

КАМЧАТСКАЯ ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

В рубрике «Камчатская историческая библиотека» представлены две работы, посвященные истории отечественного флота. Открывает ее изданная в 1872 г. книга военного моряка-гидрографа Н. А. Ивашина, посвященная русским кругосветным плаваниям, совершенным в первой половине XIX в. Большинство занятых в них кораблей и судов посещали Петропавловский порт. Вторая статья принадлежит перу известного историка капитана 1-го ранга А. С. Сгибнева и рассказывает о судах, построенных на Тихоокеанском побережье России в XVIII в. и первой половине XIX в. Впервые она была напечатана в журнале «Морской сборник». Обе работы ранее не переиздавались и имеются на Камчатке в виде единственных копий. Надеемся, что их публикация поможет краеведам уточнить и дополнить картину морского освоения побережья Северо-Востока России.

Н. А. ИВАШИНЦЕВ

РУССКИЕ КРУГОСВЕТНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ С 1803 ПО 1849 гг.

Николай Алексеевич Иваши́нцев (1819—1871), контр-адмирал, ученый-гидрограф, член-корреспондент Петербургской Академии наук. Окончил Морской корпус, в 1841 г. — Офицерские классы, произведен в лейтенанты. Преподавал в Морском корпусе астрономию и математику. В 1853 г. участвовал в военной экспедиции против Кокандского ханства, исследовал Сырдарью. В 1854 г. начал работы на Каспийском море. С 1855 г. служил в гидрографическом департаменте Морского министерства, до конца жизни изучал Каспий. Его двухтомная обобщающая работа «Гидрографические исследования Каспийского моря» вышла в 1866—1870 гг. и была удостоена премии ИРГО. По съемкам Н. А. Ивашина в 1877 г. изданы карты Каспия. Н. А. Иваши́нцев несколько лет был помощником председателя отделения физической географии Императорского Русского Географического общества (ИРГО), в 1863 г. — председателем отделения географии.

1. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «НАДЕЖДА». 1803—1806

Получив в царствование императора Александра I новые права и привилегии, Российско-Американская компания решила завести с американскими своими колониями прямые сношения морем. С этой целью в начале 1803 года главное правление американской компании определило, согласно проекту капитан-лейтенанта Крузенштерна, снарядить два корабля и, нагрузив их материалами и вещами, в которых нуждались колониальные селения,

отправить их туда в то же лето. До того времени все эти предметы доставлялись в Америку чрез Охотск с большим трудом и издержками, не говоря уже о том, что они приходили на место иногда не ранее двух лет и часто в таком виде, что не годились к употреблению. На обратном пути в Россию посылаемые корабли, нагружаясь пушным товаром из колониальных магазинов компании, должны были променять этот груз в Кантоне на произведения Китая.

К этой начальной цели экспедиции прибавлена потом другая: отправление посольства в Японию для основания торговых сношений с этой страной. Звание посланника возлагалось правительством на одного из главных акционеров компании камергера Резанова. Начальство над обоими судами и командование одним из них, «Надежда», поручалось главному виновнику экспедиции, капитан-лейтенанту Крузенштерну, уже знакомому с отдаленными морями. Судном «Нева» командовал капитан-лейтенант Лисянский. Оба эти командира незадолго до того времени возвратились в Россию из Англии, служив волонтерами на тамошнем флоте.

Корабли нарочно для предстоящего путешествия были куплены в Лондоне и приведены в Россию. В знак особенного внимания Государя Императора к этому предприятию им дозволено было носить военный флаг.

Выбор офицеров и команды, а равно снабжение судов жизненными и другими припасами вполне доверены были опытности и искусству командиров. Последствия совершенно оправдали эту доверенность. И теперь еще, когда уже многое по части мореплавания и морской гигиены усовершенствовано, путешествие капитанов Крузенштерна и Лисянского может служить примером во многих отношениях.

План экспедиции был следующий: достигнув Великого океана вокруг мыса Горна или Доброй Надежды, «Надежда» и «Нева» должны были следовать вместе до Сандвичевых островов. Оттуда капитану Крузенштерну предписывалось идти в Авачинскую губу в Камчатке и, выгрузив привезенные материалы в компанейские магазины, следовать к берегам Японии, в Нагасаки; на обратном пути из Японии заняться исследованием Японского моря и западных берегов: Нипона, Матсмая и Сахалина; также осмотреть устье Амура, Шантарские острова с ближайшими берегами и Курильскую гряду; возвратившись же в Камчатку, принять компанейский груз и идти в Кантон, а оттуда, по окончании торговых дел, вместе с «Невой» возвратиться в Россию, огибая мыс Доброй Надежды.

Капитану Лисянскому от Сандвичевых островов определено идти к острову Кадьяку, на котором тогда была главная фактория компании, и остаться зимовать в гавани Св. Павла; в продолжение зимовки осмотреть Кадьяк с окрестностями и, нагружив корабль свой пушным товаром, весною прибыть в Кантон.

Для ученых занятий приглашены были астроном и естествоиспытатели, известные знанием и опытностью по своим частям. Все они, равно как и посланник со свитою, находились на корабле капитана Крузенштерна.

26-го июля 1803 года «Надежда» и «Нева» отправились с Кронштадтского рейда, а 5-го августа прибыли в Копенгаген для принятия остального компанейского груза и некоторой части морской провизии. Здесь корабли снова были перегружены и 27-го оставили Копенгаген, но из Зунда вышли не прежде 3-го сентября, простояв за противным ветром целую неделю в Гельсиноре. В Каттегате шторм разлучил корабли. Капитан Крузенштерн, следуя Немецким морем, близ берегов Англии встретил Британский фрегат «Виргиния», на котором посланник с астрономом Горнером отправились прямо в Лондон, а «Надежда», продолжая путь в канал, 16-го сентября бросила якорь на Фальмутском рейде, где соединилась с кораблем «Нева», пришедшим сюда двумя днями ранее.

Дождавшись возвращения из Лондона посланника и астронома Горнера с инструментами и погрузив на корабли еще шестимесячный запас ирландской солонины, оба судна 23-го сентября отправились в дальнейший путь и в тот же день потеряли из виду берега Европы.

28-го сентября в широте $37\frac{1}{2}^{\circ} N$ и долготе $14^{\circ} W$ прекратился доселе попутный *SO*-й ветер, и остальная часть плавания до острова Тенерифа продолжалась с переменными юго-западными ветрами. 8-го октября «Надежда» и «Нева» прибыли на С.-Круцкий рейд, на котором простояли до 15-го для закупки вина и свежей провизии. Направясь отсюда к экватору, 25-го октября прошли в виду острова Св. Антония (одного из островов Зеленого мыса) и вскоре получили *NO* пассат, с которым плыли до 3-го ноября. Следующие за тем десять дней, пока не встретили юго-восточного пассата, корабли находились в полосе безветрия и штилей, а 14-го ноября русский флаг в первый раз перешел в южное полушарие (из всех офицеров и матросов только командиры судов переходили прежде экватор).

Потеряв юго-восточный пассат (около $10^{\circ} S$ широты), «Надежда» и «Нева» продолжали плавание вдоль берега Южной Америки, и 25-го ноября достигли параллели $19^{\circ} S$. Следующие два дня употреблены были на отыскание острова Ассенцион (Ascension), предполагаемого в широте около $20^{\circ} S$, между долготами 30° и $38^{\circ} W$. Капитан Крузенштерн, не найдя его, убедился при этом, что он не может лежать в пространстве между широтами $20^{\circ} 10'$ и $20^{\circ} 30' S$, до $37^{\circ} W$ долготы. 1-го декабря суда пришли на высоту мыса Фрио, долгота которого найдена с корабля «Надежда» $41^{\circ} 36' 30'' W$, из лунных наблюдений. 9-го оба корабля бросили якорь у острова Св. Екатерины, на рейде С.-Круц, где капитан Крузенштерн намерен был дать отдых команде и приготовиться к трудному плаванью вокруг мыса Горна.

При осмотре здесь рангоута на судах оказалось, что на корабле «Нева» грот-мачта ненадежна и требует перемены. Вырубка и обделка деревьев, годных для этого, и особенно доставка их к кораблю задержали здесь отряд долее, чем предполагал капитан Крузенштерн. Вышедши в море 23-го января 1804 года, направились к мысу Горну, назначив рандеву острова Св. Пасхи и Нука-Гиву.

Плавание кораблей до мыса Горна было довольно успешно. Выдержав несколько крепких ветров, «Надежда» и «Нева» вступили в Великий океан 20-го февраля, а 2-го марта (от долготы $82^{\circ}56' W$) стали спускаться к северу; 12-го, в широте $47^{\circ} S$ и долготе $97^{\circ} W$ во время шторма и тумана корабли разлучились. Сопровождаемый упорным северо-западным ветром, капитан Крузенштерн решился идти прямо, не теряя времени, в Камчатку, коснувшись только на короткое время острова Нука-Гива для соединения с кораблем «Нева». Соображаясь с этим планом, он должен был уже отказаться от намерения своего посвятить несколько летних месяцев географическим исследованиям в Океании. Выгоды американской компании требовали такого пожертвования; всякое промедление в доставке товаров к назначенному месту повлекло бы за собою убытки.

5-го апреля «Надежда» перешла южный тропик, в $104^{\circ} W$ долготы, а 24-го открылся Феттугу, один из Маркизовых островов; на следующий день бросили якорь в порте Анны-Марии, на острове Нука-Гива (группы Вашингтоновых островов); через два дни прибыл туда же и корабль «Нева», заходивший к острову Св. Пасхи, у которого держался он несколько дней в ожидании корабля «Надежда».

Возобновив, по возможности, свои запасы в воде и провизии, «Надежда» и «Нева» оставили Нука-Гиву, направляясь к островам Сандвичевым, у которых назначено было им разлучиться (заштилев при выходе из залива, «Надежда» едва не разбилась, будучи увлечена зыбью и течением к близлежащей скале. С большим трудом успели отбуксировать корабль на середину выхода; при чем потеряли кабельтов с верпом, которого не было времени поднять).

В десятидневное пребывание у Вашингтоновых островов, капитан Крузенштерн сделал съемку южной части Нука-Гивы, причем открыта близ порта Анны-Марии новая, весьма удобная, бухта, названная именем адмирала Чичагова; притом посредством астрономических наблюдений определены разные пункты на островах Феттугу, Чиноа и Нука-Гива.

Употребив один день на отыскание острова, будто бы виденного Маршандом к западу от Нука-Гивы, капитан Крузенштерн не решился плыть далее в этом направлении, опасаясь сильного восточного течения, которое было уже и без того значительно (около 20 миль в сутки). 13-го мая в долготе $146^{\circ} W$ суда во второй раз пересекли экватор и до 8° северной широты находились

в полосе штилей. Наступивший вслед за тем крепкий *NO* пассат быстро донес корабли к острову Овайги (Сандвичевы острова). Отсюда капитан Крузенштерн, не останавливаясь, продолжал путь в Камчатку, а капитан Лисянский после четырехдневного отдыха у острова пошел к Кадьяку.

От Сандвичевых островов капитан Крузенштерн следовал между параллелями 17° и $18^{\circ} N$, по середине путей капитанов Кука и Клерка и купеческих судов, плавающих оттуда в Кантон. 3-го июня в широте $17^{\circ} N$ и долготе $169^{\circ}30' W$ с корабля видели много летающих птиц, однако никакой земли не приметили. Капитан Крузенштерн полагает, что около этого места должен находиться какой-нибудь неизвестный еще остров или надводная скала (предположение капитана Крузенштерна вполне оправдалось. Действительно, в 1807 году открыты в широте $16^{\circ}53' N$ и долготе $169^{\circ}32' W$ капитаном английского фрегата «Корнваллис» Смитом острова, и названы по его имени).

6-го июня от долготы $176^{\circ}46' W$ «Надежда» направила курс к северо-западу; капитан Крузенштерн держал таким образом, чтобы не подходить к пути капитана Клерка ближе 100 миль. 10-го пересек он тропик Рака в долготе $181^{\circ}56' W$. *NO* пассат, до сего времени свежий, стал дуть неправильно и скоро совершенно заменился переменными ветрами.

От параллели $36^{\circ} N$ капитан Крузенштерн намерен был несколько времени идти на запад, чтобы удостовериться в существовании земли, назначаемой на старых испанских и некоторых других картах, на восток из Японии; однако крепкие *W* ветра и туманы принудили оставить это намерение. В следующие два дни, хотя и видны были признаки берега (в широте от 38° до $42^{\circ} N$), но пасмурность не позволила удостовериться в его существовании. 2-го июля «Надежда» прибыла в Петропавловский порт, почти через год по выходе из Кронштадта. По сдаче груза в береговые магазины (кроме 6 000 пудов железа, которые по недостатку времени для выгрузки оставлены), корабль был выкопачен, потому что на переходе от мыса Горна обнаружилась значительная течь; такелаж и паруса приведены в исправность. Окончив эти работы и снабдив корабль, по возможности, провизией, капитан Крузенштерн 27 августа вышел в море для исполнения второй цели своего путешествия — посольства в Японию.

Хотя позднее время и не позволяло думать о географических исследованиях на пути в Нагасаки, однакож, желая, по возможности, сделать что-либо полезное для науки, капитан Крузенштерн расположил свой курс между путями капитана Клерка и Гора, намереваясь осмотреть пространство моря в долготе $214^{\circ} W$ между 33° и 37° северной широты, близ которого на картах Лаперуза и некоторых других назначено несколько сомнительных островов.

Бурная погода, сопровождавшая «Надежду» с самого выхода из Камчатки, прекратилась 3-го сентября, когда она находилась близ параллели 39° в долготе $208^{\circ} W$. В следующие дни капитан Крузенштерн проходил по тому

пространству, где предполагал найти землю, однакож поиски его остались без успеха, хотя и заметны были некоторые признаки берегов. 9-го достиг он параллели Вандименова пролива, и через неделю (в широте 32°, долготе 226°22' *W*) увидели японский берег, у котораго 20 сентября выдержали жестокий тайфун. Во время этого урагана ртуть в барометре опустилась ниже шкалы с делениями и показалась снова не ранее, как через три часа. Капитан Крузенштерн полагал, что наименьшая высота барометра была около 27 дюйм. Корабль находился в большой опасности, имея близко под ветром берег, к которому его прижимало; но быстрая перемена ветра от *OSO* к *WNW* спасла корабль от крушения. Вред, нанесенный тайфуном, в сравнении с его силою, был вообще незначителен: кроме двух гребных судов, разбитых волнением, и многих порванных снастей, ничего не потеряно.

В следующие дни капитан Крузенштерн плыл вдоль южного берега острова Киу-Зио, проливом Вандимена, определяя астрономически все приметные пункты и острова; 26-го сентября прибыл он в Нагасаки.

Известно, что посольство в Японию не имело успеха. Японцы приняли его с разными стеснительными предосторожностями и, продержав около пяти месяцев в ожидании императорского уполномоченного для переговоров, кончили тем, что не только не согласились на какия-либо сношения с Россиею, но даже не приняли и подарков, привезенных от имени Государя.

5-го апреля 1805 года капитан Крузенштерн оставил негостеприимный Нагасаки и через Корейский пролив вошел в Японское море, имея намерение изследовать этот бассейн, почти неизвестный тогда европейским мореплавателям.

28-го апреля остановился он на якоре во вновь открытом заливе на северном берегу острова Матсмая, названном по имени канцлера графа Румянцова. На пути из Нагасаки до этого места определено положение островов: Тсу-Сима, Колнет, Гото и других, прилежащих к Киу-Зио и Нипону; изследован северо-западный берег последнего, вход в Сангарский пролив и весь западный и северо-западный берег острова Матсмая.

Собрав от жителей залива Румянцова некоторыя сведения относительно Матсмая и Сахалина, 1-го мая капитан Крузенштерн прошел проливом Лаперуза в залив Аниву на южном берегу Сахалина; оттуда снялся 4-го мая и продолжал съемку восточного берега до мыса Терпения. 15-го мая, встретив близ этого мыса большое количество льду, принужден был прекратить свои работы и возвратиться в Камчатку. Проходя чрез Курильскую цепь, 18-го мая открыл он группу островков *Каменные ловушки* (эти островки у жителей называются «Муссир», иначе «Сивуч» и «камень»), близ которых корабль едва не погиб, встретив столь сильное течение, что при восьми узлах ходу его тащило назад на подводный риф. С большим трудом капитан Крузенштерн выбрался снова в Охотское море, в котором переждал наступивший вскоре

шторм, и уже на другой день вышел в океан проливом между островами Онекотаном и Харамукотаном. Через четыре дни прибыл в Петропавловский порт.

Здесь посланник камергер Резанов оставил «Надежду» и на компанейском бриге «Мария» отправился на остров Кадьяк (возвратясь оттуда в Охотск, оправился сухим путем в С.-Петербург и на дороге умер в Красноярске), а капитан Крузенштерн возвратился к Сахалину для продолжения гидрографических работ.

23-го июня вышел он из Авачинской губы и 30-го, пройдя проливом Надежды между островов Матауа и Рашауа в Охотское море, 7-го июля прибыл к мысу Терпения. Отсюда продолжал исследования вдоль восточного берега Сахалина и, обойдя (28-го июля) северную его оконечность, спустился на юг к устью реки Амура. 1-го августа в широте $53^{\circ}30'50'' N$ увидели северный канал, отделяющий Сахалин от материка. Встретив здесь сильное течение от юга и совершенно пресную воду, заключили о близости устья и убедились, согласно с разысканиями Лаперуза, что Сахалин соединяется с материком южнее устья Амура посредством пересыхающего перешейка или весьма мелкого канала; постоянное течение на север, а не на юг (чего Лаперуз не замечал) еще более убедило капитана Крузенштерна в этом предположении (исследования капитана Невельского показали несправедливость этих предположений).

Малая глубина в канале не позволяла кораблю идти далее к югу, а неимение вблизи надежной гавани, где можно бы было безопасно оставаться, пока гребня суда делают съемку устья реки, сделало невозможным посылку туда барказа, собственно для этой цели еще в Нагасаки приготовленного.

На следующий день юго-восточный ветер и сильное из пролива течение помешали капитану Крузенштерну обозреть близлежащий Татарский берег. Простояв на якоре еще двое суток в открытом с моря заливе Надежда на западном берегу Сахалина, отправились обратно в Камчатку. На этом последнем пути определено положение острова Св. Ионы. 19 августа прибыли в Петропавловский порт, пройдя большую часть Охотского моря с туманом и крепким ветром (позднее время года и необходимость поспеть вовремя в Кантон удержали капитана Крузенштерна от исследования Шантарских островов и прилежащего к ним материка. Эти острова оставались почти неизвестными до 1829 года, когда описаны корпуса флотских штурманов поручиком Козьминим).

Изготовление корабля к обратному плаванию в Россию, перегрузка трюма и пополнение запаса провизии, доставленной по заказу из Охотска и Якутска, удержали капитана Крузенштерна в Петропавловском порте более месяца. Наконец 23 сентября оставил он в последний раз берега Камчатки и пошел в Кантон, где должен был соединиться с кораблем «Нева».

На этом переходе капитан Крузенштерн искал, но безуспешно, островов: Рико-де-Плата, Гваделупас, Малибрагос, С.-Себастиан де-Лобос и С.-Жуан,

назначенных на старинных картах. Бурные погоды, особенно между широтами 38° и $31^{\circ} N$, много препятствовали этим розысканиям. 14 октября в широте $31^{\circ} N$ и долготе $208\frac{1}{2}^{\circ} W$ корабль выдержал бурю, подобную тайфуну, бывшему у японских берегов. В следующие за тем дни приметно было много признаков близкой земли около параллели $27^{\circ} N$, в долготе $215^{\circ} W$ (близ этого места открыты или отысканы в 1827 году капитанами Бичи и Литке острова Бонин-Сима). 25-го октября, находясь в виду островов Вулканос, лежащих близ северного тропика, «Надежда» получила *NO* муссон и спустилась к западу. 6 ноября в бурную ночь капитан Крузенштерн вошел в Китайское море проливом между островами Баши и Формоза и через два дня прибыл в Макао.

21 ноября, когда капитан Крузенштерн, окончив здесь все дела, готовился уже к выходу в море, пришел сюда корабль «Нева» с грузом пушного товара; оба корабля перешли тогда в Вампоа.

К началу января 1806 года все торговые компанейския дела были окончены, и корабли нагружены товарами на сумму 263 000 руб. серебром; но китайское начальство еще удерживало их под разными пустыми предлогами почти месяц; так что «Надежда» и «Нева» отправились в дальнейший путь не прежде 29-го января.

При помощи *NO* муссона плавание Китайским морем было весьма успешно; 12 февраля суда перешли в третий раз экватор, и после опасного прохода Зондским проливом (в котором «Надежду» едва не бросило на камни), 21-го вступили в Индийский океан.

При выходе из пролива корабли встретили западный муссон, принудивший их держаться к югу до параллели $12\frac{1}{2}^{\circ} S$, близ которой этот ветер заменился *SO* пассатом. Продолжая плавание к мысу Доброй Надежды, 15 марта перешли южный тропик в $296^{\circ}55' W$ долготы, и 3 апреля, находясь уже на с.-петербургском меридиане, во время пасмурности потеряли друг друга из виду. Обогнув вскоре после того мыс Доброй Надежды, капитан Крузенштерн взял курс к условленному рандеву, острову Св. Елены, куда и прибыл 21 апреля.

Не найдя здесь капитана Лисянского и не получив провизии по недостатку ее на самом острове, капитан Крузенштерн отправился далее и 10 мая в четвертый раз перешел экватор.

28 мая корабль «Надежда» вышел из тропиков, и пассат вскоре заменился десятидневным штилем, после которого следовали умеренные переменные ветра.

Получив еще на острове Св. Елены известие о разрыве между Россиею и Франциею, капитан Крузенштерн для избежания встречи с неприятельскими судами не пошел в канал, а направил путь вокруг берегов Ирландии и Великобритании. Обойдя Оркадские острова, 6 июля остановился он на четыре дни в Копенгагене и Гельсиноре и после двухнедельного плавания Балтий-

ским морем 7 августа 1906 года прибыл в Кронштадт, совершив путешествие в три года и двенадцать дней.

Кроме географических работ и приобретений по части естественных наук, путешествие капитана Крузенштерна замечательно отличным состоянием экипажа. В это трехгодичное плавание не умерло у него ни одного человека, даже число больных было весьма незначительное...

2. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «НЕВА». 1803—1806

Разставшись с «Надеждою» у Сандвичевых островов, капитан Лисянский простоял четыре дня для отдыха в бухте Каракаока. Затем продолжал путь свой к острову Кадьяку, и 1 июля 1804 г. прибыл в гавань Св. Павла, совершив переход из Кронштадта в 10 месяцев и 22 дни.

Здесь капитан Лисянский получил известие, что главный правитель колоний коллежский советник Баранов со всеми колониальными силами находится у острова Ситхи для возвращения от Колош разоренного ими Архангельского селения и требует от него помощи. Вследствие этих известий, исправив, по возможности, корабль, капитан Лисянский 3 августа отправился к острову Ситхе и 10-го прибыл к Архангельскому укреплению.

В начале октября укрепление было возвращено с потерей при неудавшемся приступе шести русских и нескольких алеутов. Кончив это дело и взяв аманатов от дикарей, капитан Лисянский возвратился в Кадьяк 16 ноября.

В зимнее время занимался он съемкою берегов острова и разными этнографическими исследованиями; подробности об этих предметах изложены в описании его путешествия. Между тем корабль изготовлялся к плаванию в Кантон и принимал компанейский груз.

1805 года 2-го июня капитан Лисянский вышел из гавани Св. Павла и 10-го зашел в Ситхинский залив, в котором оставался по делам компании до 20 августа. В продолжение этого времени сделана съемка близлежащих берегов и заливов.

На пути к Кантону капитан Лисянский намерен был, не заходя на Сандвичевы острова, прямо войти в широту $45\frac{1}{2}^{\circ} N$ и долготу $145^{\circ} W$; держать потом на запад до $165^{\circ} W$ долготы, широты $42^{\circ} N$ и, спустившись к параллели $36\frac{1}{2}^{\circ} N$, следовать по ней до 180° долготы; а оттуда взять курс к Марианским островам. Таким образом, он пересек бы пространство моря тогда почти неизвестное, и должен был пройти чрез то место, где капитан Портлок в 1786 году заметил признаки земли, и где сам капитан Лисянский на пути от Сандвичевых островов к Кадьяку встретил морскую выдру.

27 августа в широте $48^{\circ}17' N$, долготе $139^{\circ}30' W$ замечены были некоторые признаки берега (показывались морские коты), однакож ни в этот, ни в следу-

ющие три дни берег не открывался. 4 сентября проходили близ того места, где капитан Портлок видел тюленя (широта $44^{\circ}10' N$, долгота $151^{\circ}4' W$), но и тут земли не найдено. 14 сентября капитан Лисянский, находясь уже в долготе $165^{\circ} W$, и не отыскав предполагаемых островов, поворотил на юг и потом плыл по параллели $36\frac{1}{2}^{\circ} N$, до меридиана $167^{\circ}45' W$. Встретив тут крепкие западные ветра, взял курс к Марианским островам.

3 октября в широте $26^{\circ}40' N$, долготы $173^{\circ}23' W$ корабль окружило множество птиц. Предполагая здесь землю, капитан Лисянский, хотя и принял надлежащая предосторожности, но, однакож, в 10 часов вечера корабль его стал на коралловую мель. С разсветом открылось, что «Нева» стояла близ низменного, необитаемого острова, окруженного рифом.

Корабль стащили на глубину, но вскоре шквалом бросило его опять на камни, на которых он оставался до самого вечера, не потерпев, впрочем, значительных повреждений. Подъем пушек и некоторых других вещей, выброшенных для облегчения корабля при снятии с рифа, задержал капитана Лисянского на месте до 7 октября. Остров, едва не сделавшийся могилою для экипажа «Невы», назван именем командира; широта его $26^{\circ}2'48'' N$, долгота $173^{\circ}42'30'' W$.

Капитан Лисянский расположил дальнейшее свое плавание таким образом, чтобы придти в долготу 180° , около $17^{\circ} N$ широты. 11 декабря, в широте $22^{\circ}15' N$, долготы $175^{\circ}32'' W$, не в дальнем разстоянии от корабля замечены были буруны; и хотя мрачность не дозволила осмотреть их подробнее, даже и на следующий день, однакож, судя по глазомерному разстоянию, капитан Лисянский заключил, что положение этого рифа, названного именем капитана Крузенштерна, будет: широта $22^{\circ}15' N$, долгота $175^{\circ}37' W$.

NO пассат наступил в широте $15^{\circ} N$, а до того времени, от самого острова Лисянского, стояли переменные тихие ветра, более от запада.

Пользуясь свежим пассатом, 4 ноября капитан Лисянский прошел чрез Марианский архипелаг между островами Тинианом и Агуамом, определив по обсервации юго-восточную оконечность первого в широте $14^{\circ}56'52'' N$ и долготы $213^{\circ}40'20'' W$. На переходе от Ситхи до островов Марианских течение моря большею частию было на *NO* и *SW*, но последнее сильнее: оно увлекло корабль около 150 миль к югу и до 200 миль к западу.

10 ноября, на пути от Тиниана к Формозе, корабль выдержал сильнейший тайфун; будучи под одною только штормовою зарифленною бизанью, он до того накренился, что «подветренная сторона была в воде до самых мачт». Барометр опустился перед бурей, как и на «Надежде», ниже делений на шкале; волнением разбило ял, оторвало шкафуты и много вещей со шканец смыло за борт. Значительное количество пушных товаров было подмочено и после выброшено в воду; разборка и укладка трюма продолжались в течение нескольких дней.

16 ноября, пройдя южнее острова Формозы, капитан Лисянский вступил в Китайское море и 26-го соединился в Кантоне с кораблем «Надежда». Путь из Кантона к мысу Доброй Надежды совершен обоими кораблями вместе. 3 апреля 1806 года, близ с.-петербургского меридиана, пасмурность разлучила их, и капитан Лисянский направил курс между широтами 36° и 37° *S* к южному краю Игольной банки. Обойдя мыс Доброй Надежды 20-го числа и, получив вскоре *NO* пассат, решил он воспользоваться благоприятными обстоятельствами, чтобы, не заходя на условленное рандеву — остров Св. Елены, следовать прямо в Европу.

Хотя запасы провизии и воды на корабле были достаточны и не предвиделось большой нужды в возобновлении их при счастливом переходе; однакож капитан Лисянский, из предосторожности, держал к экватору так, чтобы перейти его в долготе около 17° *W*. Частые дожди в этой полосе моря позволили бы пополнить, в случае нужды, недостаток в пресной воде, а на островах Зеленаго мыса, близ которых вел принятый курс, можно было найти провизию.

Продолжая плавание с постоянным пассатом, капитан Лисянский вступил в северное полушарие в долготе $16^{\circ}48'$ *W*. Через месяц, сопутствуемый переменными ветрами, миновал он Азорские острова, а 14 июня бросил якорь на Портсмутском рейде, через 142 дни по выходе из Кантона, совершив благополучно один из самых продолжительных морских переходов.

После двухнедельного отдыха в Портсмуте капитан Лисянский вышел в море и, останавливаясь на короткое время за противным ветром в Даунсах и в Гельсиноре, 24 июля прибыл в Кронштадт...

3. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «НЕВА». 1806—1807

Только что возвратившийся в Кронштадт корабль «Нева» в том же году опять был назначен для плавания в Ситху с грузом разных припасов, нужных для колоний.

«Нева» отправилась из Кронштадта 20 октября 1806 года под командою лейтенанта Гагемейстера. Дополнив в Копенгагене груз различными принадлежностями к вооружению для колониального судоходства, следовали далее; но при выходе из Зунда, 19 ноября встретил свежий противный ветер, который задержал корабль еще на десять дней в Гельсиноре.

Переплыв с попутным ветром Каттегат и Скагеррак, лейтенант Гагемейстер направил путь в океан вокруг Великобритании, чтобы избежать встречи с французскими крейсерами. С 4 по 10 декабря выдержал он *SW* шторм, а 16-го, от $63\frac{1}{2}^{\circ}$ *N* широты, спустился к югу в Атлантический океан.

Умеренные восточные ветра скоро довели корабль к пределам *NO* пассата, который в широте $4\frac{1}{2}^{\circ}$ *N*, заменился обыкновенными в этой части океана

штилями. Получив юго-восточной пассат на самом экваторе, лейтенант Гагемейстер направил курс к Бразильскому берегу. На этом пути, определив долготу острова Св. Павла $28^{\circ}43' W$, 13 января бросил якорь в заливе Всех Святых (Бахия).

Исправив оказавшиеся при осмотре корабля повреждения в обшивке и такелаже и заменив треснувший бушприт новым, лейтенант Гагемейстер вышел из Бахии 26 февраля 1807 года и стал держать к мысу Доброй Надежды.

13 марта в долготе $35^{\circ} W$ пересек южный тропик, а Гринвичский меридиан — в широте $39\frac{1}{2}^{\circ} S$. По этой параллели следовал он к востоку до $68\frac{1}{2}^{\circ} O$ долготы, потом лег на SO , и 21 мая, от широты $45^{\circ}37' S$ и долготы $137^{\circ} O$, начал подниматься к северу. 26-го прошел в виду юго-западной оконечности Вандименовой земли, а 4 июня прибыл в Порт Джаксон («Нева», по всей вероятности, был первый русский корабль, приставший к материке Австралии). На переходе от мыса Доброй Надежды до Австралии имели более западные и северо-западные ветра, иногда весьма крепкие (например, 5—17 апреля в широте $40^{\circ} S$ около меридиана Мадагаскара).

Освежив команду и дополнив запасы воды и провизии, лейтенант Гагемейстер продолжал плавание в северу, а 9 июля, в долготе около $183^{\circ} O$ вступил в жаркий пояс. Но здесь, против ожидания, восточный ветер, сопровождавший его почти от самых берегов Австралии, заменился продолжительными маловетриями, которые, однакож, довели через десять дней до меридиана $167^{\circ} W$ долготы, в широте $21^{\circ} S$. Здесь, наконец, задул SO ветер, впрочем, довольно непостоянный, с которым лейтенант Гагемейстер, следуя около меридиана $167^{\circ} W$ долготы, 1 августа во второй раз пересек экватор и, получив NO пассат, вышел из тропиков 15-го того же месяца в долготу $168\frac{1}{2}^{\circ} W$. Отсюда взял он курс к острову Ситхе и, пользуясь на пути умеренными SO и SW ветрами, 7 сентября увидел берега Америки, а 13-го вошел в порт Ново-Архангельск (названный так после возвращения его от Калаш). Выгрузив назначенную сюда часть груза, отправился на остров Кадьяк, куда и прибыл 9 октября, употребив на переход из Кронштадта 11 месяцев и 9 дней.

В следующем (1808) году Гагемейстер ходил снова в Ситху, потом к островам Сандвичевым и в Петропавловский порт. После того возвратился чрез Охотск и Иркутск в С.-Петербург, а корабль «Нева» оставлен был для службы в колониях. В 1813 году, находясь под командою лейтенанта Подушкина, корабль этот потерпел крушение у северо-западных берегов Америки в широте $57^{\circ} N$.

4. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «ДИАНА». 1807—1809

При назначении корабля «Нева» для вторичного плавания в колонии, последовало Высочайшее повеление отправить вместе с этим кораблем и военное судно, которое могло бы служить ему обороною в пути. Главнейшей же

целию этой посылки были географические исследования в части Великого океана, прилежащей к русским владениям в Азии и Америке. Для этого избран был 16-пушечный шлюп «Диана», в 300 тонн и 90 футов длины, только что отстроенный на реке Свири и приведенный в С.-Петербург. Командиром его назначен лейтенант Головнин, несколько лет перед тем служивший волонтером в Английском флоте.

После значительных переделок, сообразно цели предстоящего плавания, в исходе марта 1807 года шлюп был приведен в Кронштадт для вооружения и нагрузки. Вместо балласта погружено было до 6 000 пудов разных материалов (такелаж, железо и проч.) для Камчатки и Охотского порта; впрочем, во всем остальном шлюп снаряжен по примеру кораблей «Надежда» и «Нева», а вооружен четырнадцатью 6-фунтовыми пушками, четырьмя 8-фунтовыми карронадами и таким же числом фальконетов.

Между тем, корабль «Нева» еще осенью 1806 года отправился в путь, и потому шлюпу «Диана» предстояло плыть одному.

Лейтенант Головнин вышел из Кронштадта 25 июля 1807 года. С 5-го по 7-е августа проходил Зундом, в то самое время, когда Англичане осаждали Копенгаген с сухого пути и блокировали с моря. Простоявши два дня в Гельсиноре, 10-го вошел он в Каттегат и, выдержав в Скагерраке и Немецком море несколько *SW* и *W* штормов, прибыл в Портсмут через 43 дня по выходе из Кронштадта.

Доставка вещей, заказанных в Лондоне для шлюпа, удержала лейтенанта Головнина в Портсмуте около двух месяцев. Получив, наконец, все нужное для шлюпа, снялся с якоря и 1 ноября вступил в Атлантический океан.

Попутный шторм сопровождал «Диану» до 4 ноября, до широты 48° *N*, не причинив значительных повреждений: только из гребных судов два были сильно разбиты волнением. Вообще, шлюп оказался довольно хороших качеств, исключая ходкости, которая при самых благоприятных обстоятельствах не превышала 8 узлов.

Продолжая плавание с переменными ветрами и погодой, 15 ноября шлюп подошел к острову Порто-Санто. Не желая терять попутного северного ветра, лейтенант Головнин решился не заходить на Канарские острова (как располагал прежде), а запастись вином и другими предметами в Бразилии. С этою целию взял он курс к острову Св. Антония, чтобы, поверив там свое счисление, прямо идти у экватору, который думал пересечь в долготе 26° или 27° *W*. Потеряв в 7° *N* широты пассат, вступил он в полосу экваторных штилей и переход этого пространства совершил с большим трудом, имея почти непрерывные шквалы с дождями и неправильныя течения. Команда была изнурена работами и нестерпимым жаром; однакож этот переход, продолжавшийся почти две недели, не имел значительного влияния на ея здоровье.

20 декабря лейтенант Головнин пересек экватор в долготе $27^{\circ}11' W$, получив за два дня перед тем *SO* пассат. 1 января 1808 года, находясь в широте $20^{\circ}45' S$ и долготе $35^{\circ}13' W$, прошел он весьма близко от места предполагаемого острова Вознесения Господня (Ascension), но никаких признаков земли не заметил (теперь уже доказано, что острова Ascension не существует) и направил путь к острову Св. Екатерины, куда прибыл через девять дней.

Окончив здесь свои дела, 19 января лейтенант Головнин продолжал путь к мысу Горн между материком и Фалкандскими островами, располагая после обхода мыса следовать прямо к островам Маркизским. 26-го миновал он устье реки Ла-Платы и с переменными умеренными ветрами 9 февраля прошел широту мыса Горна, а 12-го пересек меридиан его, на параллели $58^{\circ}12' S$. Но здесь кончилось успешное плавание «Дианы». В продолжение двух следующих недель выдерживали штормы от запада и северо-запада. Лейтенант Головнин, зная из путешествий других мореплавателей, что в это бурное время года нельзя надеяться на перемену погоды к лучшему, не желая утомлять экипажа и напрасно терять время в борьбе с ветрами, решился следовать в Камчатку дальнейшим, но более верным путем — вокруг мыса Доброй Надежды и Австралии. Вследствие такого плана спустился он 29 февраля от широты $56\frac{1}{2}^{\circ} S$ и долготы $70^{\circ} W$ к мысу Доброй Надежды, куда полагал зайти для отдохновения.

До острова Тристан д'Акунга (27 марта) сопутствовали те же западные и северо-западные бури; но после до самого мыса стояли умеренные ветра и переменная погода. 1 апреля шлюп пересек Гринвичский меридиан, в широте $35^{\circ} S$; чрез две недели пришел на вид берегов Африки, а 21-го бросил якорь в Симонс-бае.

Здесь вместо отдыха лейтенант Головнин нашел плен. По причине разрыва с Англиею, шлюп был задержан, несмотря на то, что командир его имел паспорт от английского правительства для свободного пропуска «Дианы» в случае войны с Россиею.

После тринадцати месяцев напрасного ожидания ответа из Англии на поданный лейтенантом Головниным протест, он счел себя вправе нарушить вынужденное силою обязательство — не уходить с рейда; тем более, что Англичане не хотели даже продовольствовать команду.

Чтобы понять всю смелость подобного поступка, который не много найдет примеров в других флотах, достаточно сказать, что «Диана» была поставлена на двух якорях в самом заднем углу залива, между английскими судами; паруса были отвязаны, выход из бухты возможен был только при *NW* ветре, и команда имела большой недостаток в провизии. Такие препятствия не поколебали, однакож, решимости лейтенанта Головнина. В сумерки 15 мая 1809 года при *NW* шквале, привязав штормовые стаксели, он отрубил канаты и, заворотившись на шпринге по ветру, ушел из залива. С ближайшего английского фрегата

тотчас заметили, что шлюп переменяет место, и в рупор дали знать на адмиральский корабль; но были ли приняты меры для погони, или нет, неизвестно. В 9 часов вечера «Диана» уже летела под всеми парусами в открытом море.

Избегая встречи с английскими военными крейсерами, лейтенант Головнин шел к югу, до параллели $40^{\circ} S$; оттуда уже поворотил он на восток, располагая пройти Австралию и Новою Зеландию к Ново-Гербидскому архипелагу и, перерезав Каролинскую цепь в восточной ее части, следовать в Камчатку.

23 мая шлюп миновал Петербургский меридиан в $42\frac{1}{2}^{\circ} S$ широты, а 7 июня прошел южную оконечность Вандименовой земли, в 120 милях. Такое успешное плавание «Дианы» (около 6 000 миль), несмотря на дурной ее ход, лейтенант Головнин приписывает попутному течению и ветрам, дувшим постоянно почти от запада и северо-востока.

Выдержав трехдневный шторм от O между широтами 33° и $31^{\circ} S$, подошел он 25 июня к Ново-Гербидской группе и на следующий день остановился на якоре в гавани Резолюшон у острова Тава. При самом входе в нее шлюп едва не разбился, заштилел вблизи каменного рифа. Задувший от N ветер вывел его из этого опасного положения.

31 июля лейтенант Головнин оставил Ново-Гербидский архипелаг, пополнив, сколько обстоятельства позволяли, запас провизии и воды. 4 августа прошел в виду острова Тюкопии, а 7-го в широте $7^{\circ} S$ потерял юго-восточный пассат. Перейдя экватор в долготе $191^{\circ}30' W$, следовал с переменными ветрами при мокрой погоде до $10^{\circ} N$ широты. Получив NO пассат, вышел 2 сентября из тропиков, прорезав Каролинский архипелаг в пространстве между группой Маршалла и употребив на переход жарким поясом 36 дней.

На остальном пути до Камчатки ветры и погода благоприятствовали шлюпу до 13 сентября. Затем, чрез десять дней, открылись берега полуострова, и 25-го «Диана» прибыла к месту своего назначения, в Петропавловский порт, через два года и два месяца после отплытия из России.

В ту же осень лейтенант Головнин ходил в Ново-Архангельск на острове Ситхе и, возвратясь в Камчатку, пробыл там весь 1810 год. В следующем 1811 году, апреля 20-го, получил от Морского Министра предписание сделать съемку южным Курильским и Шантарским островам с прилежащим к ним берегом. Отправясь немедленно для исполнения этих работ, он кончил опись Курильской цепи в начале июля, но захвачен Японцами вместе со штурманом Хлебниковым, мичманом Муром и четырьмя матросами...

5. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «СУВОРОВ». 1813—1816

Продолжавшийся несколько лет сряду войны с соседними морскими державами не позволили Российско-Американской компании посылать в свои колонии суда до 1813 года. В этом году был назначен для отвоза в Ново-

Архангельск груза корабль «Суворов» (100 футов длины) под командою лейтенанта Лазарева (М. П.).

9 октября 1813 года лейтенант Лазарев снялся с Кронштадтского рейда и 19-го прибыл в Карлскрону, где присоединился к купеческому конвою. Следуя с ним под прикрытием военных судов, заходил на несколько дней в Малме и Готенбург; из последнего порта вышел уже один и, перейдя счастливо Немецкое море, 27 ноября бросил якорь на Портсмутском рейде.

В Портсмуте получил остальную часть компанейского груза, заказанную в Лондоне, и, кончив некоторыя переделки во внутреннем расположении корабля и в рангоуте, присоединился к вест-индскому конвою, шедшему под прикрытием трех кораблей и двух бригов, вместе с которыми следовал до острова Порто-Санто. Отсюда конвой поворотил на запад, а лейтенант Лазарев продолжал плыть с *NO* пассатом до широты $6^{\circ} N$. Пробыв одиннадцать дней в полосе экваторных маловетрий и дождей, выдерживая сильный зной (до $25\frac{1}{2}^{\circ}$ Реомюру в тени), 22 апреля прибыл в Рио-Жанейро, сделав переход из Канала в 52 дни.

Кончив здесь компанейские дела, 23 мая оставил он Бразилию, располагая плыть в Великий океан кругом мыса Доброй Надежды и Австралии.

Получив крепкий *W* ветер в широте $32^{\circ} S$ и долготе $36^{\circ} W$, 12 июня лейтенант Лазарев прошел в виду острова Диего-Алвареца, который определил в широте $40^{\circ}19' S$ и долготе $9^{\circ}11' W$. Продолжая следовать близ этой последней параллели с попутными штормами, 20-го прибыл на меридиан мыса Доброй Надежды. В Индийском море плыл между широтами 40° и $44^{\circ} S$, и 1 августа миновал *SW* оконечность Вандименовой земли, выдержав на переходе этом два сильные шторма. 13-го бросил якорь в Порт-Джаксоне.

Время стоянки в Порт-Джаксоне лейтенант Лазарев употребил на заготовление провизии и дров, выпечку сухарей (часть которых подмокла во время последних штормов) и на разныя работы по кораблю. 3 сентября вышел он в море и, пройдя в виду острова Лорда Гоу, 15-го прибыл в широту $30^{\circ}12' S$, в долготе $177^{\circ}7' W$. В этот день около четырех часов пополудни на корабле чувствовали легкое сотрясение, как бы от прикосновения к мели, однакож никаких признаков мелководия не примечено. Лейтенант Лазарев полагает, что судно набежало на спящего кита, которых много плавало в виду судна.

28 сентября в широте $13^{\circ} S$ и долготе $196\frac{1}{2}^{\circ} O$ лейтенант Лазарев открыл группу из пяти необитаемых коралловых островков, названную им по имени корабля своего, группою «Суворова». По карте, приложенной к путевому журналу, самый южный их этих островков означен в широте $13^{\circ}13' S$, долготе $163^{\circ}31' W$; а наибольшее протяжение всей цепи от *NO* к *SW* — около 9 миль.

У островов Суворова прекратился *SO* пассат, и чрез два дни наступил *NO*, с которым лейтенант Лазарев 10 октября перешел экватор, а 22-го в долготе $169^{\circ} W$ — северный поворотный круг. Северо-восточный ветер продолжал

дуть еще несколько дней (до широты $33^{\circ} N$) весьма крепко, со шквалами и дурною погодою, которая вместе с наступившими после западными бурями сопровождала до самых берегов Америки, открывшихся 11 ноября. 18-го лейтенант Лазарев ввел корабль свой в Ново-Архангельскую гавань.

В следующем 1815 году ходил он за пушным промыслом к островам Павла и Георгия и, возвратясь в Ситху в конце мая, стал готовиться к обратному плаванию в Кронштадт. Приняв на корабль груз, состоявший большею частию из пушного товара и вещей, назначенных для продажи в Лиму, лейтенант Лазарев вышел из Ново-Архангельска 23 июля, направляясь прямо к порту С.-Франциско, чтобы запастись там провизиею и налиться водою. Но по непредвиденным обстоятельствам не мог он исполнить в Ситхе ни того, ни другого.

Оставив Калифорнию, лейтенант Лазарев плыл на юг вдоль берега Африки. 31 августа, проходя мимо островов Св. Берты и Сокоры, определил их в широте $18^{\circ}45' N$, долготе $110^{\circ}50'16'' W$ (наблюдения делались на берегу острова Сокоры, у котораго лейтенант Лазарев останавливался на несколько часов. Долгота выведена по лунным расстояниям и хронометрам. По определению капитана Кольнета, долгота Сокоры $110^{\circ}4' W$) и следовал далее при неровных *SO—NO* ветрах и дурной погоде. 24 сентября останавливался для проверки хронометров у острова Кокоса; потом заходил на четыре дни к испанскому селению Св. Розы на берегу Колумбии, близ экватора, и, перейдя в южное полушарие, 9 октября получил прибрежный пассат от *S*, принудивший целый месяц лежать к юго-западу. 8 ноября, находясь в 1 790 милях к *SW* от Лимы, лейтенант Лазарев поворотил к востоку и 25-го прибыл в порт Каллао.

Компанейския дела и работы по кораблю задержали в Лиме до половины февраля следующего года. В продолжение этого времени из многих лунных расстояний выведена долгота порта Каллао $77^{\circ}5'15'' W$.

Получив от испанскаго вице-роя в Лиме собрание местных древностей и некоторые другие предметы для доставления к Императорскому Двору в С.-Петербурге и погрузив купленные в Лиме товары, лейтенант Лазарев отправился в море. В начале марта стали дуть крепкие *SW* ветра, продолжавшиеся до самого мыса Горна, близ котораго корабль несколько дней сряду боролся со штормами.

Обогнув мыс Горн в конце марта, лейтенант Лазарев плыл южнее Фалклендских островов и далее на северо-восток до 9 апреля, до широты $29\frac{1}{2}^{\circ} S$, долготы $19^{\circ}50' W$. Здесь встретил его *NO* ветер и заставил взять курс на северо-запад. 27 апреля перешел экватор, заходя перед тем к острову Фернандо-де-Норонья, лежащему у берегов Бразилии около мыса С. Рока.

Вышедши из пассата в широте около $26^{\circ} N$ и продолжая плыть с переменными восточными ветрами, 6 июня прибыл в Портсмут. Здесь простоял, за разными надобностями, около трех недель, а в Кронштадт прибыл 25 июля 1816 года, чрез два года и девять с половиною месяцев после выхода из этого порта.

6. БРИГ «РЮРИК». 1815—1818

Вопрос об открытии пути через Северный полярный океан издавна занимал все морские державы, и Россия делала не одну попытку с этой целью с сухого пути и с моря; но после неудачной экспедиции Чичагова 1765—1766 гг., подобные предприятия с нашей стороны были оставлены. Продолжительная война на суше и море не позволяли заниматься учеными экспедициями. Наконец, когда водворился общий мир в Европе, давно оставленные ученые вопросы снова возбудили общее внимание. В это время одним из главных поборников науки в России был граф Н. П. Румянцев, уже известный тогда заслугами своими на этом поприще.

В начале 1815 года предположил он снарядить на свой счет экспедицию для отыскания прохода через Ледовитое море из Берингова пролива, подле берегов Америки. Для этой цели выстроен был на Абовской верфи бриг «Рюрик» во 180 тонн, и начальство над ним поручено флота лейтенанту Коцебу, бывшему кадетом на корабле «Надежда» в кругосветном его плавании.

Кроме главной цели экспедиции, лейтенанту Коцебу предписывалось заняться также географическими и учеными исследованиями в Океании. В число спутников его приглашены были лица, известные их познаниями в естественных науках, а для руководства при занятиях своих лейтенант Коцебу получил инструкции по морской и ученой частям, составленные капитаном Крузенштерном и астрономом Горнером.

30 июля 1815 года лейтенант Коцебу оставил Кронштадтский рейд; зашел в Копенгаген для принятия на бриг ученых Вормскиольда и Шамиссо и через несколько дней прибыл благополучно в Плимут, где должен был получить заказанные в Лондоне инструменты и карты.

Избрав Плимут станцией в Англии именно потому, что из него легко достигнуть в один день океана, командир «Рюрика», однакож, обманулся в своем расчете. Море хотело, кажется, испытать наших путешественников при самом начале их смелого предприятия. Два раза «Рюрик» выходил в канал, и два раза *SW* шторм заставлял его возвращаться назад; при этом однажды во время ночи бриг едва не выкинуло на берег. Наконец, 5 октября вышел он в океан; 21-го миновал параллель Гибралтарского пролива в долготе $15^{\circ}20' W$ и 28-го бросил якорь на С.-Круцком рейде острова Тенерифа.

Снабдив себя провизиєю, лейтенант Коцебу вступил под паруса 1 ноября и, пройдя в виду остров Зеленаго мыса, 23-го перешел экватор. Отсюда направил он курс к мысу Фрио для определения долготы его. Но не успев в этом по причине пасмурности, обратился к югу и 12 декабря прибыл к острову Св. Екатерины. Освежившись и приготовив бриг к плаванью вокруг мыса Горн, 28-го отправился отсюда в дальнейший путь.

В начале января 1816 года в течение шести дней «Рюрик» боролся с юго-западными штормами (широта $45^{\circ} S$, долгота $57^{\circ} W$). При этом командир едва

не погиб: огромный вал вкатился с кормы и сбросил его за борт; к счастью, успел он задержаться за веревочную бухту. Бриг же потерпел значительные повреждения на верху и в руле, часть пороха и сухарей были подмочены.

Обогнув мыс Горн и выдержав еще *SW* шторм, лейтенант Коцебу взял курс к губе Зачатия (Cenception) на западном берегу Южной Америки, чтобы привести свой бриг в состояние продолжать путь и пополнить запас провизии, подмоченной во время бури. 11 февраля «Рюрик» стал на якорь против города Талкахуано.

Исправив, по мере возможности, свои дела, лейтенант Коцебу вышел в море в начале марта и направил курс к тому месту, на котором предполагалось существование земли «Девиса». 16-го достиг он широты $27^{\circ}20' S$, в $88^{\circ} N$ долготы и в продолжение пяти дней следовал по этой параллели до долготы $95\frac{1}{2}^{\circ} W$, не замечая ни малейших признаков земли. 25-го миновал пустынный островок Салес, а 28 марта остановился на якоре в Куковой бухте на острове Св. Пасхи.

К большому изумлению лейтенанта Коцебу, жители встретили его весьма неприязненно, так что он принужден был немедленно возвратиться на бриг, осыпаемый градом камней. Оставляя берег, заметил он, что огромные каменные статуи, о которых упоминали Кук, Лаперуз и Лисянский, были разрушены (впоследствии объяснились причины такой встречи островитянами: в 1805 году какой-то американский шкипер ограбил их; он же разбил и статуи).

Проходя этот архипелаг по северную сторону, осмотрел он 16 апреля Шоутенов «Собачий» остров, но, по значительной разности в широте, назвал его «Сомнительным» (широта $14^{\circ}50' S$, долгота $138^{\circ}47' W$). В следующие дни последовательно открыты необитаемые группы: Румянцева, Спиридова или Шоутена «Ура», длинная цепь Рюрика (острова Пализера и Шоутена, остров Мух и, наконец, группа Крузенштерна. Во втором своем путешествии капитан Коцебу нашел, что все долготы, определенные им в 1816 году, «восточнее истинных на $7^{\circ}30'$ »; здесь оне «везде исправлены»).

28 апреля бриг находился близ того места, где предполагались «Баумановы» острова. Не отыскав этих островов, равно как и других, «Рогвейна» и «Тинговейна», лейтенант Коцебу направил курс к Пенриновой группе, виденной открывшим ее капитаном Севером в 1788 году только один раз, и то издали. 1 мая осмотрел он эти острова, оказавшиеся подобными открытым в Низменном архипелаге, то есть их составляла цепь коралловых скал, мало-возвышенных, впрочем, обитаемых. Средина группы определена в широте $9^{\circ}1'35'' S$ и долготе $157^{\circ}44'32'' W$.

Перейдя экватор в долготе $175^{\circ}27' W$, лейтенант Коцебу направил курс свой таким образом, чтобы прорезать северную часть Мульгравовых островов, весьма мало тогда известных. На пути к этому архипелагу открыта им 21 мая цепь из двух отдельных групп, связанных коралловым рифом, опреде-

ленная астрономически (канал между ними) в широте $11^{\circ}11'20'' N$, долготе $190^{\circ}1'43'' W$ и названная островами «Кутузова» и «Суворова». Первая из них обитаема (туземцы называют острова свои «Удирик» и «Тагаи»). Новооткрытые группы принадлежат к восточной части обширного Каролинского архипелага, известной на картах под именем островов Маршалла.

Предполагая на обратном пути еще раз осмотреть эти места, лейтенант Коцебу поспешил в Камчатку. 3 июня в широте $31^{\circ}49' N$, долготе $200^{\circ}15' W$ замечал он некоторые признаки земли, но туман, сопровождавший «Рюрик» потом до самой Камчатки, не допустил удостовериться — существует ли тут остров или нет. 13-го (широта $47^{\circ} N$) «Рюрик» выдержал сильнейший шторм, после которого сделался вдруг такой мороз, что с рангоута и парусов лед падал кусками на палубу. 19 июля прибыл в Петропавловский порт.

Здесь «Рюрик» был обшит медью, оставшеюся после шлюпа «Диана». Изготовившись, сколько можно скорее, к выходу в море, лейтенант Коцебу оставил Камчатку 15 июля и направил курс у острову Св. Лаврентия (в Петропавловском порте остался по болезни один из двух офицеров, бывших на бриге; так что лейтенант Коцебу остальную часть своего путешествия должен был совершить только с одним офицером, исправляя и вахтенную, и свою обязанность). 20-го усмотрел он остров Беринга и определил северную его оконечность в широте $55^{\circ}17'18''$, долготе $194^{\circ}6'37'' W$. Положение острова Св. Лаврентия осталось не проверенным по причине тумана.

30 июля с «Рюрика» видны были в одно время берега Азии и Америки; он находился тогда около мыса Принца Валлийского и островов Св. Диомиды, из которых вскоре открыт был остров Ратманова (лейтенант Коцебу ошибаясь, считал «остров Ратманова» четвертым в группе Диомиды, и потому принял его за новое открытие. В Атласе Южного моря адмирала Крузенштерна показаны только три острова Св. Диомиды: Ратманов, Крузенштерн и скала Файрвай. Капитан Бичи осмотрел эту группу в 1828 г.).

Следуя около берега Америки, лейтенант Коцебу открыл небольшую бухту Шишмарева с островом Сарычева при ее входе, и 1 августа вошел в обширный залив, в котором восточные берега скрывались из виду. Полагая, что, может быть, тут существует проход в Ледовитое море, лейтенант Коцебу спустился по этому направлению; но скоро увидел, что залив этот замыкается с востока высоким берегом. Обойдя его вокруг и достигнув открытого моря близ северного мыса (у которого с этой стороны залив оканчивался), назвал он этот мыс именем капитана Крузенштерна; а новооткрытый залив получил название зунда Коцебу.

Предполагая на следующий год продолжать еще далее свои разыскания в этих местах, лейтенант Коцебу обратился к берегам Азии; 19-го подошел к восточному мысу и, следуя вдоль берега на юг, зашел в залив Св. Лаврентия. Определив несколько новых пунктов, вышел оттуда 24-го, а 7-го сентября

прибыл в гавань Иллолюк на острове Уналашке. Отсюда перешел в порт Св. Франсиска (в Калифорнии), чтобы запастись всем нужным для летнего плавания в тропиках.

Оставив Калифорнию 1 ноября, «Рюрик» направил курс к Сандвичевым островам. На этом переходе с 11 ноября (широта $25\frac{1}{2}^{\circ} N$, долгота $138^{\circ} 1' W$) и до наступления *NO* пассата, до 16 ноября, дул сильный *SW* ветер, — явление редкое в таких широтах и в столь большом разстоянии от материка. 27-го лейтенант Коцебу прибыл в Гонолулу.

Во время трехнедельного пребывания на острове Оагу собрано много сведений о Сандвичевых островах и сделана подробная съемка гавани Гонолулу.

От Сандвичевых островов лейтенант Коцебу продолжал путь к месту прошлогодних открытий — островам Суворова и Кутузова. На этом переходе 1 января 1817 года открыл он еще остров Нового Года, который жители называли «Мяди», а чрез четыре дни другую, обитаемую же, группу, Румянцева или «Отдиа». В лагуне у острова Отдиа лейтенант Коцебу простоял до начала февраля, занимаясь съемкою окружающих его берегов и знакомясь с их обитателями. Следуя потом к югу, последовательно открыл он группы: Чичагова или «Эрегуп»; Аракчеева или «Кавен»; Траверсе или «Аур»; «Крузенштерна» или «Айулу». Эти пять групп вместе с островом «Мяди» и открытыми в последующих годах новыми группами: «Лигиен», «Арно», «Медиуро» и «Милле» образуют цепь коралловых островов, известную теперь под именем «Радак», населенную весьма кротким народом, много похожим на обитателей Каролинскаго архипелага, котораго Радак составляет восточнейшую часть.

Замечания лейтенанта Коцебу об островах Радак и островах другой параллельной им цепи, «Ралик», представляют весьма богатый материал для будущего их историка и географа; они помещены в описании его путешествия.

12 марта 1817 года «Рюрик» оставил новооткрытый архипелаг, чтобы поспешить на север. Пройдя между островами Суворова и Кутузова и коснувшись острова Корнваллиса (по мнению адмирала Крузенштерна, остров этот есть Гаспар-Рико древних мореплавателей), лейтенант Коцебу взял курс к острову Уналашке, на котором ожидали его байдары, заготовленные для предстоящих разысканий в Полярном море.

3 апреля в широте $34^{\circ} 27' N$ и долготе $193^{\circ} 47' W$ замечено большое течение моря на запад, а в следующий день видны были некоторые признаки берега; однакож надежда открыть землю не оправдалась.

13 апреля во время шторма огромный вал ударил в бриг, перекатился через палубу и сломил бушприт; одному из четырех бывших на палубе матросов переломило ногу и всех других переранило, также и командира брига. Гибель «Рюрика» казалась неизбежною; но буря скоро утихла. Через пять дней после этого едва он не потерпел крушение у острова Унимака. Наконец

24 апреля прибыл он на Уналашку, в то самое время, как в море наступал новый шторм.

Исправив бриг, сколько могли, вышли в море 29 июня, взяв с собою несколько байдар и 15 человек алеутов для прибрежных розысканий в Полярном море. Зайдя еще к островам Павла и Георгия, 10 июля остановились на якорь близ восточного берега острова Св. Лаврентия.

Но здесь лейтенант Коцебу принужден был отказаться от дальнейшего плавания к северу: грудная болезнь его — следствие ушиба во время апрельского шторма — до того усилилась, что нельзя было без явной опасности для жизни продолжать работать в этом холодном и сыром климате.

По данной ему инструкции, обратный путь следовало держать чрез пролив Торреса; но как судно было в дурном состоянии и давно уже нуждалось в провизии, то лейтенант Коцебу счел за лучшее зайти в Маниллу, где надеялся получить все нужное. На пути туда полагал взять с Сандвичевых островов некоторые растения для островов Радак.

Сообразно этому плану, возвратился он к острову Уналашке и, вышедши оттуда 18-го августа, чрез три недели достиг широты $40^{\circ} N$, боровшись на переходе с сильными *S* ветрами и течением, которое отнесло бриг на 5° к востоку. 1 октября прибыл в гавань Гонолулу.

На пути от Сандвичевых островов к Радаку лейтенант Коцебу отыскал и определил острова Смита, открытые в 1807 году с фрегата «Корнваллис» (по мнению адмирала Крузенштерна, эти острова те же самые, что и Камизарес, открытые испанцами в 1789 году); но сам едва на них не разбился. На другой день бросили якорь у острова Отдиа.

Оставив здесь привезенные растения, лейтенант Коцебу отправился далее и в следующий день открыл еще группу островов графа Гейдена (Линген), в широте $9^{\circ}51'30'' N$, долготе $190^{\circ}46'30'' W$. На пути в Маниллу намерен он был отыскать цепь островов Ралик, по словам обитателей Радака, совершенно параллельную этой последней цепи и лежащую к западу от нее; но во время бурной ночи бриг увлечен был так далеко на запад, что уже не было видно ни одного из упомянутых островов. Необходимость же поспеть в Маниллу до перемены *NO* муссона не позволила употребить более времени на этот поиск.

Впрочем, открытия в цепи «Ралик» достались на долю большего частью русских же мореплавателей, как мы это увидим далее.

Следуя между параллелями 8° и $11^{\circ} N$, лейтенант Коцебу на этом пространстве не нашел ни одного из островов, показанных на некоторых картах. Из многих испытаний над соленостию, температурою и цветом морской воды вывел он заключение, что глубина моря между Радаком и Марианскими островами значительно меньше обыкновенной глубины океана между тропиками. 23 ноября «Рюрик» бросил якорь в гавани Калдера-де-Апра на острове Гуахане.

Собрав здесь еще новые сведения вообще о Каролинском архипелаге и сняв план бухты Калдеры, 28-го лейтенант Коцебу вышел в море и с помощью *NO* муссона 17 декабря прибыл в Маниллу.

Починка брига и снабжение его всем необходимым удержали лейтенанта Коцебу здесь до конца января 1818 года. Продолжая плавание чрез Китайское море, в половине февраля вступил он в Индийский океан Зондским проливом, и 4-го марта вышел из тропиков. Около мыса Доброй Надежды несколько дней сряду выдерживал сильные штормы и, пройдя по южную сторону банки (широта $35^{\circ}18'$), чтобы воспользоваться попутным течением (по три мили в час), 30-го бросил якорь в Столовой бухте.

Здесь «Рюрик» встретился с французским корветом «Урания», на котором капитан Фрейсине начинал свое известное путешествие вокруг света.

Оставив мыс в половине апреля и, пройдя в виду островов Св. Елены и Вознесения, лейтенант Коцебу перешел в четвертый раз экватор. 3 июня достиг параллели Азорских островов и через две недели прибыл в Портсмут. Пробыв здесь пять дней и еще один в Копенгагене, 22 июля возвратился в свой отечественный город Ревель, а 3 августа бросил якорь в Неве, против дома графа Румянцева, после трехгодичного путешествия...

7. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «КУТУЗОВ». 1816—1819

Капитан-лейтенант Гагемейстер, определенный главным правителем русских колоний в Америке на место коллежского советника Баранова, должен был отправиться к месту своего назначения, начальствуя двумя компанейскими кораблями «Кутузов» и «Суворов», с грузом для колониальных селений и для торговли в некоторых портах Южной Америки. Кораблем «Суворов» командовал лейтенант Понафидин.

8-го сентября 1816 года оба судна отправились из Кронштадта и 13-го прибыли в Копенгаген, где дополнили свой груз, и вступили под паруса 24-го. Скоро миновав Каттегат и Скагеррак, при выходе в Немецкое море, встретили западный шторм, от которого должны были укрыться в Норвежский порт Квале-Фиэрд. Отсюда капитан Гагемейстер продолжал путь вокруг Шетландских островов и прошел в виду их октября 5-го, около Гринвичского меридиана. Выдержав в продолжение трех следующих дней северо-западный шторм, 10-го вступил в Атлантический океан и от параллели С.-Петербурга (долгота 4° *W*) спустился на юг к Азорским островам, у которых намерен был остановиться для отдыха.

Продолжая плыть при *SO* и *NO* ветрах, октября 23-го подошел он к острову Грациозо. Зная, что рейд его при *SO* ветре небезопасен, капитан Гагемейстер думал было идти прямо в Бразилию, однакож, опасаясь, чтобы

экипажи кораблей не потерпели недостатка в пресной воде, зашел на неделю к острову С.-Яго (острова Зеленаго мыса), и оттуда, уже 13 ноября, направил курс к экватору.

Не встретив ничего примечательного на переходе жарким поясом, в широте $15^{\circ} S$ потерял он юго-восточный пассат, после которого несколько дней сряду стоял северо-восточный ветер (до широты $20^{\circ} S$), заменившийся потом тихими *W*, *SW* и *NW* ветрами. В половине декабря прибыл в Рио-Жанейро.

Разные дела и работы, в том числе перемена руля на корабле «Кутузов», удержали капитана Гагемейстера здесь более трех недель. Выступив в море января 7-го 1817 года, направился он к мысу Горн с *NO* прибрежным муссоном, и 12-го достиг широты $32\frac{1}{2}^{\circ} S$. С этого времени плавание кораблей много замедлялось противными ветрами, так что не прежде 30-го вошли они в канал между Патагониею и Фалкландскими островами, на параллели которых встретил их шторм.

12 февраля близ меридиана мыса Горна в пасмурную ночь корабли потеряли друг друга из виду. Капитан Гагемейстер продолжал плавание при западных и северо-западных ветрах; 3 марта в широте $34^{\circ} S$, долготе $79^{\circ} W$ получил *SO* прибрежный пассат и с ним 17-го тогож месяца прибыл в порт Каллао. Не столь счастливый на последнем переходе корабль «Суворов» пришел туда уже 29-го.

В Лиме капитан Гагемейстер продал часть товаров со своего корабля и, уравнив грузы обоих судов, вышел в море 8 мая, направляясь вдоль берега Америки к Гваяквиллю. Мая 15-го корабль «Суворов» отделился и пошел прямо в Ситху, а «Кутузов» вскоре остановился на якоре в Гваяквильском заливе близ острова Св. Клары, от которого перешел потом к острову Бахосде-Пайянос. Передав груз, адресованный в Гваяквиль, на испанские суда и приняв на промен новый, капитан Гагемейстер отправился отсюда в южную часть залива, к устью реки Тумбез, чтобы налиться водою. 17 июля вышел отсюда и 22-го близ Галлапагосских островов пересек экватор, в то же время лишившись прибрежного *SO* ветра.

Крепкие ветра, попеременно со штилями, сопровождали его потом до конца августа. В широте $14^{\circ} N$ и долготе $122\frac{1}{2}^{\circ} W$ капитан Гагемейстер встретил постоянный *NO* и обратился к северо-западу; вскоре перешел тропик Рака, а 9 сентября, вышедши из пределов пассата, поворотил к берегу и 17-го прибыл в залив Бodega или Румянцова, лежащий на севере от порта Св. Франциска в Калифорнии.

Простояв здесь до 1 октября для передачи груза, назначенного в близлежащее компанейское селение Росс, капитан Гагемейстер перешел в порт С.-Франциско для закупки хлеба, в котором нуждались колонии. Окончив это дело, 31 октября отправился он к острову Ситхе, и 21 ноября прибыл в Ново-Архангельск.

Вступив в управление колониями, капитан Гагемейстер в следующем году еще раз посетил залив Румянцова (6—18 июля) на пути в порт Монтерей, куда ходил за хлебом. В этом последнем месте встретился он с капитаном Головинным, прибывшим на шлюпе «Камчатка» для обревизования колоний, и, окончив с ним дела к 10 сентября, возвратился в Ново-Архангельск.

Изготовив корабль к плаванию в Россию с грузом сандалового дерева и пушного товара, капитан Гагемейстер оставил Ситху 27 ноября 1818 года, имея у себя пассажиром прежнего правителя колоний, коллежского советника Баранова. На переходе до Сандвичевых островов, которые миновали 24 декабря в виду острова Атуая, преследовали его западные штормы, перемежаясь иногда маловетриями с огромной зыбью. Встретив пассат около 16° *N* широты, капитан Гагемейстер пользовался им до самого Китайского моря, в котором этот пассат перешел в *NO* муссон.

Простояв для отдохновения неделю на острове Гуахане, капитан Гагемейстер продолжал путь свой (31 января, снимаясь с якоря для перехода в залив Умату, корабль едва не был выброшен на берег от того, что лопнул кабельтов от верпа, брошенного при снятии с фертоинга), 15 февраля вошел в Китайское море между островами Ричмонд и Буян; 28-го перешел экватор, а в начале марта бросил якорь на Батавском рейде.

Окончив торговые дела, капитан Гагемейстер вышел в море апреля 12-го; через три дня вступил в Зондский пролив (16 апреля коллежский советник Баранов скончался от горячки, которою занемог еще в Батавии. Тело его опущено в море), но, задерживаемый штилями, достиг океана не прежде 19-го; вскоре после того получил *NO* пассат. 3 мая пересек южный тропик в 71° *O* долготы и вслед за тем до мыса Доброй Надежды боролся с *W* и *NW* бурями, причинившими кораблю, впрочем, неважные повреждения.

Обогнув мыс Доброй Надежды 6 июня, капитан Гагемейстер взял курс к экватору; 29-го прошел в виду острова Вознесения и через пять дней вступил в северное полушарие. Утомительный переход полосую штилей продолжался около двух недель. Наконец 19 июля задул *NO* ветер, сопровождавший корабль до параллели 32° *N*.

Пользуясь благоприятными ветрами, скоро достиг он широты Английского канала и 22 августа зашел в Портсмут. Простояв здесь до 25-го, отправился далее; 1 сентября миновал Зунд, а 7-го бросил якорь на Кронштадтском рейде.

8. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «СУВОРОВ». 1816—1818

Разставшись с кораблем «Кутузов» на пути из Каллао к Ново-Архангельску, 27-го мая 1817 года лейтенант Понафидин перешел во второй раз экватор в $103\frac{1}{2}^{\circ}$ *W* долготы и через три дня потерял *SO* пассат. Сопровождаемый

потом тихими западными ветрами, 20 июня прибыл он к острову Рооз, который определил в широте $18^{\circ}29' N$, долготе $115^{\circ}11' W$ по наблюдениям. Продолжая плавание к западу, 26-го получил *NO* пассат, с которым шел до параллели 40° и 20 июля прибыл в Ново-Архангельск.

Здесь лейтенант Понафилин оставался до января следующего года; корабль его был вытасен на мель и обшит медью. Нагрузившись пушными товарами, какао и прочим для доставления в С.-Петербург, вышли из Ситхи 12 января и направились опять к мысу Горну.

27-го корабль «Суворов» выдержал жестокий шторм от *O*. Продолжая плавание при разных умеренных ветрах, 18 февраля вошел в пределы постоянного *NO*; однакож чрез неделю опять потерял его, *SO* получил не прежде 9 марта, при переходе чрез экватор. 13-го лейтенант Понафидин остановился на якоре в порте Чичагова на острове Нука-Гива.

На пути оттуда к мысу Горну прорезали Низменный архипелаг, пройдя в виду островов: Троицы, Шарлоты и Карнефута. 4 апреля при переходе южного тропика прекратился юго-восточный пассат, и до параллели $35^{\circ} S$ продолжались маловетрия или тихие западные ветры. 21-го холод при крепком *SW* ветре до того усилился, что пошел снег; с этого времени наступила пасмурность и мокрая погода, продолжавшаяся с малыми промежутками до мыса Горна и далее при переменных, большею частию западных, ветрах, часто весьма крепких. Впрочем, плавание корабля было довольно успешно. 13 мая перешел он меридиан Горна и продолжал путь с прежним западным ветром до параллели $40^{\circ} S$ в долготе $45\frac{1}{2}^{\circ} W$. Открывшаяся в команде цинга — следствие продолжительной сырости — принудила спуститься в один из ближайших портов Америки, и 6 июня бросили якорь в Рио-Жанейро.

Через месяц здоровье экипажа совершенно возстановилось; больные цынгою (девять человек) выздоровели на берегу, и корабль «Суворов» продолжал путь с *SW* прибрежным муссоном до $18^{\circ} S$ широты, когда этот ветер заменился пассатом. 24 июля вступил он в северное полушарие.

Потеряв *SO* пассат в $7^{\circ} N$ широты, северо-восточный ветер получили только 3 августа, но зато этот пассат продолжался почти до параллели $35^{\circ} N$. 23 августа «Суворов» прошел в виду острова Фаяла; через неделю вошел в Канал и, пройдя Немецкое море и Скагеррак с крепким *SW*, при входе в Каттегат встретил штили. Простояв три недели в Копенгагене, 19 октября 1818 года прибыл на Кронштадтский рейд.

9. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «КАМЧАТКА». 1817—1819

В конце 1816 года последовало Высочайшее повеление: отправить военное судно в Северо-Восточный океан. При этом правительство имело в виду: 1) доставить разные материалы в Петропавловский и Охотский порты; 2) об-

ревизовать колонии Российско-Американской компании; 3) определить географическое положение и сделать съемку тем местам в русских владениях на Северном Великом океане, которые еще не были с точностью исследованы.

Для этой цели построен был в С.-Петербурге шлюп «Камчатка» длиною 130 футов в 900 тоннов, и начальство над ним вверено капитану 2-го ранга Головнину, известному плаванием его на шлюпе «Диана» и пребыванием потом в Японии.

Снявшись из Кронштадта 26 августа 1817 года, шлюп «Камчатка» прибыл в Каттегат 5 сентября и, пройдя Немецкое море при свежем попутном ветре, 10-го бросил якорь на Портсмутском рейде. Здесь капитан Головнин должен был запастись водкою, ромом и разными припасами, также купить астрономические инструменты, книги и карты. Закупив все это, 21 сентября отправился он в море, и на другой день вступил в океан.

Северный ветер довел его через двенадцать дней до Канарских островов. Не желая терять благоприятной погоды, капитан Головнин не остановился у Тенерифа, но пошел прямо в Бразилию, и 5 октября миновал остров Ферро при свежем *N* ветре, вскоре перешедшем в настоящий пассат, продолжавшийся до 13-го числа.

В полосе штилей шлюп «Камчатка» был не более пяти дней при переменных ветрах и довольно хорошей погоде, а 23-го перешел экватор. Ноября 1-го пассат заменился прибрежным *N* муссоном, с которым 5-го тогож месяца шлюп прибыл в Рио-Жанейро.

Пробыв здесь до 22 ноября для разных работ и запасов, капитан Головнин направил курс к мысу Горну. 1 декабря оставил его *NO* муссон, и до 19-го стояли переменные ветра; в это время шлюп находился уже в виду земли Штатов (мыс С.-Жуан). На всем переходе от Рио-Жанейро замечено было постоянное течение на север, и от широты 40° к *S* скорость его простиралась до 30 миль в сутки, даже более.

Огибая мыс Горн, с 20 декабря 1817 по 17 января 1818 года шлюп часто боролся со штормами при сырой погоде. 26 декабря от параллели 58¹/₂° *S* начал он спускаться к северу, а 5 апреля встретил прибрежный *SO* пассат, с которым 8 февраля пришел в Каллао.

Передав перуанскому вице-рою депеши от испанского посланника в Рио-Жанейро и снабдив шлюп свежими припасами, капитан Головнин 18 февраля вышел в море.

Оставляя американские берега, капитан Головнин располагал идти с пассатом до острова Галлеопagos и потом держать к северу, так, чтобы прорезать экватор градуса на три западнее их и, пройдя по параллели 13° *N* до 165° *O* долготы, следовать уже прямо в Камчатку. Но, встретив признаки экваторных штилей, принужден был изменить свой план и снова поднялся до параллели 8° *S*, близ которой и шел уже до самых Маркизских островов.

3 марта капитан Головнин пересек путь Лаперуза и находился близ того места, на котором капитан Портлок думал найти землю; но при весьма чистом горизонте не только ожидаемой земли, но даже признаков ее не видел. Впрочем, 7-го числа со шлюпа заметили стадо береговых птиц, летевших к югу, что повторилось и на следующий день; но пасмурность препятствовала далеко видеть.

13-го, проходя в виду острова Гиау, одного из Маркизских, капитан Головнин воспользовался случаем для проверки своих хронометров. Миновав же эту группу, обратился он к северу и скоро вступил в пределы *NO* пассата. 17 марта замечено было весьма сильное течение к западу (около 30 миль в сутки); 20-го шлюп во второй раз перешел экватор, пробыв в южном полушарии почти пять месяцев.

NO пассат дул весьма неправильно и установился не прежде 25-го. 28 марта от параллели $13^{\circ} N$, капитан Головнин поворотил на запад, чтобы, придя в долготу $175^{\circ} O$, держать уже прямо в Камчатку.

4 апреля проходил он близ того места, на котором означен риф Века, однако не видел его, а 6-го вышел из пределов *NO* пассата, совершив весьма счастливо плавание в жарком поясе; наибольшая температура была $+26$ по Реомюру, 15 марта.

Следуя к северу, 8 апреля шлюп перешел тропик Рака и вскоре вытерпел сильную бурю (12-го), в продолжение которой вал, ударив корму шлюпа, изломал висевшую на боканцах шлюпку. С этого времени и до конца апреля плавание продолжалось с переменными погодками и ветрами. 29-го открылись камчатские берега, у которых пасмурность продержала шлюп несколько дней. Наконец, 3 мая вошли в Петропавловский порт, совершив путешествие из России в восемь месяцев, из которых только 34 дни простояли на якоре.

К числу гидрографических занятий, порученных капитану Головнину, принадлежала и съемка северо-западного берега Америки между 60° и $65^{\circ} N$ широты, которую он должен был предпринять в том только случае, если означенное пространство не будет исследовано лейтенантом Коцебу на бриге «Рюрик». По полученным же в Петропавловском порте сведениям оказалось, что лейтенант Коцебу сделал уже все необходимые для этой съемки приготовления (однакож съемка этого берега сделана уже гораздо позже: болезнь не дозволила лейтенанту Коцебу продолжать свои занятия в Беринговом море, как мы видели выше), и потому капитан Головнин обратился к другим пунктам своей инструкции, именно к определению тех из Алеутских островов, положение которых не было известно с надлежащею точностью, и к обревизованию колониальных заселений.

Окончив выгрузку всего привезенного для Камчатки и Охотского порта, капитан Головнин отправился к островам Берингову и Медному и, определив положение их, спустился вдоль Алеутской гряды, стараясь держаться вне

путей прежних мореплавателей. Хотя на этом переходе туманы и пасмурность редко позволяли делать наблюдения, однакож некоторые пункты определены астрономически. 9 июля шлюп «Камчатка» пошел в Павловскую гавань на острове Кадьяке.

Девяти дней, проведенных в этом месте, достаточно было для обревизования компанейских заведений, между тем офицеры шлюпа составили карту Чиниатского залива.

Отсюда капитан Головнин пошел в Ново-Архангельск и прибыл туда 28 июля, сопровождаемый на переходе почти безпрестанными туманами.

Выгрузив со шлюпа вещи, принадлежащая компании (весом около 2 800 пудов), 19 августа отправился он в Монтерей для свидания с правителем колоний капитаном Гагемейстером, который находился там для закупки хлеба. На этом переходе, продолжавшемся по 6 сентября, шлюп выдержал два сильные шторма. Из Монтерея капитан Головнин заходил еще в залив Румянцова (Бодега) и оттуда уже предпринял (27-го) обратный путь в Кронштадт, располагая запасами всем необходимым на Сандвичевых островах.

На пути к этому архипелагу капитан Головнин намерен был идти сперва к югу, до 30° *N* широты и долготы 135° *W*; потом плыть по этой параллели на запад, чтобы осмотреть место, на котором располагались два острова и где, как было известно капитану Головнину, командир одного из компанейских судов, лейтенант Подушкин, видел признаки земли, — хотя Лаперуз, проходивший тоже близко этого места, не нашел ее.

До 7 октября шлюп плыл с умеренным попутным ветром. В этот день пришел он в широту $28^{\circ}55'$ *N*, долготу 123° *W* и должен был находиться вблизи предполагаемой земли, однакож не только берега, но и признаков его не заметили.

Крепкие западные ветра не позволили капитану Головнину пройти далее к *W* по этой параллели, и он счел за нужное следовать на юг до пределов *NO* пассата, который наступил 11 октября в широте 25° *N*. Отсюда взял он курс к острову Гаваи и 20-го бросил якорь в бухте Каракаока, не встретив на пути ничего замечательного, кроме огромной зыби от *NW*, сопровождавшей шлюп почти во весь переход от берегов Калифорнии (Ванкувер, проходя от берегов Америки к Сандвичевым островам, заметил то же самое).

В заливе Каракаока капитан Головнин пробыл до 23 октября; заходил потом на острова Мови, Оагу и Атуай и, закупив достаточное количество провизии, отправился в дальнейший путь 30 октября. С помощью свежего пассата 4 ноября достиг от $13\frac{1}{2}^{\circ}$ *N* широты, в долготе 172° *W*, откуда взял курс к островам Марианским, и 22-го остановился на якорь в заливе Умат на острове Гуахане. Получив здесь необходимое количество запасов, отправился в море 25-го и на другой день едва не сделался жертвою племени, от неосторожности одного из офицеров. 5 декабря капитан Головнин вошел в Китай-

ское море и через неделю бросил якорь на Манильском рейде, где располагал произвести некоторые исправления и приготовиться к плаванию чрез Китайское море к мысу Доброй Надежды.

К 4 января 1819 года шлюп был выконопачен и перегружен, трюм высушен; а в продолжение следующих двух недель налили водою и запаслись провизиею. 17 января капитан Головнин вышел в море, направляя курс к острову Пуло-Сопато. 26-го в третий раз перешел экватор, а 31-го через Гаспарский пролив достиг Зондского и вышел в Индийский океан, употребив на переход Китайским морем только тринадцать дней.

SW пассат Индийского моря встретил 3 февраля; однакож он принял настоящий вид не прежде 5-го и стал крепко дуть от *StO*.

11 февраля со шлюпа видели плавающее дерево, которое имело свежую кору и сучья. Ближайшая наветренная земля была Австралия и острова Амстердама и Св. Павла, отстоящие весьма далеко от этого места, и потому капитан Головнин считает вероятным существование поблизости неизвестного острова.

Марта 2-го шлюп пересек С.-Петербургский меридиан и вслед за тем (с 5-го по 7-е) выдержал весьма сильный западный шторм; 10-го прошел мыс Доброй Надежды и вскоре прибыл в С. Джеймс, на острове Св. Елены, чтобы запастись провизиею и водою.

Получив только воды и будучи стесняем чрезмерною осторожностью английских стражей при Наполеоне, капитан Головнин думал найти что-нибудь из провизии на острове Вознесения, но, обманувшись и в этом ожидании, продолжал путь к экватору, который располагал перейти между 22° и 25° *W* долготы. Однакож наступившие с 28 марта тихие переменные ветры и штиль заставили его вступить в северное полушарие в долготе 18³/₄° *W*.

Перейдя экватор, капитан Головнин старался, по возможности, держать ближе к северу, и потом у Африканского берега поворотить на запад, чтобы скорее встретить *NO* пассат. Но 20 апреля, когда по счислению шлюп находился от берега еще в значительном расстоянии, глубина показала, что он уже весьма недалеко от устья Рио-Гранде (Rio-Grande), почему капитан Головнин принужден был обратиться к юго-западу, и не прежде вошел в полосу *NO* пассата, как чрез месяц, в широте 9¹/₂° *N* и долготе 17¹/₂° *W*.

Хотя пассат дул близко к меридиану, а иногда и совсем изменялся, однакож с помощью его шлюп, июня 9-го, достиг Фаяльского рейда, употребив на переход от острова Вознесения 74 дни, так что среднее суточное плавание вышло не более сорока миль.

Трудная доставка пресной воды и медленность при заготовлении съестных припасов задержали капитана Головнина на Фаяле до 26 июня. Следуя далее с переменными ветрами, через три недели вошел он в Английский канал и 20 июля бросил якорь на Портсмутском рейде. Чрез несколько дней

прибыли туда же из Кронштадта четыре военные шлюпа под начальством капитанов: Беллинсгаузена, Лазарева, Васильева и Шишмарева, назначенные для открытий в полярных морях обоих полушарий.

Кончив дела в Лондоне, капитан Головинн вышел в море 16 августа и до Каттегата имел попутный ветер; но в Гельсиноре и Копенгагене около недели был задержан противным ветром. Наконец, 5 сентября прибыл он на Кронштадтский рейд, не претерпев в продолжение двухлетнего плавания никаких важных повреждений и даже не потеряв какой-либо значительной вещи из такелажа или рангоута...

10. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «ВОСТОК». 1819—1821

В марте 1819 года последовало Высочайшее повеление о снаряжении двух экспедиций для исследований в полярных морях обоих полушарий.

Первый отряд под начальством капитана 2-го ранга Беллинсгаузена, состоявший из двух шлюпов, «Восток» и «Мирный» (последним командовал лейтенант М. П. Лазарев), назначен для открытий в Южном Полярном море («Восток» — 130 футов длины и 33 ширины, одинаковых размерений со шлюпом «Камчатка»; «Мирный» — длина 120 футов, ширина 30; оба построены из соснового леса в С.-Петербурге мастерами Стоке и Колодиным).

Второй отряд под команду капитан-лейтенанта Васильева состоял тоже из двух шлюпов: «Открытие» и «Благонамеренный» (последний под начальством лейтенанта Шишмарева), и должен был производить исследования на север и северо-восток от Берингова пролива.

Обе экспедиции снаряжались на два года; начальники их получили подробные инструкции по морской и ученой частям от Морского Министра, Адмиралтейств-Коллегии и Государственного Адмиралтейского Департамента. В этих инструкциях предписывалось капитану Беллинсгаузену: начать исследования обозрением островов Георга и Южных Сандвичевых и стараться потом проникнуть как можно дальше на юг; зимние же месяцы употребить на разыскания в экваториальной полосе Великого океана.

Капитан Беллинсгаузен вышел из Кронштадта 4 июля 1819 года; за ним последовал и отряд капитана Васильева. Простояв четыре дня в Копенгагене в ожидании натуралистов Мертенса и Кунце и получив известие, что они отказываются от участия в путешествии, капитан Беллинсгаузен отправился далее; заходил потом в Портсмут для закупки инструментов, карт, книг и прочего и 15 сентября бросил якорь у острова Тенерифа, чтобы налиться водою. 22-го шлюпы перешли северный тропик, за которым встретили тихие ветра и штили. 8 октября, находясь в широте $4^{\circ}52'30''$ *N* и долготе $20^{\circ}30'50''$ *W*, проходили чрез то место, на котором по карте Пурди означена мель, открытая французами в 1796 году. Однакож на 90 сажнях глубины здесь не достали

дна; поэтому и также по цвету воды капитан Беллинсгаузен заключил, что мель эта не существует, или положена неверно на карте.

Пробыв в штилевой полосе почти две недели, шлюпы получили наконец *SO* пассат в 3° *N* широты, и 18 октября вступили в южное полушарие в долготе $22^{\circ}19'$ *W*; отсюда взяли они курс к мысу Фрио, и 2 ноября прибыли в Рио-Жанейро.

Изготовившись к трудному плаванию в полярном море, капитан Беллинсгаузен направил путь к острову Георга. 8 декабря, будучи на параллели 45° *S*, в долготе 43° *W*, искал он острова Гранде, будто бы виденного Ларошем около этой параллели, но не нашел его; впрочем, несколько дней сряду видны были стада птиц и плавающая трава.

15-го и 16-го капитан Беллинсгаузен проходил по южную сторону острова Георга и определил близлежащая островки Валлиса и Анненкова, первый в широте $54^{\circ}4'$ *S*, долготе $38^{\circ}22'$ *W*, а второй, названный по имени второго лейтенанта на шлюпе «Мирный», в широте $54^{\circ}21'$ *S* и долготе $37^{\circ}13'$ *W*. 20-го увидел он в первый раз лед, а через два дни, подойдя к северной оконечности Южных Сандвичевых островов, открыл небольшую группу — Маркиза де Траверсе. Продолжая плавание на юг вдоль Сандвичевого архипелага, 4 января 1820 года достиг широты $60^{\circ}25'$ в долготе $27^{\circ}58'$ *W*, откуда за льдами принужден был обратиться к востоку.

Продолжая идти в этом направлении между льдов в надежде отыскать проход к югу, 18-го увидел сплошные неподвижные ледяные поля, простиравшиеся от востока чрез юг на запад. Пройдя еще на восток, шлюпы встретили противный ветер, при котором не было уже никакой возможности идти далее сквозь плавающие льдины. Поэтому капитан Беллинсгаузен принужден был обратиться к северу, чтобы, достигнув полосы западных ветров, снова попытаться пройти на юг (на этом переходе шлюп «Мирный» был в большой опасности, ударившись ночью о подводную льдину; вреда, однакож, не было никакого).

2 февраля капитан Беллинсгаузен обратился снова к *S*, и на следующий день в третий раз пересек южный полярный круг; однакож и в этом месте не мог проникнуть далее широты $69^{\circ}6'$ *S*, в долготе $15^{\circ}52'$ *O*. Мороз доходил уже до 4° по Реомюру.

Поворотив опять к северо-востоку, вскоре заметили береговых птиц, что и заставляло полагать близость земли. 12 февраля, получив западный ветер, направились к тому месту, где капитан Кук в январе 1773 года остановлен был льдами (широта $67^{\circ}15'$ *S*, долготы $30^{\circ}35'$ *O*). На следующий день снова появились береговые птицы; а как ближайшая известная тогда земли (острова Принца Эгмонта и земля Кергелена) находились не ближе 1 200 миль, то капитан Беллинсгаузен с достоверностью заключил о существовании близкой земли, хотя льды и не допустили его убедиться в истине своего предположе-

ния (в 1831 году капитан Биско действительно отыскал эту предполагаемую землю и назвал ее землею Эндерби).

Заметив, что положение сплошного льда почти не изменилось со времен Кука, капитан Беллинсгаузен обратился к северу. 5-го снова поворотил на восток и 24-го, находясь в 800 милях от ближайшей земли — острова Кергелена, опять видел береговых птиц.

Пройдя множество ледяных островов, иногда весьма высоких (до 350 футов), и выдержав продолжительный шторм, шлюпы достигли 8 марта долготы $89^{\circ} O$ в широте $59^{\circ} S$. Отсюда капитан Беллинсгаузен направил курс к порту Джаксону, следуя 5-ю градусами севернее пути капитана Кука; а шлюп «Мирный» шел в тоже время на 3° южнее курса капитана Фюрно. На этом, еще неизследованном тогда пространстве, капитан Беллинсгаузен полагал возможным сделать новое открытие и, между прочим, думал отыскать остров Компанейский, назначенный на Арросмитовой карте.

Выдержав трехсуточный шторм (8—10 марта), во время которого шлюп выбило из парусов и едва не выбросило на льдину, капитан Беллинсгаузен вышел из пределов льдов, а 22-го прошел чрез место острова Компанейского, не видав его. 30 марта прибыл в порт Джаксон, чрез 131 день по выходе из Рио-Жанейро. 7 апреля туда же прибыл и шлюп «Мирный», также напрасно искавший острова Компанейского. Однакож в широте $54^{\circ}44' S$ и долготе $115^{\circ}7' O$ видели с этого шлюпа береговых птиц, которые снова появились 23 марта около $49\frac{1}{2}^{\circ} S$ широты и в долготе $142^{\circ}47' O$, то есть близ предполагаемого места острова Компанейского.

Подкрепив отдыхом экипажи шлюпов и возобновив запасы свежей провизии, капитан Беллинсгаузен вышел из порта Джаксона, располагая пройти в тропики севернее Новой Зеландии, плыть потом к острову Опаро, открытому Ванкувером, а оттуда чрез Опасный архипелаг, в котором предполагал сделать подробные разыскания.

Постоянно крепкия северные ветра столько уклонили шлюпы к S , что капитан Беллинсгаузен принужден был спуститься в пролив Кука. 28 мая остановился он на несколько дней в заливе Королевы Шарлоты, а 5 июня при выходе в океан встретил жестокий шторм с градом и снегом. Продолжая следовать прежнему плану, шлюпы 28 июня подошли к острову Опаро. Крепкий восточный ветер не дозволил приблизиться к берегу ближе четырех миль; однакож островитяне выезжали к шлюпу на нескольких лодках, только не могли снабдить никакими припасами, кроме немногих кореньев.

Отсюда капитан Баллинсгаузен направил курс к Опасному архипелагу, и с 5 июля в продолжении двух следующих недель открыл или осмотрел следующие коралловые группы островов: Моллера, Аракчеева, Волконского, Баркляя-де-Толли, Нигиру, Ермолова, Кутузова, Раевского, Остен-Сакена, Чичагова, Милорадовича, Витгенштейна, Елизаветы, Грейга, 3-й Паллизера.

Вся эта гряда, от группы Аракчеева до острова Крузенштерна, названа Островами Россиян.

22 июля шлюпы положили якорь в Матавейской бухте острова Отаити, чтобы налиться водою и поверить свои хронометры.

27 июля капитан Беллинсгаузен вышел в море и, следуя к северу, прошел мимо острова Маитеа; 30-го осмотрел остров Крузенштерна; открыл еще остров Лазарева, причислив его к группе Россиян. Следуя потом далее к северу до параллели $10^{\circ} S$ и по этой последней к *W*, думал он отыскать усмотренные Роггвейном острова Грёнинген и Тиёнговен.

3 августа капитан Беллинсгаузен открыл небольшой остров Восток, а через три дни другой, обитаемый остров Великого Князя Александра. Пройдя через место острова Тиёнговена (по Арросмитовой карте), направился к порту Джаксону.

На пути сюда шлюпы проходили 11 августа острова Вавао и остров Латте; последний по измерениям со шлюпа «Восток» оказался высотой в 1 320 футов при окружности около 5 миль.

Следуя далее между путями Кука и Лаперуза, капитан Беллинсгаузен открыл еще два небольшие коралловые островка: Михайлова и Симонова; а 20 августа обитаемую цепь холмистых островов Оно, длиною около семи миль. Близ этого места шлюпы едва не разбились на коралловом рифе. Отмель имела в окружности до десяти миль и названа «Берегись».

5 сентября прошли в виду острова Гоу и, выдержав потом сильный шторм, 9-го бросили якорь в порте Джаксон.

По прибытии в порт шлюпы были немедленно разоружены, что оказалось необходимым по причине многих повреждений в такелаже. Употребив на исправление этих повреждений и изготовление шлюпов к новому плаванию за полярный круг пятьдесят дней, капитан Беллинсгаузен вышел в море 31 октября.

17 ноября проходили мимо острова Маквари, у которого держались до 20-го; середина этого острова определена в широте $53^{\circ}38'40'' S$, долгота $158^{\circ}40'50'' O$.

28 ноября показались в первый раз ледяные острова (на 3° южнее против предыдущаго года) и между ними много плавающего льда. В следующие пять дней шлюпы прошли по окраинам ледяных полей на восток около 380 миль.

Декабря 2-го к вечеру, заметив признаки шторма, капитан Беллинсгаузен счел за лучшее повернуть к северу и выйти из льдов. Эта предосторожность спасла шлюпы от верной гибели. В ночь на 3-е число и в следующий день была жестокая буря со снегом и с такой пасмурностию, что в 25 сажнях ничего не было видно. Не было возможности управлять шлюпами; густой снег вместе с брызгами от воды прилипал к такелажу и парусам и, замерзая при холоде до $3^{\circ}R$, образовал на всем ледяную корку толщиной до двух дюймов.

4-го ветер стих, и шлюпы находились в широте $62^{\circ}20' S$ и долготе $178^{\circ}47' W$. 13-го пересекли в четвертый раз полярный круг. 14-го капитан Беллинсгаузен принужден был обратиться на север: сплошной лед препятствовал идти дальше к югу. Продолжая держаться по закраине льда, сперва на восток, потом на юго-восток, удалось еще раз проникнуть за полярный круг в долготу $119^{\circ}48' W$, но от этого пункта льды снова принудили плыть на север.

Следуя опять на восток при туманной и мокрой погоде, капитан Беллинсгаузен 7 января 1821 года достиг широты $69^{\circ}48' S$.

10-го показался на востоке берег, к которому льды не допускали подойти ближе 14 миль. Эта новооткрытая земля оказалась островом, до $9\frac{1}{2}$ миль длины, и названа по имени создателя Русского флота Императора Петра I. Остров весь был покрыт снегом, исключая мысов, которые чернелись издали; высота его от поверхности моря до 4 200 футов.

Продолжая плавание к *O*, 16 января в полдень шлюпы находились в широте $69^{\circ}10' S$ и долготу $77^{\circ}43' W$, когда заметили необыкновенную перемену в цвете воды (на 145 саж. не достали дна), и несколько береговых птиц. Действительно, на следующий день поутру открыт берег с высокою горою на северной его оконечности. Новооткрытая земля получила название Берег Императора Александра I. Южный предел его скрывался за горизонтом.

Отсюда капитан Беллинсгаузен направил курс к Южной Шотландии и прорезал этот архипелаг по *S* сторону, от юго-запада к северо-востоку, определяя на пути все встречавшиеся мысы и острова. Оказалось, что вся цепь простирается от *SWtW* к *NOtO* на 160 миль.

Осмотрев и определив еще несколько островов, лежащих в том же направлении отдельными группами, капитан Беллинсгаузен решил прекратить свои исследования в полярных морях. К этому побуждало его худое состояние шлюпа и наступающее зимнее время со свойственными ему бурями. Февраля 5-го взял он курс к северу, намереваясь зайти для возобновления запасов в Рио-Жанейро. На пути к этому порту снова искал он остров Гранде, но также без успеха. Следуя потом между путями Кука и Лаперуза, в конце февраля прибыл к назначенному месту.

На обратном пути в Россию капитан Беллинсгаузен заходил в Лиссабон, чтобы высадить посланника нашего двора, взятого из Бразилии. Вышедши из реки Таго 28 июля, через месяц оба шлюпа возвратились на Кронштадтский рейд, пробыв в отсутствии 751 день...

11. ШЛЮПЫ «ОТКРЫТИЕ» и «БЛАГОНАМЕРЕННЫЙ». 1819—1822

Экспедиция капитана Васильева была назначена для исследований в Северном полярном море и, особенно, для отыскания прохода чрез Берингов пролив в Атлантический океан.

Шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный», порученные в команду капитанов Васильева и Шишмарева, под главным начальством первого, снабжены были всеми запасами одинаково с отрядом, назначенным в Южное полярное море. Большая часть провизии обоих судов помещалась на «Благонамеренном», на котором, между прочим, находились и части разобранного бота, назначавшегося для описи отмельных берегов.

3 июля 1819 года отряд капитана Васильева вышел из Кронштадта. Следуя вместе со шлюпами «Восток» и «Мирный», заходили они в Копенгаген и Портсмут, из которого капитан Васильев отправился 30 августа. Через десять дней прошел он параллель Гибралтара, а 20 сентября немного севернее тропика получил *NO* пассат, который иногда отходил до *OSO* и вообще дул неровно. Пробыв почти две недели в полосе переменных ветров, продолжал он плавание к берегам Бразилии, сперва с *SO* пассатом, а потом с прибрежным *NO*, и 1 ноября бросил якорь в Рио-Жанейро. На другой день прибыл туда и отряд капитана Беллинсгаузена.

Через три недели капитан Васильев последовал далее, направляясь к мысу Доброй Надежды. Пользуясь крепкими западными ветрами, прошел он меридиан этого мыса 24 декабря в расстоянии 12 миль.

Отсюда шлюпы продолжали плавание с теми же *W* и *NW* ветрами к порту Джаксону, куда прибыли в половине февраля следующего 1820 года.

Освежив команды и сделав новые запасы провизии и воды, отсюда вышли в половине марта, и 23 апреля перешли экватор в долготе $172^{\circ} O$. На этом переходе со шлюпа «Благонамеренный» открыли группу из шестнадцати лесистых обитаемых островов, названную именем этого судна (впоследствии оказалось, что эта группа та же, что и острова «Пейетер», незадолго пред тем открытые).

13 мая капитан Васильев отрядил шлюп «Благонамеренный» на остров Уналашку за толмачами для северных американцев, назначив ему местом соединения зунд Коцебу. 4 июня капитан Васильев прибыл в Петропавловский порт, а 3-го капитан Шишмарев — на Уналашку.

В конце июня капитан Васильев вышел из Петропавловского порта. 14 июля прошел Берингов пролив в виду американского берега, а 16-го прибыл в зунд Коцебу и соединился со шлюпом «Благонамеренный», который прибыл туда пятью днями прежде. Не получив на Уналашке толмачей, капитан Шишмарев взял там четыре байдары с гребцами. На пути к зунду Коцебу проходил он чрез то самое место, где по карте назначен остров Ратманова (открытый капитаном Коцебу в первое его путешествие), однакож его не видел, хотя доходил потом до самого восточного мыса Азии.

18 июля капитан Васильев с обоими шлюпами вышел в море. Следуя вдоль американского берега к северу, 29-го достиг он широты $71^{\circ}6' N$, долготы $166^{\circ}8' W$ и встретил здесь льды. Хотя он и не считал эти льды сплошными, но, не имея при себе хорошаго барказа или другаго небольшого судна

для исследований на малых глубинах прибрежья и стесняемый туманами, решил возвратиться.

31 июля взяли курс к югу. Зайдя к острову Св. Лаврентия и поручив окончание съемки его берегов капитану Шишмареву, капитан Васильев пошел отсюда к берегам Америки, от которых, однакож, скоро возвратился по причине уменьшения глубины моря. 19 августа прибыл он на остров Уналашку, осмотрев на пути острова Павла и Георгия. Чрез три дня пришел туда и шлюп «Благонамеренный».

Этим ограничивалась первая попытка плавания в Полярном море. Убедившись в необходимости иметь при отряде малое парусное судно, капитан Васильев отправился в Ново-Архангельск, где он считал удобным собрать бот из членов, имевшихся на «Благонамеренном», и где потом надеялся получить толмачей для сношения с жителями полярных берегов Америки. В половине сентября оба шлюпа прибыли в Ситху.

Поручив лейтенанту Игнатьеву построение бота, капитан Васильев 27 октября с отрядом своим отправился в порт С.-Франциско. Здесь он прозимовал, и в половине февраля (1821 года) вышел в море, чтобы на островах Сандвичевых заготовить свежую провизию. На пути к этому архипелагу капитан Васильев, как и многие другие, напрасно искал острова Maria Laxaga, назначаемого на картах Арросмита.

Простояв в гавани Гонолулу с 25 марта по 7 апреля, оба шлюпа отправились в Ново-Архангельск и, прибыв туда около половины мая, нашли бот совершенно уже готовым (размерения этого бота не показаны, но по журналу видно, что он углублялся около 4 футов и потому, вероятно, был не более 40 или 45 футов) и толмачей приисканными. 30-го того же месяца, взяв с собою и новопостроенный бот, капитан Васильев отправился в море.

12 июня прибыли на остров Уналашку. На этом переходе, между прочим, оказалось, что бот не в состоянии держаться со шлюпами, почему «Открытие» принужден был иметь его у себя на буксире.

По краткости остававшагося времени для плавания в Полярном море, капитан Васильев почел за лучшее отделить шлюп «Благонамеренный», поручив капитану Шишмареву исследование берегов Азии к северу от Берингова пролива и отыскание там прохода в Атлантический океан, или, в случае неудачи, опись Чукотской земли; а сам хотел описать берег между Бристольскою губою и Нортоновым заливом, потом идти на север вдоль берегов Америки и искать с этой стороны севернаго прохода. Бот остался при капитане Васильеве.

26 июня отряд вышел из Уналашки, и шлюпы отправились каждый по своему назначению.

Повторив еще раз определение островов Павла и Георга, капитан Васильев поручил лейтенанту Авинову, командовавшему ботом, снять берег между

мысами Невенгамом и Дерби, и не найдя там бота, отправился далее. 31-го увидел мыс Лизбурн.

Следуя вдоль берега с туманом и переменными ветрами, 3 августа достиг он широты $70^{\circ}40' N$ в долготе $161^{\circ}27' W$ и здесь опять встретил сплошной лед от W через N до NO . Желая осмотреть ледяной мыс, спустился он ниже и 4 августа определил его в широте $70^{\circ}33' N$. Выдержав потом жестокий шторм, в продолжении которого шлюп едва не раздавило окружавшим его льдом, капитан Васильев направился к югу и 9-го вышел из Ледовитого моря, миновав мыс Лизбурн.

Отсюда заходил он еще раз к мысу Дерби и к острову Стюарта, где узнал от жителей, что они никакого судна не видели, и направил путь в Камчатку. 8 сентября прибыл в Петропавловский порт. Тут нашел он и бот лейтенанта Авинова, который в продолжении этого времени описал часть берега от мыса Невенгама к северу, но был принужден прекратить работы прежде окончания их по той причине, что в команде его стала показываться цынга, притом и самый бот имел дурные качества.

Между тем капитан Шишмарев, следуя от Уналашки к северу, 4 июня увидел неизвестный до того берег, котораго, однакож, по малой глубине не мог осмотреть подробнее (впоследствии оказалось, что это был мыс Румянцова, лежащий при входе с юга в Нортонов залив). Описав северный берег острова Св. Лаврентия, капитан Шишмарев заходил в залив того же имени на материке, а потом продолжал плавание близ берегов Азии. Часто встречая льды и противные ветра, 21 июля спустился он к американскому берегу и положил якорь близ мыса Мульграва. Сделав здесь запас дров из выкиднаго леса, на другой же день снова пустился он к берегам Азии, но льды опять не допустили его туда и заставили обратиться на север. Августа 1-го шлюп находился в широте $70^{\circ}13' N$, а 4-го увидели мыс Сердце-Камень. Встречая постоянныя препятствия ото льда, бурь и противных ветров, капитан Шишмарев решился идти отсюда в Мечигменский залив, в котором надеялся подкрепить команду свежими запасами.

Получив в этом месте от Чукчей все нужное, в половине августа перешел он к острову Св. Лаврентия для окончания съемки его севернаго берега, а оттуда направил курс в Камчатку и 21 сентября прибыл в Петропавловский порт, определив на пути остров Св. Матфея, открытый лейтенантом Синдом.

Соединивши здесь отряд свой, капитан Васильев стал готовиться в обратный путь и в половине октября вышел в море, намереваясь следовать вокруг мыса Горна. Через три дня по выходе, во время тумана, шлюпы разлучились, и «Открытие» пошел к острову Овайги — месту условленнаго рандеву. Сопутствуемый до $30^{\circ} N$ широты крепкими северными ветрами, прибыл он в гавань Гонолулу 27 ноября и нашел тут шлюп «Благонамеренный», прибывший тремя днями ранее.

20 декабря шлюпы отправились отсюда и, пройдя без особенных приключений жарким поясом, в половине февраля достигли широты $57^{\circ} S$ в долготе $281^{\circ} O$. Здесь выдержали они четырехдневный шторм от *SW*, сопровождаемый мрачностью и снегом.

Пройдя меридиан мыса Горна 18-го числа, стали держать к северу и в половине марта прибыли в Рио-Жанейро.

Кончив к 5 мая все неизбежные после длинного перехода поправки в такелаже и корпусе шлюпов и сделав новые запасы воды и провизии, отправились далее. 19 мая вошли в полосу пассата и ровно через месяц после того вышли из пределов *NO*. В начале июля отряд прошел Британским каналом и, остановившись на пять дней в Копенгагене, 2 августа 1822 года прибыл в Кронштадт.

Этой экспедиции мы обязаны исследованием значительной части берегов Америки, именно от мыса Невенгама до Нортонова залива, весь этот обширный залив, и потом от мыса Лизбурна до мыса Ледяного (замечательно, что съемка берега между мысами Лизбурном и Ледяным, сделанная капитаном Васильевым, совершенно сходствует со съемкою, произведенною там же со шлюпа «Блюссом» капитаном Бичи); также некоторой части берегов Азии, до мыса Сердце-Камень. Главнейшая же цель — северный проход — разумеется, и не могла быть достигнута.

12. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «БОРОДИНО». 1819—1821

Лейтенант Понафидин уже в другой раз отправился в Ситху, начальствуя теперь большим компанейским судном «Бородино» (около 600 тоннов), нагруженным большею частью железом в деле, морскими припасами и такелажем, всего на сумму 800 000 руб. ассигнациями. Инструкцие главного правления Российско-Американской компании ему предписывалось: зайдя в Рио-Жанейро, продать там часть груза, потом следовать вокруг мыса Доброй Надежды в Манилу и от нея в Ново-Архангельск.

Снявшись из Кронштадта 29 сентября 1819 года, лейтенант Понафидин заходил в Копенгаген и Гельсинор, из последнего вышел 6 октября и, пройдя Английским каналом, направился в Рио-Жанейро.

Продолжая плавание с хорошим *NW* ветром, лейтенант Понафидин пересек тропик в $25^{\circ} W$ долготы и, вступив в южное полушарие в долготе $24^{\circ}17' W$, следовал с *SO* пассатом до параллели $15\frac{1}{2}^{\circ} S$, около которой получил прибрежный умеренный муссон *NO—NNW*. 11 декабря прибыл в Рио-Жанейро.

Простояв на этом рейде по торговым делам и для разных исправлений в рангоуте до 7 февраля следующего года, лейтенант Понафидин взял отсюда курс к мысу Доброй Надежды. 13 февраля в широте $29^{\circ} S$ и долготе $41^{\circ} W$

оставил его доселе сопровождавший прибрежный муссон и заменился переменными, более юго-западными ветрами. 4 марта при осмотре брот-камеры оказалось, что она наполнена водою, и находящиеся в ней сухари подмочены; их выбросили за борт, и повреждение, оказавшееся около форштевня, по возможности, исправили. (Вообще замечательна постоянно-большая течь в этом корабле: воды редко бывало меньше 20 дюймов. Не это ли было причиною большой смертности экипажа?)

Чрез четыре дни после этого перешли Гринвичский меридиан, а 14-го числа, обойдя мыс Доброй Надежды, следовали Индийским океаном между параллелями 38° и 39° *S* с крепкими западными ветрами, по 27 марта, до долготы 56° *O*, откуда взяли курс к Зондскому проливу. 24 апреля на самом тропике получили *SO* пассат и 6 мая увидели берег острова Явы.

С 10 по 22 мая лейтенант Понафидин стоял близ голландскаго селения Анжер (на южном берегу Явы) за штилями, которые, перемежаясь с юго-западным ветром, провожали его потом до самой Маниллы; погода была сырая и дождливая. Такое состояние погоды при значительных жарах осталось не без влияния на здоровье людей, и по приходе в Маниллу (31 июля) число больных простиралось до 20 человек. Впрочем, большая часть их скоро оправилась на берегу. На этом переходе потеряли они доктора, который одним из первых сделался жертвою болезни. Вместо него нанят в Манилле доктор Платен, француз.

Оставив Маниллу 3 августа, лейтенант Понафидин 19-го перешел тропик, а 27-го открыл два небольшие острова, названные по имени корабля «Островами Бородино». 24-го увидели небольшой каменистый островок, который приняли сперва за остров Тадос-Сантос, однакож по значительной разности в положении сочли его за новое открытие. В Атласе южнаго моря адмирала Крузенштерна этот островок означен под именем острова Понафидина (этот же остров в следующем году видел лейтенант Повалишин на пути из Маниллы в Камчатку и, не зная об открытии лейтенанта Понафидина, назвал его «остров Св. Петра»).

Отсюда лейтенант Понафидин направился прямо к Ситхе и, продолжая плавание с переменною погодою и непостоянными ветрами, 14 сентября пересек полуночный Гринвичский меридиан. 1 октября был уже в виду горы Эджком, находящейся при входе в Ситхинский залив, но восточные штормы и пасмурность продержали корабль в виду Ситхи еще десять дней. Наконец, 11 октября вошел он в Ситхинскую гавань, чрез 69 дней по выходе из Маниллы. Число больных на этом переходе доходило до двадцати человек, из них пять умерло. На здешнем рейде стояли шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный».

Сдача привезеннаго груза и прием новаго, состоявшаго из пушных товаров, продлили пребывание лейтенанта Понафидина в Ново-Архангельске до января следующаго 1821 года. Он вышел в море 29-го этого месяца, имея

пассажирами лейтенанта де-Ливрона и 21 человека разного звания. Больных на корабле при самом выходе его в море было уже 25 человек.

Направляясь к мысу Горну, лейтенант Понафидин вступил в жаркий пояс 25 февраля и тотчас же получил *NO* пассат, сопровождавший его до $5\frac{1}{2}^{\circ}$ *N* широты. В следующие за тем 12 дней (5—17 марта) стояли обыкновенные в этом пространстве штили со шквалами и дождем. *SO* пассат дул довольно правильно до самого тропика, близ которого стал переходить к востоку.

По 14-е апреля до широты 40° *S* плыли с умеренным *W* ветром при довольно хорошей погоде; но с этого дня начались бури от запада с постоянною мокротою, преследовавшая до самого мыса Горна и далее в Атлантическом океане. Это был самый несчастный период плавания. Число больных, увеличиваясь с каждым днем, возросло, наконец, до 45 человек (около половины экипажа), и многие из них померли (по словам очевидца, г. Кашеварова, болезнь эта обнаруживалась с некоторыми признаками холеры). Около Фалклендских островов (1 мая), обойденных по восточную сторону, ветер хотя и смягчился, но зато пошел к северу, следовательно, прямо напротив дальнейшего пути, и только чрез три недели (22 мая) достигли Рио-Жанейро.

Переход корабля из Рио-Жанейро в Европу был гораздо счастливее; при этом и здоровье экипажа двухмесячным пребыванием здесь было совершенно восстановлено. Чрез месяц по выходе из Бразилии, лейтенант Понафидин достиг уже 30° *N* широты и здесь получил крепкий западный ветер, с которым 28 августа прошел канал и потом Немецкое море; простояв пять дней в Копенгагене, 16 сентября 1821 года прибыл на Кронштадтский рейд.

13. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «КУТУЗОВ». 1820—1822

Корабль «Кутузов» под командою лейтенанта Дохтурова отправился из Кронштадта 8 сентября 1820 года с грузом и пассажирами в Компанейския колонии. Остановившись на несколько дней в Ревеле, лейтенант Дохтуров 16-го последовал далее, но близ Пакерорта столкнулся с купеческим бригом, который оборвал у него все якоря и верпы на правой стороне, и потому корабль был принужден еще две недели простоять в Копенгагене.

12 октября лейтенант Дохтуров вышел из Зунда и, пройдя Немецкое море с северо-западными и западными умеренными ветрами, 28-го вступил в океан. 6 ноября миновали в 200 милях остров Тенериф и взяли курс к экватору, который пересекли 21 числа в $26\frac{3}{4}^{\circ}$ *W* долготы. 6 декабря прибыли в Рио-Жанейро.

По выходе отсюда в исходе января направились к мысу Горну и, пользуясь попутным муссоном, 9 февраля достигли широты 37° *S*, в долготе $50\frac{1}{2}^{\circ}$ *W*. В продолжение следующих шести недель стояли *SW* и *NW* ветры, до мыса крепкие, а по обходе его тихие и умеренные. 24-го и 25-го февраля близ мыса

Св. Жуана замечено весьма значительное течение на север (от $1\frac{1}{2}$ до 3 миль в час) при крепком *SW* ветре.

Получив в 33° *S* широты прибрежный южный ветер, следовали к северу, и 30 марта миновали в 15 милях западнее остров Массафуэро (острова Жуан-Фернандец). 11 апреля остановились на якоре в порте Каллао для торговых дел и некоторых исправлений по кораблю. Отсюда отправились в исходе апреля и, следуя к западу, 30-го перешли меридиан острова Чарльса в широте $8^{\circ}14' S$, а 7 мая вступили в северное полушарие, чрез $5\frac{1}{2}$ месяцев после первого перехода чрез экватор. 23 мая миновали в 25 милях остров Нубладу и чрез неделю вышли из тропиков. *NO* ветер принудил держать на северо-запад до широты $36^{\circ} N$, долготы $140^{\circ} W$, откуда обратились к берегам Калифорнии.

27 июня прибыли в залив графа Румянцова; потом перешли в Монтерей, где взамен части проданного груза получили провизию, и к концу сентября снова возвратились в залив Румянцова. По выгрузке вещей, назначенных в селение Росс, продолжали плавание в Ситху, куда прибыли 23 октября — почти через год по выходе из Кронштадта.

В исходе января следующего 1822 года лейтенант Дохтуров отправился обратно в Россию с грузом пушных товаров на сумму около 1 100 000 руб. ассигнациями. Следовали тоже вокруг мыса Горн. 5 февраля, находясь в широте $46\frac{1}{2}^{\circ} N$, долготы $139^{\circ}40' W$ выдержали шторм, а потом до самого *NO* пассата плыли с тихим *W* ветром. Перейдя экватор 19 марта, держали к юго-западу, и 2 апреля, выйдя из пределов *SO* пассата, поворотили на юго-восток, к мысу Горну, сопутствуемые крепким западным ветром и сырою погодою. Мыс обошли 3 мая. Чрез неделю миновали параллель Фалкландских островов, а 21-го находились уже в 100 милях от устья реки Ла-Платы, и 2 июня прибыли в Рио-Жанейро. Здесь простояли около месяца. На переходе в Россию заходили для взятия лоцмана в Портсмут, и 21 октября прибыли в Кронштадт.

14. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ БРИГ «РЮРИК» И КОРАБЛЬ «ЕЛИСАВЕТА». 1821—1822

В 1821 году Российско-Американская компания отправила в свои колонии два корабля: «Рюрик» в 180 тонн под командою штурмана 12-го класса Ключкова (он же начальник обоих судов) и «Елисавета» в 220 тонн под командою штурмана 14-го класса Кислаковского (бриг «Рюрик» — тот самый, на котором капитан Коцебу ходил в Берингов пролив, «Елисавета» — куплена в Кронштадте у купца Мураша. Половина экипажей этих судов состояла из наемных иностранцев). Им назначалось следовать вокруг мыса Горна к Сандвичевым островам и оттуда: бригу «Рюрик» на остров Атху (Алеутской гряды), потом в Ново-Архангельск, и по сдаче там груза, приняв пушные товары

и военную команду с корабля «Елисавета», идти обратно в Кронштадт вокруг мыса Доброй Надежды. Кораблю же «Елисавета» от Сандвичевых островов следовать прямо в Ново-Архангельск и остаться на службе в колониях.

13 сентября 1821 года оба судна вышли из Кронштадта, а 30-го прибыли в Гельсинор, встретив в Балтийском море довольно крепкие противные ветра. Простояв в Гельсиноре до 10 октября, более за противным ветром, при выходе из Скагеррака встретили крепкий *SW*, и г. Клочков, не имея надобности заходить в Англию, предпочел держать свой курс между Шетландскими и Оркадскими островами. 19 октября, пройдя между этими островами, корабли достигли широты $60^{\circ} N$, в долготе $3^{\circ}30' W$ и стали спускаться к юго-западу. С 22 по 26 октября выдержали они жестокий *NO* шторм, в продолжение которого г. Клочков потерял корабль «Елисавета» из виду.

Далее он следовал с крепкими *SW* ветрами до 4 ноября, до широты $50^{\circ} N$, когда получил ровный *NO* и потом *O*, вскоре перешедший в настоящий пассат, с которым 12-го числа прошел он в виду Азорских островов (св. Михаила и Марии), 20-го пересек тропик Рака, а 26 ноября бросил якорь в Порто-Прайя на острове С.-Яго. На другой день, 27-го, прибыл сюда и корабль «Елисавета», который, по донесению командира, во время шторма 22 октября подвергался большой опасности. Имея только фок на гитовых, он был положен на бок до того, что весь подветренный борт находился в воде, и в таком положении оставался целые $1\frac{1}{2}$ часа, пока не обрезали фока. До того неустойчив был этот корабль, что и в небольшой ветр (свежий брамсельный) при косвенных курсах одна палубная доска покрывалась водою, хотя корабль был загружен по вант-путины.

2 декабря оба судна вышли в море и, сопутствуемые крепким *NO* пассатом, 12-го достигли $3^{\circ} N$ широты в долготе $19^{\circ} W$. Здесь северо-восточный ветр заменился самым тихим *SO*, с которым пересекли экватор 16 декабря в долготе $23^{\circ}20' W$. 25 декабря *SO* пассат перешел в *ONO*, и этот ветр сопровождал до самого Бразильского берега, который открылся 1 января 1822 года. 3-го числа прибыли в Рио-Жанейро.

Возобновив здесь свои запасы и наняв для корабля «Елисавета» еще десять человек команды (до Валпарайзо), оставили Бразилию 28 января и последовали к мысу Горну с крепкими ветрами от юго-запада. 7 февраля миновали в 230 милях устье реки Ла-Платы, а 9-го находились в широте $39^{\circ}40' S$, долготе $46^{\circ}20' W$. В этот день корабль «Елисавета» сообщил телеграфом, что у него оказалась большая течь (от 7 до 9 дюйм в час), происходящая от разошедшихся шпаций в подводной части. Надлежало бы укрыться для исправлений в ближайший порт, но как ветр стоял противный к берегу, и притом ближайшия гавани были не совсем удобны для исправлений, то начальник отряда решил идти прямо на мыс Доброй Надежды, держась, впрочем, на всякий случай, ближе к островам Тристан д'Акунга.

При западных ветрах, большею частью крепких, с пасмурностию, прошли в виду этих островов в исходе февраля, а в Симонс-бай прибыли только 17 марта, после 46-дневного бурного перехода из Рио-Жанейро.

Для починки корабля «Елисавета» понадобилось продать часть его груза и самый корабль разоружить. Все это было исправлено к началу мая, и 7-го числа этого месяца «Рюрик» и «Елисавета» отправились в море, предполагая следовать Индийским океаном вокруг Австралии. Но едва они оставили берег, как на корвете «Елисавета» открылась такая сильная течь, что к утру 8-го числа все помпы едва могли удерживать воду на 15-ти дюймах. При осмотре корабля оказалось, что подводная часть его крепка, «но во всей вообще *надводной* части, особенно в носовой, почти во всякий болт текла вода, даже за внутреннюю обшивку... а в четырех болтах носовой части вода уже не только проходила, *но текла ручьями*» (подлинное донесение г. Кислаковского начальнику отряда от 9 мая 1822 года). Кроме того, вообще все верхнее скрепление корабля разслабло, и несколько бимсов и книц дали движение. Принимая в соображение дальность перехода до порта Джаксона и господствующие в то время года крепкие ветра, г. Кислаковский на общем совете со своими помощниками решили, что кораблю невозможно долее держаться в море, и командир его просил г. Клочкова проводить его обратно до мыса Доброй Надежды. 9 мая оба корабля снова прибыли в Симонс-бай, и здесь при подробном осмотре корабля «Елисавета» оказалось, что он совершенно не годен к дальнейшему плаванию. Поэтому в июне того же года он был продан с аукциона. Военные матросы были переведены на «Рюрик», а вольнонаемные распушены. Кислаковский с двумя его помощниками возвратился через Амстердам в С.-Петербург в ноябре 1822 года.

Г. Клочков с бригом «Рюрик» оставил мыс Доброй Надежды 22 мая и направился сперва к югу, чтобы пройти Игольную банку и потом следовать по параллели $42^{\circ} S$, удаляясь от меридиана Мозамбикского канала, где часто случаются ураганы. Сопутствуемый западными штормами, 6 июня достиг он широты $42^{\circ} S$ и продолжал плавание с теми же *W* и *NW* ветрами, часто весьма крепкими, почти всегда с градом и грозой. 3 июля, через 43 дни по выходе от мыса, увидели южный мыс Вандименовой земли. В этот же день открыли наружную каменную банку, определенную в широте $43^{\circ} S$, долготе $147^{\circ}42\frac{1}{2}' O$ от Гринвича (в Атласе южного моря адмирала Крузенштерна банка эта или риф длиною в 300 сажений означена под именем банки Рюрика). Остальная часть перехода до порта Джаксона, куда прибыли 15 июля, совершена с тихими и умеренными переменными ветрами.

Сделав здесь необходимыя исправления в корпусе и вооружении брига, г. Клочков вышел отсюда в начале августа и, принимая в соображение позднее время года, решил идти прямо в Ново-Архангельск, не заходя на остров Атху. Имея постоянные северные ветра, 24-го прошли в виду острова

Воскресения (?) (около широты $29^{\circ} S$), и в тот же день получили юго-восточный пассат от *SSO*. 27-го прорезали южный тропик в долготе $192^{\circ} O$, и с ровным пассатом при ясной погоде 9-го сентября пересекли экватор. С этого дня и до 20-го числа стояли маловетрия и тихие переменные ветра, а 20-го получили свежий *NO* пассат со шквалами и дождем. 27 сентября пересекли северный тропик. 17 октября выдержали крепкий *SW* шторм, а потом имели переменные свежие ветра из *SW* и *SO* четвертей с мокрою погодою. 28 октября открылись Ситхинския горы, но противные шторма задержали в море еще до 7 ноября. В этот день прибыли в Ново-Архангельск, сделав последний переход в 95 дней; все же плавание брига из Кронштадта продолжалось 14 месяцев.

По распоряжению главного правителя колоний бриг «Рюрик» оставлен был на службе в колониях, а капитан Клочков на компанейской шхуне «Чириков» отправился в Охотск, откуда возвратился потом берегом в С.-Петербург в ноябре 1823 года.

15. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «АПОЛЛОН». 1821—1824

В начале 1821 года были снаряжен в Кронштадте 28-пушечный шлюп «Аполлон» и бриг «Аякс» для доставки в Камчатку и Ново-Архангельск разного груза. Первому из этих судов по приходе его в колонии назначалось занять крейсерство у берегов Русской Америки с целию покровительства нашей торговли и прекращения контрабанды. Начальство над этим отрядом было поручено командиру шлюпа «Аполлон» капитану 1-го ранга Тулубьеву; бригом «Аякс» командовал лейтенант Филатов.

С Кронштадтского рейда снялись 28 сентября, 1 октября вошли в Балтийское море, 12-го прибыли в Зунд, и остановились в Гельсиноре. Дополнив здесь запасы провизии и воды, следовали далее. В Скагерраке и Немецком море выдержали восьмидневный *W* шторм, во время которого бриг скрылся из виду — и, как мы увидим далее, потерпел крушение. 7 ноября капитан Тулубьев укрылся от шторма на Даунском рейде и, простояв там до 17-го числа, перешел в Портсмут.

Заметив, что шлюп имеет весьма недостаточную остойчивость, капитан Тулубьев почел необходимым уменьшить рангоут и, перегрузя трюм, прибавить в него до 80 тонн балласту. Все эти работы при помощи адмиралтейства были кончены к концу декабря, и 27-го шлюп отправился в море.

Сопровождаемый хорошим попутным ветром, капитан Тулубьев к 4 января 1822 года достиг острова Порто-Санто и 10-го того же месяца на самом тропике получил *NO* пассат, продолжавшийся до 19-го. С этого числа пассат заменился штилями, сопровождавшими шлюп до перехода чрез экватор. 12 февраля прибыли в Рио-Жанейро. Сделав здесь запас воды и свежей про-

визии, в море вышли в начале марта и взяли курс к мысу Доброй Надежды, ибо позднее время не позволяло идти вокруг мыса Горна.

31 марта командир шлюпа, уже давно страдавший чахоткою, усилившегося от перемены климата, скончался, и команду над шлюпом принял старший по капитане, лейтенант Хрущев.

Плавание от Рио-Жанейро до мыса Доброй Надежды и потом к порту Джаксон было довольно успешно. Следуя между параллелями 42° и 44° *S*, при свежих западных ветрах, лейтенант Хрущев 13 мая перешел меридиан южного мыса Вандименовой земли и 27-го прибыл в порт Джаксон, чрез 87 дней после отплытия из Бразилии.

Из порта Джаксона вышли около половины июня. На этом пути лейтенант Хрущев определил положение камня Балль, лежащего близ островов Лорда Гоу. 25 июня перешли южный тропик и на другой день находились вблизи острова Вальполя котораго, однакож, не видали. Потом осмотрели еще острова Митры и Черри, определив *SO*-ю оконечность первого и *N*-ю второго. У островитян с Черри выменяли несколько съестных припасов и здесь узнали, что туземное имя острова есть «Аннута». Находясь пять дней в полосе между пассатами и подвергаясь в это время почти непрерывному дождю, северо-восточный пассат встретили только 19 июля; и то еще чрез два дни близ параллели острова Св. Варфоломея (широта 15° *N*), и потом между параллелями 18° и 20° *N* в долготе 160° пассат этот дул весьма непостоянно, и даже переходил в *SO* четверть. Снова установившись, он сопровождал шлюп до 36° *N* широты. 3 августа замечены некоторые признаки земли. В это время шлюп находился от пересечения путей Клерка и Крузенштерна на 45 миль к западу. Между тем наступили туманы, сопровождавшие шлюп до самой Камчатки, куда прибыли 13 августа.

Сдав привезенный для порта груз, лейтенант Хрущев отправился для занятия своего поста в колониях и 10 октября бросил якорь в Ново-Архангельской гавани.

Следующую зиму провел в порте С.-Франциско. Недостаток в съестных припасах и плохое состояние здоровья команды не позволяли оставаться на это время в Ситхе. Сюда возвратились в начале апреля 1823 года, и потом до сентября крейсировали по окрестным проливам для поисков за контрабандистами.

3 сентября шлюп этот был сменен на его станции при колониях фрегатом «Крейсер» под командою капитана Лазарева, и командир шлюпа получил предписание идти в обратный путь вместе с пришедшим тогда же и находившимся в Калифорнии шлюпом «Ладога». Поэтому лейтенант Хрущев отправился в порт С.-Франциско.

Об остальном плавании шлюпа «Аполлон» смотрите плавание шлюпа «Ладога»...

16. ВОЕННЫЙ БРИГ «АЯКС». 1821—1822

Выше было сказано, что бриг «Аякс» вместе со шлюпом «Аполлон» вышли из Гельсинора 15 октября. До 30 октября следовали соединенно при крепких северо-западных ветрах, а в этот день пасмурность и шторм разлучили суда. Бриг находился тогда в 200 милях к *N* от Зюйд-Форланда. 12 ноября подошел он на вид Кале, но за крепким противным ветром не мог войти в канал. Безпрестанные *SW* шторма отнесли его далеко к востоку, и 25 ноября бриг стало прижимать к голландскому берегу. В 7 часов вечера этого дня он стал на песчаную банку близ острова Амеланда, в проливе между этим островом и островом Ширмоник-ог.

Несмотря на брошенный якорь, бриг дрейфовало дальше на банку, пока он не остановился, наконец, от убыли воды. Тогда его стало сильно бить о грунт. В 9 часов вечера на безпрестанно делаемья выстрелы показались от берега до двенадцати парусных судов: четыре из них подошли довольно близко к бригу, и с брига спустили шестерку, но течением унесло ее под нос и залило бурунами. Бывшие на этой шлюпке два человека спасены. Вслед за тем спустили баркас с перлинем, но едва вскочили туда трое матросов, как баркас также утащило под нос и понесло далее. Гребных судов более не оставалось, кроме полуразбитой четырехвесельной гички, и потому подать помощь барказу было нечем. Между тем парусные бота лавировали около брига до 11 часов вечера, а после того ушли к берегу.

Опасаясь, чтобы ночью бриг не разбило бурунами, начали готовить плот из ростер, а для облегчения ударов срубили фок-мачту, которая увлекла за собою и грот-стенгю. Воды было до двух футов, и ее безпрестанно откачивали. В 6^{1/2} часов утра плот был готов, а на разсвете увидели близ острова Ширмоник-ог на мели три купеческия судна. В 7 часов утра два из прежних ботов подошли к бригу, и на один из них успели перескочить с концом пятеро матросов и унтер-офицер; но как на этом боте сломалась бизань-мачта, зацепившаяся за бригаский гик, то он отошел прочь. Другой бот требовал шлюпки, потому что своей не имел, а приставать не решался. Спустили было полуразбитую четверку с концом, но она тотчас же наполнилась водою и затонула; однакож матрос, бывший на этой шлюпке, успел выскочить на бот. Сделав около брига еще несколько галсов, бот этот также отошел прочь.

В 9 часов утра, опасаясь, чтобы при отливе бриг не повалило на бок, срубили и грот-мачту; вслед за тем от ударов вышибло руль, который, оторвавшись от руль-талей, тотчас же затонул.

Около полудни бот, на котором были матросы с брига, снова подошел к месту крушения, и тогда с помощью конца успели передать на него кабельтов.

«Бриг не переставало сильно бить об мель, — сказано в шканечном журнале, из котораго извлечен этот рассказ, — и при безпрестанном выкачива-

нии вода не уменьшалась, а больше увеличивалась; время же клонилося к вечеру. Почему, опасаясь разрушения брига и подвержения бедствию команды, мы просили людей на боте (которых было до двадцати человек, по-видимому, рыбаков) чрез имевшагося у нас датскаго лоцмана пригласить более ботов, дабы снять тяжести и казенныя имущества и остаться при бригае во всю следующую ночь. На просьбу нашу рыбаки отвечали, что остаться долгое время не могут, да и за спасение команды должно им заплатить. На что мы отвечали, что правительство заплатит, но они не верили, требуя платы за людей. В это же время, будучи в таком опасном положении — оставаться на ночь на бригае — и желая убедить их, что мы имеем деньги, передали из капитанской каюты анкерок запечатанный, в котором находятся деньги, приказав за оными смотреть унтер-офицеру, с находящимися там людьми; но рыбаки, не допустя их, с угрозами взяли деньги под свое сохранение.

В тоже время, с общего согласия командира с офицерами, команда стала переправляться на бот, имея намерение, если ветер стихнет и не будет волнения, а бриг останется к утру в целости, то с береговою помощью и местного начальства приступить к снятию его с мели.

В половине 3-го часа пополудни, по переходе офицеров, и последний анкерок взяли, с которым также поступлено, как и с первым; тогда по сделанным знакам рыбаками еще три бота пришли к бригау».

Несмотря на просьбы, рыбаки не согласились остаться у бригаа на ночь, «почему, — сказано в журнале, — мы принужденными нашлись, с общего согласия командира с офицерами, с великим огорчением оставить бриг».

Впоследствии бриг «Аякс» был снят с мели лоцманами и для починки переведен в Гарлинхен, откуда вышел, уже исправленный, 3 сентября 1822. В Кронштадт возвратился 3 октября.

17. ФРЕГАТ «КРЕЙСЕР» И ШЛЮП «ЛАДОГА». 1822—1825

36-пушечный фрегат «Крейсер» и 20-пушечный шлюп «Ладога» были назначены для доставки груза в Камчатку и колонии Российско-Американской компании. Первым из этих судов командовал капитан 2-го ранга М. П. Лазарев 1-й, а вторым — капитан-лейтенант А. П. Лазарев 2-й. Оба судна были снабжены провизиею на 18 месяцев. На шлюпе «Ладога» сверх обыкновеннаго запаснаго рангоута был еще нижней рей (из двух штук) и разобранный запасной руль.

17 августа 1822 года «Крейсер» и «Ладога» вышли из Кронштадта, а 5 сентября остановились на Копенгагенском рейде, имея на переходе Балтийским морем противные и крепкие ветра. В Копенгагене запаслись вином и 16 сентября вступили под паруса. 19-го числа при выходе из Скагеррака суда разлучились: «Крейсер» пришел в Портсмут 30 сентября, а «Ладога», выдержав-

ший близ Галлопера *SW* шторм, от которого повредился лонго-салинг фок-мачты, пришел туда 6 октября.

Сделав некоторые перемены в рангоуте и такелаже и закупив в Лондоне астрономические инструменты и карты, капитан Лазарев намерен был отправиться далее не позже 5 ноября; однакож ветра задержали его в Портсмуте до 28-го числа этого месяца. Впрочем, эта задержка вознаградилась успешным плаванием к острову Тенерифу: 10 декабря, чрез 11 дней после выхода из канала, «Крейсер» и «Ладога» стояли уже на С.-Круцком рейде.

Снабдив отряд свой водою и всем необходимым, капитан Лазарев вышел отсюда 17 декабря и стал держать в Рио-Жанейро. В продолжение всего этого перехода имели постоянно ясную погоду; только близ экватора шли иногда дожди.

В Рио-Жанейро суда запаслись сарачинскою крупкою, сахаром и прочим и снова перегрузили трюмы, заменив израсходованную провизию равным по весу количеством каменного балласта.

Не надеясь по позднему времени обогнуть мыс Горн, капитан Лазарев счел за лучшее следовать в Великий океан вокруг мыса Доброй Надежды и Австралии.

23 февраля 1823 года «Крейсер» и «Ладога» вышли из Рио-Жанейро. 2 марта миновали в 33 милях разстояния остров Стаксельбург (?), расположенный у Арросмита в широте $31^{\circ} S$, долготе $19^{\circ} W$; но пасмурная ночь помешала его видеть.

6 марта несколько раз сряду шлюп удалялся от фрегата по перпендикуляру курса на разстояние около шести миль, для отыскания означаемого на картах острова в долготе $20^{\circ}41' W$, но поиски эти были безуспешны.

22 апреля, в день Св. Пасхи, отряд прошел в виду острова Св. Павла, а 16 мая после осмидесятипятидневного плаванья усмотрели берег Тасмании (Вандименовой Земли) и 18-го вошли на Гобарт-Тоунский рейд, чрез канал д'Антракасто. Здесь экипажи судов были перевезены на берег, суда между тем просушивались и готовились к дальнейшему плаванью. 9 июня «Крейсер» и «Ладога» вышли в море и направили путь к *NO*. Капитан Лазарев располагал пройти севернее Новой Зеландии.

На следующий день во время *SW* шторма на «Ладоге» разбило волнением гичку, висевшую за кормой, выломило кормовья ставни и несколько пушечных портов. Ночью суда разлучились: «Крейсер», как лучший ходок, ушел из виду, и 9 июля прибыл к острову Отаити. «Ладога» следовал туда же, по условленному рандеву. 17-го усмотрел острова Трех Королей, и 8 июля был уже в виду острова Отаити; но крепкие *NO* ветра задержали его тут почти неделю, и только 15-го числа он соединился с «Крейсером» в Матавайской бухте.

Через пять дней, 20 июля, «Крейсер» и «Ладога» отправились далее. 24 июля достигли широты $13^{\circ}36' S$, долготы $148^{\circ}58' W$ — места, в котором

предписано было им разлучиться. Фрегат «Крейсер» должен был идти в Ново-Архангельск и сменить на тамошней станции шлюп «Аполлон», а шлюп «Ладога» — в Камчатку и потом обратно в Россию.

Фрегат «Крейсер» прибыл в Ново-Архангельск 3 сентября. Зимой ходил он для возобновления запасов в порт С.-Франциско и, пробыв там около 2½ месяцев (с 1 декабря 1823 по 17 февраля 1824 года), возвратился в Ситху, где и оставался в распоряжении главного правителя колоний до половины октября следующего года, когда был сменен прибывшим из России шлюпом «Предприятие».

Шлюп «Ладога», переходя экватор, 10 июля встретил штили, а в широте 21½° *N* свежий *OSO*. В следующую за тем ночь прошли мимо острова Пальмирас, в расстоянии 9 миль, однакож его не видели, хотя было довольно светло. 21 августа, находясь в широте 32°26′ *N*, долготе 189°19′ *W*, шлюп «Ладога» перешел прямо чрез то место, где на Арросмитовой карте назначен остров *Roco de Plata*. Полагаясь на верность своих хронометров, капитан Лазарев думает, что положение этого острова весьма неточно. На другой день видели около шлюпа несколько бабочек, однакож берег не открывался. 10 сентября капитан Лазарев пришел в Петропавловский порт, где, выгрузив назначенный в Камчатку и Охотск груз, отправился к острову Ситхе. На пути в Ново-Архангельск намеревался он осмотреть землю, существование которой предполагал еще Беринг, в широте 49° *N* и долготе 172°19′ *O*, однакож после трехдневных безуспешных поисков между долготами 170° и 174° *O* оставил этот труд, не заметив даже малейших признаков земли. 9 ноября шлюп «Ладога» прибыл в Ново-Архангельск, где нашел фрегат «Крейсер», стоявший тут с 3 сентября.

Здесь командир «Ладоги» получил от начальника отряда предписание следовать в порт С.-Франциско и оттуда, соединяясь со шлюпом «Аполлон», отправиться обратно в Россию.

Выдержав близ Ситхинских берегов двухдневный шторм от *O*, капитан Лазарев 1 декабря прибыл в порт С.-Франциско, а 12 января 1824 года вместе со шлюпом «Аполлон» оставил берега Калифорнии. Сопровождаемые пассатом, 9 февраля суда эти вступили в южное полушарие, а 24-го перешли тропик Козерога.

С 1 марта начались дожди и бури. Команда, до того совершенно здоровая, стала заболевать простудными лихорадками. 22 марта обошли мыс Горн, в 70 милях, на 71 день по выходе из порта С.-Франциско, и 25-го были в виду Фалкландских островов. В начале апреля встретили постоянные *N* ветра, и вслед за тем в командах обоих судов обнаружилась цынга. Опасаясь дальнейшего развития этой болезни (на «Ладоге» было цынготных 13 человек и почти столько же на «Аполлоне») и не надеясь за противными ветрами в скором времени дойти до Рио-Жанейро, капитан Лазарев 12 апреля спус-

тился к острову Св. Екатерины. Через три дни оба шлюпа бросили якорь против крепости С.-Круц.

На другой же день по прибытии на рейд все больные были свезены на берег, где здоровье их вскоре было восстановлено. 17 мая шлюпы отправились далее. Продержав от берега около $3\frac{1}{2}^{\circ}$ по долготе, капитан Лазарев поворотил к экватору и скоро получил *SO* пассат. Переход жарким поясом был очень счастлив: продолжительных штилей и дождей совсем не встречали; термометр не поднимался выше $+24^{\circ}$ Р. Течение замечено вообще на *S* и *SW*, и доходило иногда до 20 миль в сутки.

Около параллели 24° *N* тихие ветра и штили много замедляли плавание шлюпов. От широты 32° *N* капитан Лазарев спустился к Азорским островам и, сделав запас свежей провизии на острове Фаяле, пошел далее. 20 сентября прошел он Британский канал, а 25-го Скагеррак. Близ Скагена крепкий *O* ветер задержал шлюпы до 2 октября. 6-го миновали Копенгаген (где шлюп «Аполлон» остановился по недостатку дров), а 13-го шлюп «Ладога» прибыл на Кронштадтский рейд. Шлюп «Аполлон» пришел туда двумя днями позже.

Командир фрегата «Крейсер», капитан 2-го ранга Лазарев, сдав свою станцию прибывшему к нему на смену капитану Коцебу, командиру шлюпа «Предприятие», оставил Ситху 16 октября 1824 года и сперва пошел в Калифорнию, чтобы запастись там свежеею провизиею.

Плавание до берегов Калифорнии было очень продолжительно, по причине крепких противных ветров, которые на параллели мыса Мендосино почти две недели держали фрегат под зарифленными триселями и изредка только позволяли нести зарифленный грот-марсель.

Наконец 18 ноября ветер переменился, и 21-го «Крейсер» бросил якорь в порте С.-Франциско, где находился в то время и шлюп «Предприятие».

В продолжение четырехнедельной стоянки в порте С.-Франциско фрегат был изготовлен к плаванию вокруг мыса Горна; между тем экипаж оправился после пребывания в сыром климате Ново-Архангельска. 21 декабря капитан Лазарев вышел в море и до наступления *NO* пассата плыл с тихими переменными ветрами. 13 января близ фрегата летало несколько береговых птиц, которых видели и на другой день, однакож берега не открыли.

24 января «Крейсер» прошел чрез то самое место, где на испанских картах назначен остров Dudoza (в широте $17^{\circ}5' S$, долготе $122^{\circ}1' O$). Капитан Лазарев, против ожидания, встретил восточные ветра, стоявшие почти две недели. 25 февраля ветер отошел к *NW*, а на следующий день «Крейсер» пришел на вид островов Диего-Рамирец. Обогнув мыс Горн, 23 марта прибыли в Рио-Жанейро. Оказавшиеся на последнем переходе 10 человек больных опухолью были немедленно отправлены на берег, где большая часть из них скоро оправилась.

Капитан Лазарев оставил Бразилию в конце апреля, располагая идти прямо в Кронштадт; однакож противные ветра и штили, встретившиеся близ Азор-

ских островов, принудили его зайти в Портсмут, для подкрепления экипажа и некоторых поправок в такелаже.

Оставив Английские берега в последних числах июля и выдержав еще в Скагерраке сильный *SW* шторм (25-го), «Крейсер» пришел в Кронштадт 5 августа, пробыв за границу почти три года.

18. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «ПРЕДПРИЯТИЕ». 1823—1826

Шлюп «Предприятие» был построен в С.-Петербурге в начале 1823 года, собственно для настоящего плавания — доставку груза в Камчатку и для крейсерства у берегов Русских колоний. Имелась в виду и ученая цель, именно, розыскания в Беринговом проливе и далее к северу; но по изменившимся обстоятельствам это последнее предприятие было отложено, и командиру предоставлено только заниматься географическими исследованиями на пути его, не уклоняясь от главного назначения. Командиром шлюпа был капитан-лейтенант Коцебу, известный путешествиями на бриге «Рюрик».

28 июля капитан Коцебу вышел из Кронштадта. 10 августа заходил в Копенгаген и 25-го того же месяца бросил якорь на Портсмутском рейде. Приняв здесь предварительно заказанные инструменты, 8 сентября шлюп отправился было в море, но *SW* шторм скоро принудил его воротиться. 11 сентября капитан Коцебу окончательно оставил берега Англии и 16-го вступил в Атлантический океан.

В широте $47^{\circ} N$ выдержали *SW* шторм. 7 сентября прошли в виду острова Большого Сальважеса и 28-го достигли острова Тенерифа, где капитан Коцебу располагал заpastись провизией и водою. Встреченный при входе на С.-Круцкий рейд ядрами (впоследствии оказалось, что такая негостеприимная встреча сделана была по приказанию губернатора острова, ревностного республиканца), не желая терять времени в переговорах, он направил курс прямо в Рио-Жанейро. 8 октября в широте $21^{\circ}51' N$ лишились *NO* пассата и встретили *SO—SW* переменные ветра и штили, продолжавшиеся до параллели $3\frac{1}{2}^{\circ} N$. 18 октября получили *SO* пассат. 1 ноября увидели мыс Фрио и на следующий день прибыли в Рио-Жанейро. Здесь простояли до 28 ноября и потом следовали вдоль берегов Америки к мысу Горну. Будучи в 200 милях от устья реки Ла-Платы, заметили течение моря до 33 миль в сутки на *SWtW*. 23 декабря миновали Землю Штатов; чрез три дни после этого перешли меридиан мыса Горна в расстоянии 20 миль, а 17 января 1824 года бросили якорь в бухте Зачатия (Conception), на западном берегу Южной Америки.

Отсюда капитан Коцебу направил курс к архипелагу Низменных островов, в котором располагал сделать несколько розысканий. В исходе февраля, находясь в полосе *SO* пассата, в продолжение четырех дней шлюп выдерживал почти безпрерывные шквалы с грозой и дождем. 2 марта усмотрели со

шлюпа низменный берег, и на следующий день оказалось, что это небольшой обитаемый островок с лагуном внутри. По наблюдениям, широта этого островка, названного именем шлюпа «Предприятие», найдена $15^{\circ}58'18'' S$, долгота $140^{\circ}11'30'' W$; он принадлежит к Низменному архипелагу.

Продолжая исследования, в следующие дни капитан Коцебу описал вновь острова Аракчеева, определил положение островов: Карлгофа, Паллизера и Короля Георга; также поверил места прежде открытых групп: Румянцова, Рюрика и Крузенштерна.

При выходе из архипелага, ночью 10 марта шлюп едва не разбился на коралловом рифе, к которому прижимало его течением, и только неожиданный шквал с берега спас от крушения. 14 марта бросили якорь в Матавайской бухте острова Отаити.

В девятидневное пребывание здесь сделана подробная съемка Матавайского залива и смежной с ним бухты Матуату. По наблюдениям на месте определена широта мыса Венеры.

На пути к островам Мореплавателей (Гамоа), которые капитан Коцебу намеревался осмотреть, открыл он, 26 марта, группу островов, названную именем Беллинсгаузена; а через несколько дней потом, еще небольшой островок Кордюкова (по мнению капитана Крузенштерна, остров Кордюкова есть тот же самый, что и остров Роз, открытый капитаном Фрейсине в 1819 году). 3 апреля открылся остров Оулу, восточнейший из архипелага Гамоа. В продолжение четырех следующих дней капитан Коцебу занимался исследованием в этой группе, сделал съемку некоторых островов и собрал много любопытных сведений о народе, населяющем архипелаг Гамоа.

На пути отсюда в Камчатку заходил он на остров Отдиа (группы Радак) для магнитных наблюдений. Проштивев еще десять дней около архипелага Маршалла, 8 июня прибыли в Петропавловский порт. Выгрузив привезенные сюда материалы, капитан Коцебу отправился в Ново-Архангельск на смену фрегата «Крейсер».

В начале октября того же года начальник колоний капитан-лейтенант Муравьев отнесся, что он не имеет более надобности в военном судне до марта следующего года, и капитан Коцебу, желая воспользоваться оставшимся временем для географических исследований, вышел в море, направляясь сначала в порт С.-Франциско для возобновления запасов провизии.

При входе в этот порт, 27 октября встретили столь сильное течение (около 9 узлов), что, несмотря на свежий попутный ветер, не могли преодолеть его, пока не наступил прилив. 9 ноября, следовательно, около того времени, когда в С.-Петербурге было наводнение, в порте С.-Франциско дул *SW* шторм, срывая с домов крыши и опрокидывая все встречавшееся. Вода наступила на берег и затопила место, на котором стояла астрономическая палатка; едва успели спасти инструменты.

Из Калифорнии капитан Коцебу пошел к Сандвичевым островам. 3 декабря пересек тропик Рака и встретил *NO* пассат; но 4-го ветер вдруг отошел к *SO* и потом, переходя к *SW* и *NW*, продолжал дуть свежо до 8 декабря. Эта необыкновенная перемена ветра в полосе пассатов замечена была капитаном Коцебу около того же места и в 1816 году на бриге «Рюрик».

Получив снова пассат, 14 декабря прибыли на рейд Гонолулу и простояли здесь до февраля следующего года. В продолжение этого времени капитан Коцебу занимался астрономическими и другими наблюдениями; шлюп же тем временем изготовлялся к зимнему плаванию в Ситху. Долгота Гонолулу, выведенная из 300 с лишком лунных расстояний, найдена $157^{\circ}56'15''$ *W*.

Желая скорее достигнуть полосы западных ветров, капитан Коцебу направил курс от острова Оагу прямо на север; но маловетрия и штили еще несколько дней задержали шлюп в виду Сандвичевых островов. 14 февраля прошли чрез место, на котором, по собранным на острове Оагу от китоловов известиям, надлежало быть островам; но не заметили здесь и признаков земли. С того же времени наступили западные ветра. 24 февраля 1825 года шлюп прибыл в Ново-Архангельск.

В продолжение пятимесячного пребывания в этом порте сделана точная съемка входов к Ново-Архангельску и определено положение крепости. По заключенной около этого времени конвенции с Соединенными Северо-Американскими Штатами, дальнейшее пребывание в колониях военного судна сделалось бесполезным, и потому капитан Коцебу, не теряя времени, спешил изготовиться к обратному плаванию в Россию. К этому побуждал его и недостаток или порча некоторой провизии. 11 августа 1825 года шлюп «Предприятие» оставил Ново-Архангельский порт и взял курс к Сандвичевым островам. Следуя, по возможности, дальше от путей известных мореплавателей, капитан Коцебу 4 сентября прошел чрез то место, на котором на карте Арросмита назначен остров *María Laхаго*, однакож и признаков берега не приметил. 14 сентября бросил якорь в гавани Гонолулу.

Отсюда вышли через четыре дни и направились к островам Радак.

26 сентября замечены ясные признаки берега, котораго, однакож, не отыскали. Подобные признаки часто были замечаемы на всем переходе до Радака, но пасмурная погода и дожди препятствовали сделать какое-либо открытие.

6 октября шлюп находился уже поблизости архипелага Маршалла. Определив положение острова Пескадорес, капитан Коцебу увеличил свои открытия еще двумя группами: Римскаго-Корсакова и Эшшольца. Все эти острова принадлежат к цепи Ралик.

Оставив Маршаллов архипелаг 9 октября, капитан Коцебу осмотрел и определил острова Браунс-ренж. Останавливался потом на три дня у острова Гуахана и, сопутствуемый свежим пассатом, в начале ноября вошел в Китайское море. Подходя к Манилле, где капитан Коцебу располагал дать отдохню-

вание команде и оправиться, встретили противные ветра и штили, замедлившие прибытие в порт до 8 ноября.

К началу января 1826 года работы на шлюпе были кончены, и 10-го числа шлюп вышел в море. 25-го чрез Зондский пролив вступили в Индийский океан.

В широте 20° *S* и долготе 256° *W* выдержали двухсуточный жестокий шторм и вслед за этим целых две недели боролись с постоянными ветрами от запада. Явление редкое в этих широтах, в которых господствует обыкновенно восточный ветер.

22 февраля миновали меридиан Иль-де-Франса и в следующие за тем дни выдержали несколько штормов от *NW* и *SW*, из которых особенно жесток был шторм 12 марта, когда от волнения и качки переломился румпель. Шлюп подвергался большой опасности, если бы не успели скоро заменить изломанный румпель новым.

Огибая мыс Доброй Надежды, капитан Коцебу думал зайти для запаса воды в Столовую бухту, но признаки близкого шторма от севера принудили его отложить это намерение. Через 11 дней по обходе мыса прибыли к острову Св. Елены. Здесь простояли 9 дней, и вышли 7 апреля. 17 апреля перешли экватор и, обойдя около половины мая Азорские острова, 9 июня прибыли в Портсмут.

Чрез две недели вышли из Портсмута и, простояв за противным ветром несколько дней в Копенгагене, 10 июля бросили якорь на Кронштадтском рейде...

19. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «ЕЛЕНА». 1824—1826

Российско-Американской компании корабль «Елена», снаряженный по примеру прежних судов в Ситху с разным грузом, находился под командою лейтенанта П. Е. Чистякова. Из Кронштадта вышел он 31 июля 1824 года и 13 августа прибыл в Копенгаген, встретив на переходе Балтийским морем крепкие *SW* ветра. 22-го отправился далее и, потеряв в Скагерраке попутный ветер, на всем переходе чрез Немецкое море следовал с крепкими юго-западными штормами. 6 сентября при входе в канал снова получил попутный ветер, а 10-го бросил якорь на Портсмутском рейде. Приняв здесь дополнительный груз, лейтенант Чистяков вышел в море 4 октября и до 17-го выдерживал постоянные шторма от *SW*, после которых стояли еще с неделю противные ветра. *NO* пассат получили 27 октября, и с ним уже плыли довольно успешно: 18 ноября прорезали экватор в долготе $27^{\circ}8'$ *W*. 2 декабря увидели мыс Фрио, а чрез пять дней прибыли в Рио-Жанейро, сделав переход из Англии в 64 дня.

Кончив здесь торговые дела и запасясь всем нужным для следующего перехода, лейтенант Чистяков снялся 6 января 1825 года. Сопровождаемый постоянно крепкими западными ветрами, 4 февраля прошел он меридиан

мыса Доброй Надежды, а 13 марта достиг южного мыса Вандименовой земли. В Индийском океане следовали близко пути капитана Головнина на шлюпе «Диана». 23 марта корабль «Елена» прибыл в порт Джаксон, чрез 76 дней по выходе из Рио-Жанейро.

Переход из порта Джаксона к острову Ситхе сделан в 78 дней при весьма благоприятных обстоятельствах. Для проверки хронометров приходили на вид островов Норфолка и Ротумы и, прорезав экватор 10 июня, 29-го того же месяца достигли места своего назначения — Ново-Архангельского порта. Здесь лейтенант Чистяков передал корабль капитану 2-го ранга Муравьеву, бывшему главному правителю колоний, а сам поступил на его место.

К ноябрю месяцу того же года корабль «Елена» был изготовлен к обратному плаванию, имея грузу пушных товаров на сумму до 200 000 руб., и 4-го числа капитан Муравьев отправился на нем в селение Росс, где надобно было взять остальную часть груза. На этом переходе, вообще бурном, выдержал он два сильные шторма (особенно 11 и 12 ноября); постоянная сырость до того разстроила здоровье экипажа, что число больных доходило до 13 человек. Три раза капитан Муравьев подходил к селению Росс, но за крепкими ветрами не мог получить груза, и, наконец, должен был отправиться в порт С.-Франциско, куда послан был и назначенный из селения Росс груз. Окончив здесь снаряжение корабля, капитан Муравьев вышел в море 2 января 1826 года; чрез месяц после этого прорезал экватор, 6 марта прошел меридиан мыса Горна, а 5 апреля положил якорь на рейде Рио-Жанейро, не имея ни одного больного в экипаже.

Переход из Бразилии в Европу сделан был без особенных приключений; с 22 по 28 августа корабль «Елена» останавливался в Гельсиноре и Копенгагене, и 1 сентября прибыл на Кронштадтский рейд.

20. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «СМИРНЫЙ». 1824—1825

Шлюп «Смирный» в 520 тонн под командою капитан-лейтенанта Дохтурова послан был, подобно другим, с грузом в Петропавловский порт. Из Кронштадта отправился он 27 сентября 1824 года и 1 октября прибыл в Копенгаген, перейдя Балтийское море с крепкими *NO* и *SO* ветрами. 20 октября капитан Дохтуров вышел из Копенгагена и, взяв в Гельсиноре лоцмана для перехода Немецким морем, продолжал плавание при крепких *NW* и *SW* ветрах до 1 ноября. С этого дня стали его преследовать жестокие шторма, причинившие такие повреждения шлюпу, для исправления которых он должен был спуститься в ближайший порт и впоследствии возвратиться в Кронштадт. Буря особенно свирепствовала с 3 ноября. Мы передаем здесь рассказ о последовавших бедствиях одного из участников этого плавания, лейтенанта М. М-ча (напечатанный в «Северной Пчеле», 1846 г., № 83—86).

«3 ноября, в полночь, шторм от *NW* с огромным волнением; шлюп под одним грот-марселем, на правом галсе. В 4 часа утра огромный вал из под наветренного крамбола обрушился на шлюп, залил стоявший на рострах барказ и покрыл шлюп с носу до гака-борта. Вахтенные офицеры (лейтенант Бодиско и мичман Истомино) и рулевые снесены на ют и едва не выброшены за борт; лотовый с наветренных грот-русленей переброшен через борт и сломал руку. От тяжести налившейся воды шлюп несколько погрузился, и его могло бы залить, если бы щиты в сетках не поднимались, а были сделаны глухие, как обыкновенно. Однако воды так много попало в палубу, что в трюме стало ее до 5 футов (воду вскоре выкачали до $\frac{1}{2}$ фута). Ударом того же вала повредило фор-руслени, гальюн, мартин-гик и сетки, оторвало с грот-русленей запасный марса-рей, уничтожило нахтоузы с компасами, переломило румпель в самой голове руля. Нахтоузы заменили боченками, но вставленный запасной руль вскоре опять сломился; тогда сделали временной из вымбовок».

В ночь с 3 на 4 ноября ветер (*WNW*) немного стих; по утрам увидели Ютландский берег, по словам лоцмана, около местечка Гансгольм, а, по мнению капитана Дохтурова, шлюп был многим южнее. Обсервованная в полдень широта $55^{\circ}48'$ действительно показала ошибку лоцмана: шлюп находился вблизи банки Hornes-reef, от нее к югу. Если бы послушали лоцмана, то «Смирный», вероятно, тут бы и остался. Чтобы обогнуть банку с запада и отойти на чистое место, надобно было поворотить овер-штаг на левый галс, что было весьма сомнительно при настоящей силе ветра и волнения. Против ожидания, однакож, поворот удался: были поставлены для этого в два рифа марсели, стаксель и бизань; но только счастливый случай помог маневру: в тот самый момент, как шлюп пришел против ветра и остановился, ветер вдруг из *WNW* перешел к *W* и dokonчил поворот; притом помог отойти в открытое море.

Вслед за тем буря возобновилась с новою силою. Шлюп лежал к северу, и 6 ноября утром, находясь вблизи Норвежского берега, капитан Дохтуров счел за лучшее спуститься в Христиансанд. К этому побуждали его повреждения шлюпа и в особенности неимение нахтоузов (в боченках компасы показывали неверно до трех румбов). Узнав от выехавших лоцманов, что Христиансанд уже на ветре, капитан Дохтуров вошел в ближайший порт, Арендал.

На следующий год, 17 мая шлюп «Смирный» возвратился в Кронштадт.

21. ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «КРОТКИЙ». 1826—1827

Капитан-лейтенант Врангель с вверенным ему транспортом «Кроткий» отправился из Кронштадта 23 августа 1825 года, имея назначение отвезти груз в Камчатку и Компанейския колонии. Транспорт был построен нарочно для настоящего плавания, длиною между перпендикулярами 90 футов, шириною без обшивки 29 футов.

1 сентября капитан Врангель вошел в Зунд и, чтобы не терять попутного ветра, не останавливался в Копенгагене. 15-го прибыл на Портсмутский рейд. Работы по транспорту и покупка цепных канатов задержали его здесь около месяца.

Переход от Портсмута в Бразилию продолжался 46 дней, без особенных приключений. Возобновив в Рио-Жанейро запас провизии и воды, капитан Врангель продолжал плавание к мысу Горну.

Выдержав продолжительные бури около этого мыса, 26 января достиг он широты $58^{\circ}59' S$, долготы $70^{\circ}23' W$, откуда поворотил на север и 19 февраля бросил якорь на рейде Валпарайзо.

Перегрузив трюм и сделав некоторые исправления, 28-го того же месяца вышли в море. 7 апреля, по недостатку в воде, зашли в порт Чичагова на острове Нука-Гива (воды было так мало, что отпускалось только по четыре чарки на человека в сутки). В продолжение осьмидневной стоянки в этой гавани сношения с жителями были постоянно приятны; но 16 апреля случилось несчастное происшествие, бывшее причиною смерти одного из офицеров и троих матросов. В шканечном журнале транспорта оно описано так:

«15 апреля за обман в перемене свиней задержан на судне жрец-островитянин. 16-го в половине 8-го часа утра отправили на берег задержанного жреца, который оставил заложником одного из островитян, обещаясь прислать следующих с него свиней. Через час шлюпка возвратилась к транспорту (вероятно, пустая). Немного спустя послали ту же шлюпку с мичманом Дейбнером на берег. На этой шлюпке убили г. Дейбнера и двух матросов; остальные два и переводчик Нукагивского языка приплыли к транспорту, но один из них был избит и изранен. Лишь только увидели мы неприятные действия островитян, то послали на барказе с лейтенантом Лавровым 12 человек вооруженных. Один из барказных убит пулею в грудь. По возвращении барказа к транспорту, мы стали на шпринг и в кучу собравшихся островитян начали палить картечью. Островитяне же, прежде сего, стреляли в нас из ружей. Пальба от нас из пушек и ружей и от островитян продолжалась до 7 часов вечера. В это время снялись с фертоинга и под выстрелами с берега потянулись завозами из порта в море, оставляя во власти дикарей четверку и четыре ружья с принадлежностями. В 8 часов вышли в море, потеряв в узкости верп, и во всю ночь слышали крик и видели на берегу огни» (по соображению разных обстоятельств капитан Врангель полагает, что намерение дикарей было овладеть транспортом, и что нападение на шлюпку было началом общего приступа).

От островов Маркизских капитан Врангель взял курс прямо в Петропавловский порт, куда прибыл 11 июня. Выгрузив привезенные материалы, отправился он потом в Ново-Архангельск, где бросил якорь 21 сентября.

Так как, по отзыву главного правителя, колонии не нуждались в военном судне, то капитан Врангель, изготовив транспорт к обратному плаванью

в Россию, 12 октября оставил Ситхинские берега, намереваясь на Сандвичевых островах пополнить запас провизии.

На пути к этому архипелагу также безуспешно, как и его предшественники, капитан Врангель искал острова *Magia Laxaga*, показанного у Нория; проходя через самое это место, не видели даже и признаков близости берега. Простояв неделю в гавани Гонолулу, капитан Врангель направил курс к островам Филиппинским, стараясь держаться по тем местам, в которых, по известиям китоловов, должны находиться неизследованные еще острова или банки; однакож, на всем этом переходе не встретили ничего похожего на признаки близкой земли. Вступив в исходе декабря в Китайское море между островами Серигуам и Анатоджам, 13 января 1827 года бросили якорь в Манилле.

Заготовление свежей провизии и постройка нового яла вместо оставленного на острове Нука-Гива задержали транспорт в Манилле около четырех недель. Вышедши в море в половине февраля, капитан Врангель прошел через Гаспарский и Зондский проливы, и 14 марта вступил в Индийский океан.

6 апреля оставил его *SO* пассат. Около мыса Доброй Надежды шлюп несколько раз выдерживал продолжительные шторма, особенно в конце апреля, когда при восточном шторме с сильною грозой и дождем выпадал по временам град и даже снег.

Обогнув мыс Доброй Надежды, капитан Врангель заходил потом на неделю к острову Св. Елены и, продолжая плавание, 18 июня перешел в последний раз экватор в 23° *W* долготы. Пробыв девять дней в полосе переменных ветров и штилей, получил он *NO* пассат 28 июня и к 11 июля достиг широты 30° *N*. Сопутствуемый далее *SO* ветром, 31-го прибыл в Портсмут. Здесь простоял, за разными делами, до 22 августа, а 14 сентября бросил якорь на Кронштадтском рейде, пробыв вне пределов России с лишком два года.

22. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «МОЛЛЕР». 1826—1829

В начале 1826 года по примеру прежних экспедиций назначены были в Камчатку два военные шлюпа с грузом для Петропавловского порта и Охотска, а также и для крейсерства в колониях Российско-Американской компании. Но как после трактата с Северо-Американскими Соединенными Штатами, заключенного около этого времени, колонии не имели уже надобности в военных судах, то командирам посылаемых шлюпов было предписано: год, назначенный для крейсерства, употребить на съемку и обозрение северовосточных берегов Азии и северо-западных Америки и на изследование части Великого океана, между теми берегами лежащей.

Отправленные в эту посылку шлюпы «Моллер» и «Сенявин» были построены в С.-Петербурге на Охте и имели одинаковые размеры (длина между перпендикулярами 90 футов, ширина без обшивки 29 футов, глубина

интрюма 12¹/₂ фута). Первым и вместе обоими командовал капитан-лейтенант М. Н. Станюкович; вторым капитан-лейтенант Ф. П. Литке. В начале июня 1826 года шлюпы эти были приведены в Кронштадт и вооружены барками. Кроме обыкновенных запасов на три года, они были снабжены всеми средствами для сохранения здоровья экипажей; также инструментами и другими пособиями для гидрографических и ученых работ; некоторые из этих вещей предоставлялось командирам купить в Копенгагене и Лондоне. Сверх полного комплекта людей, на каждом шлюпе находилось по 15 человек нижних чинов, отсылаемых для службы в Охотский и Петропавловский порты.

Командиры судов и натуралисты экспедиции получили от Государственного Адмиралтейского Департамента подробные инструкции. В них предписывалось шлюпам: следовать вместе до Уналашки, откуда уже каждый должен был идти к местам своих работ; по окончании гидрографических занятий соединиться в Петропавловском порте и отсюда вместе идти в Кронштадт. На этом пути поставлялось на вид осмотреть северные берега Новой Ирландии, Соломоновых островов и Новаго Ганновера и, выйдя в Индийский океан через один из проливов между Молуккскими островами, следовать далее вокруг мыса Доброй Надежды.

Капитану Станюковичу было предписано: заняться точнейшим исследованием Алеутской гряды и полуострова Аляски с прилежащими к нему островами; зимние же месяцы он должен был употребить на исследование части океана, простирающейся на восток и на запад от Сандвичевых островов и, особенно, в направлении гряды сих последних. Розыскания в группах Маршалла и Гильберта также были предметом его занятий; а на обратном пути в Россию поставлялось на вид осмотреть острова Бонин-Сима, тогда еще не отысканные.

Приняв на шлюп груз, назначенный для Охотска, Камчатки и Компанейских колоний, капитан Станюкович отправился из Кронштадта 20 августа 1826 года вместе со шлюпом «Сенявин», с которым, однакоже, на другой день во время тумана разлучился. Тихие переменные ветра замедляли плавание по Балтийскому морю, так что не прежде 30 августа шлюп достиг параллели Рижского залива; тут встретил его крепкий *SW*, от которого были принуждены укрыться в Аренсбургский залив. Через четыре дня вышли отсюда и 10 сентября бросили якорь на Копенгагенском рейде, где стоял уже шлюп «Сенявин».

Закупив для команды рому и полный запас теплой одежды, капитан Станюкович с обоими шлюпами вошел в Каттегат 15 сентября. Немецкое море прошли с умеренным *NW* ветром и 24-го прибыли в Портсмут.

Покупка инструментов, карт и других вещей для шлюпов задержала здесь около месяца, и капитан Станюкович вышел в море уже 22 октября.

Продержавшись сутки в канале в ожидании капитана Литке, который остался еще на несколько часов на рейде, и, полагая, что он прошел прямо

к острову Тенерифу, не будучи замечен со шлюпа, капитан Станюкович направил свой курс туда же. Сопутствуемый умеренными *NO* ветрами, 2 ноября вечером он подошел ко входу на С.-Круцкий рейд; но, чтобы не потерять попутного ветра, не остановился здесь и направился в Рио-Жанейро, — другое условленное с капитаном Литке рандеву.

Переходя северный тропик и встретив вместо *NO* пассата тихие переменные ветра, капитан Станюкович направился между островами Зеленаго Мыса и берегом Африки, придерживаясь ближе к первым, и прошел эту часть моря с легкими *SW* и *NW* ветрами; а 1 декабря, получив *SO* пассат, следовал с ним до самага Рио-Жанейро, куда пришел 16 декабря.

Дождавшись здесь шлюпа «Сенявин», капитан Станюкович с обоими судами направился к мысу Горну. До Фалкландских островов плавание было довольно успешно; но 4 февраля 1827 года, когда они достигли уже параллели $55^{\circ} S$, ветер, до того умеренный *SW*, стал усиливаться и в короткое время превратился в шторм. Наступившая за тем пасмурность разлучила шлюпы. Через двое суток ветер стих, но все еще дул от *SW*, при дурной погоде. Не теряя надежды соединиться со шлюпом «Сенявин», капитан Станюкович продолжал идти к югу и, достигнув южной широты 61° , взял курс к Валпарайзо, — условное рандеву со шлюпом «Сенявин». Здесь он простоял две недели, но не дождался шлюпа «Сенявин» и встретился с ним уже при выходе: капитан Литке только что подходил к Валпарайзо. Предоставив капитану Литке следовать по данной ему инструкции, капитан Станюкович пошел далее.

Из Валпарайзо он направился через Низменный архипелаг (Помату) к острову Отаити. 27 апреля увидел острова Лито и, определив их астрономически, продолжал плавание архипелагом Помату. 29-го бросил якорь в Матавайской бухте.

Двухнедельная стоянка на острове Отаити употреблена на поверку хронометров и разныя починки по шлюпу. Снявшись отсюда 15 мая, капитан Станюкович стал держать к островам Лазарева, открытым в 1820 году капитаном Беллинсгаузеном. Определив долготу их в $148^{\circ}37'35'' W$, взял курс в Камчатку. 14 июня прошел между Сандвичевыми островами Гаваи и Атуай и 13 июля прибыл в Петропавловский порт.

Выгрузив привезенные сюда материалы и заменив груз каменным балластом, капитан Станюкович отправился к острову Уналашке. Безпрестанные дожди и туманы при весьма крепком ветре продолжались до самага прибытия в гавань Иллюлюк, то есть до 30 августа. Получив здесь байдару, необходимую при съемке отмелых берегов, капитан Станюкович 5 сентября отправился к острову Уникаму, намереваясь начать от него свои гидрографические исследования.

Крепкие ветра и туманы замедлили начало съемки до 8 сентября; а 9-го ветер, до того умеренный, обратился в шторм. Предвидя наступление дурной

погоды и осенних бурь, капитан Станюкович решил прекратить работы и пошел в Ново-Архангельск, куда надлежало отвезти часть груза. Он прибыл туда 21 сентября.

Оставляя берега Ситхи, у которых простоял четыре недели, капитан Станюкович намерен был заняться розысканиями в части океана, лежащей на восток от Сандвичевых островов. Крепкие *SW* ветра с пасмурностью продержали еще неделю на параллели Ново-Архангельска, и только 28 октября он взял настоящий курс с попутным *NW*.

В отыскании предполагаемых островов капитан Станюкович не был счастливее своих предшественников, хотя и проходил чрез те самые места, на которых положены искомые острова (эти острова, будто бы открытые испанцами, предполагались к востоку от Сандвичева архипелага и до сих пор не отысканы, хотя это пространство моря искрещено многими мореплавателями. На новейших картах они уже не показываются). Продолжая эти исследования, достиг он параллели $9^{\circ} N$, от которой направился к Сандвичевым островам, и 6 декабря 1827 года прибыл в гавань Гонолулу.

Для отдохновения команды и некоторых поправок в вооружении, капитан Станюкович оставался здесь до 9 февраля следующего года.

Следуя инструкции, отсюда направился он к северо-западу, по направлению цепи Сандвичевых островов и, пройдя по долготе более полуторы тысячи миль, осмотрел и определил положение следующих островов: Ниуго (Ониго), Орегуа, Неккер, Гарднер, Лисянского, Франц. Фр. (риф), Перл и Гермес, Маро (риф).

Сверх того, вновь открыл острова Моллера в широте $25^{\circ}45'59'' N$, долготе $188^{\circ}9'59'' O$.

В исходе марта, имея несколько дней сряду весьма крепкий ветер, при котором продолжать съемку было бы и бесполезно, и опасно, и притом нуждаясь в дровах, капитан Станюкович отправился в Петропавловский порт, куда и прибыл 11 апреля. В Авачинской губе встретил еще много льду.

27 апреля снова отправился он к полуострову Аляске, намереваясь для проверки хронометров и за байдарою зайти на Уналашку. На переходе до этого места определены и осмотрены некоторые из Алеутских островов.

Окончив поверку хронометров и собрав от промышленников возможные сведения о берегах Аляски, капитан Станюкович направил путь к острову Унимаку и, обойдя северную его сторону, 3 июня приступил к съемке берегов Аляски от Исакахского пролива по северному берегу, останавливаясь по надобности на якоре и производя съемку на гребных судах или байдарках. Таким образом был осмотрен весь северный берег Аляски до устья реки Накнек, от которой шлюп 13 июля возвратился к острову Амаку, дополнив на пути сделанную съемку. У острова Амака капитан Станюкович на сутки останавливался для отыскания оставленного в прежнюю тую стоянку якоря

с цепным канатом; однакож поиски эти были напрасны. При этом сделался крепкий ветер и заставил его спуститься к острову Унимаку, по южную сторону которого шлюп держался до 22 июля, ожидая благоприятной погоды для продолжения съемки. Задувший в этот день восточный ветер, противный в Исакахский пролив, сделал невозможным продолжение работ. По этой причине и еще более по недостатку сухарей и усталости экипажа, капитан Станюкович принужден был прекратить съемку. Он возвратился на Уналашку 26 июля, сняв на этом переходе часть северного берега острова Унимака.

Поверив хронометры и исправив найденною погрешностью определенные при съемке долготы, капитан Станюкович 3 августа пошел в Камчатку, следуя вблизи Алеутских островов. Продолжительные туманы и постоянная на всем переходе пасмурность не позволили сделать здесь никаких определений.

Слишком двухмесячная стоянка в Петропавловском порте была употреблена на приготовление к обратному плаванью в Кронштадт. Через месяц прибыл сюда капитан Литке, и 30 октября 1828 года оба шлюпа оставили берега Камчатки, назначив рандеву Маниллу.

До 6 ноября плавание их было довольно успешно; но в этот день встретили крепкий *SO*, обратившийся в шторм. Наступившая за тем пасмурность разлучила шлюпы, и «Моллер» направился к острову Люсону. 23 ноября, проходя близ островов Бонин и Александра, определил их положение; потом продолжал плавание с переменными ветрами. 2 декабря вступил в Китайское море, между островами Бабуян, и чрез девять дней бросил якорь на Манильском рейде.

Разоружив шлюп, капитан Станюкович немедленно приступил к исправлению рангоута и такелажа, много потерпевших от бывшего шторма. Окончив эти исправления и дождавшись капитана Литке, пришедшего сюда 1 января 1829 года, вышел он в море 18 января, и 2 февраля достигли Зондского пролива. Здесь переменные тихие ветра и штили задержали шлюпы целые десять дней, в продолжение которых от сильного зноя в экипаже шлюпа «Моллер» несколько раз показывалась холера, впрочем, из больных ни один не умер. 9 февраля, следуя Зондским проливом, шлюп «Моллер» наткнулся на неизвестную до того коралловую банку; однакож скоро вышел на глубину, не потерпев повреждения (банка эта тогда же определена в $1\frac{1}{2}$ мили на *SO* от *N* оконечности Пуло-Крокатуа).

21 марта в широте 32° *S*, долготе 37° *O* встретили весьма крепкие *SW* ветра, продолжавшиеся почти до самого мыса Доброй Надежды. Капитан Станюкович, намереваясь зайти в Столовую губу, предоставил капитану Литке следовать к острову Св. Елены.

У мыса Доброй Надежды капитан Станюкович простоял одну неделю и 24 апреля пришел к острову Св. Елены. Отсюда оба шлюпа вышли 28-го

того же месяца; 10 мая пересекли в четвертый раз экватор; останавливаясь потом на один день у острова Фаяла, и 30 июня зашли в Гавр.

Исправив вооружение шлюпов, капитан Станюкович 21 июля отправился прямо в Зунд, а капитан Литке — в Гринвич, для сравнительных наблюдений над постоянным маятником. Пробыв в Копенгагене около двух недель в тщетном ожидании шлюпа «Сенявин» и полагая, что он прошел уже в Балтийское море, капитан Станюкович вышел из Зунда 14 августа, а 23-го прибыл в Кронштадт, спустя три года после отправления из этого порта.

23. ВОЕННЫЙ ШЛЮП «СЕНЯВИН». 1826—1829

В инструкции, данной капитану Литке от Государственного Адмиралтейского Департамента, предписывалось ему заняться исследованием берегов Чукотской земли и полуострова Камчатка; также сделать съемку северных и южных берегов Охотского моря с Шантарскими островами. При исполнении этих работ Литке должен был следовать такому плану: начав исследования от Берингова пролива, идти вдоль берегов Чукотской земли, заходя во все заливы, и в особенности исследовать Анадырский, с устьями реки этого имени; съемкою берега Камчатки от устья Анадыра до Авачинской губы и до мыса Лопатки заключить работы первого лета. На следующее за тем лето заняться съемкою берегов Охотского моря, начиная от северной оконечности Сахалина, до Удского острога и Шантарских островов; потом перейти на северный берег и, описав заливы Тауйский, Пенжинский и Ижигинский, возвратиться в Петропавловский порт вдоль западного берега Камчатки, стараясь при всяком случае определять наблюдениями его положение.

План весьма обширный и едва ли выполнимый в два лета, не только для одного, но даже и для двух или трех судов. Впрочем, и в самой инструкции обоим капитанам сказано было, что «не в одно, может быть, и не в два лета, успеете вы окончить опись, предписанную вам выше; но она предлагается вам в целости». Занятия же в течение зимних месяцев, которые следовало провести в тропиках, предоставлялись на усмотрение капитана Литке. Впрочем, ему поставлялось на вид отыскать и осмотреть острова Бонин-Сима; также осмотреть Каролинский архипелаг от островов Маршала до Пелевских. Для обратного плавания в Кронштадт капитан Литке должен был соединиться со шлюпом «Моллер» в Петропавловском порте.

Кроме гидрографических работ, капитан Литке намерен был заняться опытами над постоянным маятником и магнитными наблюдениями. При этом, на шлюпе «Сенявин» находились естествоиспытатели.

20 августа 1826 года капитан Литке вышел из Кронштадта вместе с капитаном Станюковичем, и 25 сентября прибыл в Портсмут, простояв неделю

в Копенгагене; крепкий противный ветер, встреченный в Балтийском море, много замедлил этот переход.

Работы по шлюпу, особенно переделки для помещения купленных в Англии цепных канатов, и наблюдения, производимыя капитаном Литке на Гринвичской обсерватории, задержали в Портсмуте около месяца. Выступив в море только несколькими часами после шлюпа «Моллер», капитан Литке уже не нашел его в канале и, продолжая плавание с крепким *ЛНО* ветром, на следующее утро вышел в океан, а чрез пять дней достиг параллели мыса Финистера. 2 ноября заходил на остров Тенериф, полагая тут соединиться со шлюпом «Моллер», но не найдя его на этом рейде, чрез два дни вышел и встретил юго-западные ветра, продолжавшиеся целые десять дней. Получив, наконец, *НО* пассат, шлюп довольно скоро подвигался к экватору до 23 ноября, когда пассат сменили маловетрия, продолжавшиеся, с небольшими перерывами, две недели (около островов Зеленаго мыса пассат дул весьма крепко и с проливным дождем).

13 декабря, пользуясь уже *СО* пассатом, капитан Литке перешел экватор в долготе $24^{\circ}27' W$, чрез 40 дней после выхода из С.-Круца. 26-го прошел в виду мыса Фрио и на другой день бросил якорь на рейде Рио-Жанейро, подле шлюпа «Моллер».

Отсюда шлюпы продолжили плавание вместе и до мыса Горна, большую часть с попутными и умеренными ветрами. 2 февраля прошли они в виду Фалкландских островов, а 4-го миновали параллель Земли Штатов. В вечеру того же дня при крепком *Ш* ветре и пасмурности шлюпы разлучились.

Западные, часто крепкие, ветра продолжались еще десять дней. Пользуясь каждою их переменою, 13 февраля капитан Литке прошел меридиан мыса Горна и, выдержав в следующие сутки жестокий шторм, продолжал потом плавание с умеренными ветрами. 24-го обогнул мыс Горн, пройдя параллель Магелланова пролива.

На всем этом переходе имели сырые и холодные погоды; термометр стоял обыкновенно не выше +2 или +4 °P.

Не имея от капитана Станюковича условнаго рандеву, капитан Литке направил путь в губу Зачатия, — место отдыха, указанное Адмиралтейскою инструкциею, и 27 февраля в широте $45\frac{1}{2}^{\circ} S$ получил прибрежный *С* муссон, а 4 марта бросил якорь при входе в губу Св. Зачатия. Не найдя здесь шлюпа «Моллер», капитан Литке спешил опять выйти в море, но за штилями и маловетриями простоял еще до 8 марта (ночью с 6-го на 7-е, держась на верпе у выхода из губы, шлюп едва не был выброшен шквалом на камни, лежащие только в $1\frac{1}{2}$ кабельтове; однакож успели обрубить кабельтов от верпа и вступить под паруса). Те же маловетрия и самые тихие *НО* ветра при густых туманах сопровождали его до Валпарайзо, куда прибыл он 14 марта, в то самое время, как капитан Станюкович выходил в море.

Получив от него приказание следовать к месту своего назначения, капитан Литке оставался в Валпарайзо, где разные занятия и возобновление запасов задержали его до начала апреля.

Оставя это порт, пятеро суток боролся он с крепким *NW* ветром, пока ветер не отошел несколько к *W* и не позволил держать ближе к меридиану. Продолжая плавание с тихими юго-восточными и юго-западными ветрами и получив 14 апреля *SO* пассат, шлюп пересек южный тропик 16-го, в широте $10^{\circ} S$, долготе $116^{\circ}16' W$. 30-го числа взял курс *NW*, чтобы прорезать экватор около $125^{\circ} W$ долготы. Этот курс вел чрез пространство моря еще малоизвестное, лежащее в стороне от обыкновенных путей судов, посещающих Великий океан. Зная, что многие из путешественников замечали около тех широт признаки земли, капитан Литке надеялся сделать тут какое-нибудь открытие. Этот путь вел к решению задачи о положении магнитного узла в Великом океане, ибо Ганштейн полагал этот узел в долготе около $130^{\circ} W$.

1 мая шлюп пересек путь капитана Головнина около того места, где он видел признаки земли; однакоже ни в этот, ни в следующие дни берегов не видели. 4-го в полдень прорезали магнитный экватор. Отсюда капитан Литке намерен был пройти несколько к *W*, чтобы, перейдя магнитный экватор еще два раза, определить таким образом три его точки по обе стороны узла; однакож рано изменившийся *SO* пассат и противное северо-восточное течение принудили отложить это намерение и поспешить к пределам *NO* пассата.

Пройдя довольно счастливо междупассатную полосу и встретив *NO* пассат в широте $8^{\circ}10' N$, капитан Литке продолжал плавание к северу, и 22 мая, прорезав путь капитана Ванкувера 1793—1794 года, вступил в часть океана, уже хорошо известную. На всем переходе от южного тропика не было замечено даже признаков земли. Впрочем, капитан Литке полагает, что был бы счастливее в своих исследованиях, если бы штили и восточные течения не заставили его пройти градусами двумя восточнее предполагаемого с начала пути. На всем переходе между тропиками очень мало встречали животных; но от широты $30^{\circ} N$ стали показываться в больших массах разные морские черви. При этом замечено, что некоторые из этих животных встречались огромными полосами, простирающимися по направлению течения. Замечательно, что наибольший жар, $+23^{\circ} R$, на этом переходе был не на экваторе, но на некотором расстоянии от него к северу и югу. То же самое замечено и некоторыми другими мореплавателями.

NO пассат, неприметно перешедший в постоянный *O* ветер, быстро продвигал шлюп к северу до 3 июня до широты $45^{\circ} N$; но далее следовали с тихими ветрами из *SO* и *NO* четвертей. 11-го увидели берега Америки и на следующий день вошли в Ново-Архангельск.

Пять недель, проведенных в этом порте, употреблены на выгрузку шлюпа и обыкновенные исправления после десятимесячного плавания. К половине

июля все эти работы были окончены, и 19-го капитан Литке отправился к острову Уналашке, чтобы взять там байдару с Алеутами для прибрежных работ.

Крепкие ветра и штیلی задержали шлюп на Уналашке с лишком неделю (10—19 августа). По выходе оттуда, капитан Литке направил путь к острову Св. Матвея. На этом переходе осмотрел он острова Прибылова и с 26 августа по 1 сентября занимался съемкою острова Св. Матвея.

Позднее время года не позволяло и думать о работах в Беринговом проливе, а наступившие вскоре осенняя бури заставили капитана Литке отказаться от продолжения и настоящих работ. 19 сентября он прибыл в Петропавловский порт.

Выгрузка и сдача привезенных вещей в этот порт и приготовление к зимней кампании продолжались до половины октября. 19-го капитан Литке отправился в море, имея намерение сперва зайти для наблюдений на остров Юалан, восточнейший в Каролинском архипелаге, и потом начать обозрение этой группы.

Сопутствуемый свежим *NO* ветром, 29 сентября достиг он широты 39° *N* и на следующий день выдержал шторм от *S*. Потом, до 8 ноября, ветра стояли тихие, а с этого дня получили *NO* пассат, вначале крепкий, но вскоре смягчившийся; он сопровождал шлюп до назначенного места.

17 ноября осмотрели коралловую группу Броуна и, продолжая плавание к югу, 22-го увидели остров Юалан; однакож изменившийся пассат и маловетрия не прежде 27-го допустили шлюп войти в гавань Ла-Кокиль (при входе в этот порт внезапным шквалом шлюп едва не был выброшен на прибрежный риф).

На переходе от Камчатки до острова Юалана капитан Литке старался отыскать острова: Колукас, Беньовскаго, Декстер, Волкан, Ламир и Св. Варфоломея, большая часть которых стали известными чрез Американских китоловов; однакож не только не видел ни одного из них, но по близости и признаков берега не замечал.

Оставляя Юалан 20 декабря, капитан Литке определил еще одну точку магнитного экватора. Следуя потом к западу, 2 января 1828 года открыл обитаемую коралловую группу — Сенявина, около пятидесяти миль в окружности (самый большой остров этой группы, Пыйнипет, высотой до 2 930 футов). Окончив съемку этой группы, продолжал исследования далее к западу, до островов Мортлока, где останавливался на несколько дней (22—27 января) для наблюдений. Потом определил острова: Квироса или Руг (у Фрейсине — Хохоле), Писсесар, Магырь, Оноун, Пыгелла, Фаиеу, Пигуелао и Фальао, — и направился к острову Гуахану (Марианские острова), куда надобно было зайти по недостатку в провизии и для опытов над маятником.

Простояв три недели у этого острова в гавани Луис-де-Апра, капитан Литке снова возвратился в Каролинский архипелаг и в продолжение сле-

дующих трех недель (с 8-го по 30-е марта) осмотрел и определил группы: Намурек, Элато, Намолиаур, Фарролайп, Олимирао, Ифалук, Эурыпыг и Улеай. На последней капитан Литке останавливался на три дня (25—28 марта) для наблюдений.

30 марта окончательно оставил он Каролинский архипелаг и направился к северу, имея намерение отыскать острова Бонин-Сима. 11 апреля *НО* пассат заменился тихими ветрами из *SW* и *NW* четвертей. 18-го осмотрели остров Розарио или Неудачи и, продолжая плавание к востоку, на следующий день увидели четыре группы довольно высоких островов. Приближаясь ко второй из них от юга, капитан Литке скоро узнал от выехавших двух англичан (матрозов с разбившагося китолова), что видимыя группы действительно искомые острова Бонин-Сима, и что они за год до его прибытия осмотрены капитаном Бичи на шлюпе «Блоссом».

Войдя в ближайшую бухту, порт Ллойда, капитан Литке оставался тут для наблюдений до 3 мая. На пути из порта Ллойда к северу осмотрел еще две группы, Кетера и Пари, тоже принадлежащая к островам Бонин-Сима, и потом пошел в Камчатку.

На переходе туда, 7 мая искал островов, будто бы открытых Американцами; но безуспешно. Однакож далее, 18-го числа, замечены признаки земли (малое волнение при крепком *SO* и несколько береговых птиц. То же самое замечал и капитан Головнин в плаваниях на шлюпах «Двина» и «Камчатка»), и капитан Литке полагает, что к востоку от этого места может существовать неизвестный остров.

С 20 мая застигли маловетрия и штили, продолжавшиеся до 27-го, когда сквозь туман открылись берега Камчатки. На следующий день прибыли в Петропавловский порт.

15 июня вышли в море и направились в Берингов пролив. Следуя вдоль Камчатского берега, определили все главнейшие на нем пункты от Авачи до острова Карагинского, у котораго останавливались на неделю для съемки. Продолжая плавание в виду берегов, определили еще несколько пунктов; но наступившие с 5 июля крепкие восточные ветра с ненастьем заставили на время прекратить работы и поспешить к Чукотскому Носу. За туманами и пасмурностию в Берингов пролив вошли не прежде 15 июля. На следующий день остановились в губе Св. Лаврентия для наблюдений и исправления рангоута, несколько поврежденнаго от крепких ветров на последнем переходе.

Следуя отсюда вдоль берега к югу, капитан Литке осмотрел устье Мечигменской губы, а 28 июля открыл неизвестный до тех пор пролив Сенявина, образуемый берегом и островами Аракамчечен и Итыгран. До 6 августа занимались съемкою этого пролива с островами; потом осматривали берега далее к югу; 10-го вошли в Анадырское море и 16-го остановились в заливе Св. Креста. Съемка этого обширнаго залива заняла много времени (с 16 авгу-

ста до 7 сентября) и потому не было возможности отделить к устью Анадыра экспедицию на шлюпках; ненастная же погода и ветер прямо на берег не допустили определить устья этой реки со шлюпа. Пользуясь короткими промежутками ясной погоды, капитан Литке на обратном пути из залива Св. Креста в Камчатку успел только определить мысы: Св. Фаддея (12 сентября) и Олюторский (14 сентября). 23 сентября прибыл он в Петропавловский порт, где шлюп «Моллер» стоял уже более месяца.

Изготовясь к обратному плаванию в Кронштадт, шлюпы вышли в море 30 октября и следовали с попутным ветром вместе до 5 ноября, когда *SO* шторм с пасмурностью разлучил их (на этом переходе 3 ноября между 46° — 44° *N* со шлюпа «Сенявин» видели береговых птиц и еще некоторые признаки земли. Соображаясь с подобными же замечаниями капитана Крузенштерна, капитан Литке полагает, что около параллели 40° *N* между долготами 180° и 195° *W* существуют неизвестные еще острова). Не находя нужным заходить в Маниллу, условное рандеву со шлюпом «Моллер», прежде января 1829 года, капитан Литке определил остававшееся у него время на исследования в северной части Каролинского архипелага, где, по собранным прежде сведениям, должны были находиться еще несколько не осмотренных групп. С этою целию он направил свой курс таким образом, чтобы войти в широту острова Писсерара, градуса на два восточнее предполагаемых островов, то есть около долготы 24° *W*. Ноября 15-го получил он пассат, а 25-го, достигнув параллели $8\frac{1}{2}^{\circ}$ *N*, спустился к *W*.

В следующие за тем семнадцать дней капитан Литке отыскал и описал группы Каролинского архипелага: Мурилле, Намолипиафан (Фанану), Намонуито и Феис и вновь поверил положение групп: Фарролайн, Улеай и Улуый. По окончании этих исследований, 11 декабря направился он в Китайское море и, сопутствуемый тихими переменными ветрами, 23-го миновал острова Баши, а 1 января 1829 года вошел в Манильскую губу.

Плавание шлюпов от Маниллы, около мыса Доброй Надежды до Гавра описано в предыдущей статье. Из Гавра капитан Литке заходил в Ширнес, где простоял 17 дней для повторения опытов над маятником на Гринвичской обсерватории. В Кронштадт прибыл 25 августа 1829 года, чрез три года и пять дней после выхода их этого порта.

Главнейшие результаты путешествия капитана Литке состояли в следующем:

а) По части Географической. 1) *В Беринговом море*: определены астрономически важнейшие пункты берега Камчатки от Авачинской губы к северу; измерены высоты многих сопок; описаны острова Карагинские, до тех пор вовсе неизвестные, остров Св. Матвея и берег Чукотской земли от мыса Восточного почти до устья реки Анадыра; определены острова Прибылова и многие другие. 2) *В Каролинском архипелаге*: исследовано пространство от острова Юалана до группы Улуый (иначе Эгой или Мякензи); открыто

12, а описано всего 26 групп и отдельных островов. 3) Острова Бонин-Сима отысканы, и большая часть их описана. 4) Составлен «Мореходный атлас» из 51 карты с видами берегов. 5) Сверх того, много собрано данных для определения географического положения мест, посещенных шлюпом, замечаний о течениях, приливах и проч.

б) По части Физики. 1) *Опыты над постоянным маятником*, из которых выведено сжатие земли около $\frac{1}{288}$. 2) *Магнитныя наблюдения*, как на берегу, так и на море, наиболее в северной части Великаго океана. Выводы их этих опытов замечательным образом согласуются с теорией Ганстейна. 3) *Наблюдения над часовыми колебаниями барометра* между параллелями $30^{\circ} N$ и $30^{\circ} S$, производимыя через каждыя $\frac{1}{2}$ часа по двум симпиезомерам и одному барометру в продолжение двенадцати месяцев. 4) *Ежедневныя наблюдения температуры морской воды на поверхности*.

с) По части Естествознания. 1) *По Зоологии*: более полуторы тысячи экземпляров разных животных, как-то: птиц, рыб, насекомых, черепокожных и прочих; значительное собрание раковин; несколько черепов диких; один новый вид тюленя и прочее 2) *По Ботанике*: травник, содержащий большое количество растений. 3) *По Геогнозии*: до 330 экземпляров горнокаменных пород, собранных во всех местах, где шлюп останавливался.

д) *По Этнографии*: богатое собрание одежд, оружия, утвари и украшений.

Большая часть всех этих вещей изображена на рисунках, которых во время путешествия составлено более 1 200, и коллекции эти переданы в музей Академии наук...

24. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «ЕЛЕНА». 1828—1831

В начале 1828 года корабль «Елена» был снова назначен к отвозу груза из Кронштадта в Ситху, на этот раз под командою лейтенанта Хромченко, который уже участвовал в одном из подобных плаваний, именно с капитаном Коцебу на бриге «Рюрик».

Лейтенант Хромченко снялся с Кронштадтскаго рейда 4 августа 1828 года; на десять дней останавливался в Копенгагене, потом две недели боролся с крепкими западными ветрами в Немецком море, и 5 сентября бросил якорь на Портсмутском рейде. Отсюда вышел 4 октября и, сопровождаемый переменными ветрами, 25-го пересек тропик Рака в долготе $24^{\circ} W$. Переплыв полосу *NO* пассата в трое суток (с 27 октября по 1 ноября), получил *SO* ветер, и в этом месте замечено много береговых птиц. 30 ноября прибыли в Рио-Жанейро.

На пути от Рио-Жанейро до меридиана Гринвича, пройденнаго 24 января в широте $37\frac{1}{2}^{\circ} S$, сопутствовали большею частию тихие южные ветра; потом

вступил в полосу западных и северо-западных ветров, с которыми шли до самого мыса Доброй Надежды и далее, в Южном Индийском океане. 8 февраля, на разсвете, увидели к *S* ледяные острова, которых насчитывали до восьми, некоторые высотой около 200 футов глазомерно; около полдня, когда отошли от того места на 25 миль, они скрылись из виду. На всем переходе до порта Джаксона замечено было сильное попутное течение, которым отнесло корабль почти на 1 200 миль к северо-востоку.

Оставив порт Джаксон в конце апреля, лейтенант Хромченко направился к *NO*. 28 апреля прошел он в виду островов Норфолька, и 3 мая пересек южный тропик. Следуя далее к северу, 9-го миновал в 15 милях остров Ротуму или Гренвиль и определил положение его.

11 мая лейтенант Хромченко открыл обитаемый лесистый островок, четыре мили длины по меридиану и до $\frac{1}{2}$ мили шириною, возвышенный до 80 футов, который назвал именем Левендаля, старшего лейтенанта на корабле «Елена». (Этот же самый островок был открыт в 1825 году командиром голландского фрегата Керценом на пути от острова Нука-Гива к островам Молуккским, назван им островом Нидерландским. О. Г. Хромченко, не зная об этом и считая найденный им остров новым открытием, назвал его именем своего старшего лейтенанта.) На следующий день видны были стада береговых птиц, летящих к *SW*, но берега не примечено. 14 мая, проходя мимо острова Гран-Кокал, лейтенант Хромченко определил его в широте $6^{\circ}12'30'' S$, долготе $176^{\circ}13' O$, а с 22 по 26 мая, прорезывая архипелаг Маршалла, определил еще следующие группы островов: Миле, Медиуро, Эрегуп, Лигизп (съемка этих групп сделана штурманом Кашеваровым).

1 июня перешли северный тропик и лишились *NO* пассата; впрочем, *N* и *NO* ветра, перемежаясь со штилями, провожали корабль еще до $32^{\circ} N$ широты. 18 июня видели береговых птиц и плавающее бревно; однакож земли не открывали. 4 июля прибыли к месту своего назначения — в порт Ново-Архангельск.

По прошествии около трех с половиною месяцев, проведенных в Ситхе за сдачею груза, приемом колониальных пушных промыслов и за противными ветрами, 15 октября лейтенант Хромченко отправился в обратное плавание. Через шестнадцать дней по выходе из Ситхи бросил он якорь в порте С.-Франциско, чтобы налиться водою и запастись дровами, а 13 декабря снова пошел в море и через месяц (11 января) пересек экватор. Продолжая плавание также успешно и в южном полушарии, 16 февраля он прошел меридиан мыса Горна, а 13 марта прибыл в Рио-Жанейро, чрез девяносто дней по выходе из порта С.-Франциско. При обходе мыса Горна в команде начала было показываться цынга, но быстрота следовавшего перехода не допустила большого развития болезни, и 5 мая по выходе из Рио-Жанейро, не было уже ни одного больного.

Следуя большею частью с попутными ветрами, 28 июня прошли Английский канал, 2 июля пришли в Гельсинор, через два дни в Копенгаген и 10 июля бросили якорь на Кронштадтском рейде, через год и одиннадцать месяцев после выхода из этого порта.

Это было одно из самых счастливых плаваний: не только что из команды не потеряно ни одного человека, но даже не было никаких повреждений в корпусе корабля и вооружении. Ценность привезенного груза из колоний простиралась по продажным ценам до 1 200 200 руб. ассигнациями.

25. ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «КРОТКИЙ». 1828—1830

Капитан-лейтенант Гагемейстер, известный уже по двукратным плаваниям в колонии Российско-Американской компании, в начале 1826 года назначен командиром транспорта «Кроткий», только что возвратившагося из кругосветного плавания, и послан в Камчатку и колонии для доставки туда разного груза, именно: такелажа, железных вещей, инструментов по столярному, плотничному и другим мастерствам и прочего, также и для крейсерства в колониях.

Из Кронштадта он вышел 10 сентября 1828 года, останавливался на три дни в Копенгагене и через две недели после того прибыл в Портсмут.

В продолжении десятидневного пребывания в Портсмуте, капитан Гагемейстер осмотрел и исправил свое судно; между прочим, при осмотре борта открылось под вант-путинами несколько *промахов*, от которых происходила значительная течь. Вместо запасного якоря здесь куплен другой, с цепным канатом, для которого сделаны все необходимые перемены в грот-люке и клюзах. В то же время из Лондона получены астрономические инструменты, хронометры (три) и карты.

14 октября капитан Гагемейстер оставил берега Англии, намереваясь идти в Великий океан вокруг мыса Доброй Надежды. 3 ноября миновал он Генериф, и чрез два дни после того получил *НО* пассат; а 11 ноября бросил якорь в Порто-Прая на острове С.-Яго. Отсюда вышел 16-го и направил курс к мысу Доброй Надежды.

Быстро пройдя полосы обоих пассатов, далее следовал он с переменными ветрами и 25 декабря достиг южной широты 34° в долготе 20° *W*; в этом месте выдержал сильный шторм.

31 декабря транспорт находился уже на параллели мыса Доброй Надежды, около 1 700 миль от него к западу. 5 января 1829 года во второй раз пересек Гринвичский меридиан, а 14-го зашел в Симонс-Бай, чтобы налиться водою и исправить поврежденный во время шторма такелаж.

По окончании этих работ вышли отсюда 26 января. На пути в Джаксон видели много птиц, но земли не приметили, может быть оттого, что горизонт

был нечист. 13 марта прошли в 40 милях мыс Пиллар (Вандименовой земли), а 26-го прибыли в порт Джаксон, ровно через два месяца по выходе из Симонс-Бая. На всем этом переходе ветра дули более из *SW* и *NW* четвертей.

Просушив трюм и снабдив транспорт провизией, капитан Гагемейстер отправился из порта Джаксона 19 апреля. Сначала предполагал он осмотреть острова Лойялти и Броун, но, узнав, что на этих самых островах был уже капитан Диллон, и что капитан Дюмон-Дюрвиль также посещал острова Маликоло и Лойялти, решился идти восточнее этих групп, по западной границе островов Фиджи, и, осмотрев эту часть группы, определить потом широту и долготу острова Гюнтер (или Фаревель), которым оканчивается к северу группа Фиджи.

27 апреля перешли меридиан острова Норфолька, в 200 милях от него к югу, 5 мая прорезали тропик Козерога, а 7-го после полудни открылся остров Мейвулла. В продолжение двух следующих дней сделана съемка и определено астрономически положение этого острова.

12 марта транспорт миновал параллель острова Ротумы, а 24-го, находясь вблизи экватора, прошел чрез место, на котором означен остров Океана высотой в 1 804 футов; но не видели этого острова и даже не приметил каких-либо признаков берега, хотя ясная погода позволяла усмотреть землю на весьма большом расстоянии.

Во всю следующую ночь капитан Гагемейстер держался под малыми парусами, полагая себя вблизи острова, однакож ничего не открылось.

29 мая поутру увидели с салинга несколько лодок, идущих к транспорту. Небольшое количество ножей, бисеру и маленькое зеркало, подаренные старшине первой лодки, тотчас привлекли все другия. По словам капитана Гагемейстера, жители этой группы (которая, вероятно, то же, что остров Бостон, открытый американским шкипером Рей в 1824 году), во многом сходствуют с обитателями островов Радак, исследованных капитаном Коцебу.

Продолжая плавание к северу, 2 июня прошли мимо островов Элмор и Принцесс, а в следующий полдень открыли группу из десяти необитаемых островков, простирающуюся от *O* к *W* около двенадцати миль и до четырех миль по меридиану. Крепкий ветер и сильные буруны не допустили познакомиться ближе с островитянами, хотя лодки их и виднелись вдали. Около двадцати миль к западу от этой группы открыта другая, до семи миль по параллели. Оба новых открытия составляют одну цепь и принадлежат к Маршаллову архипелагу; капитан Гагемейстер назвал их островами князя Меншикова.

5 июня, определив положение островов Эшшольца, открытых и описанных капитаном Коцебу, капитан Гагемейстер направился к берегам Камчатки. Чрез неделю вышел из пределов *NO* пассата и, сопутствуемый переменными ветрами и пасмурностью, увидел берег близ Петропавловскаго порта. 10-го бросил здесь якорь, совершив плавание из Кронштадта в десять месяцев.

Выгрузив привезенные материалы и просушив трюм, капитан Гагемейстер стал изготовляться к плаванию в Ново-Архангельск. При осмотре транспорта оказалось много повреждений в такелаже и отчасти в рангоуте; все это было, по возможности, исправлено, и к исходу сентября транспорт, снабженный сообразно средствам порта, был готов к отправлению в море.

3 октября капитан Гагемейстер оставил Камчатку (в Петропавловском порте был принят для доставления в Россию Берлинский профессор Эрман, который находился там для магнитных и метеорологических наблюдений и в особенности для определения степени магнитной силы) и, сообразуясь с данною ему инструкцією, избрал путь по южную сторону Алеутской гряды.

Девятнадцатидневный переход до Ново-Архангельска сделан был при крепких ветрах и постоянной пасмурности. 10 октября замечено было много летящих к *NO* урилов и еще некоторые признаки земли. В это время ближайший берег (остров Амытыгасак) находился на *NO* 37° в 300 милях; пасмурность препятствовала рассмотреть горизонт. Постоянно сырая и холодная погода осталась не без влияния на команду: многие из нижних чинов занемогли простудю. Умер, впрочем, только один, давно страдавший чахоткою.

25 октября после полдня сквозь густую оконечность открылся мыс Святаго Лазаря; но признаки шторма заставили поворотить в море. Эта предосторожность была взята очень вовремя: ночью действительно ветер сильно покрепчал и, переменяясь несколько раз в направлении, задул, наконец, прямо на берег, при густом тумане; ртуть в барометре опустилась от 29,18 до 28,34. Поутру сквозь пасмурность снова показался мыс Св. Лазаря, и, руководствуясь этим пунктом, капитан Гагемейстер к полдню вошел в Ситхинский залив.

Получив от главного правителя колоний капитана Чистякова уведомление, что колонии не нуждаются в военном судне, капитан Гагемейстер отправился в порт С.-Франциско для закупки провизии. Туда прибыл 24 ноября, но провизии достать не мог по причине неурожая от бывшей пред тем засухи.

Оставив Калифорнию, капитан Гагемейстер следовал на юг почти по меридиану порта С.-Франциско и 28 декабря пересек тропик Рака. Намереваясь определить магнитный узел, отсюда он направил курс к месту, в котором, по вычислению Ганстейна и наблюдениям капитана Фрейсине, этот узел следовало искать. Из наблюдений разными инclinаторами капитан Гагемейстер вместе с доктором Эрманом убедились, что между долготами 236°42' и 218° *O* магнитный экватор не пересекает земного, но идет южнее в параллель ему на расстоянии от 1°48' до 1°52'.

Имея недостаток в воде, капитан Гагемейстер был принужден прекратить дальнейшие исследования и идти к острову Отаити. На пути туда он полагал заняться съемкою островов Мух и принца Валискаго, еще не осмотренных новейшими мореплавателями.

20 января 1829 года после полудни открылся берег, в котором скоро узнали остров Ватерланд. Следуя далее, капитан Гагемейстер 27-го миновал острова Паллизера и северную часть цепи Рюрика. Ночью на 28-е держался он к северу, а на следующий день поутру увидел острова Мух. Тихий ветер, прерываемый по временам шквалами, не позволял подойти к берегу ближе 3¹/₂ миль; на одном из островков замечен был дым; но жители не выезжали (в журнале ничего более не сказано об этих островах; вероятно, погода не допустила сделать наблюдения).

31 января при *NW* ветре миновали довольно далеко под ветром острова Крузенштерна. 5 февраля капитан Гагемейстер бросил якорь в Матавайской бухте. Господствующий в это время года здесь северный ветер делал пребыванием в этом заливе весьма опасным, и поэтому капитан Гагемейстер, не теряя времени, спешил налиться водою и выменять свежей провизии. Но целые трое суток не могли иметь сношения с берегом: северный ветер развел такое огромное волнение, что при килевой качке вода лилась в транспорт через кормовые окна, а при боковой — через порты. Положение транспорта становилось весьма опасно: будучи окружен бурунами не далее кабельтова, он легко мог быть выброшен на берег, где островитяне уже несколько раз собирались, ожидая крушения.

Остров тоже потерпел от этой бури: много домов разрушено, деревья выворочены с корнем, волнением и бурунами смыло часть мыса Венеры. Место, где стояла астрономическая палатка, затопило водою, и палатку на другой день уже вытащили из песка; однакож инструменты успели спасти. Сам командир транспорта, возвращаясь с берега, едва не утонул, попав со шлюпкою в буруны. Во время этого шторма транспорт потерял одно из гребных судов, залитое волнением у самого борта.

Капитан Гагемейстер решился воспользоваться первым попутным ветром, чтобы оставить этот опасный рейд, хотя воды и дров запасено было только на два месяца. 11 февраля он вышел в море и при снятии с якоря едва не был выброшен на риф Дельфин (при самом подъеме якоря транспорт стало дрейфовать от оплошности матроса, канфорившего цепь на брашпиль: ее заело в то самое время, когда якорь уже готов был отделиться от грунта).

Высвободившись и на этот раз из опасности, капитан Гагемейстер прошел по северную сторону острова Эймео, чтоб избежать штилей, господствующих под ветром больших островов.

До широты 45° *S* имели большую частию *SO* ветра и ясную погоду, но с этого места в половине марта настали ненастные погоды и бури, много повредившая рангоут и такелаж.

31 марта перешли меридиан мыса Виктории, а 6 апреля, в день Св. Пасхи, вступили в Атлантический океан. Около мыса Горна стояли умеренные ветра, больше из *NO* и *SO* четвертей...

1 мая капитан Гагемейстер прибыл в Рио-Жанейро. Окончив работы по транспорту, 6 июня вышел в море и с прибрежным муссоном 19-го достиг широты $21^{\circ} S$, в которой маловетрия продержали транспорт около недели. Получив потом *NO* пассат, имели весьма успешное плавание до самого экватора и после трехдневного промежутка штилей и безветрий между широтами 4° и $10^{\circ} N$ вступил в полосу *NO* пассата. 24 июля вышли из тропиков и продолжали плавание при умеренных *SW* ветрах. 17 августа открылись берега Англии около мыса Стюарта, и в тот же день капитан Гагемейстер вошел в Портсмутский рейд. Простояв тут пять дней, пошли в Балтийское море; на двое суток останавливались в Гельсиноре за противным ветром и 16 сентября прибыли на Кронштадтский рейд.

26. ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «АМЕРИКА». 1831—1833

Весною 1831 года транспорт «Америка» под командою капитан-лейтенанта Хромченко был послан в Камчатку и колонии Российско-Американской компании с разным грузом. Командиру транспорта предоставлялось заняться также и гидрографическими работами, сколько дозволит то главная цель путешествия — доставка груза.

Погрузив до 6 500 пудов казенных материалов и около 17 500 пудов компанийских вещей и товаров, капитан Хромченко вышел из Кронштадта 26 августа 1831 года, имея морской провизии и других припасов на два года; некоторые статьи, впрочем, следовало дополнить в Копенгагене и Портсмуте.

В Копенгагене транспорт был поставлен в карантин (по случаю свирепствовавшей в С.-Петербурге холеры), и карантинный срок — семь дней — употреблен на окончательное приготовление к путешествию: покупку рома, вина и противуцынготных припасов.

Вступив под паруса 16 сентября, капитан Хромченко пользовался попутным ветром вплоть до канала; но тут встретил свежий *SW* и только 7 октября прибыл в Портсмут, остановившись на якорю на Модерн-Банке.

Отсюда вышли в половине ноября и направились прямо в Рио-Жанейро, не располагая заходить на Канарские острова. До широты $40^{\circ} N$ следовали с умеренными юго-западными ветрами, но около этой параллели несколько дней сряду выдерживали *SW* шторма. 6 декабря миновали Порто-Санто и, получив *NO* пассат, быстро перешли жаркий пояс, а 3 января 1832 года прибыли в Рио-Жанейро, сопровождаемые в последние дни плавания прибрежным *N* муссоном.

Перевооружив транспорт и дополнив запас воды и провизии, капитан Хромченко снялся оттуда в начале февраля. Позднее время года заставило его избрать путь вокруг мыса Доброй Надежды и Австралии; местом отдыха на этом переходе избран порт Джаксон.

С прибрежным северным муссоном транспорт скоро достиг параллели $32^{\circ} S$, а 28 февраля был уже на меридиане островов Тристан д'Акунга. Продолжая потом плавание при *W* и *SW* ветрах, 9 марта находились близ меридиана мыса Доброй Надежды, у которого в широте $41\frac{1}{2}^{\circ} S$ выдержали *SW* шторм.

Исправив, по возможности, значительные повреждения, причиненные штормом, капитан Хромченко продолжал плавание к западу между параллелями 40° и $49^{\circ} S$, при господствующих в той части океана западных крепких ветрах. 31 марта пересек он меридиан Вандименовой земли, а 24 апреля направил курс прямо в порт Джаксон и 9 мая бросил якорь пред городом Сидней.

Продолжительные бури на последнем переходе много повредили вооружение транспорта, так что почти целый месяц был употреблен на исправление его. Между тем сделаны все необходимые запасы, и 10 июня отправились в дальнейший путь.

20-го перешли южный тропик и на другой день миновали параллель острова Гюнтер или Фрэн — западнейшаго в группе Новой Каледонии — в 270 милях от него к востоку. В продолжение следующих десяти дней транспорт проходил по западную сторону островов Фиджи, не видав их, и 28-го подошел к группе Пейстер...

30 июня вскоре по восхождении солнца замечена близ него парелия (ложное солнце) — явление весьма редкое между поворотными кругами. В тот же день транспорт прошел в виду островов Гран-Кокал и Св. Августина, по восточную их сторону.

8 июля... транспорт находился в 15 милях от группы Гендервиль и Вуддль, в архипелаге Гильберта.

Пользуясь постоянно хорошею погодою, капитан Хромченко решился употребить несколько времени на исследование этого архипелага. В 10 часов утра, когда транспорт находился в трех милях от южного острова группы Гендервиль, показалось несколько лодок с островитянами, и в ожидании их транспорт лег в дрейф. Лодки скоро подошли к борту; на каждой было от двух до трех человек. Дикари тот час же начали менять кокосы и хлебные плоды на куски старого обручного железа, которое целили очень высоко. Через час лодки удалились, а капитан Хромченко, определив средину группы Гендервиль, подошел к островам Вуддль и, находясь от западнейшаго из них в пяти милях, приметил около десяти лодок; лодки эти, как и самые островитяне, были совершенно похожи на жителей группы Гендервиль. Наменяв еще несколько провизии и туземных вещей на железо, продолжал он свой путь к северу. Вечером обе группы скрылись из виду.

На другой день капитан Хромченко определил положение еще следующих групп: Галл, Кука и Шарлоты (все долготы определены по трем хронометрам; а долгота острова Галл, сверх того, и по лунным расстояниям). К вечеру вышли в открытое море.

Проходя Маршалловым архипелагом, с 12 по 18 июля капитан Хромченко сделал съемку и определил положение островов: Мольгрэва, Арросмита, группы Мускильо, широту S оконечности острова Наму и остров князя Меншикова.

По окончании этих занятий капитан Хромченко взял курс в Петропавловский порт. 24 июля перешел тропик Рака, и отсюда до самой Камчатки сопутствовали ему умеренные ветра и ясная погода, изменявшаяся, по мере приближения, в пасмурную и туманную.

13 августа на разсвете открылась Авачинская сопка, а на следующий день утром транспорт подошел ко входу в губу. В пять часов пополудни, огибая Сигнальный мыс, стал на мель, с которой снялся не прежде, как чрез трое суток, выгрузив на берег и на присланный от порта бриг до 3 000 пудов разных тяжестей.

По снятии транспорта с мели тотчас же было приступлено к исправлению разных повреждений в рангоуте и такелаже, неизбежных в столь дальнем плавании; между тем выгружали и сдавали в порт казенные материалы. 7 сентября жестоким шквалом от N стащило в воду якорь, за который были взяты швартовы, и транспорт понесло к берегу; однакож, он скоро задержался на брошенном немедленно другом якоре.

13 сентября капитан Хромченко отправился в Ново-Архангельск. На этом переходе сопровождали его постоянно крепкие NW ветра с пасмурностию и дождем.

Вместо выгруженных в Ситхе компанейских товаров было погружено до 13 000 пудов каменного балласта и 2 500 пудов разных товаров из магазинов компании; тут же были приняты на транспорт несколько пассажиров для переезда в Кронштадт (коммерции советник Хлебников, штурман Обрядин и несколько человек нижних чинов).

Простояв за маловетрием четыре дня у выхода из Ситхинского залива, капитан Хромченко отправился в порт С.-Франциско, чтобы запастись там провизиею для обратного плавания в Россию.

Маловетрия и штили сопровождали его до параллели $44\frac{1}{2}^{\circ} N$. 11 декабря транспорт прошел в виду селения Росс и на следующий день бросил якорь в губе С.-Франциско.

Получив здесь все нужное, капитан Хромченко в январе 1833 года снова пустился в путь, намереваясь идти вокруг мыса Горна. Чрез месяц он был уже в южном полушарии, вне поворотных кругов. 9 февраля видели береговую птицу, хотя ближайшая земля (остров Елисаветы и сомнительный остров Бонд) отстояла не ближе 120 итальянских миль. Через два дни открылся остров Питкерн, замечательный поселившеюся на нем колонию европейцев. Подойдя к нему на расстояние четырех миль, транспорт лег в дрейф, и вслед за этим показалось несколько лодок с островитянами. Трое из них остались

на транспорте до следующего утра; их отправили на берег с лейтенантом Бодиско, который возвратился с достаточным количеством картофеля и других продуктов. Долгота острова, выведенная по трем хронометрам, $229^{\circ}50'33''$ *O*, а наибольшее возвышение над морем 1 109 английских футов.

В тот же день капитан Хромченко отправился далее. В широте 40° *S* встретил крепкие *SW* и *NW* ветра, которые быстро перенесли транспорт в Атлантический океан. 7 апреля он стоял уже на рейде Рио-Жанейро.

Снова исправив здесь весь стоячий такелаж и дополнив запас провизии, капитан Хромченко отправился в море с тихим *NO—NW* муссоном, который спустя несколько дней принял вид настоящего пассата. Через месяц вышел он из пределов *SO* пассата, и 4 июля прошел параллель острова Корво. 20-го прибыл ко входу в Английский канал, но тут встретился крепкий *NO*, заставивший укрыться на Даунском рейде.

Перейдя Немецкое море с крепким *NW*, капитан Хромченко останавливался еще в Копенгагене и 13 сентября прибыл па Кронштадтский рейд, потеряв в продолжение двухлетнего плавания только одного человека из всего экипажа.

27. ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «АМЕРИКА». 1834—1836

В следующем 1834 году тот же транспорт «Америка» под командою капитан-лейтенанта Фон-Шанца (ныне адмирал) был отправлен в Камчатку и колонии с разным грузом, всего до 25 000 пудов. В вооружении и по другим частям в транспорте сделаны были некоторые перемены и улучшения, известные опытом во время предшествующаго плавания его кругом света.

5 августа 1834 года капитан Фон-Шанц вышел из Кронштадта; на неделю останавливался в Копенгагене и, снявшись оттуда 22-го, встретил на другой день у Скагена крепкий *W* ветер с пасмурностию, продолжавшийся на всем переходе чрез Немецкое море. Наконец 3 сентября ветер отошел к *SO*, и 5-го транспорт прибыл на Портсмутский рейд.

В Портсмуте было погружено до 60 тонн шерстяных вещей, купленных Российско-Американскою компаниею для своих колоний. Отсюда вышли 20 сентября и направились прямо в Рио-Жанейро.

Сопутствуемые переменными, часто крепкими, ветрами, 4 октября миновали в 17 милях остров Мадеру, а 8-го вступили в пределы *NO* пассата, который близ островов Зеленаго Мыса (13 октября) два дня дул от *N*. 17-го достигли полосы штилей и в продолжение десяти суток выдерживали здесь почти непрерывные шквалы с дождем. Пасмурная и сырая погода продолжалась и далее, до самага берега Америки, у котораго в виду мыса Фрио маловетрия задержали транспорт с лишком полторы недели. В течение этого времени по трем хронометрам определена долгота мыса Фрио $41^{\circ}32'6''$ *W* от Гринвича.

Пользуясь малейшею благоприятною переменою ветра и употребляя иногда даже буксир, капитан Фон-Шанц вошел, наконец, на рейд Рио-Жанейро после шестидесятидневного перехода из Портсмута.

Из Рио-Жанейро направились к мысу Доброй Надежды. Крепкие *NO* ветра сопровождали по январь следующего 1835 года до широты $33\frac{1}{2}^{\circ}$ *S*. С этой же параллели и до самого мыса, меридиан которого перешли 17 января в 360 милях, стояли переменные ветра от севера.

От меридиана мыса Доброй Надежды следовали между параллелями 40° и 44° и, выдержав в течение следующей недели (18—24 января) весьма крепкий *N* ветер, 7 февраля от меридиана *S*-й оконечности Вандименовой земли капитан Фон-Шанц взял курс к порту Джаксону. 6 марта утром открылся берег Австралии, а на следующий день транспорт бросил якорь против города Сиднея. Дополнив здесь запас воды, вышли в море и следовали к востоку между параллелями 33° и 35° *S* при северных, часто крепких, ветрах. 22 апреля миновали *N*-ю оконечность Новой Зеландии, а 27-го от долготы 179° *O* взяли курс в Петропавловский порт.

2 мая после *NO* шторма с большою зыбью, ветер перешел к западу; 9-го получили *SO* пассат, сопровождавший до 16-го при постоянно дурной погоде. Почти двухнедельное плавание между пассатами сопровождалось тихими ветрами от *NO* и *SO*, изредка перемежавшимися шквалами с дождем. Этот продолжительный переход, обыкновенно столь гибельный для команды, совершен весьма счастливо, вероятно, вследствие мер, принятых заблаговременно для сохранения здоровья людей. Число больных вообще было не более четырех человек.

От широты 30° *S* капитан Фон-Шанц следовал посредине между путями капитанов Головина и Гагемейстера. 28 мая наступил *NO* пассат. Транспорт тогда находился в виду группы Принцесс. С нея приезжали на нескольких лодках жители, но после незначительной мены вскоре возвратились к берегу; а транспорт продолжал свой путь. На следующее утро к *W* и *NW* показался берег. Так как в этом направлении нельзя было ожидать какой-либо известной земли, то капитан Фон-Шанц тотчас спустился к западу и скоро рассмотрел, что виденный берег есть группа островов кораллового образования. Между тем как с транспорта занимались съемкою, несколько лодок с островитянами подходили на расстояние кабельтова, но скоро возвратились назад, и все средства приманить их к борту оказались недействительными. Пробовали сами пристать к берегу, но посланный туда лейтенант Беренс был принужден возвратиться за невозможностию приблизиться к берегу по причине бурунов.

Положение новооткрытой группы определено обсервациями в широте $10^{\circ}5' N$, долготе $166^{\circ}4'10'' O$. Группа эта состоит из тринадцати, большею частию обитаемых, коралловых островов и принадлежит к обширному архипе-

лагу Маршалла. В атласе адмирала Крузенштерна это новое открытие отмечено под именем островов Шанца.

Сделав съемку, с вечера 30 мая капитан Фон-Шанц продолжал плавание на север. 5 июня перешел тропик Рака в долготе $158^{\circ}39' O$ и вслед за тем выдержал несколько крепких *NW* ветров, особенно близ широты $42^{\circ} N$, 19 июня. Наступившие с того времени постоянные дожди и туманы имели значительное влияние на здоровье экипажа. Число больных на этом переходе возросло до 10 человек; большая часть их поправились только по приходе в Камчатку.

25 июня сквозь туман открылись берега Авачинской губы, и 27-го вошли в Петропавловский порт, чрез 67 дней после отплытия из порта Джаксона.

Выгрузив привезенные материалы на бриг «Елисавета» и приняв до 2 000 пудов разнога груза (пришедших в негодность железных и медных вещей), капитан Фон-Шанц вышел отсюда 21 августа и 13 сентября прибыл в Ново-Архангельск. На этом переходе выдержали сильный восточный шторм. Перегрузка транспорта и прием вещей из компанейских магазинов для доставления в Россию задержали его в Ситхе до 11 октября.

По выходе отсюда взяли курс к Сандвичевым островам, имея в виду застаться там провизиею для перехода в Атлантический океан. После бурного 26-дневного плавания увидели, наконец, высоты острова Мови и вскоре затем вошли в гавань Гонолулу на острове Оагу.

Обманувшись в надежде приобрести здесь достаточное количество провизии, принятый, впрочем, королем весьма ласково, капитан Фон-Шанц 13 ноября пошел к островам Отаити, где полагал дополнить свои запасы.

Первые восемь дней этого перехода транспорт шел с *NO* пассатом, который заменился потом тихими ветрами от *SO* и штилем, а в широте $4\frac{1}{2}^{\circ} S$ перешел к *SW*. 6 декабря открылся остров Отаити, но штили задержали в виду его еще четыре дни. Наконец, 10-го вошли в залив Талу на острове Эймео, где находился тогда король таитский.

Разные поправки в такелаже, нагрузка провизии и запас воды задержали здесь до января следующего 1836 года.

Оставив группу Отаити, направились к мысу Горну, и 9 января перешли южный тропик. С 15-го наступила дурная погода и крепкие ветра от *SO* и *O*, потом от *W*. 1 февраля, когда транспорт находился в числимой широте $53^{\circ} S$ и долготе $262^{\circ} W$, увидели ледяную гору в расстоянии около десяти миль к югу. Ветер был *SW*, крепкий, по горизонту пасмурность; термометр Фаренгейта показывал $+50^{\circ}$ ($+8^{\circ} P$). Во всю следующую ночь, опасаясь подобной встречи со льдами, лежали в дрейфе; однакож льду более не показывалось.

Огибая мыс Горн, с 4 по 9 февраля выдерживали частью шторма от *SW* и *W*, впрочем, без особенных повреждений для судна.

Западные и юго-западные ветра сопровождали и в Атлантическом океане до 16 февраля, большею частию при дурной погоде. С 26 февраля настала

ясная погода и прибрежный муссон (*SSW—SO*), с которым 7 апреля достигли Рио-Жанейро.

Здесь простояли неделю, приготавливаясь к дальнейшему плаванию.

13 апреля оставили Рио-Жанейро. До наступления *SO* пассата имели *NO—NW*, иногда крепкие ветра, и отчасти дурную погоду; пассат дул вообще неправильно, перемежаясь часто шквалами, особенно около экватора.

По выходе из тропиков в конце мая направились к Английскому каналу, но, встретив на параллели мыса Лизарда (2 июня, в 450 милях) крепкий *NO*, капитан Фон-Шанц решил, чтобы не терять времени в лавировке, идти вокруг Великобритании. 14-го открылись и обойдены Шетландские острова, а 21-го пришли в Копенгаген. Налившись водою, отсюда вышли 9 июля и 15-го бросили якорь на Кронштадтском рейде.

28. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «ЕЛЕНА». 1835—1836

Лейтенант Тебенков с вверенным ему компанейским кораблем «Елена» (тот самый корабль, на котором ходили в колонии капитаны Чистяков, Муравьев и Хромченко), вышел из Кронштадта 5 августа 1835 года. Встретив на переходе до Копенгагена крепкие противные ветра, прибыл он туда только 14-го числа, а 19-го вступил в Каттегат. На переходе Немецким морем имел тихие ветра, но при входе в канал встретил крепкий *WSW*, от которого должен был на двое суток укрыться в Диле и потом почти две недели лавировать до Портсмута, куда прибыл 9 сентября. К 15-му того же месяца корабль был готов снова идти в море, но противный ветер задержал его на рейде до 21-го.

26-го он вступил в океан и, получив *N* ветер, незаметно перешедший в пассат, следовал с ним до 10° *N* широты; здесь пассат прекратился, и наступили переменные ветра, до того уклонившие корабль к западу, что он не мог прорезать экватор ближе 28° *W* долготы. Сопутствуемый *SO* пассатом от параллели 4° *N*, он прибыл в Рио-Жанейро 15 ноября, чрез 55 дней по выходе из Портсмута.

До сих пор состояние здоровья экипажа было самое удовлетворительное, но пред выходом в море 29 ноября вдруг оказалось до шестнадцати человек больных холерическими припадками. В продолжение следующих пяти дней переболела почти вся команда. Впрочем, болезнь эта вскоре прекратилась. 3 декабря корабль «Елена» выступил в море уже со здоровым экипажем (лейтенант Тебенков полагает, что причиною этой болезни были чрезмерные жары и быстрый переход на свежую пищу).

Следуя с тихим попутным ветром, чрез три недели достиг он островов Фалкландских и 24 декабря прошел в виду острова Сальважес. Чрез три дни был уже на параллели мыса С.-Жуана, 30 декабря пересек меридиан Горна

и 9 января вышел на параллель мыса Виктории, обогнув мыс Горн в 13 дней. Во все это время имели только большую зыбь от *W*, но ветра стояли тихие, от *SW* и *NW*; термометр (Реомюра) показывал около $+6^{\circ}$; самое большое удаление к югу было в широте $58^{\circ}13' S$, а к западу — в долготе $80^{\circ} W$.

Плавание вдоль западного берега Америки сопровождалось умеренным ветром из *NW* четверти; 24 января корабль «Елена» бросил якорь на рейде Валпарайзо.

В начале февраля лейтенант Тебеньков оставил этот рейд, и 16 апреля прибыл в Ново-Архангельск, сделав переход из Кронштадта в восемь месяцев и одиннадцать дней. Корабль «Елена» был оставлен в колониях, и большая часть экипажа его поступила в компанейскую службу, а остальные возвратились в Кронштадт через Охотск.

По предварительному условию с главным правителем компании, лейтенант Тебеньков и экипаж корабля его за быстрый переход из Кронштадта в Ново-Архангельск получили в виде премии 6 000 рублей.

29. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «НИКОЛАЙ». 1837—1839

Корабль «Николай», снаряженный Российско-Американской компаниею для доставки в ее колонии разного груза, вышел из Кронштадта 8 августа 1837 года и, выдержав в Балтийском море два жестокие шторма, 17-го числа прибыл в Копенгаген. Здесь оставался, за разными надобностями, до 22-го. 24-го вошел в Каттегат с попутным ветром; но, пройдя Скаген, встретил крепкие юго-западные ветры, продолжавшиеся через все Немецкое море; наконец, 9 сентября, после весьма бурного перехода, бросил якорь на Портсмутском рейде.

Девять дней стоянки на этом рейде были употреблены на приготовление корабля к плаванью океаном. 18 сентября капитан Беренс отправился в море и едва потерял из виду берега Англии, как встретил юго-западный ветер, дувший постоянно в продолжение следующих десяти дней, до широты $45^{\circ} N$, где опять получил он *N*, который потом незаметно перешел в пассат. 23 октября прорезали экватор. Дальнейшее плавание до Рио-Жанейро было еще успешнее. 4 ноября увидели мыс Фрио и на другой день положили якорь в заливе Рио-Жанейро, сделав переход из Портсмута в 48 дней.

Снявшись из Рио-Жанейро 22 ноября, капитан Беренс взял курс таким образом, чтобы пройти между берегом Патагонии и Фалкландскими островами. 13 декабря он был уже на параллели последних, где встретил непродолжительный, но жестокий шторм от *SW*. 16-го числа миновал он параллель земли Штатов; 19-го в широте $58^{\circ} S$ пересек меридиан мыса Горна, у которого выдержал еще двухсуточный шторм. С этого дня корабль должен был бороться с постоянными бурями от *W*, *SW* и *WNW*. Располагая

курсами таким образом, чтобы как можно более продвигаться по параллели, капитан Беренс к 3 января 1838 года достиг широты $60^{\circ} S$ в долготе $80^{\circ} W$ и тут получил ветер от *SSW*, против ожидания, сопровождавший его до самого берегового муссона. Пользуясь этим, корабль весьма скоро подвигался вперед, и 17 января бросил якорь на рейде Вальпарайзо, через 50 дней по выходе из Рио-Жанейро.

Из Валпарайзо корабль «Николай» отправился в дальнейший путь в начале февраля и 14 апреля прибыл благополучно в Ново-Архангельск (об этом последнем переходе донесения капитана Беренса в Компанейских архивах не отыскалось), совершив плавание из Кронштадта в восемь месяцев и шесть дней (тремя днями скорее корабля «Елена» в 1836 г.).

8 ноября того же года он отправился из Ситхи в Кронштадт с грузом пушных промыслов на сумму 300 000 рублей.

Во время пребывания в колониях корабль этот ходил с главным правителем капитаном 1-го ранга Купреяновым для осмотра селения Росс; а теперь на нем отправились в Россию некоторые из чиновников, кончившие срок своей службы в Колониях, и экипаж корабля «Елены», прибывшего в 1836 году, взамен которого часть экипажа корабля «Николай» осталась в Ситхе.

После 43-дневного бурного перехода капитан Беренс 22 декабря прибыл в гавань Гонолулу на остров Оагу (Сандвичевы острова). Простояв тут для освежения команды двенадцать дней, 2 января 1839 года вышел он в море и направился к мысу Горну. Необыкновенно скорый и удачный переход предела переменных ветров и свежие пассаты обоих полушарий так ускорили плавание корабля, что капитан Беренс счел возможным без утраты времени остановиться на несколько дней у одного из островов архипелага Отаити и 29 января бросил якорь в гавани Опуноху на острове Эймео.

Четырех дней стоянки в этой гавани было достаточно для возобновления запасов и изготовления корабля к дальнейшему плаванию. 2 февраля он оставил остров Эймео и, пользуясь свежими ветрами от *SW*, *W* и *NW*, быстро подвигался вперед, так что 28 февраля был уже на меридиане мыса Горна. 5 марта прошел параллель Земли Штатов, 9-го — Фалкландских островов, а 29 марта бросил якорь на рейде Рио-Жанейро, сделав последний переход в 54 дни, не имея ни одного большого и никаких повреждений в корабле, хотя при обходе мыса Горна выдержал несколько равноденственных штормов.

10 апреля корабль «Николай» оставил Рио-Жанейро и чрез 48 дней быстрого плавания находился уже в канале, в виду Фальмута. Продержавшись здесь несколько часов для закупки свежей провизии, прошел он прямо в Зунд; на четыре дни останавливался потом в Копенгагене и прибыл в Кронштадт 22 июня, совершив переход из Ново-Архангельска в семь месяцев и 14 дней, из коих на якорных стоянках употребил только 32 дня.

30. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «НИКОЛАЙ». 1839—1841

По возвращении корабля «Николай» из Ситхи в конце июня 1839 года, он в том же самом году снова был отправлен в Ново-Архангельск, теперь под командою лейтенанта Кадникова и под главным начальством капитана 2-го ранга Этолина, назначенного главным правителем колоний вместо капитана 1-го ранга Купреянова.

О плавании корабля «Николай» до Ново-Архангельска не отыскалось никаких сведений ни в Адмиралтейском, ни в Компанейском архивах. Известно только, что он отправился из Кронштадта 19 августа 1839 года и прибыл благополучно в Ново-Архангельск 1 мая 1840 года. Лейтенант Кадников остался на службе в колониях, а корабль поступил под команду капитан-лейтенанта Воеводскаго и под главное начальство капитана 1-го ранга Купреянова, который на этом же корабле возвращался в Россию.

В конце сентября капитан Воеводский изготовился к выходу в море и 30-го вступил под паруса, имея на корабле пушного товара на сумму 57 200 рублей. Следуя с умеренными ветрами, чрез две недели пришел он на вид селения Росс и, приняв оттуда назначенный груз, продолжал плавание к порту С.-Франциско, куда прибыл 16 октября. По окончательном изготовлении здесь, капитан Воеводский снова вышел в море 17-го ноября и чрез 12 дней в широте $28\frac{1}{2}^{\circ} N$ получил *NO* пассат. Отсюда стал он держать таким образом, чтобы пересечь экватор в долготе $105^{\circ} W$. Следуя по этому направлению с весьма неправильным и тихим пассатом, 12 декабря достиг он широты $9^{\circ} N$, в долготе $247^{\circ} O$. Ветр, постепенно изменяясь, перешел к *SO* и, установившись из этой четверти, обратился в настоящий *SO* пассат, с которым 22 декабря корабль перешел экватор в долготе $118^{\circ}45' W$ и 1 января вышел из тропиков.

На следующий день лишился он *SO* пассата и несколько дней имел маловетрия от *N* и штили, заменившиеся потом брамсельным ветром от *N* к *NW*. 23 января корабль «Николай» прошел в виду острова Жуан-Фернандец, а 26-го бросил якорь на рейде Валпарайзо. Здесь простоял он до половины февраля следующего года. На переходе отсюда к мысу Горну был сопровождаем вначале тихим *SO* ветром, потом умеренными от *NW* и *SW*. 8 марта прошли меридиан Горна и, продолжая плавание с умеренными переменными ветрами, 27 марта прибыли в Рио-Жанейро.

Плавание из Рио-Жанейро в Европу совершенно также счастливо: 25 мая были уже вне тропиков и за пределами северо-восточного пассата, сопутствуемые переменными тихими ветрами; 9 июня прошли в 67 милях к югу от острова Флореса (Азорские острова); 19-го остановились на сутки на якоре близ острова Байта; 23-го вступили в Немецкое море; пять дней простояли потом в Копенгагене и 13 июня 1841 года прибыли в Кронштадтский рейд.

31. РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКОЙ КОМПАНИИ КОРАБЛЬ «НАСЛЕДНИК АЛЕКСАНДР». 1840—1841

Капитан-лейтенант Зарембо на корабле «Наследник Александр» отправился из Кронштадта в Ситху 14 августа 1840 года. Назначение его было, как обыкновенно, доставка в Ново-Архангельск разного груза, по сдаче которого корабль и часть экипажа его должны были остаться на службе в колониях.

24 августа корабль этот прибыл в Копенгаген, где и оставался до 2 сентября. Снявшись отсюда, 4 сентября он вышел из Скагеррака, а 8-го подошел ко входу в Английский канал. Тут встретил он крепкий *SW*, от которого должен был укрыться на Дильском рейде. Отсюда вышел 13 сентября и, пройдя канал лавировкою, 21-го вступил в Атлантический океан, направляясь в Рио-Жанейро.

Следуя в этом направлении с попутными ветрами, 9 октября, при переходе северного тропика, в долготе 25° *W* получил *NO* пассат, сопровождавший по 15-е того же месяца, до широты $8^{\circ}40'$ *N*, долготы 24° *W*. С 15-го по 25-е были задерживаемы штилями и маловетриями, а в широте $5^{\circ}20'$ *N* встретили *SO* пассат. 25 октября перешли экватор в долготе $24^{\circ}10'$ *W*, и 7 ноября прибыли в Рио-Жанейро, сделав последний переход в 55 дней.

Из Рио-Жанейро капитан Зарембо выступил в море 23 ноября и, следуя вокруг Горна, 13 января 1841 года остановился на рейде Валпарайзо. Простояв тут около двух недель, продолжал он плавание с юго-восточным пассатом по 18 февраля до широты $3^{\circ}10'$ *N*, долготы 117° *W*, перейдя накануне этого дня экватор в долготе $116^{\circ}5'$ *W*. 3 апреля прибыл благополучно в Ново-Архангельск (из частных записок одного из участников экспедиции Г. В. Баженова. Официальных известий не отыскалось).

32. ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «АБО». 1840—1842

Транспорт «Або», назначенный для доставки разного груза в Камчатку, был построен на Абовской верфи собственно для кругосветного плавания (длина $131\frac{1}{2}$ футов, ширина $33\frac{1}{2}$) и вверен начальству капитан-лейтенанта Юнкера.

5 сентября «Або» вышел из Кронштадта, а 15-го прибыл в Копенгаген. Отсюда отправились 26-го, и 6 октября вступили в Немецкое море. Пройдя его с крепким западным ветром, 10-го бросили якорь на Портсмутском рейде. Приготавливаясь к дальнейшему плаванию, капитан Юнкер здесь переправил вооружение и переменял ватер-штаги, лопнувшие на переходе Немецким морем (7 октября).

12 ноября вступили в Атлантический океан и стали держать к острову Тенерифу с умеренными и тихими ветрами. 23-го прошли в виду острова Мадеры, потом останавливались на четыре дни у Тенерифа для закупки свежей провизии и продолжали плавание между берегов Африки и островами

Зеленаго мыса с *NO* пассатом при пасмурной погоде. 8 декабря миновали параллель Зеленаго мыса, а с 11-го по 18-е шли междупассатною полосою, с обыкновенными в этом поясе переменными ветрами. 1 января 1841 года транспорт перешел южный тропик в долготе $24^{\circ}50' W$ (в этот же день в 11 часов утра от внезапнаго шквала треснула фор-стенга, вместо которой выстрелили запасную) и направил курс к мысу Доброй Надежды. Плавание до этого места сопровождалось тихими и умеренными северными ветрами. 13-го, пройдя параллель мыса Доброй Надежды в разстоянии 1 130 итальянских миль, взяли курс *OSO*; а 22-го от широты $37^{\circ} S$ и долготы $8^{\circ}50' O$ поднялись к *NO*. 24 января бросили якорь в Столовой бухте.

Трехнедельная здесь стоянка употреблена на исправление такелажа и возобновление запасов провизии и воды (при тяге фор-стен-фардунов сломался болт у цепнаго ватер-штага, и бушприт дал небольшую трещину).

Дойдя до параллели $39^{\circ} S$, капитан Юнкер следовал потом к востоку, между широтами 39° и $41^{\circ} S$ до 14 марта при крепких *SW* и *NW* ветрах. В этот день, находясь в долготе $90^{\circ} O$, стали склоняться к *NO* и *N*, а на следующий перешли меридиан островов Павла и Амстердама, в девяти милях к северу от первого. Получив пассат около $28^{\circ} S$ широты, транспорт следовал с ним к Зондскому проливу, и 31 марта находился в счислимой широте $13^{\circ} S$ и долготе $92\frac{1}{2}^{\circ} O$. Здесь в этот день выдержали жестокий ураган, наделавший множество повреждений и бывший, может быть, одною из главных причин открывшейся впоследствии большой смертности. В шканечном журнале этот ураган описан так:

«Полдень. 30 марта. Ветр *OSO*, марсельный, облачно. Барометр 29.97. Симпиез. 29.84. Стало свежеть. 31 марта. Полночь. Ветр *OSO*, марсельный, темно-облачно, временно дождь, курс *NNO*. Барометр 29.82 при темп. $+19^{\circ} P$. Симпиез. 29.65. Терм. $+20^{\circ} P$. Темп. воды $+19^{\circ} P$. Паруса: марсели (фок и грот на гитовах, бизань закреплена). В начале 1-го часа ветер стал усиливаться, и барометр был на 29.62. Симпиез. 29.50. В исходе 1-го часа ветер более и более усиливался; барометр показывал 29.50. Вызвали людей наверх брать рифы. При вытягивании риф-галей лопнул грот-марсель, вслед за которым изорвало фор-марсель и крюйсель. Отдано было приказание крепить паруса, но на это уже не было никакой возможности, без явной потери людей. Ветр с невероятною силою увеличивался; ходу было $11\frac{1}{2}$ узлов.

В половине 2-го часа ветер перешел в самое короткое время от *OSO* чрез *SO* к *SW*, с силою урагана. По приказанию капитана, держали бейде-винд левым галсом. Немного спустя у бизани и фока лопнули обносные сезни и гитовы, от чего их мгновенно изорвало. В три четверти 2-го часа упала фор-стенга, за нею грот- и крюйс-стенги. Спустя четверть часа сломало утлегар и боканцы, на которых висят гребные суда. Во время самага урагана был сильный, почти параллельный дождь с безпрестанною грозою; но ударов грома от жестокаго шума и свиста слышно не было. Высота барометра в са-

мое время урагана ниже 29.38. Симпиез. 29.26. Спустя четверть часа барометр стал повышаться. В 4 часа воды в трюме 10¹/₂ дюйм (в полночь 9 дюймов). В половине 5-го часа ветер самый крепкий, с сильными порывами и молнией. Барометр 29.55. Симпиез. 29.54. Температура при барометре +21°; на воздухе +20°; в воде +21 °Р. В половине 6-го часа ветер стал стихать, и барометр показывал 29.81. В 8 часов утра воды 11 дюйм. В полдень обсерв. широта 12°30' S, долгота по трем хронометрам 92°24' O».

С 9 часов утра ветер стих, и во весь день 31-го был брамсельный, с ясною погодою. По миновании урагана тотчас же приступили к возможному исправлению повреждений, и к 4 апреля все было приведено в порядок. Между тем транспорт следовал по направлению к Никобарским островам с тихими и умеренными ветрами. 22 апреля открылись берега Суматры с окрестными островами, а 26-го стали на якорь на рейде острова Нанковри, одного из Никобарских островов.

Здесь было окончательно исправлено вооружение и сделаны возможные запасы. Но здесь же начались лихорадки, вскоре распространившиеся в сильной степени. По выходе отсюда направились чрез Малакский пролив. Частые штилы и постоянный зной усиливали развитие болезней, и в короткое время экипаж лишился пяти человек; больных было более двадцати. Остановившаяся на пути Малакским проливом в Джорж-Тоуне и Пенанге, 2 июня транспорт прибыл в Сингапур. Больные были немедленно свезены на берег; но в течение целого месяца стоянки здесь только половина из них поправились; некоторые померли.

Переход Китайским морем до Маниллы сделан в десять дней при умеренных *SO—SW* ветрах. Из Маниллы вышли 22 июля и 2 августа вступили в Великий океан. С 9 до 11 августа в широте 28¹/₂° N и долоте 128¹/₂° O выдержали шторм, постепенно переходивший от *ONO* к *S* и *SW* (во время этого шторма валом оторвало с кормовых боканцов гичку). После этого наступили штилы и маловетрия при сильной зыби, продолжавшиеся до 2 сентября, до широты 25° N, когда получили умеренный попутный ветер, с которым 15-го подошли на вид берегов Камчатки. 20 сентября стали на якорь в Петропавловском порте, чрез год и две недели после выхода из Кронштадта. На этом последнем переходе потеряли 13 человек умершими.

Выгрузка материалов и приготовление к обратному плаванию в Кронштадт задержали здесь до исхода ноября. 24-го капитан Юнкер вышел в море, прорубаясь сквозь устье Авачинской губы, покрытое уже льдом, и направил курс к мысу Горну, стараясь держаться сперва параллели 40° N, чтобы не выходить из полосы западных ветров, а потом пересечь экватор около 105° или 110° W долготы.

Двадцатидневный переход от Камчатки до севернаго тропика был одним из самых труднейших по причине безпрестанных почти штормов, холода

и ненастья. «Редко удавалось нести два марселя в три рифа, — говорит очевидец (А. И. Бутаков), — а в два рифа могли их держать только два раза, да и то не долее нескольких часов, после чего ветер снова заставлял убираться до нельзя... Иногда, по ночам, шторма сопровождалась пургами (мятелью): огромные хлопья мокрого снега крутились в воздухе, приставали к рангоуту и снастям, а потом глыбами падали на палубу... Иногда налетали шквалы, чуть не равносильные урагану, и после них ветер вдруг стихал, оставляя такую зыбь, что случалось, что нок гика уходил в воду».

Особенно замечателен был *SW* шторм 11 декабря в 8 часов вечера. В транспорт вкатился с кормы огромный вал (при курсе *OtS* и ходе 8 узлов): «Сперва он ударил в висевшую за кормою четырехвесельную гичку и переломил ее надвое об гик; кормовая половина повисла на таях, а носовая вместе с переломленною правою шлюпбалкою обошла спереди бизань-мачты и опустилась на левой стороне шканец. Один из десятивесельных катеров разбило вдребезги, другой кое-как после починили... Вахтенного лейтенанта, кондуктора и рулевых смыло к грот-мачте. Сходный люк, один оставленный незаконченным, был накрыт чехлом: масса воды ударила в него, выворотила медные стойки, переломала дуги и влилась вниз... Удар в двери капитанского буфета был так силен, что дверь слетела с петель и проломилась во внутрь, хотя она отворялась снаружи... Капитанский и кают-компанийский люки продавило и разбило стекла... Одну из карронад силою воды приподняло, и подбросило под нее бухту грот-марса-браса».

Впрочем, в рангоуте и вообще ни в чем не было важных повреждений. Сырость в палубах от большого количества влившейся туда воды впоследствии вместе с другими причинами способствовала к развитию скорбута на транспорте.

Около 20 декабря бури прекратились, и транспорт продолжал плавание с тихими ветрами при ясной погоде. В полосе пассатов замечательна была внезапная перемена *NO* ветра на *SO*. Этот феномен случился утром 13 января в широте $14^{\circ} N$ и долготе $119^{\circ} W$, в большом расстоянии от всех известных берегов. В два часа пополудни снова задул *NO* пассат. Трудно придумать, что могло быть причиною такой быстрой и внезапной перемены пассата? Может быть, близкая, но еще неизвестная земля.

По переходе экватора в долготу $125^{\circ} W$ тотчас же получили *SO* пассат; но он часто изменялся и в силе и в направлении, совсем прекратясь 6 февраля, в $19^{\circ} S$ широты. С 22-го по 26-е января сильным экваториальным течением транспорт увлекало к *W*, около 60 миль в сутки.

Плавание от южного тропика до мыса Горна сопровождалось переменными, иногда крепкими ветрами, при дурной погоде. 10 февраля прошли в виду необитаемого островка Гендерсон и потом двое суток безуспешно лавировали к острову Питкерну. 20 февраля в $35^{\circ} S$ широты открылись пер-

вые признаки скорбута, который с увеличением холода и сырости быстро развивался. 8 марта прошли параллель мыса Горна в 92° *W* долготы; в следующие десять дней огибали мыс, имея вообще довольно тихие ветра, иногда даже штили; 18-го перешли параллель Горна с востока в долготе 57° *W*. Между тем скорбут при недостатках всякого рода усилился чрезвычайно. Число больных доходило до тридцати человек — более половины наличных людей — и началась смертность. В короткий переход от мыса Горна до Рио-Жанейро умерло шесть человек.

Два с половиною месяца отдыха в Рио-Жанейро были необходимы для восстановления здоровья экипажа после 138-дневного перехода из Камчатки. Немногие из Русских кругосветных плователей делали переход длиннее этого (капитан Лисянский шел 142 дня из Кантона в Портсмут); но за то ни один из подобных переходов и не сопровождался столькими бедствиями, исключая разве корабль «Бородино», также много потерявшего умершими от скорбута.

Оставив берега Бразилии 26 июня, вскоре получили *SO* пассат, с которым шли до 18 июля, до 2° северной широты. Всю междупассатную полосу прошли с *SW* ветром при дожде. В 15° *N* широты получили *NO* пассат, сопровождавший до широты 30° *N*, а 30 августа прибыли на Портсмутский рейд.

По выходе отсюда капитан Юнкер без особенных приключений перешел Немецкое море, заходил на пять дней в Копенгаген и 13 октября 1842 года прибыл на Кронштадтский рейд...

33. ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «ИРТЫШ». 1843—1845

Транспорт «Иртыш», переделанный из купленного в Англии купеческого судна (длина $89\frac{1}{2}$, ширина $23\frac{1}{2}$ футов), был послан в Охотск в состав тамошней флотилии с разным грузом для того края. Команда над ним вверена капитану 1-го ранга Вонлярлярскому.

Приняв груз, до 17 000 пудов, и тринадцатимесячный запас провизии, капитан Вонлярлярский вышел из Кронштадта 14 октября 1843 года. Встретив в Балтийском море крепкие *SW* ветра, через две недели прибыл в Копенгаген, и оттуда, пополнив запасы провизии, следовал далее с постоянно свежими ветрами. 8 ноября волнением от попутного шторма (часто изменявшего направление до 8 румбов) разбило капитанский и кают-компанийский люки, изломало штурвал, нактоузы и шестерку на боканцах, притом повредило кормовые скрепления. 22 ноября достигли входа в канал и, встретив крепкий противный ветер с пасмурностью, укрылись на Дильском рейде. 29-го прибыли в Портсмут, чрез 45 дней по выходе из Кронштадта.

Покупка якорных цепей для Охотского порта, погрузка их, для которой понадобилось переместить весь трюм, разная исправления в транспорте и во-

обще приготовление к дальнейшему плаванию, наконец, крепкие ветра, задержали здесь до исхода января следующего года. Вступив в океан 30 января 1844 года, капитан Вонлярлярский стал держать к юго-западу и, сопровождаемый умеренным ветром, 12 февраля прошел мимо островов Порто-Санто и Мадеры, а 16-го для пополнения запасов остановился на сутки у острова Тенерифа.

Продолжая плавание с северо-восточным пассатом, 25 февраля прошли в виду острова Св. Антония, а 13 марта перерезали экватор в долготе $21^{\circ}44' W$. С 19-го числа установился *SO* пассат, сначала от *StO*, а потом постепенно переходил к *O*.

4 апреля увидели мыс Фрио, а 6-го бросили якорь на рейде Рио-Жанейро.

На переходе от острова Тенерифа до этого порта барометр не опускался ниже 29.93, а температура воздуха не превышала $+22\frac{1}{2}^{\circ}P$; вообще, погоды стояли довольно ясные, даже во время плавания междупассатною полосою.

Принимая в соображение позднее время года, капитан Вонлярлярский предпочел следовать отсюда вокруг мыса Доброй Надежды, а потом чрез Зондский и Макасарский проливы выйти в Великий океан.

Выйдя в море в начале мая, капитан Вонлярлярский направил курс к юго-западу и 21-го прошел в виду островов Тристан-д'Акунга. Отсюда он располагал курсами таким образом, чтобы обойти мыс около $40^{\circ} S$ широты. 31 мая пересекли меридиан мыса Доброй Надежды в широте $39^{\circ}10' S$ и следовали потом по этой параллели до долготы $41^{\circ} O$, от которой, постепенно уменьшая широту, склонялись к Зондскому проливу. 9 июля открылись берега острова Явы. 11-го вступили в Яванское море и по недостатку в пресной воде направились в Батавию, где и бросили якорь 16 июля.

На переходе от Рио-Жанейро до острова Тристан-д'Акунга стояли умеренные попутные ветра; но от этих островов и до наступления *SO* пассата были постоянно крепкие, из *SW* и *NW* четвертей, доходившие иногда до степени шторма. Особенно замечательнаго ничего не случилось, исключая того, что 9 июня валом сорвало кормовую рубку, остатки которой для очищения руля были сломаны и выброшены за борт. Течение моря замечено попутное и довольно значительное, так что счислимый пришедший пункт от обсервованнаго в Зондском проливе отстоял на *SW* 14° в 840 милях.

1 августа капитан Вонлярлярский вышел в море и направил курс к Гаспарскому проливу. В бытность его в Батавии, он убедился, что плавание Макасарским проливом по неимению исправных карт неудобно; почему и нашелся принужденным изменить начальный план и следовать в Восточный океан чрез Китайское море.

До 13 августа плавание транспорта сопровождалось тихими ветрами от *SW* и *NW*; с этого же дня ветер перешел к *NO* и сначала был тоже тихий, но 20-го жестоким шквалом сломило фор-брам-стенгу (без парусов), изломало фока-

рей и в клочки изорвало контр-бизань. Шквал был непродолжителен, но безпрестанно изменял направление (от *N* к *NO* и *WNW*).

С этого времени и по 24 августа держали к Формозскому проливу при ветрах постоянно из *NO*-й четверти. В полдень 26-го находились в виду островов Баши; тогда заметили, что и грота-рей дал поперечную трещину. Постоянный *NO* убедил капитана Вонлярлярского, что уже наступило время перемены муссона, а худое состояние рангоута лишало надежды достигнуть Охотска в навигацию 1844 года. Так как на пути от Китайского моря до Камчатки не было порта, в котором бы можно было выждать благоприятное время и получить все нужное для продовольствия экипажа, то капитан Вонлярлярский счел за лучшее спуститься в Маниллу, куда и пришел 4 сентября.

Во время пребывания в Манилле погоды стояли вообще хорошия, но часто бывали жестокие шторма, так что транспорт дрейфовало с глубины 20 футов при 80 сажнях каната. Несколько раз чувствовали легкие удары землетрясения.

1 февраля 1845 года вышли из Маниллы и, следуя вдоль западного берега острова Люсона к Формозскому проливу, до 8-го числа имели тихие ветра. В этот день с 9 часов вечера и до 6 часов утра почти чрез каждые четверть часа и чаще повторялись удары подводного землетрясения. Первый из них был так силен, «что мне показалось, — говорит капитан Вонлярлярский, — будто транспорт взошел на риф; я в это время был в каюте, в которой большая часть мебели сдвинулась с места. Хотя я совершенно был уверен в точности своего места и безопасности от всех известных рифов, но в этот момент были взяты все нужные предосторожности: 90 сажнями диплота дна не достали. Повторение ударов убедило, что это землетрясение». В момент первого удара широта $19^{\circ}57' N$, долгота $120^{\circ}40' O$; изменения в барометрах (30.2) в течение всего времени землетрясения не замечено; ветр тихий брамсельный (между *N* и *O*). На другой день видно было несколько смерчей.

В полдень 12 февраля вступили в Великий океан и до 3 марта лавировали к островам Бонин-Сима при ветрах из *NO* четверти. В этот день прошли чрез место острова Бурнаго (по карте Сарычева), и 5-го бросили якорь в порте Ллойда на острове Пиль.

Предполагая простоять здесь весь март месяц, капитан Вонлярлярский занялся поверкою хронометров и снабжением транспорта водою и дровами. На острове нашел он небольшую колонию (40 человек) из поселенцев разных наций: они жили без всякаго управления. Остров часто посещается китоловами.

Оставив порт Ллойда, 4 апреля капитан Вонлярлярский прорезал группу островов Бонин-Сима по южную сторону острова Кетер и, желая осмотреть показанные на карте Сарычева острова Св. Иоанна и Маргариты, взял курс

NOTN. На следующее утро проходил он чрез самое место первого из этих островов, не заметив никаких признаков земли. Туман помешал удостовериться в существовании второго (на новейших картах Крузенштерна, 1839 года, и Дюрвилля, 1845 года, этих островов не показано).

В течение трех дней (12—14 апреля) между широтами $35^{\circ}4'$ и $36^{\circ}52' N$, долготами $148^{\circ}9'$ и $151^{\circ}11' O$ проходили полосами пыли красного цвета, видели много пучков травы и вообще заметили перемену в цвете воды: из темно-синяго он сделался зеленым. 14-го видели коричневую черепаху.

До 25 апреля продолжали плавание к северу с переменными ветрами. В этот день сквозь туман увидели берег Камчатки, около второй сопки; а 27-го ночью наткнулись на сплошную массу льда. С рассветом увидели, что лед стоял и плавал по всему горизонту. В следующие пять дней держались во льдах, по возможности пробираясь к северу. 2 мая вошли в Авачинскую губу и отсюда с помощью от порта 15-го пропилились в Петропавловскую гавань.

Сдав привезенные сюда материалы, капитан Вонлярлярский вышел в море 20 июня и, пройдя четвертым проливом между Курильскими островами, направил курс к Охотску, куда прибыл 1 июля. Весь переход из Кронштадта до места назначения совершен в 594 дни.

34. ВОЕННЫЙ ТРАНСПОРТ «БАЙКАЛ». 1848—1849

Транспорт «Байкал» (длина 94 фута, ширина 24 фута), построенный по заказу Морского Министерства на частной Гельсингфорской верфи, был назначен для службы в Охотском море и доставки туда и в Камчатку разного груза. Командиром этого транспорта был назначен капитан-лейтенант Невельской (ныне вице-адмирал).

В июле 1848 года «Байкал», вооруженный шкуною-бригом, был приведен в Кронштадт. 17 августа, уже совсем готовый, он вышел на рейд, а 21-го отправился в море на буксире парохода «Ижора». Не доходя плавучаго Лондонскаго маяка, пароход отдал буксир, и транспорт вступил под паруса. Встретив в море свежий противный ветер и без всякой пользы пролавировав целыя сутки, 22-го числа он бросил якорь по *O* сторону острова Сескаря, где и простоял в ожидании более благоприятнаго ветра почти двое суток. Снявшись с якоря 24 августа, «Байкал» до самаго Копенгагена, то есть до 8 сентября, боролся с теми же противными ветрами и только на несколько часов имел попутный ветер, при котором шел от 5 до $7\frac{1}{2}$ узлов.

Пополнив в Копенгагене запасы, 9 сентября транспорт вышел в море и, сопровождаемый тихими попутными ветрами, 11-го вступил в Немецкое море, 15-го вошел в Английский канал, а 16-го бросил якорь на Портсмутском рейде. Здесь транспорт простоял 14 дней для необходимых работ, как

по корпусу, так и по вооружению судна, и 30 сентября отправился в дальнейшее плавание.

До 10 октября шел с умеренными восточными ветрами; но в широте $31\frac{1}{2}^{\circ}$ и долготе $22^{\circ}25'$ наступили западные и северо-западные ветра, безпрестанно менявшиеся в силе и направлении. Наконец 13 октября встретили *NO* пассат, который дул весьма неправильно, переходя нередко к *O* и даже к *OSO*, со шквалами и пасмурною погодою, а близ экватора 30 октября, незаметно перешел к *SO*.

4 ноября ветер постепенно стал отходить к *O* и 6-го дул уже от *NO*. В ста милях от Рио-Жанейро он стал стихать; проштилевав тут более суток, транспорт «Байкал» 15 ноября бросил якорь на Рио-Жанейрском рейде. Изготовление запасного рангоута, конопатка наружного баргоута и другия работы задержали здесь транспорт до декабря месяца. Наконец 1 декабря при тихом западном ветре он вышел в море и на другой день пересек тропик Козерога, направляясь к мысу Горну. До 9 декабря при тихих *SO* и *NO* ветрах транспорт делал незначительные суточные переходы. Но с этого времени задули крепкие западные ветра, доходившие нередко до степени шторма. 13 декабря и 24 декабря ветер дул с особенною силою, и транспорт держался под зарифленным грот-триселем.

31 декабря западный ветер перешел в береговой *SSO* муссон, который довел транспорт до Валпарайзо. 2 января 1849 года миновали меридиан мыса Горна. С самого выхода из Рио-Жанейро стояла ненастная и пасмурная погода. Но, несмотря, однакож, на эти неблагоприятныя условия, больных на транспорте не было более трех человек. 2 февраля прибыли в Валпарайзо.

Простояв здесь четверо суток, 6 февраля вышли в море. В течение первых трех дней имели тихие переменные ветра, пока 9-го числа не вступили в полосу *SO* пассата, который все время дул умеренно.

25-го числа ветер стал переходить к *O*, и затем дули переменные ветра с частыми и продолжительными промежутками штиля, пока 9 марта не получили *NO* пассата, сопровождавшего транспорт до широты $16^{\circ}13' N$, долготы $142^{\circ}28'$. 4 марта второй раз пересекли экватор в долготе $110^{\circ}51' W$. 22 марта пассат заменился переменными тихими ветрами, дувшими преимущественно из *O*-й половины компаса. 1 апреля бросили якорь в гавани Гонолулу на острове Оагу.

10 апреля, окончив заготовление свежей провизии и воды, вышли в море. До широты $31\frac{1}{2}^{\circ}$ сопровождали транспорт умеренные и тихие *NO* ветра; но с этой широты 21 апреля ветер перешел сперва к *SO*, а потом менялся в направлении и силе до самого прибытия в Петропавловский порт, безпрестанно нагоняя пасмурность. 11 мая в виду Авачинской губы выпал густой снег. 12 мая транспорт бросил якорь в Авачинской губе, чрез восемь месяцев и 23 дня по выходе из Кронштадта.

При отправлении в 1848 году транспорта «Байкал» в Камчатку, генерал-губернатор Восточной Сибири по поводу возбужденного вопроса о перенесении Охотского порта в более удобное место просил Морское министерство поручить командиру транспорта «Байкал» по прибытии его к берегам Сибири осмотреть подробнее юго-восточный берег Охотского моря от Тургурского залива до устья Амура. Князь Меншиков снабдил поэтому капитан-лейтенанта Невельского следующей инструкцией:

1) Осмотреть *NO* и *NW* берега острова Сахалина, не имеется ли у берегов этих на том пространстве закрытого якорного места?

2) Определить с севера подход к лиману реки Амур, вход в самый лиман, состояние лимана и нет ли в окрестностях мыса Головачева или Ромберга места для укрытого порта или, по крайней мере, места, где бы можно было защитить вход в лиман с севера?

3) Обследовать устье реки Амур и далее самую реку, где она течет в определенных берегах своих, и тем определить состояние входа в реку из лимана и самой реки, и нет ли при устье ее в лимане или близ его в самой реке места, где бы можно было защитить вход в реку?

4) Описать берега Амура близ устья и берега лимана ее, в отношениях топографическом и статистическом.

5) Определить состояние входа в лиман с юга, и если сведения, имеющиеся из описей капитанов Лаперуза и Броутона и подтвержденные предположениями адмирала Крузенштерна неверны, то есть, если Сахалин есть остров, отделяющийся от материка проливом, достаточную глубину имеющим, то обследовать подход и вход в лиман и реку из Татарского пролива.

6) Обследовать юго-восточные берега Охотского моря и губу Великого Князя Константина и, по возможности, привести их в столь возможно большую ясность и определенность для безопасности плавания судов наших по Охотскому морю.

При этом предписывалось производить эти исследования на гребных судах; транспорт же должен оставаться на якорю около мыса Головачева.

Сдача груза и необходимые исправления после продолжительного плавания задержали транспорт в Петропавловской гавани до 31 мая. По выходе из Авачинской губы, «Байкал» направился к восточному берегу острова Сахалина, чтобы оттуда начать свои исследования. Тихие ветра, перемежавшиеся штилями, замедлили плавание, так что только 7 июня транспорт вошел в Охотское море Четвертым Курильским проливом. Здесь встретили туманы и пасмурную погоду. В ночь с 11 на 12 июня, идя при ветре *SSW* на *WtN*, услышали от *W* шум буруна, и потому поворотили оверштаг на правый галс; глубина по лоту была 19 сажень. На разсвете в широте $51^{\circ}35'$ открылся берег Сахалина, в десяти милях. Подойдя к острову на расстояние трех миль, легли вдоль его к *N*, производя съемку и промер. Открыв и обследовав гребными судами

шхеры *Благополучия*, обогнули северную оконечность острова Сахалина. 14-го числа встретили в разных направлениях плавающий лед.

Весьма тихие ветра и штили препятствовали успешному ходу опасных работ. 19 июля заметили бухту и, предполагая, что это пролив между матерым берегом и Сахалином, стали в ней на якорь. Когда же гребные суда сделали осмотр берега, то оказалось, что транспорт зашел в тот же залив Обмана, который ввел в ошибку посещавшего этот берег в 1846 году подпоручика Гаврилова. Часть этого залива, закрытую от всех ветров и находящуюся в широте $53^{\circ}35'$ и долготе $142^{\circ}30'$ капитан Невельской назвал гаванью «Байкала». Потом продолжали путь далее к юго-западу; но, встретив у мыса Головачева отмели, стали на якорь в $1\frac{1}{2}$ милях от западного берега Сахалина и в $2\frac{1}{2}$ милях от мыса Ромберга.

Гребные суда, посланные для отыскания фарватера в Амур, возвратились и на этот раз без всякого успеха, а потому транспорт снялся с якоря и поворотил от мыса Головачева на северо-запад, вдоль песчаной отмели к матерому берегу. Здесь при прочистившемся тумане увидели гористый берег Манчжурии. Не доходя до него четырех миль, обогнули банку и, следуя к югу, 28 июня вошли в лиман Амура и около пяти миль южнее мыса Головачева стали на якорь, спустив гребные суда для осмотра фарватера. На одной шлюпке был послан мичман Гроте вдоль Сахалинского берега, а на другой — старший офицер лейтенант Козакевич (ныне вице-адмирал).

Первому было приказано осмотреть западный берег Сахалина до широты $52^{\circ}51'$, собрать сведения о пути к югу и исследовать, не существует ли прямого сообщения залива Байкала с лиманом Амура; а второму поручалось осмотреть берега материка от мыса Ромберга до устья Амура и северный берег Амура на 10 миль. Лейтенант Козакевич, осматривая все встречаемые на пути бухты, через некоторое время, наконец, увидел обширную и длинную бухту, в которой встретил довольно сильное течение — это было устье Амура.

Войдя в реку и следуя под левым ее берегом, лейтенант Козакевич через некоторое время пристал к гилияцкой деревне Чадбах, где виделся с гилияками. Затем он поднялся вверх по Амуру до деревни Чныррах, откуда по недостатку провизии принужден был вернуться к транспорту.

На обратном пути г. Козакевич всходил на вершину мыса Табах (левый входной мыс при устье Амура) и отсюда, при отливе, увидел все видимое пространство лимана, наполненное мелями и изрезанное протоками.

13 июля лейтенант Козакевич возвратился на транспорт. В тот же день прибыл от Сахалина и мичман Гроте. Последний донес, что вдоль берега Сахалина к югу идут сплошные отмели, и что прямого сообщения залива Байкала с лиманом не существует.

Поручив лейтенанту Козакевичу продолжать с транспорта исследование лимана, подаваясь к югу, сам капитан Невельской 15 июля с тремя офицера-

ми на трех шлюпках отправился к устью Амура, производя на пути исследование фарватера реки.

Поднявшись до нынешняго Константиновскаго полуострова, капитан Невельской направился обратно к выходу из реки. Проходя в лимане по отмелям, местами попадал на глубокий канал, составляющий в настоящее время главный фарватер для входа в Амур с моря. Следуя же далее по лиману на юг, подошли к тому месту, где матерой берег сближается с противоположным западным берегом острова Сахалина. И здесь-то у мысов, названных капитаном Невельским мысами Лазарева и Муравьева, — вместо предполагаемаго Лаперузом, Броутоном и Крузенштерном перешейка, он открыл пролив, в котором нашел наименьшую глубину 5 сажень. Пройдя затем южнее той параллели, до которой в прошлом столетии доходил капитан Броутон, от мыса матерого берега, названного мысом Невельскаго, поворотил обратно на север; и, следуя вдоль Сахалинскаго берега по глубокому каналу, 30 июля возвратился на транспорт.

Разрешив главный вопрос, заключающийся в том, имеет ли река Амур сообщение с Охотским морем и с Татарским проливом, капитан Невельской оставил дальнейшее исследование лимана, и 1 августа вышел в Охотское море.

Следуя вдоль берега, около гиляцкой деревни Искай открыли залив, закрытый с моря песчаною низменною косою, который обследовали с гребных судов и назвали заливом *Счастья*.

Продолжая опись берега далее к северу, транспорт «Байкал» впервые обследовал матерой берег и дал ему правильное очертание. Подойдя к мысу Мухтеля, капитан Невельской заметил открывшееся на юге углубление, и для обследования его послал гребное судно. Зайдя затем с транспортом в это углубление, составлявшее Ульбанскую бухту, капитан Невельской описал ее и назвал заливом Николая. Простояв здесь двое суток, 28 августа вышли в море и взяли курс в порт Аян. Противный ветер и туманы замедлили плавание транспорта, так что он только 1 сентября бросил якорь в Аяне, где застал генерал-губернатора Восточной Сибири, который имел свой флаг на транспорте «Иртыш».

3 сентября транспорт вышел в море и 6-го прибыл в Охотский порт, где, втянувшись в реку, 10-го спустил флаг и кончил компанию.

Результаты исследования капитана Невельскаго были весьма важны. Он развеял заблуждения, увековеченные именами Лаперуза, Броутона и Крузенштерна о существовании никем из них не виденнаго низменнаго песчаннаго перешейка, соединявшаго Сахалин с материком. Капитан Невельской первый доказал, что Сахалин остров, что река Амур доступна для судов с моря и, наконец, что чрез открытый им пролив существует сообщение двух морей: Японскаго с Охотским.

**ВЕДОМОСТЬ СУДАМ СИБИРСКОЙ ФЛОТИЛИИ
с 1714 по 1853 год**

В ведомости этой показано: название судна, время и место постройки, имя строителя и, наконец, означено, когда и каким образом судно кончило свое существование.

1) «Лодия». Длина $8\frac{1}{2}$ сажени, ширина 3 сажени, в грузу $3\frac{1}{2}$ фута. Заложена в Охотске в мае 1714 г.; спущена на воду в мае 1716 г. Строитель плотник Кирилл Плотницкий. В 1721 г. была вытащена на берег, а в 1728 г. сожжена для железа.

2) «Лодия». Заложена в Охотске в 1718 г. для большого камчатского наряда; сгнила недостроенною.

3) «Лодия». Длина 9 сажений 11 вершков, ширина 3 сажени 1 аршин 3 вершка; поднимала 50 человек. Начата постройкой в Удском остроге в 1719 г. мореходом Татариновым. Сгнила в Удском остроге на берегу.

4) «Лодия». Заложена в Охотске в 1720 г., спущена на воду в 1723 г. Строил Плотник Каргопольцов. Перетимберована Берингом и 4 августа 1727 г. спущена на воду. В 1734 г., за ветхостию, вытащена на берег, а потом снова была исправлена. В 1741 г. погибла около первого Курильского острова, прослужив двадцать лет.

5) «Лодия». Заложена в Охотске в 1724 г. По неимению железа, кузнеца и строителя, сгнила недостроенною.

6) Шитик «Фортуна» (галютское вооружение). Заложена в Охотске в 1726 г.; спущена на воду 8 июня 1727 г. Строитель гардемарин Чаплин. В 1730 г., по окончанию навигации, вытащена на берег, за негодностию, а в 1731 г. починен; в 1737 г. перетимберован и в том же году, 13 октября, был выброшен на берег близ Большерецка и разбился.

7) Бот «Святой Гавриил». Заложена Берингом в Нижнекамчатске 4 апреля 1728 г.; спущена 9 июня того же года. Строилась под наблюдением капитана Беринга. Перетимберована в 1736 г. лейтенантом Шпанбергом. 9 октября 1738 г. был выброшен на берег около устья реки Крутогоровой, на берег Камчатки. Весною 1739 г. исправлен. В 1755 г. за ветхостию сломан.

8) Бот «Восточный Гавриил». Построен в Охотске в 1729 г. для экспедиции Шестакова мастером Спешневым. 4 октября 1730 г. под командою подштурмана Федорова потерпел крушение у камчатского берега, в 30 верстах от устья реки Большой.

9) Бот «Лев». Заложена в Охотске в 1729 г. для экспедиции Шестакова мастером Спешневым. В сентябре 1729 г. сожгли коряки в устье реки Ямской.

10) «Людия». Строилась служителем Чурукаевым в Удском остроге с 1729 г. для осмотра Шантарских островов. По свидетельству морехода Мошкова, оказалась негодною, и потому оставлена без употребления на берегу.

11) Бригантина «Архангел Михаил» (с тендерским вооружением). Заложена в Охотске в 1735 г. и спущена на воду в 1737 г. для второй экспедиции Беринга. Строители: мастер Рогачев и ботовой мастер Козьмин, под наблюдением капитана Шпанберга. 8 сентября 1753 г. разбилась в 70 верстах от Ижиги.

12) Дубель-шлюпка «Надежда» (трехмачтовая, с шверцами и гафельными парусами). Заложена в Охотске в 1735 г. и спущена на воду в 1737 г. для второй экспедиции Беринга. Строители: мастер Рогачев и ботовой мастер Козьмин, под наблюдением капитана Шпанберга. 12 октября 1753 г. была выброшена на берег близ Курильской кошки и разбилась, под командою штурмана Наумова. Все спасено.

13) Шлюп «Большерецк» (березовка), 18-весельный, из березового леса. Построен в Большерецке капитаном Шпанбергом и спущен на воду в мае 1739 г. В 1745 г. по окончании навигации сдан по негодности к порту.

14) Гальот «Охотск». Построен в Охотске в 1739 г. мастером Рогачевым. В 1747 г. за ветхостию вытасен на берег. В 1748 г. починен и 7 октября того же года разбился у Большерецкого устья под командою штурмана Бахметьева.

15) Пакетбот «Святой Петр» (с бригским вооружением). В июне 1740 г. спущен на воду в Охотске для экспедиции Беринга. Строили мастера Козьмин и Рогачев. В 1741 г. 28 ноября был выброшен на остров Беринга и, по невозможности спустить на воду, сломан.

16) Пакетбот «Святой Павел» (с бригским вооружением). В июне 1740 г. спущен на воду в Охотске для экспедиции Беринга. Строили мастера Козьмин и Рогачев. В 1744 г. сдан за ветхостию к Охотскому порту.

17) Пакетбот «Святой Иоанн Креститель». Заложен в Охотске в 1741 г. для экспедиции Шпанберга. Строил мастер Козьмин. 10 октября 1753 г. разбился близ Большерецка под командою лейтенанта Хметевского. Груз и пять человек команды погибли.

18) Шхербот «Елисавета». Строился в Охотске в 1741 г. мастером Козьминным. В 1745 г. был выброшен на камчатский берег; потом был починен плотничным мастером Захаровым. 25 сентября 1755 г. совершенно разбился около устья реки Крутогоровой на западном берегу Камчатки под командою штурмана Балакирева. Команда спаслась.

19) Гукор «Святой Петр». Построен на острове Беринга из остатков пакетбота «Святой Петр». Спущен на воду в августе 1742 г. Строил лейтенант Ваксель. В 1753 г., в октябре разбился на камчатском берегу и, хотя и был починен, но с большою опасностью дошел в 1754 г. до Охотска, где вытасен на берег.

20) Бот «Акланск» (он же «Самсон»). Построен в Охотске в 1748 г. мастером Козьминным. 3 августа 1748 г. выброшен на кошку в трех верстах от Охотска, но был снят и в 1758 г. сдан за ветхостию в порт.

21) Гальот «Святой Захарий». Заложен в Охотске, спущен на воду 5 сентября 1755 г. Строил мастер Захаров. 25 октября 1766 г. потерпел крушение около устья реки Воровской, причем погибло 16 человек команды и казенного имущества на 3 699 рублей.

22) Бот «Иоанн». Строился в Охотске мастером Захаровым. В 1757 г., 29 июля выброшен на берег близ Охотска, а в 1758 г. сожжен для железа.

23) Бот «Николай». Строился в Охотске мастером Захаровым. Спущен на воду 3 июля 1756 г. Разбился в 130 верстах от Ижиги 9 сентября 1767 г. Вся команда и большая часть груза спасены.

24) Гальот «Святой Павел». Построен в Охотске, спущен на воду 9 июля 1758 г. Строил Захаров. 8 января 1767 г. разбился у седьмого Курильского острова, причем погибло 30 человек команды.

25) Бригантина «Святая Елисавета». Построена в Охотске Захаровым, спущена на воду в 1760 г. Погибла близ устья реки Морошенской в 1767 г. под командою подштурмана Лапина. Погибли 15 человек и весь груз.

26) Гальот «Святая Екатерина». Построен в Охотске в 1761 г. Захаровым. В ноябре 1764 г. у Морошенского устья опрокинуло. В 1765 г. починен. В 1788 г. за ветхостию разломан по распоряжению Сарычева.

27) Бот «Гавриил». Строил в Охотске в 1763 г. подмастерье Бубнов. 24 октября 1766 г. был выброшен на берег около устья реки Большой. В 1767 г. исправлен. В 1770 г. за негодностию разломан.

28) Бригантина «Святая Екатерина». Заложена в Охотске 12 декабря 1762 г. и спущена на воду 10 августа 1766 г. Строил мастер Мошницкий. 24 октября 1766 г. разбилась в 25 верстах от Большерецка. Груз погиб.

29) Гукор «Павел». Заложен в Охотске 13 декабря 1762 г. и спущен на воду 23 августа 1766 г. Мастер — Мошницкий. 24 октября 1766 г. выбросился на берег, семь верст севернее реки Большой. В 1767 г. исправлен. В 1786 г. по совершенной негодности разломан.

30) Бриг «Святой Павел» (по киллю 56 футов). Спущен в Охотске 5 июля 1768 г. Строил подмастерье Бубнов. По совершенной негодности вытасчен на берег в 1789 г.

31) Гальот «Святой Петр» (по киллю 56 футов, ширина 19, глубина 9 футов). Построен в Охотске в 1768 г. Бубновым. 12 мая 1771 г. взят Бенъевским и продан им в Макао.

32) Шмак «Святая Мария». Строил в Охотске в 1769 г. ученик Бубнов. Разбился в девяти верстах от устья реки Камчатки 27 августа 1786 г.

33) Гальот «Святой Константин». Строил в Охотске в 1769 г. ученик Бубнов. 23 августа 1786 г. разбился близ Ямской крепости.

34) Шмак «Святая Екатерина». В 1774 г. разбился у берегов Камчатки под командою штурмана Должантова.

35) Бригантина «Наталия». В Охотске, в 1774 г. Строил Козьмин. 18 июня 1780 г., во время землетрясения, была сорвана с двух якорей и выброшена на остров Уруп, на 190 саженой от берега.

36) Гальот «Святой Георгий». Строил в Охотске в 1776 г. Козьмин. В 1780 г. был исключен из списка судов, но о судьбе его ничего не известно.

37) Бригантина «Надежда Благополучия». Построена в Охотске в 1779 г. Выйдя из Охотска в Большерецк 16 августа 1782 г. под команду штурмана Кожевина, пропала без вести, и только в 1785 г. ходили слухи, что она разбилась на восемнадцатом Курильском острове.

38) Гальот «Возобновленный Охотск». Построен в Охотске Козьминым, спущен на воду 29 мая 1787 г. Разбился около Ижиги в октябре 1789 г.

39) Бот «Алексей Божий человек». Куплен в 1788 г. у купца Панова. В 1789 г. сильно поврежден на Охотском баре, а в 1790 г. исправлен. В 1801 г. по распоряжению Бухарина за ветхостию сломан.

40) Бот «Николай». Куплен в 1787 г. у купца Кузнецова. 18 ноября 1787 г. разбился около Большерецкого устья.

41) Судно «Паллас» (длиною 45 футов, шириною 15 и глубиною 6 $\frac{1}{2}$ футов). Строено на реке Ясашной, впадающей в Колыму, шкипером Баковым. Спущено на воду 18 мая 1787 г. Сдано Биллингсом в Нижнеколымской крепости, где сгнило без употребления.

42) Судно «Ясашна» (длиною 28 футов). Строил шкипер Баков на реке Ясашной, впадающей в Колыму. Спущено на воду 19 мая 1787 г. Сгнило в Среднеколымске, на берегу.

43) Судно «Слава России» (по гондек-палубе длина 80 футов 6 дюймов, ширина без обшивки 23 фута 8 дюймов, глубина трюма 9 $\frac{1}{2}$ фута). Строил в Охотске капитан Галл. Спущено на воду 10 июня 1789 г., затонуло в Петропавловской гавани 27 марта 1801 г., находясь там без употребления.

44) Бригантина «Возобновление храма России». Спущена на воду в Нижнекамчатске 15 июля 1789 г. Разбилась около берегов Камчатки 15 октября 1796 г.

45) Судно «Доброе Намерение». Спущено в Охотске 8 июля 1789 г. Строил Козьмин. 8 сентября 1789 г. разбилось при выходе из устья реки Охоты и сожжено для железа.

46) Судно «Святой Иоанн Богослов». Спущено на воду в Охотске в 1790 г. Строил Козьмин. 30 октября 1806 г. выбросило на берег около Нижнекамчатска.

47) Катер «Черный Орел». Спущен на воду в Нижнекамчатске 31 мая 1791 г. Строил капитан Галл. В 1806 г. выброшен на берег возле Ямского острога, но в 1808 г. снят и доставлен в Охотск, где за негодностью сдан к порту.

48) Бригантина «Константин и Елена» (длина 58 футов, глубина 10 футов). Заложена в Охотске 29 октября 1790 г.; спущена на воду 21 мая 1791 г. Строил Козьмин. В 1805 г. по негодности сдана к порту.

49) Гальот «Святая Надежда» (длина 58 футов, глубина 10 футов). Заложен в Охотске 29 октября 1790 г.; спущен на воду 21 мая 1791 г. Строил Козьмин. В 1792 г. 21 сентября разбился около Большерецка под командою штурмана Полутова.

50) Бригантина «Святая Екатерина». Спущена на воду в Охотске 26 июня 1788 г. Строил Козьмин. 20 октября 1809 г. разбилась близ Большерецка.

51) Гальот «Надежда». 15 сентября 1800 г. разбился около Ямского берега.

52) Гальот «Святой Николай». Спущен на воду в Охотске в 1799 г., весною. Строил Козьмин. В 1806 г. был выброшен на берег около устья реки Удь; но в 1808 г. снят и приведен в Охотск, где сожжен для железа.

53) Бригантина «Святой Феодосий». Спущена на воду в Охотске 6 июня 1804 г. Строил подмастерье Попов. 4 сентября 1811 г. разбилась в Первом Курильском проливе.

54) Гальот «Охотск». Спущен на воду в Охотске 16 июня 1805 г. Строил Попов. 30 октября 1806 г. разбился на первом Курильском острове под командою штурмана Трубникова. Команда спаслась и в 1807 г. возвратилась на байдарках на Камчатку. Груз погиб.

55) Почтовый катер «Кадьяк». Заложен в Охотске 28 декабря 1804 г.; спущен 31 мая 1805 г. Строил Попов. 19 октября 1805 г. разбился в ста верстах от Удского острога.

56) Катер «Святой Зотик». Заложен в Охотске 22 марта 1806 г., спущен 8 июля 1806 г. Строил Попов. 6 октября 1812 г. разбился близ Большерецка.

57) Транспорт «Святой Иоанн». Заложен в Охотске 7 февраля и спущен 26 июня 1807 г. — 31 июня 1819 г. был прижат льдами к берегу около Нижнекамчатска, где и погиб.

58) Транспорт «Святой Павел». Заложен 7 февраля 1807 г.; спущен 28 июня 1808 г. — 7 сентября 1822 г. разбился в 80 верстах от Тигиля.

59) Транспорт «Борис и Глеб» (длина по килю 39 футов, ширина без обшивки 13½ фута, глубина интрюма 7 футов. Двухмачтовый). Заложен в Охотске 7 января; спущен на воду 26 мая 1808 г. После двадцатилетнего плавания сдан к порту за ветхостию.

60) «Святой Иннокентий». Построен в 1806 г. Забракован Бухариным и был сломан на стапеле.

61) Бот «Василий». Строил Бухарин.

62) Бригантина «Святой Дионисий». Спущена 30 июня 1810 г. Строил Васильев.

63) Шлюп «Диана». В 1810 г. был зачислен в состав Охотской флотилии. По ветхости в 1814 г. употреблен под блокшиф.

64) Бриг «Михаил». Заложен в 1819 г., спущен 14 июня 1820 г. Разбился близ Тигиля (в 1825 г. или в 1826 г.).

65) Бриг «Елисавета». Заложен в 1820 г., а спущен 2 июля 1821 г. Потерпел крушение близ Петропавловского порта 8 октября 1833 г.

66) Бриг «Екатерина». Заложен в 1820 г., а спущен 2 июля 1821 г. Погиб в 1838 г. на острове Симусир.

67) Бриг «Александр». Заложен 1 марта 1824 г.; спущен 25 июня 1825 г. Строил подпоручик Черногубов. 27 сентября 1827 г. разбился около Большерецкого устья.

68) Бриг «Николай». Заложен 25 июня 1826 г.; спущен в 1827 г. Строил подпоручик Черногубов. Погиб в 1842 г. на Охотском рейде.

69) Бриг «Камчатка». Заложен 25 июня 1828 г., спущен 25 июня 1829 г. Строил подпоручик Черногубов. Претерпел крушение в 1841 г. близ Большерецка.

70) Бот «Александр». Построен в 1829 г. За ветхостью сдан в 1834 г. к порту, вместо него построен бот «Алеут».

71) Бриг «Охотск». Заложен в 1832 г. Осенью 1850 г. был вытасен на берег около Петровского зимовья, где и обсох, а в 1855 г. сожжен.

72) Бот «Алеут». Заложен в 1833 г., спущен в 1834 г.

73) Бриг «Курил». Построен в 1841 г. Пропал без вести в 1850 г.

74) Бот «Кадьяк». Заложен в 1842 г., спущен в 1843 г.

75) Транспорт «Иртыш». Куплен в Англии в 1843 г., поступил в состав флотилии 13 сентября 1845 г. Находится под блокифмом в Пальво, на Амуре.

76) Бриг «Ижига». 28 сентября 1845 г. погиб около Авачинской губы.

77) Бот «Ангара» (89 тонн). Спущен в 1849 г. Разбился у восточных берегов Камчатки в 1850 г.

78) Тендер «Камчадал». Построен в 1849 г. Погиб в лимане Амура в 1857 г.

79) Транспорт «Байкал». Поступил в состав флотилии 13 сентября 1849 г. Находится в гавани Святой Ольги под блокифмом.

80) Бот № 1-й. Строен на устье реки Камчатки; был спущен на воду 27 мая 1852 г. Существует по настоящее время.

81) Шкуна «Анадырь». Строена на устье реки Камчатки. Спущена на воду 23 июня 1853 г. В 1854 г. сожжена в Авачинской губе англо-французскою эскадрою.