании превалировал немецкий язык, однако даже носители языка (большая часть офицерского состава и ученых была этнически немцами) представляли различные культурные традиции, обусловленные местом их рождения и воспитания (на тот момент Германии как единого государства не существовало). Не все знали русский и немецкий, по крайней мере, так, чтобы свободно говорить на обоих языках. Из офицеров русскими были только Ратманов и Головачев, из посольства – сам Резанов, московский купец Шемелин и доплывшие лишь до Камчатки граф Толстой, ботаник Бринкин и живописец Курляндцев.

16 августа 1803 г. «Бринкин и Курляндцев очень обижены на то, что Тилезиус и Лангсдорф больше не добиваются их дружбы. Немецкие ученые недостаточно владеют мертвым языком, чтобы понимать Бринкина, который очень бегло говорит по-латыни. На живых же языках они друг друга не понимают» (с. 26).

Большинство офицеров и пассажиров молоды, самые старшие – доктор Еспенберг (42 года, иногда в своих записях Левенштерн называет его «стариком»), Резанов (39 лет). Крузенштерну – 33 года, остальные от 14 до 30 лет. Все они разбились на группы, сформировавшиеся вовсе не по национальному или возрастному признаку.

26 ноября 1803 г. «Наше общество можно разделить на три части. Во-первых – интриганы: Резанов, Ратманов, Фоссе, живописец Курляндцев и против своей воли Фридрици. Во-вторых – работающие: Крузенштерн, Горнер, Беллинсгаузен, Еспенберг, мое ничтожество и Ромбех. В-третьих – непостоянные: граф Толстой, Головачев, Бринки, Тилезиус и Лангсдорф, ничем не выдающиеся – Шемелин, оба Коцебу и Каменщиков» (с. 55).

Эти люди были надолго оторваны от семей, находясь в замкнутом пространстве корабля, их положение усугублялось нелегкими условиями труда, болезнями (цинга, оспа, подагра, желудочные и нервные заболевания). «У офицеров и матросов из-за смены климата начались нарывы» (с. 139) или «Беллинсгаузен сильно простудился и оглох на одно ухо... хирагра (ломота в костях) Горнера, вероятно перешла на зубы, потому что зубная боль его не утихает. Бедняга мучается днем и ночью. Резанов все еще болен. Он будет сидеть в своей каюте, обремененный цингой» (с. 114).

Сказывалось и отсутствие элементарных бытовых удобств: отопления, вентиляции; единственное освещение – свечи (при темных тропических ночах). И опять проблема из-за пассажиров.

21 мая 1804 г.: «Новое правило. Наши пассажиры привыкли сидеть по ночам, хотя они могли бы так же, как и мы, прекрасно справляться со своими делами днем, при этом они ежедневно сжигают три восковых свечи. Наш запас свечей из-за этого сильно убывает. Издан приказ: ночью не жечь бесполезно свечей» (с. 132).

Во время плавания наступали периоды, когда пища становилась достаточно скудной, возникали большие проблемы с сохранностью продуктов.

29 мая 1804 г. «Господи, пошли здоровье, ведь наша пища – солонина, горох, каша да сухари» (с. 135).

29 июня 1804 г. «Совершенно испортился наш вкус. Бразильский ром, который был нам противен, кажется сейчас вкусным. Одобрен спирт с водой – его пьют как глог. Солонина кажется нам

деликатесом. Сухари идут в ход, если они только не совсем испортились, независимо от того, есть ли внутри них плесень или нет» (с. 140).

Вот запись, сделанная в Японии: «Во время нашего путешествия у нас всегда было какое-нибудь мучение с едой. Во-первых, сухое сено или так называемый шпинат с избытком зубчатых семян. Затем – безвкусный рис, сваренный просто на воде. Потом – недостаток воды, фрикадельки из солонины, голубой пудинг из картофельной шелухи. На Камчатке – рыба и только рыба, а здесь – коричневый [соевый] соус, совершенно безвкусное рагу и к тому же редька – все это увеличивает наши мучения» (с. 263).

Существовала и сложность поддержания санитарного состояния из-за недостаточного количества мест общего пользования – 3 гальюна на 84 человека. У Крузенштерна был свой нужник на галерее рядом с его каютой, который использовал сам капитан и Еспенберг, последнему предоставлялась эта возможность, как пишет автор, «из уважения к его возрасту».

Жестокий дефицит пресной воды ограничивал возможность мытья экипажа. Уже в ноябре 1803 г. Левенштерн записывает, что «при каждом дожде собираем много бочек воды. Она очень нужна для умывания» (с. 48).

Прошло совсем немного времени, и во время перехода от Бразилии к Маркизским островам было введено нормирование количества питьевой воды.

26 января 1804 г. «Наш капитан посадил всех на определенную порцию воды, так как это самая длинная дистанция; каждый без исключения получает две кружки воды, приблизительно 4 бутылки в день для еды, для варки, чая и для питья. Таким образом, по нашим расчетам, нашего запаса воды должны хватить на четыре месяца» (с. 92).

29 марта 1804 г. «Каждому полагается две кружки воды. Одну кружку он получает ежедневно [сам]. Другую отдают на кухню. Во время еды пьют воду, которая остается от кухни, и из-за этой-то воды идет спор» (с. 110).

Спустя некоторое время, в апреле, в пасхальное воскресенье, Левенштерн записал, что ради праздника все получили еще двойную порцию полупротухшей воды. И далее: «Я не советую тому, кто не научился подвергаться лишениям, путешествовать вокруг света» (с. 115).

Помимо людей, на «Надежде» постоянно находилась какая-нибудь живность для пополнения рациона – свиньи, быки, корова с теленком, коза, куры, утки, гуси.

3 марта 1806 г. «Самая плохая жизнь на корабле у кур. Тесное помещение, мало воды и постоянная борьба друг с другом. При большой жаре они почти помешались: выдергивают друг у друга перья, клюют до крови; некоторых уже заклевали до смерти. Если курица [попыталась] снести яйцо, то его сожрут еще до того, как оно будет снесено. Постоянный ужасный шум из курятника звучит у нас в ушах» (с. 440).

Добавим к этому критические климатические условия, от холодных штормов в Северном море (всего штормов, когда корабль был на краю гибели, девять) до мертвого штиля тропиков; изнуряющую качку и зыбь, вызывающие морскую болезнь.

6 сентября 1803 г. «Стонам и рвоте нет конца. И Ратманов страдает морской болезнью, и я должен заменять его на вахте. К ночи ветер немного утих. Все каюты выглядели плачевно, все в них перевернуто» (с. 31).

10 ноября 1803 г. «Сырость, образовавшаяся из-за частых дождей и плохой погоды, невыносима. Все гниет, плесневеет, ржавеет, портится. Большая часть одежды мокрая. Высушить ее не представляется возможным, так как сухой погоды не хватает для этого. Как только солнце выглядывает из-за тучи, так каждый выносит для сушки свои пожитки. И корабль увешан одеждой или бельем» (с. 50).

19 сентября 1804 г. «Все, что было подвижно, вырывалось из своих креплений. И все эти вещи кидало и бросало до тех пор, пока не смывало за борт. Мгновение было ужасным. В этом хаосе сломался наш барометр.

Бледный Крузенштерн советовался с нами о том, что следует предпринять. Мы же все вцепились в веревки и т. д. и со страхом ждали новой волны, которая должна была привести нас на край гибели. В каюте [кают-компании] теперь все было кончено. Все готовились к смерти. Один судорожно обнимал другого, просил о прощении и прощал сам, другой предавал свой дух [в руки Господа] и молился. Некоторые сидели как окаменелые; было похоже, что они уже испустили дух» (с. 187).

Естественно, люди столь разных культурных традиций, имеющие сложности в языковом общении, но принужденные тесно взаимодействовать в сложнейших условиях плавания, стали достаточно скоро раздражать друг друга. Сам Левенштерн признается: «Я обладаю достаточной искренностью, чтобы признаться себе самому в своей раздражительности» (с. 461).

10 февраля 1804 г. «Неприятности, которые у нас были, холодная вода и постоянное напряжение приводят (хотя время у нас проходит очень быстро) к тому, что наше путешествие сделалось для нас вечностью. Меня и других пробирает дрожь при мысли: еще 3 года ты должен жить вместе с этими людьми. До нашего прибытия мы надоедим друг другу до отвращения и будем рады, когда, наконец, сможем лицезреть другие физиономии» (с. 96).

Но на деле это не всегда получалось, и зачастую возникшие ссоры завершались рукоприкладством.

18 ноября 1804 г. «Надворный советник Тилезиус и Отто Коцебу подрались втихомолку в констапельской каюте» (с. 220).

Составители книги и другие авторы, которые ссылаются на дневник Левенштерна, подчеркивают, что автор дает нелицеприятные замечания в адрес практически всех без исключения участников экспедиции, жесткость которых нарастала по мере накопления усталости в ходе плавания. Могу согласиться с этим лишь отчасти. Во-первых, не будем забывать, что дневник – это личный документ, который, по замыслу автора, не предназначался для печати, автор его достаточно молод (в начале плавания ему 26 лет), и к себе он, зачастую, также пристрастен: «Я достаточно озабочен тем, чтобы остерегаться своей вспыльчивости. Часто самоотверженно делаю предложения на пользу [общего] дела, которые, однако, ничему не помогают» (с. 397).

К чести Левенштерна нужно сказать, что обиды, несправедливость и жестокость по отношению к другим на флоте всегда его глубоко задевали.

20 апреля 1804 г. «Мой вспыльчивый характер проявляется невольно там, где встречаются несправедливости, капризы и эгоизм. В противных случаях я не владею собой. В начале путешествия у меня были добрые намерения, но моя горячность часто заводила меня дальше, чем я сам этого ожидал» (с. 113).

25 октября 1803 г. «...только на корабле люди могут стать такими врагами. Незначительные насмешки накапливаются, озлобление растет. Необходимость общения с людьми вызывает желание, чтобы они убралась далеко отсюда, на край света. На суше такого никогда не бывает. Предотвращать все это можно, только если предупреждать строгим поведением все споры и ссоры; если вовремя признать свою неправоту и уничтожить раздор в зародыше» (с. 45).

Во-вторых, если внимательно читать дневник, то можно убедиться, что на протяжении всего плавания о некоторых членах экипажа высказывания самые полярные.

2 мая 1804 г. «Ратманов – храбрый человек» (с. 123).

6 октября 1805 г. «Если и раньше Ратманов предавался своим удовольствиям, то сейчас он все время бьет баклуши» (с. 395).

2 января 1804 г. «Воспитание обоих Коцебу во время путешествия чрезвычайно запущено, и я должен сказать, к их стыду, что братья живут, как кошка с собакой» (с. 77).

27 июня 1805 г. «Отто Коцебу очень прилежен и использует благоприятные случаи, чтобы чему-нибудь научиться. У Морица дела идут хуже, но зато он более способный. Отто не промахнется и после нашего возвращения станет офицером» (с. 362).

11, 12 мая 1806 г. «Беллинсгаузен сам о себе высокого мнения из-за того, что он рисует карты (у него больше всех способностей к этому делу), у него много природных талантов и способная голова. Крузенштерн, благодаря своей начитанности, держит в рамках этого спесивого, одностороннего человека и невольно дает ему понять, что есть люди более знающие и умные, чем он» (с. 455–456).

28(9) июля 1804 г. «Если отбросить в сторону некоторые особенности Еспенберга, то, в общем, он честный человек и вполне смывленный врач» (с. 156).

Кстати, Еспенбергу Левенштерн достаточно часто дает негативные оценки, подробно описывая его неряшливость и манеры поведения, добавляя при этом, что «его возраст должен извинить еще многие другие вольности и особенности [его поведения]» (с. 401).

Единственный человек, записи о котором всегда уважительны, это капитан Крузенштерн.

Понимая всю сложность положения Крузенштерна в конфликте с Резановым и, безусловно, принимая его сторону (в отличие от некоторых членов команды), Левенштерн пишет: «Спокойствие здесь можно сохранить только уступчивостью. Поэтому и Крузенштерн нас об этом просил. А для нашего капитана мы с удовольствием делаем все, чтобы ему угодить» (с. 102).

15 июля 1804 г. «Добрый Крузенштерн стоит в одиночестве и попадает в ловушки и западни, которые вокруг него расставляет Резанов. Крузенштерн не заслужил такой жестокой участи» (с. 147).

16 декабря 1803 г. «Единственные недостатки, которые можно приписать капитану Крузенштерну, – это большая доброта и ласковость» (с. 66).

Пожалуй, только отношение Крузенштерна к матросам являлось, по мнению Левенштерна, его недостатком, так как он считал, что матросы отнюдь не могут оценить такого лояльного к себе отношения.

3 февраля 1804 г. «Наш капитан так снисходителен с нашими матросами, что можно сказать, что он слаб только из-за доброты» (с. 94).

7 мая 1804 г. «Я не за строгость, но мягкое отношение нашего капитана к команде преувеличено...» (с. 127).

Но это отнюдь не умаляло авторитет Крузенштерна как командира корабля и позволяло «Надежде» успешно двигаться вперед.

12, 13 октября 1805 г. «Глубокое уважение, которое снискал у нас всех Крузенштерн, держит еще все в узде, иначе бы я не поручился за то, что [между нами не возникали бы] скандальные раздоры и ссоры... вообще, у нас плохое „супружество“. Нет взаимной симпатии; ее место занимает холодность и равнодушие. Ссоры и беспорядки мешают общению» (с. 396–397).

Иногда на время столь разных людей могла соединить музыка. Вообще на «Надежде» собрался весьма музыкальный коллектив. Неподалеку от Японии на борту корабля под скрип снастей и завывание ветра был даже исполнен самодельный концерт «Путешествие вокруг света».

28 сентября 1803 г. «Верный признак хорошей погоды – оживление кают-компании и музыка, которая оттуда доносится. Ромберх – первая скрипка, Резанов – вторая, Тилезиус – контрабас, Лангсдорф – альт, Фридрици – первая флейта, Горнер – вторая флейта, все остальные одновременно слушатели и судьи» (с. 36).

И в таких суровых условиях нужно было не просто выжить, но еще и работать, офицеры вели путевые журналы, учились сами и обучали молодежь – Беллинсгаузена, братьев Коцебу, Раевского; делали тригонометрическую съемку и иногда сами выполняли то, чего не умели или не хотели делать матросы.

23 июня 1805 г. «Беллинсгаузен и я переносим наши работы [съемку] на карты, которые мы изготавливаем. Кроме того, у нас есть еще вахты, не оставляющие нам времени для пустой болтовни. Горнеру достаточно дела со своими расчетами» (с. 361).

22 мая 1806 г. «Со времени [Св.] Елены я читаю Шуберта (автор учебника по теоретической астрономии. – О. Е.). Мне жалко, что я раньше не использовал этой книги, хотя она у меня была. Большой том in-Quarto и почти в руку толщиной сначала отпугнул меня» (с. 459).

На их плечи ложилось руководство погрузкой и выгрузкой, ремонтом парусов и такелажом, кренгованием и поиском течи. Так, например, на Камчатке в октябре 1804 г. было выгружено 1 438 брусков железа и погружено 1 106 пудов балласта (1 пуд равен 16,38 кг. – О. Е.). Натуралисты непрерывно делали чучела рыб и птиц, заспиртовывали и засушивали морских животных, составляли гербарии, рисовали и тоже вели дневники и описывали научные наблюдения.

19 июля 1805 г. «Всю ночь мы пытались ловить рыбу траловой сетью ([англ.] trawl), но вылавливали только морскую крапиву, морских ежей и тому подобные пустяки. Тилезиус из-за них поднял неистовый шум: он представлял в наглядной форме новые виды; набивал чучела, балзамировал, помещал в спирт, сушил и рисовал. Словом, если бы у него было 10 рук, то он бы их полностью занял для работы, чтобы способствовать новому приращению для науки произведений природы. Он не мог нахвалиться ими» (с. 370).

Офицеры стояли вахты при любой погоде. Ежедневно вахт было три: днем с 8 до 8 часов по 3 часа и ночью по 4 часа.

20 мая 1804 г. «Плохо, когда четыре дня все время идет дождь, и ты все промокаешь и не имеешь возможности обсохнуть. Сегодня я два раза попал под ливень, промок насквозь и не смог просохнуть до следующей вахты» (с. 131).

Одну из тяжелых вахт, когда могли быть потеряны все паруса, Левенштерн описывает очень подробно: «От непрерывных команд я совсем охрип, а из-за непрерывной беготни и [из-за того, что все время] тянул паруса – устал. Из-за дождя и холодной погоды я насквозь промок и окоченел. Смена в 4 часа утра была для меня очень желанна... Все на этом свете преходяще, и эта тяжелая вахта тоже забыта» (с. 462).

Сам Крузенштерн собирал материалы для последующей работы над «Атласом Южного моря», посылал письма-отчеты в Академию наук и в газеты – русские и немецкие.

23 июня 1805 г. «Невероятно, сколько делает этот человек, у которого знания соединяются

с беспримечательной работоспособностью. Я надеюсь, что люди воздадут ему должную справедливость» (с. 361).

Его пожелание сбылось. А иначе и быть не могло. Потомки воздали справедливую дань восхищенного уважения всем участникам Первой русской кругосветной экспедиции, которые, по словам великого мореплавателя Ивана Федоровича Крузенштерна, «лишенные всех удовольствий, облегчающих мореплавание, имеют единым прибежищем силу предприимчивого и твердаго духа – источник неожиданных успехов». Сам Левенштерн в 1806 г. был аттестован Крузенштерном так: «всякой похвалы достоин».

2 августа 1806 г. за кругосветное плавание Левенштерн вне очереди был произведен в капитан-лейтенанты и получил 1 000 руб. пожизненной пенсии. В 1816 г. вышел в отставку капитаном 2 ранга. Его именем назван мыс на Сахалине.

За несколько месяцев до окончания беспримечательного плавания на корабле «Надежда» Левенштерн записал в дневнике:

23 мая 1806 г. «...если бы сразу после нашего возвращения представилась бы возможность во второй раз проделать путешествие вокруг света, то я сразу бы согласился. И через три дня после окончания первого путешествия приступил бы ко второму» (с. 459).

Р. С. Данная публикация лишь пунктиром обозначает весь тот массив разнообразной информации, описанной пытливым, любознательным и дотошным автором.

1. *Левенштерн Е. Е.* Вокруг света с Иваном Крузенштерном / сост. : А. В. Крузенштерн, О. М. Федорова, Т. К. Шафрановская; пер. с нем. Т. К. Шафрановская. СПб. : ЦКП ВМФ, 2003. 600 с.

А. Ю. Петров

ИСТОРИЯ И НАСЛЕДИЕ РОССИИ НА СЕВЕРЕ ТИХОГО ОКЕАНА В КОНТЕКСТЕ РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКИХ ОТНОШЕНИЙ

*Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда
(проект № 17-18-01567)*

Изучение истории и наследия Русской Америки на Камчатке активно развивается в начале XXI в. Во многом это заслуга ученых и общественных деятелей края, особенно представителей Камчатской краевой научной библиотеки во главе с почетным гражданином города И. В. Витер. Вовлечение Камчатки в общий научный процесс представляется исключительно важным, так как наглядно показывает феномен общего историко-культурного пространства, которое получило особенное распространение в XVIII – первой половине XIX вв. и развивается ныне уже в форме наследия. Значение феномена “наследия” отмечается как отечественными, так и зарубежными исследователями: митрополитом Калужским и Боровским Климентом (Капалиным), профессором Калифорнийского университета А. Коэном, Героем России М. Г. Малаховым и др. XXXIV Крашенинниковские чтения – особенные. Они посвящены 220-летию со дня рождения святителя Иннокентия (Вениаминова). Святитель внес огромный вклад в развитие Русской Америки. Этот факт подчеркивался на ряде специальных научных конференций.

13 апреля 2016 г. в Институте всеобщей истории Российской академии наук (ИВИ РАН) прошла Международная научная конференция на тему «История и наследие Русской Америки». Ее подготовили и провели совместно ИВИ РАН и Институт Кеннана Центра Вудро Вильсона (the Kennan Institut at the Woodrow Wilson International Center for Scholars), которые также организовали и подготовили к публикации данный выпуск журнала. Председателем оргкомитета был избран д. и. н., г. н. с. ИВИ РАН А. Ю. Петров. В конференции приняли участие более 200 человек. Было заслушано и обсуждено 24 доклада. На пленарной сессии выступили видные ученые, общественные и государственные деятели России и США. Прислали свои приветствия сенатор от штата Аляска Л. Марковски, губернатор штата Аляска У. Уокер, лейтенант-губернатор штата Аляска Б. Мэлот. Конференцию открыли научный руководитель ИВИ РАН академик РАН А. О. Чубарьян и и. о. директора ИВИ РАН д. и. н. М. А. Липкин. С приветствиями выступили заместитель министра иностранных дел РФ С. А. Рябков, специальный представитель Президента РФ по международному и

культурному сотрудничеству М. Е. Швыдкой, посол США в Российской Федерации Джон Теффт, председатель Издательского совета Русской православной церкви д. и. н. митрополит Калужский и Боровский Климент (Капалин), академик-секретарь Отделения историко-филологических наук РАН, научный руководитель Института этнологии и антропологии РАН, академик РАН В. А. Тишков, президент Общества по сохранению Форт-Росса Сара Свидлер, директор Института Кеннана Мэтью Рожанский.

На данной конференции нами был прочитан доклад, посвященный значению истории и наследия Русской Америки в российско-американских отношениях. Доклад опубликован в ЭНОЖ, однако представляется важным творчески переработать и представить здесь ряд его принципиальных положений, дополнив новейшими материалами международного круглого стола «150 лет продажи Аляски и российско-американские отношения», который прошел в ИВИ РАН 1 марта 2017 г.

В данной статье нами ставится двуединая задача: показать ключевые факторы процесса взаимодействия России и США на севере Тихого океана в начале XIX в. и попытаться выяснить то, какое значение оказали история и наследие Русской Америки на российско-американские отношения. Вторую часть задачи мы попытаемся решить, проанализировав прошедшие в последние годы международные конференции, где в той или иной форме и с точки зрения различных подходов и дисциплин изучались особенности двусторонних отношений на Тихоокеанском севере.

Изучение истории и наследия Русской Америки выходит в настоящее время на новый, более высокий уровень изысканий. Это происходит благодаря введению в научный оборот огромного массива архивных документов, появлению качественно новых направлений исследований, а именно становление и развитие православия в Северной Америке, сохранение наследия России во внутренних регионах Аляски и др. Указанные направления разрабатываются на основе междисциплинарного подхода. Важным является внимание государственных и общественных структур, средств массовой информации России и США. В этой связи особенно хотелось бы отметить Министерство иностранных дел Российской Федерации (МИД РФ), Институт Кеннана Центра Вудро Вильсона (США), Посольство США в Москве, Издательский совет Русской православной церкви, Московский государственный лингвистический университет (МГЛУ), Рязанское региональное отделение Русского географического общества. Это говорит о том, что история и наследие Русской Америки является ныне одним из наиболее успешно и динамично развивающихся научных направлений, а также своего рода «окном», позволяющим укреплять российско-американские отношения в различных сферах.

Американский исследователь Г. Бэнкрофт открыл для широких кругов населения США историю Аляски и Калифорнии. Его фундаментальные работы стали востребованы всеми, кто пытался разобраться в истории северной части Тихого океана. Между тем, при всей основательности труды Бэнкрофта страдали ошибками, касающимися русского периода в истории Аляски. Информация о Форт-Россе в Калифорнии оказалась весьма обрывочна. Тому есть причины: Бэнкрофт имел весьма ограниченный доступ к документам на русском языке, которые к тому же фальсифицировались его переводчиком (1).

Среди отечественных специалистов основателем новых подходов в изучении истории Русской Америки мы считаем академика РАН, лауреата Государственной премии РФ Н. Н. Болховитинова. Именно он заявил об истории Русской Америки на ведущих мировых научных площадках и предложил рассматривать ее как важнейшую составляющую российско-американских отношений. Основываясь на знаниях своего времени, ученый высказал мысль о том, что русское наследие на Аляске исчезло: «От некогда обширных американских владений России не сохранилось ничего. Последние остатки русского наследия в конце XIX в. смыла гигантская волна авантюристов и золотоискателей, хлынувшая в район Клондайка, а затем и на саму Аляску. Призрак русского влияния рассеялся “как дым, как утренний туман”» (2). Между тем, как показали дальнейшие исследования, это утверждение было верным, если знать, какими архивными документами располагал в свое время Н. Н. Болховитинов. Тогда еще можно было только мечтать о научно-исследовательских экспедициях во внутренние районы Аляски. Весьма ограничен был доступ к ее документальным фондам. Мало было известно и об источниках, хранящихся в региональных архивах России.

По инициативе Н. Н. Болховитинова в Институте всеобщей истории Российской академии наук (ИВИ РАН) был создан Центр по изучению истории Русской Америки, куда вошли многие известные ученые. Основные направления работы центра стали магистральями в образованной им ведущей научной школе, поддерживаемой Президентом РФ. В свою очередь на базе этой школы была образована группа по истории и наследию Русской Америки под руководством д. и. н., главного