

Именно мореплаватели ярче всего воплотили в жизнь извечное стремление людей к открытиям неведомого. Серия «100 великих» — пополняется книгой о самых знаменитых мореплавателях в истории человечества от Одиссея до Тура Хейердала и Жака-Ива Кусто. Эту книгу прекрасно дополнит издание «100 великих мореплавателей», которое также готовится к выпуску в серии «100 великих».

100 великих мореплавателей

Елена Авадяева, Леонид Зданович
100 великих мореплавателей
И НЕ БУДЕТ БОЛЕЕ ВОДА ПОТОПОМ…

Плавать по морю необходимо. Жить — не так уж необходимо.
Гней Помпеи

В начале было, разумеется, слово. Вернее fama — молва. В природе человека разумного приукрашивать достижения своего разума, выдавать желаемое за действительное, наделять обычное чудодейственными свойствами. Или поэтическому взгляду древних в вое урагана действительно слышались голоса сирен, а в сверкании молний — грозное копье Зевса? Так или иначе, из рассказов о богах выросли рассказы о божественных странах. Почему божественных?

Наверное, потому, что там было так много всего, о чем только мечтал человек, — там били винные ручьи и росли деревья с молодильными плодами, путников ублажали прекрасные дивы, все были свободны и счастливы, и у каждого счастливого жителя этих стран было по десятку рабов… В дальних странах жила птица Рух, циклопы играли скалами как мячиками, и жили люди с собачьими головами. Слушая россказни бродячих факиров, ошеломленные жители древних городов трясли бородами и всплескивали руками. Но были и те, кто, поподробнее выспросив бродягу, крепко примечали себе нужное направление и собирали ватагу собутыльников, которые вскоре превращались в соратников.

Завоевание моря началось с обследования больших внутренних заливов, которые так влекли к себе варваров — то диких и грязных, то купающихся в роскоши, — варваров в том смысле, который придавали этому слову греки. А они называли так все, на что не изливалась благодать синевы морских небес людей, земли, животных и богов. По мудрому суждению афинян, сам Александр был не кто иной, как варвар.

О первых плаваниях в Оманском заливе, Персидском заливе и Красном море не осталось никаких достоверных свидетельств. В те далекие времена человек рассказывал свою историю в стихах и песнях, которые исчезали, подобно тому, как таяли на воде следы первых морских судов.

Однако перед Троянской войной на берегах Аравийского залива зажглись первые маяки. Культ неугасимого огня потребовал своих жрецов. Каждый маяк становится храмом, где обучают священному искусству вождения кораблей и определению их путей по небесным светилам. Причалив к подножиям маяков на своих ладьях, нагруженных благовониями, пряностями, слоновой костью и золотом с берегов Индии и Персидского залива, моряки рассказывали о своих наблюдениях за режимом ветров капризами морей, оскорбленных вторжением человека. Они описывали бухты и мысы, определяли их местоположение.

Жрецы собирали эти сведения, сопоставляли, обобщали и выводили закономерные связи между жизнью неба и моря. Они извлекали пользу из фантастических вымыслов и правдоподобных рассказов. В поисках истины

жрецы нередко исходили из легенд. А между тем истина содержала в себе больше чудес, чем самые фантастические легенды.

Эти победы одерживались одновременно на всех окраинных морях, от Дальнего Востока до Финского залива, — повсюду, где климат не мешал жить человеку. Но на Средиземном море они приняли огромный размах. И в результате появились племена покорителей морей. Все человеческие страсти способствовали этому отбору, предначертанному судьбой: честолюбие, ненависть, стремление к свободе, корысть и любовь.

Временные стоянки на берегах заливов превращались в порты — морские города, которые море питает своими плодами. Финикийские города рассылали во все неизведанные земли первопроходцев, а те возвращались с волнующими вестями. Случайно, из-за вынужденных или добровольных высадок на берег, они обнаруживали территории, которые можно было покорить. И вот караваны судов отправляются в плавания вдоль берегов Северной Африки и южного побережья Европы. Мореходы, изгнанники и авантюристы создают множество колоний, порты, принимают товары из городов-метрополий и посылают взамен богатства, выкачанные из новых земель. Эти колонии постепенно набирают силу, вступают в соперничество, а затем и в конфликт с метрополиями, утратившими свои доблести от чрезмерного богатства, освобождаются от зависимости и в свою очередь рождают новые колонии, которые тоже рано или поздно достигнут независимости.

Океан покоряется вдоль всего побережья Атлантики, где поселяются племена завоевателей. На севере мореходы, озадаченные холодами, туманами, резкими ветрами, поднимаются все же до Ла-Манша и достигают берегов Англии.

Но купцов не привлекают эти острова и моря, которые богаче опасностями, чем редкими товарами.

Границы мира отступают перед украшающими форштевни чудищами, чьи зоркие глаза высматривают злых духов. Опыт финикийцев, ослабленных борьбой с варварами, наследуют греки. Наделенные более бескорыстным и смелым умом, они используют этот опыт для пополнения географических знаний. Пифей, не заботясь о материальной выгоде, пробивается со своей экспедицией к Северному полярному кругу. Он входит в Балтийское море, и только опасность оказаться отрезанным льдами заставляет его отступить. Пифей открывает существование нескончаемой полярной ночи и объясняет ее стройной системой неопровержимых доказательств.

Такими достижениями завершилась эпоха малого каботажа, этого беспокойного ползанья вдоль берегов, когда всякий раз на ночь нужно было заходить в гавань. Море уже перестало вызывать в сердцах людей ужас, овладевавший ими, когда они теряли из виду землю, которую считали своим единственным домом.

Два года бороздил моря снаряженный фараоном Нехо финикийский флот. Когда он вернулся в восточное Средиземноморье, позади осталось 20 тысяч километров пройденного пути. Он проплыл вокруг всей Африки, хороня мертвых на ее берегах. После этого тяжелого и славного путешествия человечеству пришлось ждать еще два тысячелетия, прежде чем другой моряк отважился обогнуть мыс Доброй Надежды — Ганнон,

отплыв из Карфагена, смело штурмует океан и достигает Гвинейского залива. Он совершает 12-дневные морские переходы, не причаливая к берегам. Критянин Неарх, представитель мудрого и отважного народа, за три века до нашей эры вывозит из Индии одну из армий Александра, открывает область муссонов и в течение месяца держится этих попутных ветров со своим огромным флотом — примерно 200 кораблей.

В этом лихорадочном освоении водной стихии отныне участвует все Средиземноморье — метрополии и колонии, философы и ученые, историки и поэты. Море вынуждено раскрывать свои тайны. Наблюдения мореплавателей натолкнули Пифагора на мысль о сферичности нашей планеты.

Аристотель вникает во все вопросы, которые стали впоследствии предметом океанографии. Люди учатся составлять карты, измерять глубины, определять координаты портов, точно измерять по звездам пройденные расстояния, использовать в своих целях силы ветров, приливов и морских течений. Люди очеловечивают богов — властителей моря, которое теперь бороздят тысячи судов. Обычный корабль берет теперь груз, перевозившийся сотней верблюдов, и доставляет его по назначению со скоростью, которую позволяет предугадать знание силы и направления ветров. Морские пути оказались более рентабельны. Теперь корабли стали доставлять войска к месту сражения. Дно Средиземного моря устилается останками разрушенных судов. Оно становится поочередно, по воле людских страстей, то царством мира, то ареной войны.

Таким же эмпирическим путем люди оборудуют для своего удобства морские берега, строят порты в заливах, набережные, сооружают молы, очищают фарватеры. Повсюду — от Черного моря до Геркулесовых столбов и еще дальше — множатся гавани, вырастают маяки. В эту эпоху поклонения красоте люди, облагороженные морем, созидают лишь такие города, которые составляют неразрывное и гармоничное целое с пейзажем суши и воды. Набережные вымощены мраморными плитами, скрепленными металлическими скобами, маяки высятся гордыми башнями, обращая к морю свои бронзовые резные решетки.

Отсюда ночью огнем, а днем дымом подают знаки кораблям. Десять могущественных народов, территории которых простираются вплоть до Дуная и вплоть до Судана, живут этим морем, выставляя на его берегах символы своего величия.

С завершением эпохи войн, предшествовавших образованию Римской империи, приостанавливается освоение океана, которому были нужны дух независимости, живость воображения, жажда неизведанного, то есть те качества, с какими не мог мириться сильный своим крестьянским войском сухопутный Рим. Неспособный из-за отсутствия этих качеств завоевать море, он берет его в окружение.

Рим разрушает порты, он сравнивает с землей Карфаген и запрещает селиться на этой земле — не потому, что Карфаген угрожал ему своей мощью, а потому, что он излучал нестерпимый для римлян интеллектуальный блеск. Предав огню Александрийскую библиотеку, он уничтожает чудесную сокровищницу знаний о море, терпеливо и благоговейно собиравшуюся человечеством на протяжении 10 веков.

С разрушением наследия прошлого потеряли свой престиж и высокое звание флотоводцы, и, когда опять расцветает в человеческом воображении старая мечта о Золотом руне, море придется открывать заново. Люди возвращаются к первобытному ужасу, верят в огненные реки, железные бури и моря кипящей крови, охраняемые апокалиптическими чудовищами. Генуя, Венеция и несколько второстепенных городов довольствуются своими владениями в восточном Средиземноморье. Но викинги, баски, арабы пускаются в тайные плавания через Атлантический океан и пропадают без вести, открывая путь признанным первооткрывателям.

Но как только в XV веке возобновляется завоевание морей, оно принимает неслыханный размах.

Португальцы и испанцы, выйдя на штурм океана, неожиданно открывают множество новых земель, огибая главные мысы. Жажда золота влечет их в морские походы, жажда золота и честолюбивое желание прослыть первым, кто увидел неведомые моря и острова. Наука возвращается на забытый путь, вновь открывает великолепную гармонию мироздания. Роковой цикл повторяется, метрополии выпускают из себя самую здоровую кровь, посылая за море своих искателей приключений, мятежников и святых, которые оседают в завоеванных землях, накапливают богатства, соперничают с теми, кто их породил, и после беспощадных войн выходят из-под их власти. И этот заколдованный круг начертало море, ибо оно равно одаряет богатством всех, не обращая внимания на границы.

Каждая метрополия, каждая колония приносит в жертву своих лучших людей. Они уходят в море, чтобы обогатить науку и утолить тоску о неизведанном. Корабли под флагами всех стран бороздят неисследованные просторы. Единство океана требует единства его покорителей. Прошли те времена, когда одно очарование золота манило людей, и когда капитанов предавали смерти за разглашение тайн о пути, ведущем в Эльдорадо. Возникло новое рыцарство, отражавшее человеческую солидарность, которое лишь слегка смущали пережитки слишком узкого земного представления о чести.

В XIX веке окончился период завоевания океана отважными одиночками. Моряки становятся учеными, которые не могут смириться с тем, чтобы хоть одна часть нашей планеты оставалась неизведанной. Они начинают наступление на необъятные цитадели холода и безлюдья.

Корабли высаживают их на ледяные поля, отшлифованные снежными бурями, достаточно сильными для того, чтобы оторвать от поверхности тяжелые сани вместе с упряжкой.

На всем необъятном континенте Антарктиды долго был один оставленный человеком знак. Это обращенный к открытому морю крест, который установили матросы судна «Терра-Нова». На нем вырезаны имена пяти первооткрывателей Южного полюса и пониже — их простой и нерушимый девиз: «Искать, бороться, никогда не сдаваться». С тех пор слова эти стали девизом мореплавателей…

Приступая к книге о великих мореплавателях и флотоводцах, мы имели немалое искушение выстроить наших героев по значимости их деяний. И тогда первым, наверное, стал бы Христофор Колумб (открывший

наиболее важный для планеты материк), а последним — Фритьоф Нансен (покоривший наиболее бесполезный), однако воспоминание о Ное удержало нас от опрометчивого поступка. Ведь именно при нем Всевышний сказал: «…и не будет более вода потопом на истребление всякой плоти!»

ОТКРЫТИЯ ДРЕВНИХ ВРЕМЕН

Ясон, Одиссей, Эней

Авторы идут на известный риск, включая в строго документальную книгу рассказы о мифологических персонажах. Но имеем ли мы право отказывать мифам в достоверности лишь на том основании, что в настоящее время драконы водятся только на одном островке Тихого океана, а «удар трезубца Посейдона» принято называть по-японски — «цунами»?

Аргонавты отправились в путь из Фессалии, где их предводитель Ясон должен был стать законным царем Иолка.

Согласно легенде, его отец Эсон был свергнут сводным братом Пелием, власть которого, по пророчеству, должен был отнять человек в одной сандалии. Чтобы защитить Ясона от Пелия, отец тайно отправил его к Хирону, воспитателю целой плеяды героев. Достигнув совершеннолетия, Ясон решил возвратиться в Иолк и заявить свои права на трон. Встретившаяся по пути старуха (в мифе это сама богиня Гера, перевоплотившаяся ради такого случая) попросила перенести ее через бурную реку, что Ясон и исполнил, потеряв в воде одну сандалию. Таким образом, пророчество сбылось: человек в одной сандалии прибыл в Иолк бросить вызов Пелию. Ввиду того, что явился он во время религиозного праздника, Пелий не мог убить племянника без риска вызвать гнев богов. Поэтому царь обещал Ясону трон в обмен на золотое руно, достать которое было заведомо невыполнимой задачей. Чудотворная шкура золоторунного барана в свое время была увезена в Колхиду, причерноморскую область на территории современной Абхазии. Шкура висела на дереве под охраной никогда не дремлющего огромного змея.

Дельфийский оракул посоветовал Ясону отправиться на поиски морем. Гера убедила группу фессалийских воинов присоединиться к экспедиции на корабле «Арго», за что их и прозвали аргонавтами. В команду входили Кастор и Полидевк, поэт Орфей, сыновья Борея Калаид и Зет и великий герой древности Геракл (последний, впрочем, недолго пробыл с ними). По мнению ряда авторов, в путь отправился не один корабль, а целый флот, каждый из кораблей которого возглавлял один из героев. Вместе они переплыли полное чудес море, посетили удивительные земли и преодолели множество препятствий на пути к Колхиде, где Медея, вторая дочь царя Ээта, влюбилась в Ясона. Мифы уверяют, что к этому ее вынудила Гера при помощи богини любви Афродиты (но нам кажется, заставить молодую девушку влюбиться в красивого героя, да еще и иностранца можно было и без помощи богов — достаточно пары учтивых слов да пылких взглядов). Царь возненавидел греков, но скрыл свои чувства от аргонавтов. Он даже притворно согласился отдать золотое руно Ясону. Но сначала тот должен был выполнить задание, которое неминуемо привело бы его к гибели. Герою следовало запрячь в ярмо огнедышащих быков, вспахать на них поле, засеять его зубами дракона и победить немедленно вырастающих из земли воинов.

С помощью волшебного искусства Медеи Ясон выполнил задание царя за один день. Но царь Колхиды не собирался так просто лишиться сокровища. Он решил внезапно напасть на аргонавтов, о чем предупредила их Медея, теперь уже любовница Ясона. Она еще раз воспользовалась магией, чтобы справиться со змеем, и Ясон овладел золотым руном. Аргонавты спешно покинули Колхиду с руном и Медеей, на которой Ясон обещал жениться по возвращении в Фессалию.

Колхидская царевна во время погони за аргонавтами по Черному морю замедлила движение отцовского флота, лишив жизни и расчленив собственного брата, Апсирта. Части его тела выбросили за борт, принудив колхидский флот собирать их для достойных похорон. Позднее, уже в Фессалии, Медея убедила дочерей царя Пелия разрезать тело отца на части и сварить, чтобы он вновь обрел молодость. Убив отца, девушки навлекли на себя проклятие Эсона.

Нет ничего удивительного в том, что по возвращению в Грецию совместная жизнь Ясона и кровожадной Медеи не удалась. Через несколько лет он бросил ее ради другой, но Медея погубила соперницу и убила собственных детей от Ясона. Конец этой истории был безрадостным и прозаичным — Ясон умер в Коринфе, после того как сгнивший обломок «Арго» упал ему на голову.

Когда все было кончено, говорится в мифе, боги подняли корабль на небо и сделали его созвездием. На память о золотом руне среди небесных светил осталось первое зодиакальное созвездие Овен.

Изображения древнегреческих кораблей дошли до нас, были заново отстроены и проверены на мореходность. Плавание Тима Северина на парусно-гребном новоделе «Арго» к берегам Грузии (туда, где в древности была страна племени колхов — Колхида) убедительно доказало способность древних греков совершать дальние морские путешествия. Некоторые ученые склонны рассматривать этот миф, как рассказ о пиратской экспедиции нескольких судов под флагманством «Арго». Но сути дела это не меняет.

Поэтому имеет смысл относиться к мифу об аргонавтах, как к вполне достоверному рассказу о греческих путешественниках, скорее всего первых из тех, кто совершил плавание по Черному морю.

Спустя несколько столетий, мы встречаемся с новым упоминанием о дальних плаваниях эллинов в поэме «Одиссея» Гомера (около VII века до нашей эры). Эта великая поэма — пространное стихотворное повествование, изобилующее всевозможными приключениями, зачастую с непосредственным участием сверхъестественных сил. Читая ее, мы погружаемся в мир древней ойкумены, которую открывали для себя и всего света мореходы древности. Некоторые факты, приведенные в поэме сомнительны, географические сведения туманны. Тем не менее «Одиссея», помимо своих поэтических достоинств, является великой книгой географических открытий. Ее главный герой Одиссей, такой, каким он изображен у Гомера, представляет собой прекрасный тип исследователя и моряка того времени.

В XIII веке до нашей эры, к которому, собственно, относятся события, описанные в «Илиаде» и «Одиссее», народы Древней Эллады уже

располагали довольно развитым парусно-гребным флотом (более 1000 кораблей), который и привел царь Агамемнон под стены Трои, чтобы отомстить за обиду, нанесенную наследником троянского престола Парисом его брату Менелаю.

Оставим в стороне поэтическую традицию, обуславливающую войну греков с троянцами, как последствия коварной интриги богини Эриды, подбросившей трем верховным богиням пресловутое «яблоко раздора». Рассмотрим вкратце историю, послужившую основой для великой поэмы.

Одиссей, царь небольшого островка Итака в Ионическом море, сыграл решающую роль в троянском походе. Греки захватили Трою, проникнув в осажденный город в придуманном хитроумным Одиссеем деревянном коне. После разрушения Трои греческие воины отправились на родину. Ветер занес их к берегам Фракии. Греки захватили Измару, столицу фракийского народа киконов, и разграбили ее. Увлекшись грабежом и пьянством, участники похода забыли об осторожности. Воспользовавшись этим, местные жители напали на пришельцев и в кровопролитной битве истребили множество греков. Остальные воины поспешно покинули страну киконов и пустились в открытое море. Девять дней бушевала буря:

…Облака обложили
Море и землю, и темная с грозного неба сошла ночь,
Мчались суда, погружался в волны носами, ветрила
Трижды, четырежды были разорваны силою бури.

Кончилась буря, ветер примчал корабли к стране лотофагов (поедателей лотоса). Население встретило пришельцев миролюбиво, но другая беда ждала их: всякий, кто отведывал сладкомедового лотоса, мгновенно забывал все и мечтал лишь остаться в той стране навсегда, чтобы собирать лотос. *1 Рискнем предположить, что под «лотосом» подразумевались плантации мака — в таком случае мы встречаем первое в мировой истории упоминание о наркомании. Неудивительно, что население страны лотофагов деградировало.* Одиссею пришлось силою притащить плачущих моряков на корабль и крепко привязать их к корабельным скамьям. Одиссей и его товарищи:

Все на суда собралися и, севши на лавках у весел,
Разом могучими веслами вспенили темные волны.

Вскоре корабли пристали к земле циклопов. Эта земля показалась Одиссею прекрасной, и он с двенадцатью спутниками отправился исследовать чудный остров. Все другие остались на берегу сторожить корабль.

Дикий тот остров могли обратить бы в цветущий циклопы;
Он не бесплоден; там все бы роскошно рождалося к сроку.
Сходят широкой отлогостью к морю луга там густые,
Влажные, мягкие, много б везде разрослось винограда.
Плугу легко покоряся, поля бы покрылись высокой

Рожью, и жатва была бы на тучной земле изобильна.

Но этот благословенный остров населяли одноглазые свирепые великаны-людоеды — циклопы. Одиссей и его спутники попали в лапы циклопа Полифема. История о том, как они ослепили циклопа и бежали на корабль, широко известна.

Оттуда греки прибыли на остров Эола, повелителя ветров. Эол дал Одиссею кожаный мешок, стянутый серебряной нитью, в котором были заключены буреносные ветры. Быстро понеслись подгоняемые попутными ветрами корабли, и вскоре вдали показались берега родного острова Итака. Но спутники Одиссея захотели посмотреть, что находится в кожаном мешке, подаренном Одиссею, и нечаянно выпустили из него ветры. Поднялась буря и унесла корабли в неведомое море.

На этот раз греки попали в землю лестригонов. Жители этой страны тоже оказались людоедами. Здесь погибли все корабли Одиссея, а сам он едва спасся на последнем корабле, перерубив мечом канат, которым его судно удерживалось у берега. Снова началось плавание.

Новое испытание ждало путешественников. Они попали на остров волшебницы Цирцеи (Кирки), которая превратила спутников Одиссея в стадо свиней. Одиссей, избежавший колдовства, добился, чтобы волшебница сняла чары с моряков. Затем он попал на край света, в мрачную область Аида, где, как считали греки, жили тени героев.

Из Аида Одиссей опять вернулся на остров Цирцеи. Та научила Одиссея, как действовать во время дальнейшего пути. Эти советы очень пригодились герою. Так, когда корабль проходил мимо острова Сирен, Одиссей, опасаясь, чтобы его спутники, зачарованные сладким пением сирен, не бросились в море, велел всем им заткнуть уши воском.

Самого же Одиссея, уши которого остались открытыми, по его приказанию, крепко привязали к мачте. Это спасло греков. Моряки не слышали чудесного пения сирен, а Одиссей, хотевший броситься в море к сиренам, не смог разорвать связывавшие его веревки.

После этого кораблю предстояло пройти между двумя страшными чудовищами — Сциллой и Харибдой. Сцилла похитила с корабля шесть моряков, а Харибда едва не потопила корабль, втянув его в свою утробу вместе с огромным водяным потоком.

Наконец греки пристали к острову, где паслось священное стадо бога Гелиоса. Спутники Одиссея убили нескольких быков и за это были наказаны, страшная буря потопила корабль. Одиссей был выброшен волнами на остров, где царствовала Калипсо. Целых семь лет пробыл он на этом острове и лишь на восьмом году, соорудив себе плот, отправился в дальнейшее плавание. Волны принесли плот в гостеприимную страну феаков. Он скрыл было свое имя, но на пиру, когда певец запел о подвигах героев Троянской войны, Одиссей невольно выдал себя. Радушные феаки доставили героя на родину.

Так закончились долголетние странствования Одиссея по неведомым морям и далеким землям.

Где побывал Одиссей во время своих странствований? Насколько реальны вообще все мифы Троянского цикла? Насколько можно верить сказаниям и легендам наших предков? Ответить на эти вопросы отчасти

позволило открытие Шлиманом Трои — точно в том месте, где указал слепой старец, живший спустя шесть столетий (!) после Троянской войны. Поэма «Илиада» оказалась исторически достоверна на сто процентов. Что же говорить об «Одиссее»?

По современным данным осада Трои состоялась в XIII веке до н. э. Примерно тогда же были сложены поэмы «Илиада» и «Одиссея». Однако письменность в Греции появилась не ранее VII века до н. э. Следовательно, в течение шести веков (!) поэмы передавались изустно, из поколения в поколение, чеканные строки гекзаметров заучивались назубок. Певцы-сказители разносили поэмы по самым дальним уголкам эллинистического мира. Недаром говорится, «из песни слов не выкинешь». Мы имеем все основания предполагать, что в поэме «Одиссея» описано реальное путешествие древних моряков по Средиземному и Черномуморям.

Многие пытались начертить его маршрут. Однако никто не мог разгадать, к каким реально существующим странам следует отнести похождения Одиссея, так как и сам Гомер этого не знал.

Острова Эгейского архипелага и троянскую равнину греки того времени знали хорошо. Из более отдаленных местностей, по-видимому, три пункта могли быть ареной, где развертывались наиболее захватывающие приключения Одиссея. Сцилла и Харибда — это богато украшенное фантазией описание Мессинского пролива между Италией и Сицилией. Эоловы острова — это, по-видимому, Липарские острова. Страна лотофагов — это, возможно, часть Триполитанского берега, где туземцы употребляли в пищу один из видов лотоса и считали его лакомством. Хотя, как мы уже упоминали, похоже, что этот «лотос» обладал явно наркотическим воздействием.

Греки того времени представляли себе землю в виде плоского диска, в центре которого лежит Средиземное море, а вокруг него каймой расположены все страны мира. Греки думали, что стоит только немного отойти от морского берега — и вы затеряетесь в стране бурь, туманов и сказочных чудовищ. Еще один шаг — и вы оказываетесь у входа в подземное царство Аид. Переплывите таинственную черту — и вы станете игрушкой морского бога Посейдона, управляющего «океанской рекой», текущей вокруг света.

Гомер не только имел дар стихосложения, но и прекрасно разбирался в кораблях и искусстве кораблевождения. Он дает ясную картину погоды и условии плавания в Средиземном море. Правдив живой и характерный портрет Одиссея — исследователя, моряка и искателя приключений.

Хотя он и уверяет, что более всего стремится попасть домой, но ухитряется потратить на это десять лет и ввязаться по дороге в добрую сотню приключений. Он жалуется и волнуется, когда штиль, чередующийся со встречным ветром, задерживает его на пути к родному острову Итака, но когда начинается долгожданный попутный ветер, он использует его лишь для того, чтобы войти в новый порт и броситься навстречу новым приключениям. Оставим на совести великого морехода его рассказы о происках богов и колдуний. Скорее всего, после затянувшейся осады Трои он просто отправился на поиски приключений и богатства. Как мы уже указывали, в те времена торговля и пиратство шли рука об руку. От

нападения пиратов никто не был застрахован, пострадал от них и сам бог Дионис.

Одиссей в пути постоянно недоволен своими людьми и жалуется на них, и тем не менее он, как настоящий капитан, любит свой корабль и свою команду и всячески заботится о ее благополучии. Древняя поэма донесла до нас образ настоящего «морского волка», который в итоге странствий возвращается к родному очагу.

Великое путешествие совершил и один из главных защитников Трои во время Троянской войны, легендарный родоначальник Рима, которому посвящена «Энеида» Вергилия. Эней бежал из разграбленного города, спасая семью. Считалось, что некоторые из наиболее знатных римских родов происходили от троянцев, бежавших из Малой Азии на запад после разграбления Трои ахейцами. По сравнению с Грецией Рим выглядел выскочкой без традиций и истории (без славного прошлого с мифическими героями и богами), поэтому подвиги Энея должны были способствовать укреплению национальной гордости. Не случайно первый римский император Август принял личное участие в утверждении мифа.

Во время Троянской войны Анхис, отец Энея, не мог сражаться, так как был или ослеплен, или охромел (римский миф говорит, что в наказание за хвастовство о любовной связи с Венерой, от которой якобы и произошел Эней). А юный Эней показал себя выдающимся бойцом. Больше, чем его, ахейцы боялись только защитника Трои Гектора. В благодарность царь Трои Приам отдал Энею в жены свою дочь Креусу, которая родила ему сына Аскания. Несмотря на предупреждение Венеры о грядущем падении Трои, Анхис отказывался покинуть город, пока не произошли два знамения: воспламенение головы Аскания и падение метеорита неподалеку.

Эней на плечах вынес из города своего отца Анхиса и вывел сына. Каким-то образом его жена Креуса в дороге отстала от них и пропала. Впоследствии Энею явился ее призрак, от которого он узнал, что в далекой Италии он станет основателем новой Трои.

После странствий по Эгейскому морю, где небольшой флот Энея останавливался на нескольких островах, корабли прибыли в Эпир на восточном берегу Адриатики. Оттуда они направились к Сицилии. Анхис умер от старости во время остановки на острове, однако прежде чем достичь итальянской земли, путешественники побывали в Северной Африке, куда их забросил внезапный шторм (миф говорит, что он был ниспослан римским эквивалентом Геры, богиней Юноной, преследовавшей Энея во время всего путешествия).

Только помощь римского бога морей Нептуна спасла флот от гибели. В Карфагене, крупном торговом порту, основанном финикийцами (на территории современного Туниса), Венера сделала так, чтобы Эней влюбился в прекрасную вдову, царицу Дидону. Сама такая же беглянка, Дидона оказала троянцам горячее гостеприимство.

Эней вскоре стал любовником Дидоны и, потеряв счет времени, казалось, забыл об Италии и новом государстве на берегах. Но бдительный Юпитер, главный римский бог, послал к нему Меркурия с напоминанием о долге и приказом возобновить путешествие. Дидона горько укоряла Энея, но глубокое почтение к богам заставило его снова выйти в море. Убитая горем царица взошла на приготовленный по ее приказу погребальный

костер и, пронзив себя мечом, исчезла в языках пламени.

Когда троянцы наконец высадились в Италии у города Кумы, Эней отправился к известной пророчице Сивилле, которая провела его в подземный мир.

Там Эней встретил призрак отца, который явил ему будущее великое предназначение Рима, как повелителя мира. Его энтузиазм в описании будущего вдохновил сына.

Эней также встретил призрак Дидоны, но она не стала говорить с ним и быстро удалилась.

Вскоре Эней вошел на веслах в устье Тибра, на берегах которого через несколько веков был построен Рим. Конфликт с местным племенем латинов был кровавым и продолжительным. Конец распрям положила женитьба Энея на дочери царя Латина, Лавинии. Оправдалось предсказание, что ради благополучия царства Лавиния должна будет стать женой иноземца. Чтобы умилостивить Юнону, троянцы переняли обычаи и язык латинян.

Все народы мира гордятся своей древностью. Однако вряд ли можно считать просто поэтической легендой историю о народе-скитальце, вынужденном отказаться от языка и нравов своих под давлением обстоятельств. Чаще встречаются противоположные случаи. Однако потому, видимо, энеево племя и покорило мир, что умело решать проблемы не только военными, но и политическими методами.

Египтянин Ханну

Первого путешественника, о котором мы имеем исторические сведения, звали Ханну. В 2750 году до нашей эры, когда Египтом правил фараон Сакуре, Ханну отправился в дальние неизведанные страны, прошел через горы и пустыни, пересек моря.

Для украшения дворцов, усыпальниц и храмов, для пышных празднеств и церемоний, для богатых одеяний и утвари фараонов требовались золото, слоновая кость, драгоценные камни, черное дерево, благовонные смолы и краски, редкие заморские растения и черные рабы. Чтобы раздобыть все это, фараоны посылали экспедиции в далекие страны. Первой такой экспедицией, о которой до нас дошли записи, было путешествие Ханну.

Экспедиция Ханну вышла из Коптоса на Ниле, перевалила через возвышенность, простирающуюся к востоку от этой реки, пересекла пустыню и вышла к Косейру, порту на побережье Красного моря. Отсюда Ханну отправился в страну Пуони, или Пунт. Пунтом назывались земли, включавшие части современной Абиссинии, Сомали и лежащего против них побережья Аравии. Ханну рассказывает, что для обратного плавания он выстроил корабли в Пунте. Из этого можно заключить, что туда он шел сушей, а назад вернулся морем.

Когда Ханну вернулся из своего путешествия, он снискал всеобщее признание и славу. Он велел высечь на большой скале свое имя и описание своего путешествия. Этот памятник оказался более долговечным, чем книги и газеты, в которых позднейшие исследователи рассказывали о своих походах и триумфах. Вот отрывок из рассказа, написанного самим Ханну:

«Я был послан, чтобы провести корабли в страну Пунт и доставить оттуда для фараона благовония. Я отправился из города Коптос.

Его величество дал мне команду вооруженных людей, происходивших из южной страны Тебайда… Я прибыл в порт Себа и там построил грузовые корабли, чтобы отвезти назад разные товары. И я принес богатую жертву быками, коровами и козами. И когда я вернулся из Себы, у меня были товары, найденные мной в портах Священной Страны (Пунта). Я вернулся назад по дороге через Уак и Роан и привез с собой драгоценные камни для храмов. Такое дело было совершено впервые с тех пор, как существуют фараоны…»

Приблизительно в 1500 году до нашей эры царица Хатшепсут послала в Пунт новую морскую экспедицию. Среди других товаров эта экспедиция привезла живые мирровые деревья, которые были высажены в саду благовонных растений, разбитом на террасе храма бога Амона, живого леопарда, пойманного специально для царицы, и множество шкур пантер. В Дер-эль-Бахари на стене храма высечены надписи и изображения, относящиеся к этой экспедиции. В одной из надписей говорится:

«Корабли были нагружены чудесными товарами страны Пунт: драгоценным лесом, грудами благовонных смол, свежими благовонными деревьями, черным деревом, изделиями из слоновой кости, оправленными в чистое золото из страны Аму, душистым деревом, хезитским деревом, ахемскими благовониями, священной смолой, краской для глаз, собакообразными обезьянами, длиннохвостыми мартышками, борзыми собаками, шкурами леопардов и туземцами с их детьми. Никогда еще с тех пор, как стоит мир, ни один фараон не получал таких приношений».

Из последней фразы можно заключить, что за двенадцать веков египтяне забыли о путешествии Ханну.

Ганнон Карфагенянин

О финикийцах впервые рассказал Гомер. До нас дошли сведения о них, как о семитоязычном населении сирийского побережья. С конца II — начала I тысячелетия до н. э. финикийцы занимались морской торговлей, одновременно они основывали поселения по всему Средиземноморью (наиболее значительное из них Карфаген). Занимались они и производством пурпура, стекла, обработкой металлов, строили корабли. Финикийцы — были широко известной нацией торговцев, а торговля — это, прежде всего, строгий учет. Финикийцы изобрели алфавит, который позже был перенят греками и усовершенствован ими.

В 600 году до н. э. египетский фараон Нехо приказал группе финикийских купцов отправиться в плавание вокруг Африки. Они плавали на юг дальше Геркулесовых столбов (Гибралтарский пролив) и торговали там с туземцами. До нас не дошли имена отважных моряков, которые в течение трех лет боролись со стихиями, но выполнили это поручение. Каждый год по весне они делали остановку, сеяли зерно, дожидались всходов и, убрав урожай, двигались дальше. Об этом походе спустя сто пятьдесят лет рассказал побывавший в Египте историк Геродот.

Обычно финикийцы сгружали свои товары и раскладывали их на берегу, потом разводили костер, чтобы поднялся столб дыма, и удалялись на свои суда. Туземцы выходили на берег, осматривали товары, клали рядом с ними столько золота, сколько они считали справедливым, и

уходили в свои укрытия, расположенные поблизости. Если карфагеняне были удовлетворены предложенной ценой, они подплывали к берегу, брали золото и отправлялись в путь. Если же они были не удовлетворены, то возвращались на свои корабли и ждали там, пока туземцы не положат столько золота, сколько карфагеняне желали.

«Никогда ни одна сторона не поступала нечестно по отношению к другой стороне, карфагеняне не касались золота, пока оно не соответствовало цене их товаров, и туземцы никогда не забирали товаров до тех пор, пока не было унесено золото».

Карфаген был основан финикийцами около 850 года до нашей эры. Этому городу в наиболее цветущий период его существования суждено было стать величайшим торговым центром того времени. В 500 году до нашей эры Карфаген вел широкую торговлю в Африке и на Средиземном море. Возникнув как финикийская колония, он к этому времени уже сам искал колоний.

Ганнон был руководителем большой морской экспедиции, организованной карфагенянами для завоеваний и колонизации. Он имел в своем распоряжении шестьдесят судов с пятьюдесятью гребцами на каждом. Всего же в составе его экспедиции находилось тридцать тысяч мужчин и женщин (по пятьсот человек на каждом корабле!). Такой массой людей нелегко было управлять. Задача несколько облегчалась тем, что Ганнон основывал по дороге города и в каждом из них оставлял часть людей и кораблей, так что, когда он дошел до крайней южной точки своего пути, число тех и других значительно уменьшилось.

Однако флот карфагенян был еще велик, когда они плыли мимо высоких черных скал Гибралтара. Два дня они следовали вдоль атлантического побережья Африки и основали город Фимиатериум (там, где ныне находится город Мехдия). Потом они прибыли к мысу Солоситу (теперь мыс Кантин).

Обойдя этот мыс, карфагеняне достигли больших болот, густо населенных слонами. Болота, по-видимому, находились в устье реки Тенсифт.

Путешественники обогнули болота и, основав еще несколько городов, достигли реки Ликсус (теперь Драа), где они встретили дружественно настроенные туземные племена. Через некоторое время карфагеняне поплыли на юг вдоль пустынных берегов Сахары.

Затем Ганнон достиг большой реки, — вероятно, Сенегала, — где встретил враждебные племена. Возможно, это были гуанчи — дикий и таинственный народ, позднее покинувший Африку и поселившийся на Канарских островах. Потом Ганнон открыл еще одну реку, кишевшую крокодилами.

Вскоре Ганнон снова отправился на юг и плыл двенадцать дней, огибая материк, пока не прибыл к Зеленому мысу, где видел нефов. Обогнув мыс, он вошел в устье реки Гамбия и увидел ночью огни вдоль берега.

Здесь карфагеняне запаслись провизией и поплыли дальше, через пять дней достигнув залива, который они назвали Западный Рог (вероятно, бухта Биссагос).

После этого они четыре дня плыли вдоль «огненной реки». По-видимому, это был один из степных пожаров, какие нередко случаются в тех местах во время сухого сезона. Над морем пламени путешественники видели высокую гору, которую они приняли за обитель богов. Это была, вероятно, вершина Какулима во Французской Гвинее. Пожар на берегу все еще продолжался, когда они достигли Южного Рога (теперь залив Шерборо в Сьерра-Леоне). В глубине залива был остров, и здесь, как рассказывает Ганнон, путешественники встретили маленьких темных мужчин и женщин, которые бегали, прыгали и тараторили. Карфагеняне поймали нескольких из них, а остальные убежали. Ганнон уверяет, будто туземцы звали эти странные существа гориллами. Надо полагать, что это были не гориллы, а шимпанзе. Наконец моряки высадились на побережье нынешней Либерии.

Таким образом, Ганнон добрался до Экваториальной Африки. Насколько известно, он первый из жителей Средиземноморья посетил Западную Африку и описал ее. Существует греческий перевод его собственного рассказа об этом путешествии. Если рассказ правилен, то Ганнона следует признать одним из величайших исследователейдревности.

Почти одновременно с Ганноном греческий моряк Скилакс из Карианд морским путем пробрался в Индию.

Пифей

Две тысячи триста лет Пифей ждал признания правдивости своих рассказов. Древнегреческие историки не верили его сообщениям. Но современные ученые, добросовестно изучившие его записи, пришли к выводу, что нет оснований сомневаться в их правдивости.

Пифею не верили, потому что он намного опередил свою эпоху. Древние путешественники были по большей части купцами, искателями приключений или полководцами, Пифей же вел и научные наблюдения. Но его интерес, вероятно, был вызван желанием подорвать монополию карфагенян в торговле со странами, расположенными на побережье Атлантического океана.

Пифей был внимательным наблюдателем и для своего времени хорошим астрономом. Он открыл, что Полярная звезда находится не точно в полюсе мира. Он высчитал с точностью до нескольких минут географическую широту Массилии (Марселя). Во время своих длительных плаваний вдоль берегов Северной Европы он наблюдал северные приливы и впоследствии описал их. Путешествуя по Великобритании, Пифей изучал обычаи туземцев и потому может считаться одним из первых этнографов.

Во времена Пифея греческие колонии в западной части Средиземного моря — в Сицилии, Италии и Южной Франции — вели успешную борьбу с финикийскими городами и, прежде всего, с Карфагеном. Между сицилийскими греками и Карфагеном шли войны; греческие торговцы и моряки повсюду вытесняли финикийских и карфагенских.

Для греков очень важно было пробраться за тщательно охранявшийся карфагенянами Гибралтарский пролив на атлантическое побережье Европы и в Северное море, откуда привозили янтарь, олово и дорогие меха.

Эту задачу удалось выполнить Пифею, происходившему из греческой колонии Массилия.

Покинув Гадес (ныне город Кадикс в Испании), Пифей поплыл вдоль берегов Пиренейского полуострова до мыса Ортегал у южной части Бискайского залива, затем, пройдя заливом, обследовал берега Бретани. После этого он пересек Ла-Манш в направлении к Ландс-Энду в Корнуолле, где установил дружественные отношения с туземными рудокопами, добывавшими олово. Из Ландс-Энда Пифей совершил плавание вокруг Британии и через Ла-Манш вернулся в Ландс-Энд.

Пифей описал Британию в виде треугольного острова и приблизительно подсчитал размеры каждой стороны треугольника. При этом он значительно преувеличил размеры острова, но определил правильные пропорции.

В Шотландии Пифею рассказали, что в шести днях пути к северу от Британии находится остров Туле. Название острова вошло в литературу как символ крайней точки известного мира, и с тех пор «ультима туле» означает «край света». Одни географы думают, что этим именем называлась нынешняя Исландия, другие — что это часть Норвегии. Правда, Пифей не посетил ни Исландию, ни Норвегию, но интересен сам факт, что уже в те отдаленные времена существовало морское сообщение между Британией и каким-то народом, жившим на севере.

Пифей не удовольствовался плаванием вокруг Британии. Он вторично пересек Ла-Манш и направился на северо-восток вдоль берега Европы, «за реку Рейн в Скифию и до реки Танаис». Это значит, что он побывал на Эльбе, а может быть, доходил до Дона. Он слышал про остров, богатый янтарем, — это мог быть Гельголанд. Возвращался Пифей вдоль европейского берега через Средиземное море.

Наблюдения Пифея очень интересны. В Корнуолле он изучал залегание слоев оловянной руды и способ прокладки штолен в пустой породе, разделяющей рудные жилы. В своих записях он рассказывает, как туземцы плавят руду и отливают ее в слитки. Пифей отмечает, что рудокопы дружелюбны, приветливы и умны, потому что им постоянно приходится соприкасаться с другими народами.

Описывая свою поездку в глубь Британии, Пифей говорит, что древние британцы были земледельческим народом, что они собирали урожай зерновых хлебов и жили по большей части в мире друг с другом. Сражались они на колесницах.

В одном месте Пифей уверяет, что во время бури видел волны высотой в 60 локтей, то есть 27 метров! Многим это казалось баснословным, и они считали такое утверждение Пифея ложью. Но некоторые ученые думают, что Пифей был свидетелем бури в проливе Пентленд-Ферс, у северной оконечности Шотландии. Здесь, когда шторм совпадает с приливом, образуются волны высотой до 18 метров, а столбы брызг поднимаются еще выше.

Неарх

Плаванье Неарха, спутника Александра Македонского в его походе через Азию, имеет и большое самостоятельное значение. Только благодаря усилиям и таланту Неарха средиземноморский мир впервые познакомился с морской дорогой в Индию.

В 325 году до н. э. Александр, находившийся с громадной армией на реке Инд, сказал Неарху:

«Открой морской путь от этой реки к Евфрату. Я пойду назад по суше, а ты плыви по морю. У тебя будет 150 кораблей и около 5 тысяч человек. Плыви на запад, а когда кончится провизия, причаливай к берегу и ищи встречи с моей армией, которая пойдет берегом. Армия будет добывать снабжение для флота».

Неарх отплыл в сентябре. Когда он проходил Крокалу (Карачи), муссон начал менять свое направление, и ему пришлось 24 дня дожидаться попутного ветра. Через 5 дней после возобновления плавания разыгралась буря, во время которой 3 корабля погибли. Вопреки обещанию Александра, армия помогла флоту только один раз. Большую часть пропитания Неарху приходилось добывать грабежом прибрежных городов. Но даже после удачных набегов продуктов не хватало для такой массы людей, и они почти все время голодали.

Однажды греки причалили к острову, который теперь называется Асталу. В то время существовала легенда, что на этом острове живут сирены и что ни один странник, вступивший на него, не возвращался назад. Неарх высадился на этот остров, но его ждало разочарование: никаких сирен там не было.

Наконец пустынные берега кончились. Флот обошел мыс Джаск и приблизился к нынешней провинции Кирман. Здесь была плодородная почва, и грекам удалось достать зерна и свежих овощей. Около Ормуза экспедиция расположилась на отдых. Через некоторое время Неарх двинулся дальше и исследовал весь северный берег Персидского залива до устья Евфрата. Флот вошел в Паситиф и, поднявшись до Суз, соединился там с армией Александра.

Экспедиция Неарха длилась около шести месяцев.

Во время пребывания в Индии Неарх первый из европейцев услыхал о существовании китайцев, или серов, как их тогда называли.

Евдокс

У древнеримского историка Страбона сохранился рассказ некоего Посидония о человеке, обогнувшем по морю Ливию (так тогда называть Африка).

Посидоний утверждает, что Гераклид Понтийский в одном из своих «Диалогов» рассказывает о каком-то маге, прибывшем ко двору Гелона, который утверждал, что он обогнул Ливию. Указав, что эти сообщения с достоверностью не засвидетельствованы, Посидоний далее рассказывает о некоем Евдоксе из Кизика, священном после и глашатае мира на празднике Персефоны. Евдокс прибыл в Египет в царствование Эвергета II. Он был представлен фараону и его министрам и беседовал с ними, в частности, относительно путешествий вверх по Нилу, ибо Евдокс интересовался мерными особенностями и был хорошо в них осведомлен. В это время, продолжает рассказчик, к фараону береговой охраной был доставлен какой-то индиец из самой впадины Аравийского залива. Стражники заявили, что нашли его полумертвым одного на корабле, севшем на мель; кто он и откуда прибыл, они не знают, так как не понимают его языка. Царь же передал индийца людям, которые должны были научить его греческому языку. Выучившись говорить по-гречески,

индиец рассказал, что, плывя из Индии, он по несчастной случайности сбился с курса и, потеряв своих спутников, которые погибли от голода, в конце концов благополучно достиг Египта. Поскольку этот рассказ был принят царем с сомнением, индиец обещал быть проводником лицам, назначенным царем для плавания в Индию. Среди этих лиц был и Евдокс. Таким образом, Евдокс отплыл в Индию с дарами и вернулся с грузом благовоний и драгоценных камней (некоторые из них, рассказал Евдокс, приносят реки вместе с песком, а другие выкапывают из земли, так как они «затвердели из жидкого состояния подобно нашим кристаллам»). Однако надежды Евдокса на заслуженную награду не оправдались, потому что Эвергет отнял у него весь товар. После смерти фараона царскую власть наследовала его жена Клеопатра, и Евдокс был снова послан царицей в плавание, но на этот раз с большим снаряжением. Однако при возвращении его отнесло ветрами на юг Эфиопии. Бросая якорь в каких-либо местах, он старался расположить к себе местных жителей путем раздачи хлеба, вина и сушеных фиг (чего у тех не было); взамен он получал запас пресной воды и лоцманов. Во время путешествия он составил также список некоторых туземных слов. Однажды он нашел на берегу деревянный обломок носа погибшего корабля с вырезанным на нем изображением коня; узнав, что этот обломок принадлежал кораблю каких-то путешественников, плывших с запада, он, отправляясь в обратный путь на родину, взял его с собой. Когда Евдокс благополучно прибыл в Египет (где Клеопатра уже более не царствовала, а вместо нее на престоле был ее сын), он снова лишился всего товара, поскольку был уличен в хищении корабельного имущества.

Обломок корабельного носа он принес на рыночную площадь и показал его судовладельцам; от них Евдокс узнал, что это обломок носа корабля из Гадеса (ныне Кадикс). Ему сообщили, что богатые гадесские купцы снаряжают большие корабли, бедные же посылают маленькие суда, называемые «конями» (от изображений на носах кораблей). На таких суденышках они отправляются на рыбную ловлю у берегов Маврусии вплоть до реки Лике. Некоторые судовладельцы признали, что обломки принадлежат одному из кораблей, который слишком далеко зашел за реку Лике и не возвратился домой. Из этих фактов Евдокс заключил, что плавание вокруг Ливии возможно. По возвращении домой погрузил все свое имущество на корабль и вышел в море. Сначала он бросил якорь в Дикеархии, затем в Массалии, далее в следующих пунктах вдоль побережья, пока не прибыл в Гадес. Повсюду он рассказывал о своем проекте и, заработав деньги, снарядил один большой корабль и две буксирные барки вроде пиратских. Затем он принял на борт врачей и других ремесленников и также девушек, играющих на музыкальных инструментах, и, пользуясь постоянными западными ветрами, вышел в открытое море по направлению к Индии. Когда же плавание утомило его спутников, он подошел с попутным ветром к берегу, хотя и сделал это против воли, опасаясь приливов и отливов. И действительно, произошло то, чего он опасался: корабль сел на мель, но так тихо, что сразу не развалился, и им удалось спасти груз, перетащив его на берег, а также большую часть корабельного леса. Из этого они построили третью барку вроде пятидесятивесельного корабля и продолжали путь, пока не прибыли к людям, говорившим на том языке, словарь которого он составил в

прошлое путешествие. Вместе с тем он узнал, что люди, живущие там, того же племени, что и те, другие эфиопы, и что они соседи с царством Богха. Таким образом, он закончил свое путешествие в Индию и вернулся назад. На обратном пути вдоль берегов он заметил остров, обильный водой и поросший прекрасным лесом, но необитаемый. Благополучно достигнув Маврусии, он распродал свои суда и отправился ко двору Богха пешком. По прибытии туда он посоветовал царю предпринять морскую экспедицию; однако придворные убедили царя в обратном, возбудив у него опасения, что Маврусия может легко подвергнуться вражескому нападению, если дорога к ней будет открыта любым иностранцам. Когда Евдокс узнал, что его только для вида посылают в экспедицию, которую он предложил, а в действительности собираются высадить на какой-то пустынный остров, он бежал в римские владения и оттуда переправился в Иберию. Затем он вновь построил «круглый корабль» и длинное пятидесятивесельное судно, чтобы на одном отправиться в открытом море, а на другом обследовать побережье. Он взял на борт земледельческие орудия, семена и плотников и отправился по тому же маршруту. В случае задержки в пути он намеревался перезимовать на острове, намеченном им прежде для этой цели, посеять там семена, собрать урожай и затем завершить задуманное вначале путешествие. «Таким образом, — говорит Посидоний, — я дошел до этого места в своем рассказе истории Евдокса, но последующие события, вероятно, известны жителям Гадир и Иберии». Из всего этого, — продолжает он, — выясняется, что океан обтекает вокруг обитаемую землю:

Ведь не теснят океан никакие тверди оковы,
И в беспредельность лиясь, чистоту свою он сохраняет.

К сожалению, современники сочли рассказ Посидония выдумкой, уличив во множестве фактических неточностей. Они считали, что эту историю «выдумал либо сам же он, либо принял эту выдумку на веру от других». Больше склонялись ко второму, ибо Посидоний имел репутацию человека искреннего и не склонного к выдумкам.

«Действительно, — пишет Страбон, — вся эта история не особенно далека от выдумок Пифея, Евгемера и Антифана. Тех людей можно еще извинить, как мы прощаем фокусникам их выдумки, ведь это — их специальность. Но кто может простить это Посидонию, человеку весьма искушенному в доказательствах и философу?»

Располагая довольно сильным военным и торговым флотом, римляне, тем не менее, не заплывали за пределы Средиземного моря, и если и покидали Гибралтар, то лишь в рейсах на Британию, колонизованную еще в I веке н. э., — за оловом.

СРЕДНЕВЕКОВЫЕ ОТКРЫТИЯ (до Колумба)

Путешествие Святого Брендана

Римская империя шла к гибели в течение долгих четырех веков. Северные орды атаковали Рим извне, а восстания рабов подтачивали его силы изнутри.

Исследования прекратились. Развитие географических знаний сперва остановилось, а затем пошло вспять. Торговля сокращалась.

В этих условиях главной движущей силой общества стала христианская вера. Вера была объявлена путем к спасению, а знание попало в немилость. То, что уцелело от науки, было заключено в полумрак монастырей. Распространяясь бесчисленными миссионерами, многие из которых сложили во имя торжества его головы, христианство объединяло народы Цивилизованного мира.

Святой Брендан — покровитель Ирландии, признанный ирландский мореход VI века. Саги о двух его плаваниях пользовались в средние века, пожалуй, не меньшей популярностью, чем легенды о рыцарях Круглого стола. Эти сказочные повествования составлены в традициях саг о Бране, сыне Фебала, хотя источником для них явилось плавание аранского героя Мельдуна.

Святой Брендан дал обет отправиться в паломничество к неизведанным землям. Ему было видение голубя, указывавшего путь к острову. В поисках прекрасной земли святой Брендан дважды отправлялся в плавание, в первый раз на плоту из надутых шкур, а во второй — на деревянной лодке, обтянутой шкурами. Вера святого послужила причиной удивительных событий.

Однажды на Пасху он со своими спутниками высадились на острове, который начал двигаться, как только Брендан разжег на нем огонь. Остров оказался гигантским китом Яскониусом. Животное было укрощено святым Бренданом, как и многочисленные водовороты. На спине его святой со всеми спутниками отслужил мессу. После охранительной молитвы кит нырнул в волны и уплыл. Даже сатана не смог нарушить безмятежность духа святого человека, показывая ему муки ада. Более того, святой Брендан вернул к жизни одного из спутников-монахов, пожелавшего тоже взглянуть на запретное зрелище.

На своем пути он встретил великана-язычника, которого обратил в христианство, ужасающую мышь, огромного морского кота и пересек полупрозрачное море.

В конце концов, он достиг острова, явленного ему в видении. Это был остров духов-птиц, возможно, это была земля обетованная, место христианского возрождения, чем-то напоминающее кельтский остров Блаженных.

По возвращении в Ирландию святой Брендан не вернулся в свой монастырь, а удалился в пустошь близ Лимерика, где и умер. Не будем торопиться всецело относить рассказ о его плавании к религиозным мифам. Уже в наши дни энтузиасты-ирландцы построили копию судна святого Брендана и благополучно добрались на ней до берегов Америки. В пути им встретились и призрачные белоснежные плавучие острова-айсберги, и киты, и морские животные, походившие на людей, и целые облака, составленные из бесчисленных птиц. Поэтическое воззрение наших предков на мир и вера в идеалы позволила нам дожить до расцвета технократического века.

Плавание святого Брендана указало людям путь на запад, через океан, путь, по которому спустя 1000 лет отправилось человечество.

Эрик Рыжий и Торфин Карлсефни

Норманнами звали сильных и мужественных жителей побережья извилистых глубоких фиордов Норвегии, лесистых долин Швеции, низменных, овеваемых свежим морским ветром равнин Дании. Исстари привыкли они добывать себе пропитание на море. Почва их суровой, покрытой лесами туманной родины была неплодородна, и они издавна научились строить легкие узкие корабли, украшенные головой дракона, и смело выходили на них в открытое море для рыбной ловли, заморской торговли и грабежа более слабых соседей.

Молодежь, не находившая применения своей силе и отваге на родине, люди, совершившие под горячую руку убийство и вынужденные бежать от кровавой мести, смелые, свободолюбивые бойцы, не мирившиеся с притеснениями вождей, объединялись в боевые дружины и под предводительством конунга, «морского короля», отправлялись в море за добычей и славой.

Рассказы удачливых викингов, возвращавшихся на родину с нагруженными добычей кораблями, еще более подстрекали к новым походам. Норманны опустошали и сжигали города и села Франции и Италии, грабили и убивали жителей.

Разделенные на множество мелких и мельчайших герцогств, княжеств, графств, аббатств и баронств, раздираемые бесчисленными войнами и ссорами, европейские страны были беспомощны перед смелыми норманнскими пиратами. Появившись в 795 году на берегах Ирландии, норманны уже через двадцать лет овладели ее северным, западным и южным побережьями и начали покорять внутренние области страны. В начале IX века норманны грабили и опустошали Шотландию и северную Англию, в конце X и начале XI века норманны овладели почти всей Англией (там их называли «данами»).

В IX веке норманны пробрались по рекам в глубь Германии и Франции, ограбили и сожгли немецкие города Кельн, Гамбург, Ахен, Трир и Вормс, французские города Париж, Тур, Орлеан, Труа, Шанон и Дижон. В конце IX века норманны уже захватили северную Францию. После этого они вдоль французского берега прошли в Испанию, ограбили населенное маврами побережье около Севильи и берега Марокко и добрались до Италии.

Если норманнам не удавалось взять город с бою, они прибегали к хитрости. Так, когда предводителю норманнов Гастингу не удалось взять штурмом итальянский город Луна, норманны объявили осажденным, что Гастинг умер и что перед смертью он просил похоронить его в лунском соборе. В осажденный город вошла печальная процессия, безоружные бойцы несли гроб вождя. Но во время отпевания крышка гроба вдруг откинулась, из гроба встал Гастинг, убил ударом меча епископа и, раздав своим бойцам спрятанные в гробу мечи, начал бойню. Город был захвачен и разграблен.

Другие отряды норманнов — варяги — через устье Невы, по великому пути — «из варяг в греки» — добирались до Византии, и там становились телохранителями византийских императоров. К VIII–X векам относится и покорение норманнами (варягами) русских земель, княжение Рюриковичей. Некоторые летописи указывают, что варяги были призваны на царство самими русскими, что в общем-то довольно сомнительно.

Часть норманнов направилась на северо-запад. Около середины IX века норманны открыли Исландию. Природа этой страны, ее богатые рыбой фиорды, покрытые снегами вершины гор, зеленые луга очень напоминали норманнам их родину. В Исландию устремились колонисты из Норвегии и из захваченной тогда норманнами Ирландии.

В X веке в Исландию приплыл изгнанный из Норвегии за убийство Эрик по прозвищу Рыжий. Но и в Исландии неуживчивый викинг поссорился с колонистами, и его опять прогнали. Собрав ватагу храбрецов, Эрик отправился искать новые земли.

После опасного и утомительного плавания беглецы увидели сверкавшие на солнце глетчеры неизведанной земли. В синем море плавали причудливые ледяные горы, в воздухе стоял птичий гомон. Эрик назвал открытую им страну Зеленой страной (отсюда произошло название Гренландия).

Эрик решил обосноваться в новой стране и перевез туда людей из Исландии и Норвегии. В фиордах западного берега он основал два поселения. Норманны занимались рыбной ловлей и охотой на тюленей, моржей и китов, птиц, белых медведей, северных оленей и песцов. Колонисты не порывали связей со своей родиной и продавали туда меха, моржовые клыки и ворвань, а в обмен получали железо, лес, хлеб и ткани.

Скоро поселившиеся в Гренландии норманны начали искать новые, более теплые и плодородные земли. В 999 году корабль сына Эрика Рыжего, Лейфа Эриксена, плывший из Норвегии обратно в Гренландию, попал в шторм. Долго носился корабль в тумане по холодному бушующему морю, с трудом увертываясь от столкновений с внезапно выплывавшими из мглы белыми айсбергами. Кончился шторм, солнце высушило одежду и согрело продрогших, измученных моряков.

Вдали виднелся лесистый берег. Корабль подошел к нему. К морю сбегали пологие холмы, покрытые зарослями дикого винограда. На южных склонах росла дикая пшеница. Звенели ручейки, скатываясь с высокого берега в море. Это была Америка — нынешняя Новая Англия. Так норманны за пятьсот лет до Колумба открыли Новый Свет.

Вернувшись в Гренландию, Лейф Эриксен показал ветки дикого винограда и колосья дикой пшеницы и рассказал о Винланде — Стране винограда, где теплый климат, масса дичи, где можно добыть так нужный гренландским колонистам лес.

Рассказами Эриксена заинтересовался другой викинг — Торфинн Карлсефни, в 1002 году приехавший из Исландии в Гренландию. Спустя год он организовал экспедицию на трех кораблях в открытый Лейфом Винланд.

С ним отправились сто шестьдесят человек. Так как норманны рассчитывали поселиться в новых западных странах, они взяли с собой все, что могло понадобиться на новом месте, — даже несколько коров и быков. Корабли поплыли вдоль берегов Гренландии, мимо покрытых снегом и льдом скал, мимо глетчеров, сползавших в море, птичьих базаров и тюленьих лежбищ. Затем берега Гренландии пропали в морской дымке. Корабли вышли на юг, в открытое море.

Море было пустынно. Лишь вдали виднелись выпускаемые китами фонтаны да, слегка покачиваясь на волнах, проплывали величественные

айсберги.

Наконец моряки увидели на горизонте синюю полосу. Это был нынешний Лабрадор. Высокий берег был покрыт огромными плоскими плитами. Внизу ревели буруны. Наверху торчали острые скалы, и за них цеплялись обрывки облаков. Моряки назвали эту землю Хеллуланд — Страна плоских камней.

Но это был не прекрасный Винланд — Страна винограда, о которой рассказывал Лейф Эриксен. Поплыли дальше на юг. Через два дня перед путниками открылась новая земля.

Изрезанный берег был покрыт хмурым хвойным лесом. Торфинн назвал эту землю Маркланд — Лесная страна (теперь это Ньюфаундленд). Здесь путешественники остановились на отдых. Охотники, вооружившись луками, копьями и дротиками, углубились в чащу и к вечеру вернулись с богатой добычей — оленями и лосями.

Корабли пошли дальше на юг. Все теплее становился ветер, дувший справа, с берега. Через два дня приплыли к открытому песчаному берегу. Снова остановились на отдых. Когда моряки собирали на берегу валежник для костра, они натолкнулись на полузасыпанный песком киль корабля. Значит, они не первые посетили это место. Наверное, какое-то европейское судно потерпело здесь крушение, а его экипаж, очевидно, погиб. Это место норманны назвали Каламес (мыс Киля), теперь это Кэп-Бретон в нынешней Канаде.

На зимовку Торфинн остановился в Теамфиорде (фиорд Течений), послав один корабль далее на юг, на поиски желанного Винланда. Корабль вернулся с виноградом и дикой пшеницей — Винланд был недалеко.

Зимовка 1003–1004 годов в Теамфиорде прошла благополучно. В деревянных хижинах было тепло. Кругом было много дичи.

Лишь к весне дичь исчезла, и тогда людям пришлось голодать. Весной один корабль поплыл к Винланду, но ветер занес его к берегам Ирландии. Там норманнов взяли в плен и сделали рабами.

Позднее Торфинн сам поплыл на поиски Винланда. Плыли долго. Несколько дней норманны ничего, кроме воды, не видели. Становилось все теплее и теплее. Наконец вдали показался берег. Корабли вошли в устье реки, вытекавшей из озера и впадавшей в морской залив. Это был Винланд. Здесь шумели лиственные леса, здесь был долгожданный виноград и дикая пшеница. На берегу озера норманны построили хижины и там перезимовали.

Вторая зимовка в Америке (зима 1004–1005 годов) прошла еще благополучнее первой. Но однажды, весенним вечером, на озере появилось множество кожаных каноэ. Приплыли туземцы — невысокого роста, крепкие, краснокожие, одетые в меха люди, которых норманны прозвали скелингами. Скелинги начали торговлю с пришельцами, но вырвавшийся из ограды бык так сильно напугал туземцев, что они поспешно покинули озеро, спасаясь от невиданного чудовища. Через три недели они вернулись и, поссорившись из-за чего-то с норманнами, напали на них. Норманны, защищенные шлемами и кольчугами, вооруженные мечами, одержали верх, и туземцы были отбиты. Все же норманны вернулись на север, в Маркланд, где провели зиму 1005–1006 годов и откуда ездили на юг, в Винланд. Но когда летом 1006 года среди колонистов начались раздоры, Торфинн

решил вернуться в Гренландию.

Так закончилась попытка норманнов колонизовать американский берег. Норманны впоследствии несколько раз отправлялись в Маркланд за лесом, но постепенно путь на запад забывался. Лишь старинные сказания Исландии и Гренландии сохранили память об этих походах. В «Саге об Эрике Рыжем» рассказывается о подвигах героев, открывших Гренландию и Америку.

Современные ученые считают почти доказанным, что норманны, и в частности Карлсефни и его товарищи, доходили до нынешней Северной Каролины. Однако точно установить пределы их плаваний не представляется возможным, так как их записи очень кратки и бедны подробностями. Особенно трудно было им описывать те местности, где берега сплошь заросли лесом и имели мало отличительных признаков. Во всяком случае, описания, сделанные норманнами, дают в общем правильную картину климата, топографии и гаваней американского берега.

Мы имеем сведения о том, что норманнами было совершено даже путешествие в глубь Америки и что это путешествие было полно трагических приключений. В 1898 году шведский иммигрант Олаф Оман расчищал лесистый участок близ Кенсингтона, в штате Миннесота (в США), и выкорчевал пень осины, корни которого оплели грубо отесанный камень. На камне была высечена надпись, но Оман не мог ее прочесть. Когда камень был очищен, он увидел, что надпись сделана руническими письменами. Вот ее перевод, сделанный Ялмаром Холандом:

«8 готов и 22 норвежца во время разведочного путешествия из Винланда через Запад разбили лагерь у двух утесистых островов на расстоянии однодневного перехода к северу от этого камня.

Мы вышли из лагеря и ловили рыбу один день. Когда мы вернулись, то нашли 10 людей красными от крови и мертвыми. Спаси от зла. Дальнейшие три строчки, высеченные на ребре камня, гласили: (У нас) есть 10 (человек) из нашей партии у моря для наблюдения за нашим кораблем в 14 днях пути от этого острова. Год 1362».

Профессор Миннесотского университета Бреда первый прочел надпись на камне и объявил, что это грубо выполненная подделка.

О камне поговорили немного и забыли. Девять лет он служил порогом в амбаре Омана.

К счастью, он лежал письменами вниз, и поэтому они сохранились. Ученый Холанд, тщательно изучивший надписи на камне, решительно защищает их подлинность. Опытные лесоводы установили, что когда осина попала под раскорчевку, ей было семьдесят лет, следовательно, надписи на камне были высечены, во всяком случае, до 1830 года. Но в то время в Миннесоте не могло быть людей, которые обладали бы достаточными знаниями для того, чтобы выполнить такую подделку.

Да и кому это было нужно? Три геолога изучали высеченные знаки и признали их очень древними.

Вот как Холанд объясняет историю найденной Оманом надписи на камне. Посещение норманнами Винланда и Маркланда не было случайным эпизодом. Колония в Гренландии продолжала некоторое время существовать, причем колонисты иногда возили лес из Америки. Они вступали в сношения с индейцами, женились на индианках и постепенно

отошли от христианства. Есть сведения, что король Эриксен в 1355 году послал в Гренландию миссионеров, чтобы вновь обратить колонистов в христианство. Однако, прибыв в Гренландию, миссионеры узнали, что часть колонистов переселилась в Винланд; тогда они тоже поплыли туда. Сперва они попали к устью реки Святого Лаврентия, а затем, двигаясь по следам своих соплеменников, обогнули Лабрадор, вошли в Гудзонов залив и, следуя вдоль его берегов, доплыли до устья реки Нельсона. Здесь они оставили свой корабль и часть людей. Другая часть экспедиции отправилась вверх по реке, к Лесному озеру и на Красную реку, то есть в район, близкий к нынешнему Кенсингтону.

Здесь, чтобы почтить память погибших товарищей и отметить наиболее отдаленный пункт своего путешествия, они сделали надпись на обтесанном камне.

В самой Гренландии жизнь становилась все хуже и хуже, климат делался все более суровым, все реже плавали корабли в Норвегию и Исландию. Колонисты болели цингой и рахитом. Из Норвегии и Исландии корабли привозили страшную эпидемию — «черную смерть» (чуму). В течение XV века норманнское население Гренландии почти целиком вымерло, и в XVIII веке, когда норвежцы и датчане вновь начали колонизацию Гренландии, они, кроме заброшенных кладбищ и развалин жилищ, не нашли там никаких следов норманнов.

В конце XV века, когда Колумб посетил Исландию, связь с Гренландией, а тем более с Америкой, давно уже была прервана.

Но среди исландских моряков, монахов-летописцев и стариков-крестьян еще жили сказания о плаваниях их предков далеко на запад и о прекрасной Стране винограда — Винланде.

Братья Вивальди

В мае 1291 года христиане потеряли свой последний оплот на Востоке — город Сен-Жан д'Акр (Акка). Этим был положен конец крестовым походам, и на торговых путях европейских торговцев в Индию выросла непреодолимая преграда.

В это время остро стояла задача отыскать морской путь в Индию, разрешить которую удалось только Васко да Гаме спустя два столетия. Пока Багдад принадлежал арабам, которые были весьма предприимчивыми купцами, имелась, хотя и ограниченная, возможность торговых сношений со странами Индийского океана через Египет. Восточные товары, пользовавшиеся большим спросом, особенно пряности, находили все новые пути к итальянским портам, а через них — в другие страны Европы. Однако, после завоевания Багдада монголами, 10 февраля 1258 года пал и халифат в Месопотамии. При монголах, не обладавших купеческой жилкой, слабые связи с Индией совсем ослабли. Вот почему потеря Сен-Жан д'Акра в Палестине (18 мая 1291 года) была воспринята как полное прекращение торговли с Индией и возникла мысль, нельзя ли попасть в эту страну другим путем. Трудно доказать, что экспедиция, снаряженная в Генуе в 1291 году для достижения Индии по морю, действительно была послана, исходя из этих соображений. Но вероятность такой связи событий велика.

Братья Вивальди попытались добраться до Индии на корабле, обогнув Африку с юга.

Вот что пишут современные им источники:

«В тот самый год Тедизио Дориа, Уголино Вивальди и его брат с некоторыми другими гражданами Генуи начали готовиться к путешествию, которое прежде никто другой не пытался предпринять. И они наилучшим образом снабдили две галеры съестными припасами, питьевой водой и другими необходимыми вещами, которые были в них размещены, и в мае направили их в Сеуту, чтобы плыть через океан в индийские страны и купить там прибыльные товары. Среди них находились два упомянутых брата Вивальди, а также два еще юных монаха. Это удивляло не только очевидцев, но и тех, кто об этом слышал. После того как они обогнули мыс, называемый Годзора (Джуби), о них не слышали больше ничего достоверного. Да сохранит их Господь и приведет их на родину здоровыми и невредимыми».

Другой источник сообщает:

«Поэтому генуэзцы незадолго до того времени снарядили две галеры, которые были снабжены всем необходимым, и прошли через Геркулесовы Столбы, находящиеся на самом краю Испании. Но что с ними произошло, остается неизвестным даже теперь, спустя 30 лет после события».

Вероятно, кто-то видел генуэзские корабли у мыса Джуби. Но о дальнейшей судьбе отважных мореплавателей никто достоверно ничего не узнал: участники экспедиции пропали бесследно, и все попытки выяснить, что же с ними случилось, не привели к положительным результатам.

Возможно, хотя почти невероятно, что оба корабля достигли своей цели — Индии. Гораздо правдоподобнее, что моряки погибли еще где-то на западном побережье Африки — то ли во время кораблекрушения, то ли в плену, то ли от болезней или других причин.

В 1315 году Сорлеоне Вивальди, сын пропавшего без вести Уголино, принял весьма энергичные меры для выяснения судьбы своего отца. Как ни странно, он поехал не в Западную, а в Восточную Африку и добрался до Могадишо. Какой-то Бенедетто Вивальди, который приходился братом Сорлеоне, поехал даже в Индию в обществе некоего Перчивалле Станконе и умер там в 1321 году. Видимо, и туда его влекла надежда узнать что-нибудь о пропавшем отце, но эта попытка тоже оказалась тщетной.

Почти через 150 лет итальянец Антоньетто Узодимаро, находясь на службе принца Генриха Мореплавателя, достиг в 1455 году реки Гамбия. Он полагал, что напал там на след последнего потомка моряков — участников бесследно исчезнувшей экспедиции, и 12 декабря 1455 года написал об этом подробный отчет своим кредиторам в Геную.

К сожалению, это сообщение Узодимаро тесно переплетается с фантастичными воспоминаниями о сказочной райской реке Тихон (Сион), о «пресвитере Иоанне», в царство которого можно будто бы попасть с побережья Западной Африки менее чем за две недели, рассказами о том, что государство Гвинея находится недалеко от Эфиопии, где, как предполагали, царствует «пресвитер Иоанн». Эти представления отражали дух своего времени, ибо к середине XV века они были распространены повсюду в Южной Европе.

Более поздние исследователи придумали другие небылицы об экспедиции Вивальди, которые также не выдерживают критики.

Ранние итальянские исследователи откровенно признавали, что об экспедиции Вивальди ничего определенного сказать нельзя. Так, Фольета,

написавший в 1585 году историю Генуи, подчеркивает, что корабли, отправившиеся для разведки морского пути в Индию, прошли через Геркулесов пролив в западном направлении, «но каким был исход их великих намерений, об этом слух никогда до нас не доходил».

До возвращения Марко Поло на родину (1295) в Европе почти ничего не знали о Восточной Азии. Поэтому вряд ли в 1291 году у кого-либо уже могло возникнуть намерение плыть через Западный океан в Восточную Азию и «Индию».

Кстати, в те времена и сама мысль о шарообразной форме Земли отвергалась церковью как еретическое. Только немногие просвещенные умы были знакомы с этой точкой зрения, и уже совсем немногие отваживались ее принять. Правда, среди них были такие выдающиеся люди, как Альберт Великий (XII век) и Роджер Бэкон (XIII век), которые хорошо знали классиков древней литературы, разделяли их мнение о шарообразности Земли и популяризировали его. Но примерами того, как опасно было разделять такие взгляды, живя в Италии, являются казни Пьетро из Абано и некоего Чекко Асколи, которых сожгли как еретиков — одного в 1310 году, другого в 1327 году, так как они утверждали, что Земля представляет собой шар.

Каддео утверждал, что братьям Вивальди, вероятно, удалось, по меньшей мере, обогнуть Африку с юга. Свое предположение он обосновывает поразительно правильным изображением очертаний Африканского материка на ряде карт, составленных после 1300 года.

Бесспорным является тот факт, что после 1300 года или даже после 1291 года (года плавания Вивальди) никогда уже больше не сомневались в том, что Африку можно обогнуть с юга. Боккаччо, например, считал (около 1300 года) возможность такого плавания чем-то само собой разумеющимся, когда писал:

«Западное (Атлантическое) море является частью Эфиопского» (Hespe — mare ethiopici Oceani pars est).

На современном языке это означает, что Атлантический океан является частью Индийского.

Плавание братьев Вивальди было преждевременным и рискованным предприятием, которое потерпело неудачу. Они первыми попытались открыть морской путь в Индию и заслужили этим славу, хотя попытка потерпела фиаско!

Генрих Мореплаватель

В начале XV века Португалия не играла заметной роли в международной жизни. Она была одним из мелких государств, занимавших Пиренейский полуостров.

Уже с середины XIII века определились те границы Португалии, которые существуют до сих пор. Ей удалось отделиться от Испании, но именно это отделение совершенно отрезало Португалию от Европы. К тому же и сама Европа находилась в лихорадке бесконечных войн. Деловая жизнь замирала, но даже и та вялая торговля, которая продолжала существовать, шла мимо Португалии. У нее были только море да хорошие корабли.

Португальцы строили небольшие суда, водоизмещением не более 200 тонн, но они были удобны для рыбной ловли и перевозки товаров. На их

мачтах были косые (латинские) паруса; с такой оснасткой корабли лучше поддавались управлению и могли идти против ветра под более острым углом, чем другие европейские суда того времени, вооруженные тяжелыми прямоугольными парусами на громоздких реях.

В Гибралтарском проливе хозяйничали мавры. Португалия владела одним лишь атлантическим побережьем. Куда же могла она посылать свои корабли? Этот вопрос разрешил португалец «инфанте Энрико», или, как его часто называют, принц Генрих Мореплаватель. Он родился в 1394 году и был третьим сыном короля Жуана I, а значит, не играл большой роли в государстве.

Матерью Генриха была Филиппа, дочь Джона Гуанта, таким образом, он был кузеном английского короля Генриха V. В 1415 году 21-летний принц Генрих уже сыграл видную роль в военной операции, в результате которой у мавров отбили Сеуту. Во время пребывания в Марокко он собрал некоторые сведения относительно Внутренней Африки: о караванной торговле между Тунисом и Тимбукту, при посредстве которой золото с Гвинейского берега перевозилось в мусульманские порты Средиземного моря. Если бы этого берега можно было достигнуть морским путем, то золото можно было бы отвозить в Лиссабон. Отнять подобные сокровища у неверных и передать их христианам с тех пор стало главным делом принца. Но Генрих смотрел на дело с широкой точки зрения. За Золотым берегом он видел морской путь в Индию. По возвращении из Марокко принц Генрих приобрел такую воинскую славу, что папа Мартин V пригласил его принять командование его армией. Подобные лестные предложения он получал от своего кузена Генриха V Английского, от Иоанна II Кастильского и от императора Сигизмунда. Отказавшись, Генрих удалился на мыс Сагреж в южной Португалии. Эту уединенную скалу греческие и римские писатели называли Священным мысом и полагали, что она составляет самую западную границу обитаемой земли. Генрих воскресил рыцарский орден тамплиеров и возглавил его. Находясь безвыездно в своем замке, он и изучал море. Его прозвали «Генрихом Мореплавателем» и добавляли в виде остроты: «Сам он никогда по морю не плавал». Но он ни на что не обращал внимания и упорно делал свое дело. Он расспрашивал моряков, купцов, картографов, он беседовал со всеми, кто мог сообщить ему хоть какую-то информацию об интересовавших его вопросах, толковал с заезжавшими в португальские порты иностранцами, не пренебрегал советами мавров.

До Генриха навигация как наука стояла на довольно низком уровне. Принц придал ей серьезный характер. В 1438 году он выстроил в Сагреже нечто вроде обсерватории и школу навигации. Еще и сейчас там можно увидеть развалины зданий, выстроенных Генрихом Мореплавателем. В Сагреж перенес он свою коллекцию карт и книг. Считают, что Генрих положил начало великим экспедициям, выдвинувшим на некоторое время маленькую Португалию в ряды великих мировых держав.

Через своих сподвижников Генрих поддерживал связь со всей Европой. Из маленького соседнего порта Лагож он начал высылать экспедиции, направляя их вдоль западных берегов Африки. Он приказывал своим капитанам сообщать ему обо всех открытых гаванях и торговых путях, но главным образом интересовался африканской рекой, которая

вела в «царство пресвитера Иоанна» Об этой мифической личности, основавшей якобы царство божие на земле, в средние века ходило множество легенд. Вплоть до XVIII века путешественники разыскивали это «царство» на всех континентах.

Генрих посылал на своих кораблях священников для обращения язычников в христианство.

Результатом деятельности Генриха было не только расширение португальской торговли, но и появление в европейских странах и в их колониях негров-рабов.

В 1420 году один из кораблей, посланных Генрихом, открыл остров Мадейра. Через несколько лет этот остров был колонизован и стал первым звеном в цепи португальских иноземных портов. В 1434 году португалец Жиль Эанеш сделал три попытки и все-таки обогнул мыс Божадор — самую южную точку, которой достигали европейские суда того времени. В 1441 году другой португальский корабль дошел уже до мыса Бланко. В 1445 году Диаш, пройдя значительно дальше этого мыса, увидел выступающую косу, поросшую зеленым кустарником. Над ней возвышалась небольшая группа пальм.

В 1442 году Антонио Гонзалес привез с реки Рио де Оро — в 400 милях от мыса Божадора — золото и негров-рабов. Принц Генрих одобрил работорговлю, она представлялась ему, прежде всего, средством обращения язычников в лоно церкви. Поэтому папе Евгению IV он отправил письмо, извещая об открытии страны варварских народов, лежащей за пределами мусульманского мира Генрих просил о пожаловании Португалии всех языческих земель, которые могут быть открыты при дальнейших путешествиях за мыс Бойадор, включая и Индию, Евгений IV удовлетворил эту просьбу, а последующие папы подтвердили это пожалование.

За пятьсот лет, которые протекли с тех пор, вид этого места не изменился. Только проплыв тысячу километров вдоль безотрадного, пустынного берега Сахары, легко понять, почему растительность эта привлекла внимание Диаша, и почему он назвал этот мыс Зеленым. В 1455–1456 годах другая португальская экспедиция, которую возглавил венецианец Кадамосто, открыла острова Зеленого Мыса.

В 1458 году Генрих послал свою последнюю экспедицию. Ею командовал Диого Гомеш. Он обогнул Зеленый Мыс и достиг реки, которую назвал Рио-Гранде. Этим исчерпываются сведения о достоверных открытиях экспедиций Генриха. Но на одной старой карте имеется косвенное указание, что еще в 1440 году португальский корабль достиг берегов Южной Америки близ нынешнего Пернамбуко.

Генрих Мореплаватель умер в ноябре 1460 году и был погребен в часовне монастыря Баталья. Основоположник навигационной науки в Португалии, инициатор систематических исследовательских экспедиций, мечтавший об открытии морского пути в Индию, этот человек сделал для исследования нашей планеты не меньше, чем многие путешественники, рисковавшие своими и чужими жизнями в бескрайних тропических морях. В том же 1460 году родился Васко да Гама, человек, осуществивший мечту принца.

Альвизе Кадамосто

Португалия постепенно упрочивала свои позиции на африканском побережье, строя укрепленные поселения и плантации. Португальские моряки пробирались вдоль африканского берега все дальше и дальше к югу. Везде, где могли, они захватывали туземцев, положив тем самым начало рабовладельческому промыслу. Так началась колонизация черного континента. Стали отступать затаенные страхи перед сказочными чудовищами и вымышленными опасностями, о которых говорили древние предания.

Впрочем, по большей части португальцы ограничивались торговлей в непосредственной близости от берега. Торговля внутри материка находилась в руках еврейских купцов, добиравшихся с севера на верблюдах через оазисы Сахары до самых отдаленных районов Африки. Об этом свидетельствуют тщательно выполненные карты, составленные евреями Майорки, откуда выходили лучшие картографы той эпохи. На этих картах, а некоторые из них восходят к 1375 году, показаны Тимбукту, горы Атласа с караванными тропами и помещено грубое изображение «властителя гвинейских негров». В обмен на слоновую кость, эбеновое дерево, золото, шкуры и рабов простодушным туземцам давали стеклянные шарики, зеркальца, ножи, колокольчики, яркие ткани и т. д. В отдаленных, глубинных районах Африки эти предметы служат «ходовым товаром» и поныне.

Большой интерес представляет сохранившийся отчет об одном плавании к африканскому побережью, предпринятом в те годы. Этот отчет венецианского авантюриста Альвизе Кадамосто (на венецианском диалекте — Альвизе да Мосто) о путешествиях, совершенных на службе у принца Генриха, и, возможно, первого из европейцев, увидевшего острова Зеленого Мыса. Кадамосто родился в Венеции примерно в 1426 году. Он не являлся профессиональным моряком, а был дворянином — торговцем и искателем приключений. В 1445 году уехал на Кандию (Крит). Пять лет спустя он стал «знатным лучником» на «большой галере» в Александрии, а еще позднее служил на фламандской галере.

В 1454 году после того, как его отец был разорен судебным процессом, Альвизе вместе со своим младшим братом Антонио покинул Венецию, отправившись на поиски приключений и богатства. На пути из Венеции во Фландрию их корабль был случайно задержан встречным ветром вблизи мыса Сан-Висенти, откуда было недалеко до Рипузеры — имения принца Генриха. Услышав, что у берега стоит итальянское судно, принц послал туда своего секретаря с образцами африканских товаров. Товары возбудили любопытство молодого Кадамосто, и он спросил, «не разрешит ли господин плыть туда тому, кто пожелал бы этого». Когда же ему сообщили, что его услуги охотно примут, и рассказали об условиях службы — дележ привезенного груза и т. д., — он решился за свой счет снарядить каравеллу и идти к африканскому берегу. «Я был молод, — писал он, — мог прекрасно переносить трудности, страстно желал поглядеть на мир и увидеть то, что еще не видал наш народ, а также рассчитывал приобрести почести и богатство».

Галера Кадамосто направилась сначала к Мадейре и Канарским остовам, а затем вдоль африканского побережья — причем Кадамосто постоянно вел записи о ветрах, течениях, местах высадки и встречах с

местными жителями.

Его описания племен, которые он посетил, весьма интересны и содержат много ценных сведений. По всему берегу близ мыса Бланке велась весьма оживленная торговля рабами и отдавали «десять или пятнадцать рабов за одну из таких (берберийских) лошадей, в зависимости от ее качеств».

Арабы выменивали на людей также гранадский и тунисский шелк.

«В результате португальцы ежегодно увозили из Аргина тысячурабов».

Кадамосто рассказывает и о жителях пустыни — туарегах, об их обычае закрывать свои лица и дает им такую характеристику:

«Лжецы, самые отъявленные в мире воры, очень склонные к предательству… У них черные волосы, они их постоянно смазывают рыбьим жиром, так что волосы имеют отвратительный запах, и это считается изысканным… Чем длиннее у женщины груди, тем она считается красивей, поэтому все женщины, чтобы их груди были длиннее, в возрасте семнадцати-восемнадцати лет, когда груди приобретают форму, перевязывают их веревкой, сильно оттягивая вниз. Таким способом груди вытягиваются, а так как женщины каждый день часто дергают за веревку, они еще более удлиняются, так что у многих они свешиваются до пупка. И та женщина, у которой самые длинные груди, холит их и гордится ими как редчайшей вещью».

Кадамосто рассказывает и о «немом торге» солью, который шел между купцами и чернокожими:

«…чернокожие оставляют кучи соли и скрываются, а купцы кладут рядом с каждой кучей соли золото. Если обе стороны довольны, чернокожие берут золото, а купцы — соль».

Кадамосто наблюдал также и применение одного замечательного средства, которое с тех пор, как о нем рассказал венецианец, было забыто почти на шесть столетий и вновь стало применяться лишь в наши дни. Купцы в Мали, близ мыса Бланке, с его помощью спасались от жары.

«В определенные сезоны, — пишет Кадамосто, — здесь стоит необычайно сильная жара. От этого кровь загнивает, так что, если бы не эта соль, они бы умирали. Средство, которым они пользуются, заключается в следующем: они берут немного соли, растворяют ее в кувшине, куда налито немного воды, и пьют этот напиток каждый день. Они говорят, что в этом их спасенье».

Пройдя Зеленый Мыс, корабли Кадамосто достигли страны негритянского племени джадофо. Торговля рабами тут процветала, невольников продавали и арабам и португальцам. Обычаи населения Кадамосто описал детально и увлекательно.

«Вы должны также знать, что в этих землях мужчины выполняют многие женские работы, вроде прядения, стирки и тому подобное».

Кадамосто высадился на берег и продал местному вождю несколько лошадей со сбруей, получив за это сотню рабов.

«Как только тот увидел меня, — пишет Кадамосто, — он подарил мне молодую девушку, двенадцати или тринадцати лет, красивую, хотя она и была чрезвычайно черна, и притом сказал, что он дает ее мне для услужения в спальне. Я принял ее и отправил ее на свой корабль».

Затем венецианец рассказывает об одном случае, свидетельствующем о большом мастерстве в плавании, достигнутом неграми побережья.

Случилось так, что Кадамосто надо было послать кого-то с сообщением на его корабль, стоявший на расстоянии трех миль от берега, а море волновалось, дул сильный ветер, у берега были мели и банки и очень мощное течение. Плыть вызвались двое. Один не смог справиться с волнами и вернулся назад:

«…второй держался стойко, в течение часа боролся с волнами у песчаной банки, наконец, переплыл ее, доставил сообщение на корабль и возвратился с ответом. Это показалось мне удивительным, и я пришел к убеждению, что, несомненно, эти прибрежные негры — лучшие пловцы во всем мире».

В награду за услугу негр получил два грошовых слитка олова.

Путешествуя вдоль побережья, дружелюбно встреченный туземцами, среди которых были и номинальные магометане, венецианец с удивлением наблюдал и разные обычаи, и порядок аудиенций у царька, и необычайные блюда, и пальмовое вино, и заклинателей змей, и отравленное оружие. Венецианец любил ходить на базары, устраиваемые раз в две недели, смешиваться с толпой и наблюдать, как там торгуются и ведут обмен товарами — ибо деньги не употреблялись. Он рассказывает и о том, как:

«…негры, и мужчины и женщины, подходили поглядеть на меня, будто на чудо… Моя одежда удивляла их не меньше, чем белая кожа… некоторые трогали меня за плечи и за руки и терли меня слюной, чтобы узнать, не выкрашен ли я белой краской или это действительно мое тело, и, убедившись, что это так, раскрывали от удивления рты».

Порой Кадамосто приглашал на борт своего корабля негров: это было для него великое развлечение. Негры приходили в ужас от арбалетов и от стрельбы из бомбарды. А когда он сказал им, что одним выстрелом можно убить более ста человек, они были повержены в изумление и заявили, что это «выдумка дьявола». Один моряк заиграл на волынке, украшенной лентами, и они решили, что это запело на разные голоса живое существо. А когда им показали, как устроена волынка, они остались при убеждении, что:

«…ее соорудил бог своими собственными руками, так сладко она звучит и на столь разные голоса».

Корабельное оснащение было не доступно их пониманию, и они считали, что нарисованные на носу корабля глаза — это реальные глаза, которыми корабль способен видеть, когда он идет по воде. Этим простодушным людям чудесной казалась даже горящая свеча: до сих пор они знали лишь огонь костра. Кадамосто показал им, как делать свечи из пчелиного воска, который они, выбрав мед, бросали. Когда Кадамосто зажег сделанную им самим свечу, восхищение туземцев было безгранично.

Корабль Кадамосто продолжал свой путь, никогда не упуская из виду берег. Встретились другие племена, враждебные и жестокие, не признающие никакой власти. Описывая эти берега, Кадамосто говорит:

«На каждом нашем корабле находились негры — переводчики, привезенные из Португалии; они были когда-то проданы сенегальскими

вождями первому португальцу, попавшему в эту страну негров. Эти рабы были обращены в христианство, хорошо знали испанский язык, хозяева, вручая их нам, поставили условие, что в качестве платы за труд каждого из них мы отдадим им одного из невольников, которых привезем, и что если какой-нибудь из этих переводчиков доставит своему хозяину четырех рабов, то хозяин должен отпустить его на свободу».

Однако когда один из этих переводчиков, отправившийся на сушу за сбором сведений, был изрублен на куски короткими мечами туземцев, Кадамосто пришел к выводу, что он слишком углубился в эту враждебную страну, приказал поднять якоря и поспешно направился южнее, к реке Гамбия.

Поднявшись по этой реке примерно на четыре мили, корабли наткнулись на семнадцать челнов, в которых было 150 воинов, не больше; они были очень хорошо сложены, чрезвычайно черны, все одеты в белые бумажные рубашки: кое на ком были маленькие белые шапочки… по обеим сторонам (шапочек) были белые крылья, а в середине перо. На носу каждого челна стоял негр с круглым, вероятно, кожаным шитом на руке.

Негры сразу пошли в наступление, послали в корабли тучи стрел, но огонь бомбард скоро перепугал их и внес в их ряды замешательство. Затем:

«…моряки начали стрелять в них из арбалетов; первым разрядил свой арбалет незаконный сын этого генуэзского дворянина (Антоньотто Узодимаро, спутник Кадамосто по африканскому предприятию). Он поразил неприятеля в грудь, и тот мгновенно упал мертвым в челн».

Хотя это сначала навело страх на туземцев и заставило их отступить, но скоро они возобновили атаку.

«Тем не менее, по милости Бога ни один христианин не былпоражен»,

несмотря на то, что река наполнилась мертвыми и умирающими нефами. В конце концов, переводчику удалось договориться, чтобы один челн подошел на расстояние полета стрелы. И когда переводчик спросил, почему было произведено нападение на корабли, последовал ответ:

«потому что они получили вести о нашем прибытии… потому что им хорошо известно, что мы, христиане, едим человеческое мясо и покупаем негров исключительно на съедение, и они не хотят нашей дружбы ни на каких условиях и хотят перебить нас всех до одного».

И когда вскоре капитан захотел продвинуться выше по реке, команда решила, что с нее хватит,

«матросы в один голос закричали, что они не согласны на это и что они уже сделали в это плавание достаточно».

Командиры поняли, что вот-вот вспыхнет мятеж, и отказались от своих планов, ибо, как замечает Кадамосто, моряки были

«люди глупые и упрямые».

И корабли

«пошли в обратный путь, держа курс на Зеленый Мыс и, во имя Бога, на Испанию».

На следующий год (1456) венецианец со своим генуэзским спутником снова подготовил два судна, с тем, чтобы отправиться и исследовать реку Гамбию дальше и продвинуться на юг вдоль побережья. Принц Генрих одобрил это предприятие и даже дал от себя полностью оснащенную каравеллу. На этот раз Кадамосто больше повезло в его

взаимоотношениях с туземцами, жившими на реке Гамбия, чем в первое его плавание. Однако он нашел здесь мало золота, моряки жестоко страдали от лихорадки, и, покинув Гамбию, корабли пошли к Риу-Гранди. За исключением островов Зеленого Мыса Кадамосто не открыл никаких новых земель, но и в это плавание он увидел и описал в своем отчете много необычайного. Это был человек трезвого ума, и его записки напоминают скорее дневники исследователей XIX века. Он был смел и любознателен, он даже пробовал всякую незнакомую пищу, встречающуюся ему, от диковинных птиц до черепах, от незнакомой рыбы до жареного слоновьего мяса. Он описал и необычайные длинные туземные весла с круглыми лопастями, и одежду туземцев, и татуировки у туземных женщин, и способы охоты на слонов.

Он рассказал о бегемотах и гигантских летучих мышах и о многих диковинках, которые ему довелось увидеть. Он даже хранил соленую слоновью ногу и слоновье мясо, чтобы привезти это на родину. Эти вещи

«я преподнес позднее в Испании господину дон Henrich (sic), который принял их как чудесный подарок, — это был первый дар, полученный им из страны, открытой благодаря его энергии».

Наконец, когда корабли достигли земель, где население уже не понимало негров-переводчиков, и те тоже не могли понять туземцев, Кадамосто решил остановиться, повернул обратно и добрался до Португалии без особых дальнейших приключений.

К своему отчету Кадамосто приложил краткий рассказ о путешествии, которое совершил в Африку его португальский друг; имя этого человека не названо, оно неизвестно и по другим источникам. Этот молодой человек плавал вместе с Перу ди Синтра вдоль побережья до Сьерра-Леоне и, возвратившись на родину, поведал о своих приключениях Кадамосто. Венецианец записал наблюдения своего друга — они касались виденных людей и их обычаев; упоминаются, между прочим,

«знаки, нанесенные на лица и тела раскаленным железом».

«У этих людей уши все в дырах, в них они носят много маленьких золотых колец, рядами, один к одному, нижняя часть носа у них проколота посредине (через носовую перегородку) и в ней продето золотое кольцо, точно таким же образом, как продевают кольца нашим буйволам, а когда они хотят есть, то кольцо они отодвигают в сторону».

Путешественник рассказал, что около Сьерра-Леоне люди нагие, что когда трое из них пришли на борт каравеллы, португальский капитан схватил одного и задержал.

«Он сделал это, повинуясь его величеству королю».

Согласно приказу, капитаны должны были *«силой или убеждением увезти негра»* из любой страны, население которой говорит на языке, незнакомом переводчикам. Несчастный посетитель каравеллы был увезен в Португалию и представлен королю, который принял все меры к тому, чтобы отыскать человека, понимающего язык невольника.

Наконец, негритянка, рабыня одного лиссабонца, тоже привезенная из далекой страны, поняла его, но лишь тогда, когда он заговорил не на своем родном языке, а на другом, известном и ему и ей.

«Что сказал этот негр королю через эту женщину, я не знаю, знаю лишь, что он, среди всего прочего, имеющегося на его родине, назвал живых

единорогов».

Король, продержав его несколько месяцев и многое показав ему в своем королевстве, дал ему одежду и весьма милостиво отправил на каравелле на родину.

Таким образом, рассказ кончается счастливо. Кадамосто уехал из Португалии в 1463 году, спустя три года после смерти принца Генриха. Есть основания полагать, что дальнейшая его жизнь сложилась благополучно.

Дом, где он родился, до сих пор стоит на Большом канале в Венеции, около моста Риальто. На доме есть доска с надписью, которая гласит:

«Здесь родился Альвизе да Када Мосто. Он открыл острова Зеленого Мыса. Он показал португальцам путь в Индию».

Диего Кан

В конце 1481 года король Жуан II послал под начальством Диого Д'Асамбужа флотилию к Золотому Берегу, чтобы основать там колонию.

Д'Асамбуж построил форт Сан-Жоржи-да-Мина («Рудник Св. Георгия»), сокращенно — Мина (часто также Эльмина), в районе которого были найдены крупные месторождения золота. Для развития добычи золота нужно было много рабов, из Мины посылались корабли к югу на поиски новых областей для охоты за людьми.

В экспедиции Д'Асамбужа капитаном одной из каравелл был Диого Кан. О нем сохранилось очень мало сведений. Выйдя в 1482 году из гавани Мины и обогнув мыс Лопес (у южной широты), Кан прошел затем вдоль берега к юго-востоку около 700 километров. Таким образом, он завершил открытие Гвинейского залива. В этом районе вода по цвету резко отличалась от океанской, оказалась опресненной, и Кан правильно заключил, что он находится близ устья какой-то очень большой реки: так было открыто устье Конго. У 6° южной широты Кан высадился на берег и поставил там «падран» — каменный столб с португальским гербом, с именами короля и мореплавателя и датой открытия. Он назвал великий поток «рекой Падран», но теперь это имя сохранилось только за южным мысом в устье Конго (Пунта-ду-Падран). На берегу Кан вел с жителями «немой торг», так как их язык — группы банту, распространенной тогда во всей Экваториальной и части Южной Африки, — не имел ничего общего с языками гвинейцев, которые служили португальцам переводчиками. Кан отправил несколько матросов вверх по «реке Падран», чтобы завязать сношения с местным королем, по обе стороны реки, в приморской полосе, к тому времени образовалось крупное государство дофеодального типа — Конго, и это название перешло на реку. Когда посланцы вернулись (с невыясненными результатами), Кан продолжил плавание на юг, поставив, по крайней мере, еще один падран у 13°30 южной широты — на побережье Анголы. Отсюда он, по-видимому, повернул назад. В начале 1484 года он, несомненно, уже находился в Португалии.

Тем временем португальцы не останавливались на достигнутом. Вот что по этому поводу писал современный источник:

«Когда минул 1484 год от Рождества Господа нашего Христа, высокочтимый король Жуан II Португальский велел снарядить два корабля, именуемых каравеллами, и обеспечить их экипажами, провиантом и вооружением с расчетом на три года. Командам корабля от имени короля был дан приказ: зайти за столбы, которые поставил в Африке Геркулес, и по

возможности все время держать курс на полдень и на восход солнца. Названный король снабдил также корабли различными товарами и послал купцов для закупок и продажи; на суда взяли 18 коней с полной сбруей, весьма ценной, чтобы дарить их, где понадобится, мавританским королям, и много различных образцов пряностей, которые надлежало показывать маврам, чтобы они поняли, что именно мы хотим искать в их стране. С таким снаряжением мы вышли из гавани города Улисипоны (Лиссабон) в Португалии, направились к острову Мадейра, где растет португальский сахар, и миновали Счастливые острова и острова диких канарцев».

Командующим хорошо снаряженных каравелл король назначил Якова Кама (Диого Кана) из Португалии и Мартина Бехайма, немца из Нюрнберга, происходившего из хорошей богемской семьи. Немец научился у великого Регионтана пользоваться его «посохом Иакова» (астролябией). Люди, умеющие обращаться с этим чрезвычайно важным навигационным прибором, встречались тогда крайне редко. Очевидно, Жуан II считал необходимым ознакомить своих моряков с этим изобретением с помощью хорошего специалиста. Как знаток астролябии Мартин был принят там с распростертыми объятиями и включен в состав высшего навигационного учреждения — Союза математиков (Junta dos Ulateinalicos). В мае 1484 года Бехайм, как следует из документов, находился еще во Фландрии, но, видимо, уже в июне вернулся в Лиссабон. Как бы то ни было, нюрнбержец был принят королем с почетом и осыпан милостями. Бехайм был для короля в высшей степени желанным гостем.

Осенью 1484 года Кан с двумя кораблями вышел из Лиссабона.

Экспедиция на этот раз продвинулась на юг до 22-й параллели. На мысе Кросс (21°5 южной широты), то есть уже на берегу Юго-Западной Африки, был поставлен третий падран. Таким образом, Кан открыл неизвестный ранее западный берег Африки к югу от экватора на протяжении двадцати градусов широты. Дальнейшая судьба Кана не выяснена. По одной версии, он умер на юго-западе Африки, по другой — в 1486 году вернулся в Португалию.

Около 1485 года португальцы все еще стремились осуществить политическое завещание принца Генриха: достичь Эфиопии («Африканской Индии»), продвигаясь от устьев рек Западной Африки. Они считали, что находятся совсем близко к южной оконечности Африканского материка, но о поисках подлинного «морского пути в Индию», видимо, даже тогда еще не помышляли. Во всяком случае, никакие высказывания по этому поводу до нас не дошли.

В 1485 году португальцы стремились обогнуть Африку. Это, вероятно, было основной целью второго плавания Диого Кана, осуществленного в 1485–1486 годы.

В июне 1484 года король Жуан II принял титул повелителя Гвинеи (Cuineae doininus) и приказал изменить португальский герб, с тем, чтобы он символизировал господство над Гвинеей.

Прервав плавание, Кан лишил себя славы открытия южной оконечности Африки и ворота в Индийский океан. Не исключено, что он решил вернуться на родину из-за плохого самочувствия. Позже о Кане не говорилось ни слова, и даже Бехайм не называл его имени. Отсюда можно заключить, что Кан скончался, находясь в плавании.

Точно этот факт не установлен. Как бы то ни было, весьма вероятно, что участившиеся случаи заболеваний и смерти среди экипажа были причиной преждевременного прекращения плавания.

Совместное плавание Диого Кана и Мартина Бехайма подтолкнуло к решительным действиям Бартоломеу Диаша и Васко да Гаму, которые своими подвигами увенчали, наконец, дело принца Генриха.

Имя Кана мало известно. Но если даже этот первооткрыватель и не совершил такого деяния, отблеск которого доходит до нас через столетия как свидетельство о величии человеческого духа, все же его достижения по своему значению стоят неизмеримо выше успехов тех «кавалеров», которых до того дюжинами посылали принц Генрих и король Альфонс V к берегам Западной Африки для открытия новых земель. Бейкер был прав, когда писал:

«На его долю выпала честь открытия Африканского морского побережья, что являлось большим достижением…»

Бартоломеу Диаш

Со смертью Генриха Мореплавателя у португальских монархов на некоторое время исчез интерес к исследованиям. В течение ряда лет они занимались другими делами: в стране происходили междоусобные войны, шли бои с маврами. Только в 1481 году, после восшествия на престол короля Жуана II, африканское побережье опять увидело вереницы португальских судов и новую плеяду смелых и независимых моряков.

Самым значительным из них был, несомненно, Бартоломеу Диаш. Он был потомком Диаша, открывшего мыс Божадор, и Диаша, открывшего Зеленый Мыс. Все путешественники обладали талантами, помогавшими им в борьбе за расширение мира. Так, Генрих Мореплаватель был ученым и организатором, да Гама и Кабрал были в такой же мере воинами и администраторами, в какой и моряками. А Диаш был преимущественно моряком. Многих своих спутников он обучил искусству мореплавания. Мы мало знаем о жизни Бартоломеу Диаша, даже дата его рождения точно не установлена. Зато известно, что он был гением мореходного дела.

Впервые его имя было упомянуто в кратком официальном документе в связи с освобождением его от уплаты пошлин на слоновую кость, привезенную с берегов Гвинеи. Таким образом, мы узнаем, что он занимался торговлей со странами, только что открытыми португальцами. В 1481 году он командовал одним из судов, отправленных к Золотому Берегу под общим начальством Диого д'Асамбужа.

В экспедиции д'Асамбужа принимал участие и безвестный тогда Христофор Колумб. Через пять лет Диаш занимал должность главного инспектора королевских товарных складов в Лиссабоне. В тот же год он получил от короля награду «за будущие заслуги». Но когда этот приказ вышел, у Диаша уже были заслуги.

В 1487 году он вновь отправился вдоль берегов Африки во главе экспедиции из двух судов. Они были малы (даже для того времени), каждое водоизмещением приблизительно в 50 тонн, но так устойчивы, что на них можно было поставить тяжелые орудия, им было придано транспортное судно с припасами. Главным кормчим был назначен опытнейший гвинейский мореход того времени Педру Аленкер. Нет доказательств того,

что целью экспедиции Диаша было достижение Индии. Вероятнее всего, задачей была дальняя разведка, результаты которой были сомнительны для главных действующих лиц.

Не выяснено также, какие суда были у Диаша — каравеллы или «круглые корабли» — нао. Как видно из названия, португальцы XV века отличали «круглые корабли» от каравелл, прежде всего, из-за их своеобразной конструкции — из-за округленных обводов корпуса. Основное парусное вооружение на них было прямое: четырехугольные паруса располагались в покойном состоянии или при ветре, дующем прямо с кормы, перпендикулярно килю судна. Для крепления их служили реи, которые могли при перемене ветра поворачиваться у мачты вместе с парусом. Под 26° южной широты Диаш поставил каменный столб-падран, часть которого уцелела и до сих пор.

Но Диаш решил следовать дальше на юг и, несмотря на бурю, безостановочно плыл тринадцать дней, постепенно уходя от берега. Диаш надеялся хорошо использовать ветер. Ведь должен же когда-нибудь кончиться этот бесконечный материк!

Буря не утихала. Далеко на юге Диаш попал в зону западных ветров. Здесь было холодно, со всех сторон — только открытое море. Он решает выяснить, тянется ли еще берег на востоке? 3 февраля 1488 года он пришел в залив Моссель. Берег уходил на запад и на восток. Здесь, по-видимому, был конец материка. Диаш повернул на восток и дошел до Большой Рыбьей реки (Грэйт-Фиш-Ривер). Но измученный экипаж уже потерял надежду преодолеть трудности, которым, казалось, не будет конца, и потребовал, чтобы корабли повернули назад. Диаш уговаривал своих матросов, угрожал, соблазнял богатствами Индии, — ничего не помогало. С горьким чувством он отдал приказ двинуться в обратный путь. Ему казалось, писал он, что *«он покинул там навсегда сына»* .

На обратном пути корабли обогнули острый, далеко вдававшийся в море мыс. За мысом берег круто поворачивал на север.

В память о перенесенных испытаниях Диаш назвал это место мысом Бурь, но король Жуан II переименовал его в мыс Доброй Надежды — надежды на то, что, наконец, осуществится заветная мечта португальских моряков: будет открыт путь в Индию. Диаш преодолел труднейшую часть этого пути.

Моряки редко получали достойную награду за свои труды. И Диаш не получил никакой награды, хотя король знал, что он — один из лучших моряков Европы.

Когда началась подготовка новой экспедиции в Индию, Диаш был назначен руководителем строительства кораблей. Естественно, что кандидатом в начальники экспедиции должен был быть именно он. Но кто может бороться с решением короля? Главой экспедиции назначили Васко да Гаму.

Благодаря опыту и знаниям Диаша корабли да Гамы были построены не так, как было принято до тех пор: у них была более умеренная кривизна и менее тяжелая палубная часть, чем у других кораблей. Безусловно, советы старого капитана весьма пригодились новому командиру. Диаш был к тому времени единственным моряком, который когда-либо огибал мыс Доброй Надежды. Он знал, какие

трудности предстояло преодолеть у южного берега Африки. По всей вероятности, это он дал да Гаме совет, плывя на юг, держаться как можно дальше от берега.

Если бы Диаш вторично отправился в экспедицию, он и сам повел бы корабли этим путем. Но Диаш был назначен командиром крепости, построенной португальцами на малярийном гвинейском берегу, и ему было разрешено сопровождать флот только до островов Зеленого Мыса. Здесь Диаш с болью в сердце проводил корабли, уходившие на юг под предводительством нового командира, отправившегося к успеху и славе по дороге, проложенной им, Диашем.

В 1500 году Диаш участвовал в плавании в Индию экспедиции Кабрала. Корабли достигли сначала восточной оконечности Южной Америки, а затем мыса Доброй Надежды. В двадцатидневном шторме четыре корабля из десяти, участвовавших в экспедиции, потерпели крушение, и на одном из них погиб Диаш.

Портретов Диаша не сохранилось. Однако в 1571 году губернатором Анголы стал его внук Паоло Диас Новаис, который основал первый европейский город в Африке — Сан-Пауло де Луанда.

ЭПОХА ВЕЛИКИХ ОТКРЫТИЙ (до середины XVI века)

Васко да Гама

Этому человеку посчастливилось осуществить мечту многих мореплавателей — достичь далекой Индии. Он был военным и придворным не в меньшей степени, чем исследователем. Его не могли обойти при дворе, как это сделали с Диашем, он не был вынужден переносить унижения, подобно Колумбу. Он никогда не шел на ненужный риск, никогда не принимал меньшей награды, чем он заслуживал, и никому не позволял забыть о себе. Да Гама достиг дальних сказочных стран и вернулся оттуда прославленным и богатым вельможей.

Он родился в 1460 году в городе Синеже, где его отец был градоначальником. Васко да Гама рано приобрел опыт в мореплавании и управлении кораблем. Когда король принял решение продолжать открытия, сделанные Диашем, да Гама был наготове и ждал приказа к выступлению.

Приказ был отдан весной 1497 года. Да Гама получил четыре корабля, в том числе два 120-тонных, выстроенных под руководством Диаша: «Сао-Габриэль» и «Сао-Рафаэль». Кроме них, он получил еще 50-тонную каравеллу «Беррио» и одно маленькое судно для перевозки запасов снаряжения и продовольствия Личный состав экспедиции состоял из ста семидесяти человек.

7 июля флот в полной готовности стоял на реке Тежу (Тахо) перед Лиссабоном. Утром 8 июля под звуки военной музыки корабли с развевающимися флагами отплыли из Португалии.

Через двенадцать дней моряки достигли Зеленого Мыса. До 10° северной широты они держались недалеко от берега, а затем, избегая вероломной погоды Гвинейского залива, описали большую дугу в южной части Атлантического океана, пройдя на расстоянии 1000 километров от Южной Америки. 7 ноября корабли прибыли в бухту Санта-Елена. Здесь португальцы встретили готтентотов. Сначала между моряками и туземцами установились дружеские отношения, но вскоре возникли недоразумения и столкновения, в результате которых да Гама был легко ранен. К концу

месяца корабли обогнули мыс Доброй Надежды и пришли в бухту Моссель. Маленькое вспомогательное судно получило тяжелые повреждения. Пришлось бросить его, а груз распределить между остальными кораблями.

В устье Замбези да Гама получил сведения о том, что к северу лежит цветущая страна, и потому он назвал это устье *«Рекой хороших указаний».* В апреле корабли прошли Мозамбик, а вслед за тем Момбасу и Мелинди, откуда начиналась большая торговая дорога между Индией и Африкой. Общепринятым торговым языком в этих местах был арабский. В Мелинди португальцы встретили радушный прием. Они наняли там мавра-штурмана, который взялся провести их в Индию. Но им пришлось очень долго ждать попутного муссона.

Выйдя, наконец, в море, они сначала шли вдоль берегов Сомали. Через некоторое время они отплыли от берега и при устойчивом попутном ветре взяли курс на северо-восток.

Так следовали они двадцать три дня, прошли к северу от Лаккадивских островов и 22 мая встали на якорь в Каликуте (Кожикоде), *2 В средние века город славился производством миткаля, или калико — отсюда название города.* на Малабарском берегу. Плавание да Гама продолжалось десять месяцев и четырнадцать дней. Наконец-то Португалия имела свой торговый путь на Восток!

Но проложить торговый путь еще не значило заполучить в свои руки торговлю. Да Гама убедился, что на Малабарском берегу его появление было встречено отнюдь не с восторгом. Туземцы не выражали особого желания торговать с португальцами. Торговля была сосредоточена в руках моплахов — воинственных и фанатичных мусульманских торговцев, которые терроризировали местного правителя Заморина.

Заморин заманил да Гаму на берег и задержал его в качестве пленника в своем дворце.

Тогда португальцы захватили заложников и начали угрожать бомбардировкой и разрушением всего города. Да Гама был отпущен. После этого он получил возможность торговать в Каликуте и в другом индийском городе, Каннаноре, где магометанское влияние было не так сильно.

Наконец корабли повернули назад — с грузом товаров и с пленными. Португальцы сделали остановку в Мелинди, чтобы закрепить завязавшиеся здесь деловые связи.

Спустя двадцать шесть месяцев после отплытия корабли бросили якорь в родном Белеме (пригород Лиссабона). Да Гама предстал перед королем Мануэлем с грузом золота и серебра и с золотым идолом весом в 27 килограммов, у которого были изумрудные глаза, а на груди рубины величиной с грецкий орех.

Да Гама торжественно шествовал по улицам среди приветствовавших его граждан. Его матросы подкрепляли свои силы в тавернах и рассказывали истории о богатстве Малабара и враждебности мавров. Король, именуя себя «повелителем завоевания, мореплавания и торговли Эфиопии, Аравии, Персии и Индии», послал письмо своему тестю Фердинанду Испанскому и папе римскому с описанием приключений да Гамы.

В 1500 году в Индию был снаряжен большой флот под начальством Кабрала. Но это плавание было неудачным. Во-первых, погибла часть кораблей, во-вторых, мусульманские торговцы натравили на португальцев

население Каликута, и много португальцев было убито.

Кабрал собирался отправиться во вторую экспедицию, но да Гама, действуя от имени короля и двора, отстранил его и взял командование в свои руки.

Через два года да Гама вторично прибыл в Индию и своими кровавыми набегами навел ужас на все побережье. Он уничтожал туземные корабли, сжигал живьем мужчин, женщин и детей, усеял города изуродованными телами убитых и изувеченных. Каликут был опустошен.

Вернувшись на родину, да Гама получил высокие титулы и большие награды, а португальцы под дулами пушек организовали оживленную торговлю с Индией. Эта торговля принесла доходы и самому Васко да Гаме, который сделался одним из богатейших вельмож Португалии.

Но методы насилия и грабежа наносили вред колонизации и торговле. Через двадцать лет слухи о злоупотреблениях, скандалах и бездарном управлении португальцев, живших в Индии, достигли лиссабонского двора.

В 1524 году да Гама, уже шестидесятичетырехлетний старик, был вновь вызван из своих поместий ко двору. Ему было предложено отправиться в качестве вице-короля в Индию и восстановить там процветание португальских колоний.

Да Гама успешно совершил длинное путешествие. Приехав в Индию, он принял решительные меры для укрепления власти португальцев на Малабарском берегу и сурово расправился с теми португальцами, которые нарушили интересы короля. Но, пробыв в Индии около трех месяцев, он заболел и умер, оставив по себе славу выдающегося мореплавателя, мудрого руководителя и хорошего администратора, хотя и не свободного от издержек жестокой морали своего века.

Педро-Альвареш Кабрал

Педро-Альвареш Кабрал (1467/68–1526) был родом из семьи дворян, издревле состоявших у трона португальских королей. Сам Кабрал к 32 годам уже имел звание «адвоката Его величества» и был награжден орденом Христа.

Весной 9 марта 1500 года Кабрал, получив командование над 13 кораблями и полутора тысячами солдат и матросов, отправился во второе плавание в Индию тем же маршрутом, каким до него прошел Васко да Гама.

Следуя инструкции да Гамы, Кабрал должен был следовать на юго-запад, чтобы обойти беспокойный Гвинейский залив Он несколько задержался на этом курсе и… открыл Бразилию. Было ли это открытие результатом слепого случая или следствием тайного плана — сейчас трудно сказать. Сам Кабрал (как и Колумб до него) уверял, что направлялся в Индию, но что его корабли немного отнесло от правильного курса и он попал в Южную Америку.

В этих словах нет ничего невероятного. Уже Диаш и да Гама понимали, что самый удобный путь вокруг Африки лежит значительно западнее ее берегов Достаточно взглянуть на карту, чтобы увидеть, как близко от Канарских островов и Зеленого Мыса находится восточный выступ Южной Америки. Не надо забывать, что Кабрала сопровождал Диаш, а у того был многолетний опыт африканских плаваний. Он повел корабли на запад, в обход встречных ветров, дующих у африканского

берега. Ветры и течения в средней части Атлантического океана часто увлекают суда на запад. А если вдобавок к ним присоединился шторм, то можно вполне допустить, что португальцев отнесло к берегам Бразилии.

С другой стороны, некоторые ученые указывают на старые португальские карты, по которым можно судить, что португальцы догадывались, а может быть, и знали о существовании земли приблизительно в том месте, где находится Южная Америка. Известно также, что еще со времен Генриха Мореплавателя португальцы держали в строжайшем секрете свои открытия. Поэтому возможно, что Кабрал сознательно пустился на поиски Южной Америки.

Несколько раньше Кабрала бразильского берега южнее мыса Святого Августина достиг испанский моряк Пинсон. Но Кабрал не знал об этом. Он выделил из своего флота один корабль и немедленно послал его в Португалию, чтобы сообщить о своем открытии.

Восточная оконечность Южной Америки лежала в пределах, закрепленных за Португалией папской буллой и Тордесильясским договором 1494 года. По этому договору Испания получила право исследовать и завоевывать новые, не заселенные христианами земли к западу, а Португалия — к востоку от линии, проведенной в 100 лигах, то есть в 20 километрах, на запад от островов Зеленого Мыса. Это была первая попытка раздела мира между европейскими державами. Открытия Кабрала и Пинсона, отделенные одно от другого лишь несколькими месяцами, возбудили соперничество между Испанией и Португалией и послужили началом вражды и войн в Южной Америке, не прекращавшихся в течение многих лет.

Так как целью Кабрала было повторить рейс да Гамы в Индию, то спустя десять дней он покинул Южную Америку, назвав открытую землю островом Истинного Креста, *3 Король Маноэль переименовал найденные земли в Остров Святого Креста. Однако вскоре там нашли красильное дерево «пау-бразил» — и страна стала называться Бразилией.* и направился к мысу Доброй Надежды.

Во время обхода мыса Доброй Надежды разыгрался ужасный шторм, и четыре корабля утонуло, тогда же погиб и храбрый моряк Бартоломеу Диаш Уцелевшие корабли Кабрал привел в Индию, где занялся торговлей. Но алчность и поборы португальцев восстановили против них жителей Каликута. Одна из ссор закончилась резней, и около пятидесяти португальцев были убиты. Кабрал затеял бомбардировку города. Затем ему пришлось отчалить со своим флотом, и он продолжил торговать в других индийских городах. С грузом золота и пряностей он вернулся в 1501 году. Король не простил Кабралу потери людей и кораблей. За Кабралом закрепилась репутация несчастливого капитана. Короли упорны в своих суевериях. По возвращении в Португалию Кабрал был отстранен от дел и до самой своей смерти, последовавшей в 1526 году, больше не принимал участия в плаваниях. Остаток жизни он провел, уединившись в своем имении в провинции Байра Бейкса.

В 1848 году бразильский историк Франсиско Адолфо Варнхаген идентифицировал его могилу.

В 1968 году Бразилия и Португалия торжественно отпраздновали 500 лет со дня рождения Кабрала. И в Лиссабоне и в Рио-де-Жанейро установлены памятники мореплавателю, открытие которого одарило

Португалию самой дорогостоящей жемчужиной ее короны.

Кабрал и вице-короли Индии, создатели португальской колониальной империи, д'Альмейда и д'Альбукерк — последние крупные имена среди португальских мореплавателей.

Первенство в великих открытиях перешло к Испании.

Христофор Колумб

Господь сделал меня посланцем нового неба и новой земли, им созданных, тех самых, о которых писал в Апокалипсисе св. Иоанн… и туда Господь указал мне путь.

Христофор Колумб

Колумб — величина вечная. Даже современные школьники, затрудняющиеся с ответом, кто такой Сталин и почему Ленин лежит на Красной площади, могут связать понятия Колумб и Америка. А некоторые, возможно, поведают печальную историю его жизни — жизни первооткрывателя без открытия, великого, бесстрашного, заблуждающегося… Ибо, как утверждает Жюль Верн, не будь у Колумба этих трех качеств, он, вероятно, не рискнул бы преодолеть бескрайнюю морскую гладь и отправиться на поиски земель, ранее упоминавшихся лишь в мифах и сагах.

История Колумба — это бесконечная история загадок. Сомнению подвергается абсолютно все — дата его рождения, его происхождение и город, где он родился. За право считать себя родиной Гомера спорили семь греческих городов. Колумбу «повезло» больше. В разное время и в разных местах 26 претендентов (14 итальянских городов и 12 наций) выдвинули подобные претензии, вступив в тяжбу с Генуей.

Более сорока лет назад Генуя вроде бы окончательно выиграла этот многовековой процесс. Однако и поныне не смолкают голоса адвокатов ложных версий о родине и национальной принадлежности Колумба. До 1571 года никто не сомневался в происхождении Колумба. *4 Columbus (лат.), Colombo (итал.), Colon (исп.).* Он сам неоднократно называл себя генуэзцем. Впервые поставил под сомнение генуэзское происхождение Колумба Фердинандо Колон. Руководствовался он «благородными» намерениями ввести в родословную великого мореплавателя знатных предков. Генуя для подобных экспериментов не годилась: фамилия эта не значилась в списках даже плебейских семейств. Поэтому автор увел дедов Колумба в итальянский город Пьяченцу, где в XIV и XV веках жили знатные люди из местного рода Колумбов. Пример Фердинанда Колона вдохновил на подобные поиски историков последующих веков.

Колумб родился в семье ткача, который одновременно торговал сыром и вином. О материальном положении семьи и о не совсем честном отце мореплавателя Доменико Коломбо говорит конфуз, случившийся на свадьбе сестры Христофоро Бьянкинетты. Зять, торговец сыром, обвинил Доменико в том, что тот не отдает приданое, обещанное за дочерью. Нотариальные акты того времени подтверждают, что положение семьи действительно было удручающим. Особенно крупные разногласия с кредиторами возникли из-за дома, где они поселились через четыре года после рождения Христофоро. Хотя Христофоро провел детство за отцовским ткацким станком, интересы мальчика были направлены в другую сторону. Наибольшее впечатление на ребенка производила гавань, где

толклись и перекликались люди с разным цветом кожи, в бурнусах, кафтанах, европейском платье Христофоро недолго оставался сторонним наблюдателем. Уже в 14 лет он плавал юнгой в Портофино, а позже и на Корсику. В то время на лигурийском побережье самой распространенной формой торговли был натуральный обмен. Доменико Коломбо тоже участвовал в нем, а сын помогал: сопровождал маленькое с латинской оснасткой судно, груженное тканями, в лежащие рядом торговые центры, а оттуда доставлял сыр и вино.

В Лиссабоне он встретил девицу Фелипу Мониз да Перестрелло и тотчас женился на ней. Для Колумба этот брак стал счастливым жребием. Он вошел в знатный португальский дом и породнился с людьми, которые принимали самое непосредственное участие в заморских походах, организованных принцем Генрихом Мореплавателем и его преемниками. Отец Фелипы в молодости был причислен к свите Генриха Мореплавателя. Колумб получил доступ к различным документам, в которых была запечатлена история португальских плаваний в Атлантике. Зимой 1476–1477 годов Колумб оставил жену и отправился в Англию и Ирландию, в 1478 году он оказался на Мадейре. Начальную школу практической навигации Колумб прошел на Порто-Санто и на Мадейре, путешествуя к Азорским островам, а затем завершил курс морской науки в гвинейских экспедициях. В часы досуга он изучал географию, математику, латынь, но лишь в той мере, в какой это было необходимо для его чисто практических целей. И не однажды Колумб признавался, что не очень искушен в науках.

Но особенно поразила воображение молодого моряка книга Марко Поло, в которой рассказывалось о крытых золотом дворцах Сипангу (Япония), о пышности и блеске двора великого хана, о родине пряностей — Индии. Колумб не сомневался, что Земля имеет форму шара, но ему казалось, что шар этот гораздо меньше, чем на самом деле. Вот почему он думал, что Япония находится сравнительно недалеко от Азорских островов.

Колумб решил пробраться в Индию западным путем и в 1484 году изложил свой план португальскому королю. Замысел Колумба был прост. В основе его лежали две посылки: одна абсолютно верная и одна абсолютно ложная. Первая (верная) — о том, что Земля есть шар; и вторая (ложная) — о том, что большая часть поверхности Земли занята сушей — единым массивом трех материков, Азии, Европы и Африки; меньшая — морем, в силу этого расстояние между западными берегами Европы и восточной оконечностью Азии невелико, и за короткое время можно, следуя западным путем, достичь Индии, Японии и Китая — это соответствовало географическим представлениям эпохи Колумба.

Мысль о реальности такого плаванья выражали Аристотель и Сенека, Плиний Старший, Страбон и Плутарх, а в средние века теория Единого Океана была освящена церковью. Ее признавали арабский мир и его великие географы: Масуди, ал-Бируни, Идриси.

Живя в Португалии, Колумб предложил свой проект королю Жуану II. Произошло это в конце 1483 или в начале 1484 года. Время для вручения проекта было выбрано не слишком удачно. В 1483–1484 годы Жуан II меньше всего думал о дальних экспедициях. Король гасил мятежи португальских магнатов и расправлялся с заговорщиками. Он придавал большое значение дальнейшим открытиям в Африке, но Атлантическими

плаваниями в западном направлении интересовался куда меньше.

История переговоров Колумба и короля Жуана II не очень ясна. Известно, что в воздаяние за свои услуги Колумб запросил очень много. До неприличия много. Столько, сколько до него ни один смертный не просил у венценосцев. Он требовал титул Главного адмирала Океана и дворянское звание, должность вице-короля новооткрытых земель, десятую долю доходов с этих территорий, восьмую часть барышей от будущей торговли с новыми странами и золотые шпоры.

Все эти условия, кроме золотых шпор, он включил впоследствии в свой договор с испанской королевой. Король Жуан никогда не принимал опрометчивых решений. Он передал предложение Колумба «Математической Хунте» — маленькой лиссабонской академии, в которой заседали выдающиеся ученые и математики. В точности неизвестно, какое решение вынес совет. Во всяком случае, оно было неблагоприятным — это случилось в 1485 году. В тот же год умерла жена Колумба, и резко ухудшилось его материальное положение.

Летом 1485 года он принял решение уехать из Португалии в Кастилию. Колумб взял с собой 7-летнего сына Диего и отправил брата Бартоломео в Англию в надежде, что тот заинтересует проектом западного пути Генриха VII. Из Лиссабона Колумб отправился в Палое, чтобы в соседнем городе Уэльве пристроить к родственникам жены Диего. Измученный долгими странствиями, с маленьким ребенком на руках, Колумб решил попросить убежище в монастыре, близ которого силы окончательно оставили его. Так Колумб попал в монастырь Рабиду и в порыве откровения излил душу настоятелю Антонио де Марчена — могущественному человеку при испанском дворе. Проект Колумба привел Антонио в восторг. Он дал Колумбу рекомендательные письма к приближенным королевской семьи — у него были при дворе связи.

Окрыленный горячим приемом в монастыре, Колумб направился в Кордову. Там временно пребывал двор их высочеств (кастильские и арагонские короли до 1519 года носили титул высочеств) — королевы Кастильской Изабеллы и короля Арагонского Фердинанда.

Но и в Испании Кристобаля Колона (так называли Колумба в Испании) ожидали долгие годы нужды, унижений и разочарований. Королевские советники находили проект Колумба невыполнимым.

Кроме того, все силы и внимание испанских правителей были поглощены борьбой с остатком мавританского господства в Испании — небольшим мавританским государством в Гренаде. Колумб получил отказ. Тогда он предложил свой план Англии, а потом снова Португалии, но нигде его не принимали всерьез.

Лишь после того как испанцы взяли Гренаду, Колумбу после долгих хлопот удалось получить в Испании три небольших корабля для своего путешествия.

С невероятным трудом он собрал команду, и, наконец, 3 августа 1492 года маленькая эскадра покинула испанский порт Палое и направилась на запад искать Индию.

Море было спокойным и пустынным, дул попутный ветер. Так корабли шли больше месяца. 15 сентября Колумб и его спутники увидели вдали зеленую полосу. Но их радость скоро сменилась огорчением. Это не

была долгожданная земля, так начиналось Саргассово море — гигантское скопление водорослей. 18–20 сентября моряки увидели стаи птиц, летевших на запад. «Наконец-то, — подумали моряки, — земля близко!» Но и на этот раз путников ждало разочарование. Экипаж начал волноваться. Чтобы не пугать людей дальностью пройденного расстояния, Колумб стал преуменьшать в судовом журнале пройденный путь.

11 октября в десять часов вечера Колумб, жадно всматривавшийся в ночную мглу, увидел мерцавший вдалеке свет, а утром 12 октября 1492 года матрос Родриго де Триана крикнул: «Земля!» На кораблях убрали паруса.

Перед путешественниками был небольшой остров, заросший пальмами. Вдоль берега по песку бежали голые люди. Колумб надел на латы алое платье и с королевским флагом в руках сошел на берег Нового Света. Это был остров Ватлинг из группы Багамских островов. Туземцы называли его Гуанагани, а Колумб назвал Сан-Сальвадором. Так была открыта Америка.

Впрочем, Колумб до конца жизни был уверен, что никакого «Нового Света» он не открыл, а нашел лишь путь в Индию. И с его легкой руки туземцев Нового Света стали называть индейцами. Туземцы вновь открытого острова были рослые, красивые люди. Они не носили одежд, тела их были пестро раскрашены. У некоторых туземцев в носах были продеты блестящие палочки, приведшие Колумба в восторг: ведь это было золото! Значит, близко была страна золотых дворцов — Сипангу.

В поисках золотого Сипангу Колумб покинул Гуанагани и отправился дальше, открывая остров за островом. Всюду испанцев поражали буйная тропическая растительность, красота островов, разбросанных в голубом океане, дружелюбие и кротость туземцев, которые за побрякушки, патоку и красивые тряпки отдавали испанцам золото, пестрых птиц и невиданные до сих пор испанцами гамаки. 20 октября Колумб добрался до Кубы.

Население Кубы было культурнее жителей Багамских островов. На Кубе Колумб нашел статуи, большие здания, кипы хлопка и впервые увидел культурные растения — табак и картофель, продукты Нового Света, завоевавшие потом весь мир. Все это еще более укрепило уверенность Колумба, что где-то близко находились Сипангу и Индия. 4 декабря 1492 года Колумб открыл остров Гаити (испанцы его называли тогда Эспаньолой). На этом острове Колумб построил форт Ла-Навидад («Рождество»), оставил там сорок человек гарнизона и 16 января 1493 года направился в Европу на двух кораблях: самое крупное его судно «Санта-Мария» потерпело крушение еще 24 декабря.

На обратном пути разыгралась страшная буря, и корабли потеряли друг друга из виду. Лишь 18 февраля 1493 года измученные моряки увидели Азорские острова, а 25 февраля добрались до Лиссабона. 15 марта Колумб после восьмимесячного отсутствия вернулся в порт Палое. Так закончилось первое плавание Колумба.

Путешественника приняли в Испании с восторгом. Ему был пожалован герб с изображением карты вновь открытых островов и с девизом:

«Для Кастилии и Леона Новый мир открыл Колон».

Быстро была организована новая экспедиция, и уже 25 сентября 1493 года Колумб отправился во второе плавание. На этот раз он вел семнадцать судов. С ним отправились тысяча пятьсот человек, соблазненных рассказами о легкой наживе во вновь открытых землях.

2 ноября утром, после очень утомительного плавания, моряки увидели вдали высокую гору. Это был остров Доминика. Он был покрыт лесом, ветер приносил с берега пряные ароматы. На другой день был открыт другой гористый остров, Гваделупа. Здесь испанцы вместо мирных и ласковых жителей Багамских островов встретили воинственных и жестоких людоедов, индейцев из племени караибов. Между испанцами и караибами произошел бой.

Открыв остров Пуэрто-Рико, Колумб 22 ноября 1493 года подплыл к Эспаньоле. Ночью корабли подошли к месту, где стоял заложенный ими в первом плавании форт.

Все было тихо. На берегу не было ни одного огонька. Прибывшие дали залп из бомбард, но лишь эхо перекатилось вдали. Наутро Колумб узнал, что испанцы своей жестокостью и жадностью так восстановили против себя индейцев, что однажды ночью те неожиданно напали на крепость и сожгли ее, перебив насильников. Так Америка встретила Колумба во время его второго плавания!

Вторая экспедиция Колумба была неудачной: открытия были незначительны; несмотря на тщательные поиски, золота было найдено мало; во вновь построенной колонии Изабелла свирепствовали болезни.

Когда Колумб отправился на поиски новых земель (во время этого плавания он открыл остров Ямайка), индейцы на Эспаньоле, возмущенные притеснениями испанцев, вновь восстали. Испанцы подавили восстание и жестоко расправились с восставшими. Их сотнями обращали в рабство, отправляли в Испанию или заставляли исполнять непосильную работу на плантациях и рудниках.

10 марта 1496 года Колумб отправился в обратный путь, и 11 июня 1496 года его корабли вошли в гавань Кадикс.

Американский писатель Вашингтон Ирвинг так рассказывает о возвращении Колумба из второго путешествия:

«Эти несчастные выползали, изнуренные болезнями в колонии и тяжкими лишениями путешествия. Их желтые лица, по выражению одного старинного писателя, являлись пародией на то золото, которое было предметом их стремлений, и все их рассказы о Новом Свете сводились к жалобам на болезни, бедность и разочарование».

В Испании Колумб не только был принят очень холодно, но и лишен многих привилегий. Лишь после долгих и унизительных хлопот ему удалось летом 1498 года снарядить корабли для третьего плавания.

На этот раз Колумбу и его экипажу пришлось переносить длительное безветрие и страшную жару. 31 июля корабли подошли к большому острову Тринидад, а вскоре перед Колумбом оказался покрытый травой берег.

Колумб принял его за остров, на самом же деле это был материк — Южная Америка. Даже когда Колумб попал в устье Ориноко, он не понимал, что перед ним огромный материк.

На Эспаньоле в это время была напряженная обстановка: колонисты перессорились между собой; отношения с туземцами были испорчены; индейцы восстаниями отвечали на притеснения, и испанцы посылали к ним одну карательную экспедицию за другой.

Интриги, которые давно велись против Колумба при испанском дворе, возымели, наконец, свое действие: в августе 1500 года на остров Эспаньола прибыл новый уполномоченный правительства, Бабадилья. Он разжаловал Колумба и, заковав его и его брата Бартоломео в кандалы, отправил в Испанию.

Появление знаменитого путешественника в кандалах вызвало среди испанцев такое возмущение, что правительство было вынуждено немедленно освободить его. Кандалы были сняты, но смертельно оскорбленный адмирал до конца своих дней с ними не расставался и распорядился положить их в свой фоб.

У Колумба были отняты почти все привилегии, и в Америку стали снаряжать экспедиции без его участия.

Лишь в 1502 году Колумбу удалось отправиться на четырех судах в свое четвертое, последнее плавание. На этот раз он прошел вдоль берегов Центральной Америки, от Гондураса до Панамы. Это было самое неудачное его плавание. Путники претерпели всевозможные лишения, и в 1504 году адмирал вернулся в Испанию на одном корабле.

Конец жизни Колумба прошел в борьбе. Адмирал стал грезить о вызволении Иерусалима и горы Сионской. В конце ноября 1504 года он отправил королевской чете пространное письмо, в котором излагал свое «крестоносное» кредо.

Колумб часто болел.

«Измученный подагрой, скорбя о гибели своего достояния, истерзанный другими горестями, отдал он душу с королем за обещанные ему права и привилегии. Перед смертью он все еще считал себя королем Индии и давал советы королю, как лучше править заморскими землями. Он отдал Богу душу в день Вознесения, 20 мая 1506 г. в Вальядолиде, приняв с великим смирением святые дары».

Адмирала похоронили в церкви Вальядолидского францисканского монастыря. А в 1507 или в 1509 годы адмирал отправился в свое самое долгое путешествие. Продолжалось оно 390 лет. Сперва прах его перевезли в Севилью. В середине XVI века останки его из Севильи доставили в Санто-Доминго (Гаити). Там же похоронили брата Колумба Бартоломео, сына его Диего и внука Луиса.

В 1792 году Испания уступила Франции восточную половину острова Эспаньола. Командир испанской флотилии приказал доставить прах адмирала в Гавану. Там состоялись четвертые похороны. В 1898 году Испания потеряла Кубу. Испанское правительство приняло решение: прах адмирала вновь перенести в Севилью. Ныне он покоится в севильском кафедральном соборе.

Что искал Колумб? Какие надежды влекли его на запад? Договор, заключенный Колумбом с Фердинандом и Изабеллой, не разъясняет этого.

«Поскольку Вы, Христофор Колумб, отправляетесь по нашему приказанию на наших кораблях и с нашими подданными для открытия и завоевания некоторых островов и материка в океане… то является

справедливым и разумным… чтобы Вы были вознаграждены за это».

Какие острова? Какой материк? Свою тайну Колумб унес с собой в могилу.

Америго Веспуччи

Название нового континента представляет собой памятник человеческой несправедливости, но… появилось оно благодаря стечению случайных обстоятельств, устраняющих всякое подозрение против Америго Веспуччи.

А. Гумбольдт

Как получилось, что новый континент был назван не именем открывшего его Колумба, а именем человека, совершавшего плаванья по большей части в своем воображении и на бумаге? Вопрос, кто раньше достиг нового материка — Колумб или Веспуччи, иными словами, кому принадлежит приоритет открытия тропической континентальной Америки, — все еще остается открытым.

До сих пор еще спорят о годе рождения Америго Веспуччи и потому часто неопределенно указывают, что он родился между 1451 и 1454 годом. В метрической книге записано, что младенец Америго Матео Веспуччи крещен во Флоренции 18 марта 1454 года. Имени Америго нет в христианских святцах. Дед его был Америго, и внука назвали Америго, но так как у каждого христианина должен быть ангел-хранитель, то второе имя новорожденного было Матео; впрочем, так его никогда не называли.

Родился он в незнатной и не очень богатой семье нотариуса. В школе не учился, домашнее образование дал ему дядя — священник. Другой дядя, юрист и дипломат, взял племянника с собой, когда был отправлен со специальной миссией в Париж. И до 1490 года это было единственное заграничное путешествие Америго.

В 1980-х годах он стал «доверенным лицом», а проще говоря, приказчиком банкира Лоренцо Медичи. Выполняя поручения своего хозяина, Америго часто имел дело с представителями фирмы Медичи в испанских городах. В 1490 году он впервые посетил Севилью. По дороге туда, в Пизе, он купил, уплатив крупную сумму (130 дукатов), каталонскую навигационную карту Средиземного моря 1437 года — свидетельство того, что уже тогда он интересовался мореходным делом (возможно, по деловым соображениям).

В 1492 году Америго переехал на постоянное жительство в Севилью и поступил на службу к своему земляку Джапетто (Хуаното) Берарди. У Берарди, принимавшего участие в финансировании первой экспедиции Колумба, Америго познакомился с великим мореплавателем, и тот до конца жизни считал его своим другом. Вот в каких выражениях он отзывался об Америго в письме к сыну Диего Колону от 5 февраля 1505 года:

«…я беседовал с Америго Веспуччи, который направляется ко двору, куда его призвали, чтобы посоветоваться с ним относительно некоторых вопросов мореплавания. Он всегда выражал желание быть мне полезным, это честный человек. Счастье было к нему неблагосклонно, как и ко многим другим. Его труды не принесли ему тех выгод, на которые он был вправе рассчитывать… Он полон решимости сделать для меня все, что в его силах…»

Может быть, генуэзец не знал, что с 1495 года его друг Веспуччи как компаньон, а с 1496 года как душеприказчик Берарди принимал активное участие в снаряжении полуправительственных и частных испанских экспедиций, отправлявшихся в Западную Индию вопреки договору короны с Колумбом? Фердинанд и Изабелла не считали себя связанными этим договором. А может быть, Колумб и знал об этом, но полагал, что «дело есть дело», и, во всяком случае, понимал, что его неудачи связаны с происками влиятельных врагов и политикой «католических королей», а не с финансовыми операциями Берарди. Ведь этот итальянский торговый дом сам был заинтересован в успехе предприятия Колумба, так как вложил в него значительный, по крайней мере для Веспуччи, капитал (180 тысяч мараведи).

Из письма самого Веспуччи от 4 сентября 1504 года, адресованного флорентийскому вельможе Пьеро Содерини, известно, что он в 1497–1498 годы плавал у неких берегов западного полушария, приблизительно в 1000 лигах к западу от острова Гран-Канария. Очень многие историки географических открытий сомневаются в том, что такое плавание было действительно совершено.

Затем на средства, полученные через Америго, Алонсо Охеда организовал экспедицию к Жемчужному берегу. Нет причин сомневаться в том, что в 1499–1500 годы Америго участвовал в этой экспедиции. Не позднее 1501 года он перешел на службу в Португалию и до 1504 года участвовал в одной, а может быть, и в двух португальских экспедициях, плававших в южном полушарии у берегов Нового Света. В 1504 году флорентиец вернулся в Испанию. И только после этого его имя стало изредка появляться в официальных документах. В 1505 году ему было даровано кастильское подданство «за услуги, которые он оказал и еще окажет кастильской короне».

Такая формулировка дала позднее, в XIX веке, наиболее непримиримым противникам Веспуччи повод обвинять его в том, что в Португалию он перебрался как тайный кастильский агент и плавал к берегам Бразилии на португальских судах в целях шпионажа.

Неясно, что делал Америго Веспуччи в последующие два года: то ли он плавал в Западную Индию на одном из испанских кораблей в должности капитана или старшего офицера, то ли только снаряжал в Севилье три корабля для экспедиции, которая на время была отложена.

Известно, что 22 марта 1508 года Веспуччи назначили на только что учрежденную должность «главного пилота» Кастилии. Его основными обязанностями были экзаменовать кандидатов на должность корабельных кормчих и выдавать им дипломы («патенты»); следить за составлением глобусов и морских карт; составлять секретную правительственную карту по материалам, привозимым капитанами испанских кораблей из Западной Индии. Для выполнения таких обязанностей требовалась, несомненно, высокая квалификация, и после смерти Америго Веспуччи (22 февраля 1512 года) главным пилотом Кастилии назначили одного из опытнейших испанских мореходов того времени, Хуана Солиса, а после его гибели на Ла-Плате (1516) — столь же выдающегося морехода Себастьяна Кабота. Однако и Солис, и Кабот водили во время службы целые флотилии, а на Веспуччи такие поручения не возлагались.

Америго Веспуччи не организовал по своей личной инициативе и не был начальником ни одной экспедиции. Нет также сколько-нибудь убедительных доказательств, что он был хотя бы капитаном какого-либо корабля. Неизвестно, за одним исключением, какие обязанности он выполнял во время своих плаваний. Только в одном случае точно известно, под чьим начальством он плавал. Большинство историков сомневается даже в том, действительно ли он совершил некоторые путешествия, о которых сам рассказывал. Мировая слава Веспуччи основана на двух письмах, составленных в 1503 и 1504 годы, переведенных вскоре на несколько языков и опубликованных тогда же в ряде печатных изданий в некоторых европейских странах. Первые два плавания были им якобы совершены на испанской службе, а последние два — на португальской. По поводу первого плавания он писал, что был приглашен королем Фердинандом «помогать» в предприятии. По поводу второго — обошел этот вопрос полным молчанием.

Относительно двух остальных плаваний он говорил только, что был «под начальством капитанов». Веспуччи сообщил мало сведений о пройденных расстояниях, о географическом положении отдельных пунктов, о названиях открытых берегов, заливов, рек и т. д. Зато ярко описывал звездное небо южного полушария, климат, растительность, животный мир вновь открытых стран, внешний вид и быт индейцев. Все это он делал в живой, увлекательной форме, свидетельствующей о недюжинном литературном таланте.

Интерес к новым открытиям среди читающей европейской публики был в то время очень велик, а отчеты о результатах плаваний Колумба и других испанских мореплавателей, за редкими исключениями, не публиковались испанским правительством для всеобщего сведения. Поэтому живой рассказ флорентийца о его «четырех плаваниях» у западных берегов Атлантического океана имел исключительный успех.

О «первом плавании» Веспуччи сообщал, что экспедиция на четырех кораблях оставила в мае 1497 года Кадис и у Канарских островов простояла 8 дней. Затем через 27–37 дней (по разным вариантам) испанцы увидели землю примерно в 4500 километрах к западо-юго-западу от Канарских островов. Веспуччи указал и координаты этой земли, соответствующей приблизительно берегу Центральной Америки у залива Гондурас, при условии, что он умел сколько-нибудь правильно определять долготу. Однако это совершенно невероятно: в единственном случае, когда его можно проверить, он ошибается на 19° (возможно, ошибка эта была намеренной). На новой земле Веспуччи видел «город над водой подобно Венеции», состоявший из 44 деревянных домов на сваях. Дома сообщались посредством подъемных мостов. Жители были стройные люди, среднего роста, «с красноватой кожей вроде львиной». Испанцы захватили после битвы несколько человек и отплыли с ними в страну, расположенную у 23° северной широты. Оттуда они двинулись на северо-запад, затем плыли вдоль извилистого берега; всего они прошли 870 лиг, то есть 4000–5000 километров, часто высаживаясь на сушу, выменивая безделушки на золото, пока в июле 1498 года не достигли «самой лучшей гавани в мире».

За все время плавания испанцы получили очень мало золота и не видели ни драгоценных камней, ни пряностей. Ремонт судов отнял целый месяц. За это время индейцы, жившие близ гавани, очень подружились с европейцами и просили помощи против людоедов — островитян, совершавших набеги на их страну. Закончив ремонт, испанцы решили отправиться к островам людоедов, взяв в проводники индейцев. Через неделю, пройдя около 500 километров, они высадились на один из островов людоедов, вступили в успешный бой с большой толпой местных жителей и захватили много пленных. В Испанию экспедиция вернулась в октябре 1498 года с 222 индейскими рабами, которые и были проданы в Кадисе.

Большинство историков эпохи великих открытий считает, что Веспуччи вообще не плавал к Западной Индии в 1497–1498 годы: так называемое первое плавание Веспуччи только «фиктивный дубликат» второго плавания, вполне достоверного, исторически доказанного рядом документов, экспедиции Охеды 1499–1500 годов. Вопрос был только в следующем: намеренно ли сам Веспуччи приписал себе первое посещение, то есть открытие нового материка в 1497 году, за год до третьей экспедиции Колумба, или так вышло помимо его воли? В XVII–XVIII веке почти все историки склонялись к тому мнению, что Америго был сознательным обманщиком, стремившимся присвоить себе славу Колумба — открытие нового материка.

Только в начале XIX века Александр Гумбольдт сначала в своем «Критическом исследовании истории географии нового материка», а затем в «Космосе» сделал попытку реабилитировать Америго Веспуччи.

Доказательства Гумбольдта сводились к следующему:

1. До 30-х годов XVI века не выдвигалось ни одного обвинения против флорентийца даже со стороны наиболее заинтересованных лиц, то есть со стороны наследников Колумба и его друзей.

2. Нельзя ставить в вину Веспуччи противоречия, искажения фактов, ошибки и путаницу в датах его писем, так как он сам ничего не издавал и не мог следить за изданиями, выходившими за пределами Испании.

3. Процесс наследников Колумба против испанской казны должен был решить, на какие части нового материка имеют права наследники Колумба в результате его действительных открытий.

Свидетелей в пользу казны, против Колумба, искали во всех испанских портах, но на Веспуччи и не думали ссылаться, несмотря на то, что ряд заграничных изданий уже приписывал ему славу открытия нового материка за год до Колумба (в 1497 году). И Гумбольдт подчеркивал, что отказ испанской короны от самого важного свидетельского показания против Колумба был бы необъяснимым, если бы Веспуччи действительно когда-либо хвалился, что он посетил новый материк в 1497 году, и если бы в то время придавали значение «путаным датам и опечаткам» иностранных изданий его писем.

Нужно, впрочем, заметить, что не вымысел о «первом плавании» произвел особенное впечатление на читателей писем Веспуччи и не рассказ о «втором плавании», когда экспедиция Охеды открыла (на одном участке вторично) северное побережье нового материка протяженностью около 3000 километров. Мировую славу Веспуччи принесло его «третье

плавание», когда он в глазах современников «открыл Новый Свет».

Когда корабль, посланный Кабралом, в 1500 году прибыл в Лиссабон с вестью об «острове Вера-Круш», найденном в Атлантическом океане на пути в Индию, в Португалии не придали большого значения этому открытию. Никто тогда не представлял себе, что эта страна находится в какой-либо связи с «Колумбовой Индией», так как она лежала сравнительно близко от Западной Африки. Король рассматривал вновь открытую землю как этап морского пути из Португалии в Индию. Как мы уже говорили, для исследования этой земли была организована специальная экспедиция на трех кораблях. Кто был ее начальником, неизвестно, Америго же участвовал в ней, вероятно, в роли «космографа и математика» (астронома).

Прибрежных жителей Веспуччи характеризовал как свирепых людоедов. Следующая выдержка из его письма показывает, какими он увидел население нового материка:

«Все женщины у них общие, и у них нет ни королей, ни храмов, ни идолов, нет у них ни торговли, ни денег; они враждуют друг с другом и дерутся самым жестоким образом и без всякого порядка. Они также питаются человеческим мясом. Я видел негодяя, хваставшего, как будто это делало ему величайшую честь, что он съел 300 человек. Я видел также город — я пробыл в нем около 27 дней, — где соленое человеческое мясо висело на кровлях домов совершенно так же, как у нас в кухнях… висят связки колбас. Они были удивлены, когда узнали, что мы не едим наших врагов, мясо которых, по их словам, очень аппетитно, отличается нежным запахом и удивительным вкусом».

Америго с восторгом описывал природу новой страны: ее мягкий климат, огромные деревья с благоухающими цветами, ароматные травы, блестящее оперение птиц. Одним словом, он характеризовал «Страну попугаев» как земной рай.

15 февраля 1502 года корабли дошли до 32° южной широты. Тут португальские офицеры единогласно, по утверждению Веспуччи, поручили ему руководство всей экспедицией. Тогда он оставил берег и пересек океан в юго-восточном направлении. Ночи становились все длиннее. В начале апреля ночь продолжалась 15 часов. Корабли достигли 52° южной широты. Во время четырехдневной бури показался берег какой-то земли. Португальцы плыли вдоль нее около 100 километров, но не могли там высадиться из-за тумана и снежной метели. Наступила антарктическая зима, и моряки повернули на север. С изумительной быстротой — через 33 дня — пройдя около 7 тысяч километров, они достигли Гвинеи. Там один обветшалый корабль был сожжен. На остальных двух кораблях португальцы вернулись на родину (через Азорские острова) в сентябре 1502 года.

Итак, помимо участия в новых открытиях у юго-западных берегов Атлантического океана, Веспуччи приписывал себе руководство первым плаванием в антарктических водах. К сожалению, единственным источником ознакомления с этим плаванием являются различные и часто противоречивые переводы или, точнее, пересказы писем самого Веспуччи.

В письме к Медичи (1503) Америго, говоря о возвращении из «новых стран», заявляет:

«Страны эти следует назвать Новым Светом… Большинство древних авторов говорит, что к югу от экватора нет материка, а есть только море, и если некоторые из них и признавали существование там материка, то они не считали его обитаемым. Но мое последнее путешествие доказало, что такое их мнение ошибочно и совершенно противно фактам, так как в южных областях я нашел материк, более плотно населенный людьми и животными, чем наша Европа, Азия или Африка, и, кроме того, климат более умеренный и приятный, чем в какой-либо из известных нам стран…»

Эта фраза, обошедшая весь мир, и стала решающим аргументом в пользу того, что Новый Свет был в итоге назван не Колумбией, а Америкой.

Происхождение названия «Америка» В начале XVI века в городе Сен-Дье, в Лотарингии, возник географический кружок, в который входило несколько молодых ученых. Один из них, Мартин Вальдземюллер, написал небольшое сочинение «Введение в космографию», изданное в 1507 году вместе с двумя письмами Веспуччи в латинском переводе. В книжке Вальдземюллера впервые встречается название «Америка». Упомянув о том, что «древние» делили обитаемую землю на три части: Европу, Азию и Африку, которые «получили свои названия от женщин», Вальдземюллер писал:

«Но теперь и эти части света шире исследованы, и открыта четвертая часть Америго Веспуччи… и я не вижу, почему, кто и по какому праву мог бы запретить назвать эту часть света страной Америго или Америкой».

Вряд ли Вальдземюллер хотел этим заявлением сколько-нибудь умалить славу Колумба. Для него, как и для других географов начала XVI века, Колумб и Веспуччи открывали новые земли в различных частях света. Колумб только шире исследовал Азию: открытые им земли казались его современникам восточными полуостровами и островами Старого Света, частью тропической Восточной Азии. Напротив, Веспуччи «открыл четвертую часть света», Новый Свет, неизвестный «древним» материк, который простирается по обе стороны экватора, как и Африка, но отделен от нее Атлантическим океаном.

Географический кружок в Сан-Дье воспринял письма Америго Веспуччи как известие об открытии нового материка. Но если он открыт, то нужно ему дать имя, «окрестить», и книжку Вальдземюллера можно рассматривать как «свидетельство о крещении» этого материка — Америки.

Картографы оказались на этот раз осторожнее географов. На карте Мира Яна Рейса 1508 года еще нет названия «Америка» — недавно открытый материк называется Землей Святого Креста или Новым Светом.

Но книжка Вальдземюллера несколько раз переиздавалась и широко распространялась в странах Западной Европы. Вскоре появился ряд карт, где на новом материке было проставлено название «Америка». Одно из старейших изображений материка с надписью «Америка» дано на глобусе Иоганна Шенера 1511 года.

Несправедливость нового названия вызвала естественную реакцию у географов и историков. Сам Шенер, пустивший в оборот название «Америка» на своем глобусе 1515 года, позднее выдвигал против Веспуччи обвинение в сознательном подлоге.

Глубоко исследовавший этот вопрос, Гумбольдт заключает:

«Что касается имени великого континента, общепризнанного и освещенного употреблением в течение многих веков, то оно представляет собой памятник человеческой несправедливости… Название „Америка“ появилось… благодаря стечению обстоятельств, которые устраняют всякое подозрение против Америго Веспуччи… Стечение счастливых обстоятельств дало ему славу, а эта слава в течение трех веков ложилась тяжким грузом на его память, так как давала повод к тому, чтобы чернить его характер. Такое положение очень редко в истории человеческих несчастий. Это пример позора, растущего вместе с известностью».

Алонсо де Охеда

У Колумба было много последователей. В первое двадцатилетие XVI века целый флот кораблей разлетелся веером к западным морям. Испанцы открыли бесчисленное количество островов и соединили в одно целое береговую линию американского материка в пределах Карибского моря руководителями многих экспедиций были люди, начинавшие с Колумбом.

Одним из самых замечательных спутников и продолжателей открытий Колумба был Алонсо де Охеда. Несмотря на свой маленький рост, он был очень выносливым и смелым моряком. В ранней молодости он принимал участие в войнах против мавров и получил там хорошую боевую закалку. Он сопровождал Колумба во втором его плавании, а в 1499 году снарядил собственную экспедицию в Новый Свет.

Штурманом у него был один из лучших моряков того времени, баск Хуан де ла Коса. В этом плавании принимал участие и малоизвестный тогда флорентийский торговец Америго Веспуччи.

Экспедиция подошла к Новому Свету около нынешнего Суринама и двинулась вдоль берега. По пути Охеда устанавливал дружественные отношения с туземцами, вел с ними выгодный обмен, а однажды по их просьбе предпринял карательную экспедицию против их врагов — караибов. Так моряки добрались до острова Кюрасао. Когда корабли прошли дальше, перед искателями приключений открылся глубокий, тихий, как озеро, залив.

Корабли вошли в залив и, следуя вдоль его восточного края, добрались до селения. Перед испанцами открылось невиданное до сих пор зрелище. На тихой воде у берега на высоких сваях стояло двадцать больших домов. С помостов к воде спускались мостки. В каналах между домами сновали каноэ. Испанцы назвали эту землю Маленькой Венецией — Венесуэлой. Имя это сохранилось и поныне.

Сначала жители свайных домов встретили испанцев очень гостеприимно, но через некоторое время поссорились с пришельцами.

Произошел неравный бой, в котором индейцы были разбиты. Охеда продолжал путь и добрался до мыса Маракаибо. В июне 1500 года он вернулся в Кадикс с кораблями, наполненными индейцами-рабами.

В 1502 году Охеда отправился во второе плавание. На этот раз его преследовали неудачи. В конце концов два его спутника, поссорившись с ним, схватили его, заковали в кандалы и, обвинив в противозаконных действиях, отвезли на остров Эспаньола, причем забрали у него все совместно награбленное золото.

Лишь после долгих мытарств Охеда удалось оправдаться. Но и эта неудача не сломила отважного авантюриста. Он организовал третье путешествие. На этот раз он, использовав свои связи при дворе, при деятельной поддержке Хуана де ла Коса добился для себя должности губернатора только что открытых земель на материке.

В ноябре 1509 года Охеда покинул Эспаньолу. Под его командой было триста человек. Среди них был неграмотный искатель приключений Франсиско Писарро, будущий завоеватель Перу. Экспедиция благополучно добралась до побережья, но здесь упрямый и смелый Охеда, не слушая советов опытных товарищей, направился в глубь страны, чтобы раздобыть золото и рабов. Этот поход окончился катастрофой. Сначала все шло благополучно для испанцев, они захватили семьдесят пленных и богатую добычу, но ночью на них неожиданно напали индейцы, и весь отряд испанцев был уничтожен. Погибли шестьдесят девять человек, и в том числе Хуан де ла Коса. Лишь самому Охеде и одному солдату удалось спастись. Солдат вернулся на берег и рассказал о несчастье, а Охеда, испытывая страшные лишения, долго бродил в джунглях и был случайно найден товарищами лежащим без чувств в мангровых зарослях на морском берегу.

Позднее Алонсо де Охеда основал колонию Сан-Себастьян на берегу залива Ураба. Но скоро провизия кончилась, и начались болезни. Вдобавок колонисты вынуждены были все время отбивать атаки индейцев. Помощь пришла совершенно неожиданно. С Эспаньолы прибыло судно под командой некоего Талавера. Его экипаж составляла банда проходимцев, преступников, искателей приключений, которые захватили стоявшее у берегов Эспаньолы генуэзское торговое судно и пустились искать удачи. Оставив в Сан-Себастьяне вместо себя Франсиско Писарро, Охеда на пиратском корабле направился в Эспаньолу за помощью. По дороге он поссорился с Талаверой, и тот велел заковать его в цепи. Однако, когда разыгрался шторм, пираты освободили его и поручили ему, как более опытному капитану, управление кораблем.

Охеда привел полуразрушенный корабль к южному берегу тогда еще совершенно неисследованной Кубы. Преодолевая страшные трудности и терпя лишения, пираты во главе с новым капитаном шли через неведомые дебри Кубы, переправлялись вброд и вплавь через бурные реки, утопая в прибрежном иле, задыхаясь от жары и страдая от голода. Когда пираты добрались до Сан-Доминго, они были арестованы, а главари их повешены. Сам Охеда закончил жизнь в нищете и безвестности.

Признавая его несомненные заслуги в области мореплавания и исследования новых земель, мы хотим лишь напомнить читателю, что все его действия вполне согласовывались с общепринятой моралью того времени. Европейские государства не в состоянии были захватить новый континент силами регулярных войск, и роль проводников европейской цивилизации взяли на себя мародеры и проходимцы.

Висенте Пинсон-младший

Висенте Яньес Пинсон, выдающийся испанский мореплаватель, родился в Палосе в 1460 году и по праву считается одним из величайших мореходов и самых удачливых открывателей времен Колумба. Однако в

отличие от других первооткрывателей, которые из экспедиций своих возвращались отягощенные золотом и пряностями, Пинсон в основном был отягощен долгами. Как капитан судна «Нинья», Пинсон сопровождал Колумба в его первом плавании. Очевидно, позавидовав его удачам, около 1 декабря 1499 года он самостоятельно отправился за океан из Палоса во главе флотилии из четырех судов, которые он снарядил вместе со своими многочисленными родственниками. От островов Зеленого Мыса он взял курс на юго-запад и первым из испанцев пересек экватор. 26 января 1500 года, после двухнедельного перехода через океан, неожиданно открылась земля — мыс Сан-Роки (у 5°30 южной широты), названный им мысом Утешения. Вода вокруг была мутная, белесого цвета.

Пинсон высадился на берег страны, позднее названной Бразилией, водрузил несколько деревянных крестов и от имени испанской короны вступил во владение ею. За два дня пребывания никого из туземцев его люди не видели.

Отсюда флотилия двинулась на северо-запад. Дойдя до устья какой-то мелководной реки, Пинсон выслал вверх четыре лодки. На берегу он столкнулся с какими-то нагими ярко раскрашенными индейцами. Начался бой. Восемь испанцев были убиты, остальные на трех лодках спаслись. Продолжая путь на северо-запад, моряки через несколько дней потеряли из виду землю. Когда же они зачерпнули воду, то она оказалась годной для питья. Они повернули к берегу, но достигли его, лишь пройдя около 200 километров. Так вторично после Веспуччи было открыто устье многоводной реки Пара (правый устьевой рукав Амазонки). За рекой на низменных островах Маражо и других жили не носившие одежды индейцы, раскрашивавшие свое тело и лицо. Они вначале дружелюбно отнеслись к пришельцам, но те захватили 36 человек для продажи в рабство.

У самого экватора Пинсон обнаружил — и вновь после Веспуччи — устье гигантской реки Амазонка. Ее воды превращали часть океана близ устья в «пресное море» (Мар-Дульсе — назвал ее Пинсон). Моряки, пользуясь примитивным прибором, обнаружили напротив островов дельты соленую воду на глубине около 12 метров. Продвигаясь от устья Амазонки вдоль берега на северо-запад, Пинсон достиг Гвианы. Он не знал, что там уже побывал Охеда. До этого района он проследил около 3 тысяч километров северного берега и решил, что такая протяженная береговая линия может принадлежать только континенту, но неверно принял его за Азию. Затем Пинсон прошел еще дальше на северо-запад, в начале апреля обнаружил дельту другой огромной реки (Ориноко) и не очень оригинально окрестил ее Рио-Дульсе. Флотилия пересекла залив Пария, направилась к Эспаньоле вдоль Малых Антильских островов и по пути наткнулась на остров, названный Пинсоном Майским (вероятно, то был остров Гренада). На новых землях он не нашел никаких источников дохода и пошел к Багамским островам — за рабами. На пути туда во время урагана погибли два судна. Уцелевшие два корабля вернулись 29 сентября 1500 года в Палое с тремя рабами и ничтожным грузом бразильского дерева. В результате Пинсон разорился, и кредиторы начали против него процесс, который тянулся несколько лет.

Несмотря на финансовые неудачи, Висенте Яньес Пинсон завоевал доверие испанских чиновников, ведавших делами Западной Индии. В 1505

году он получил субсидию из королевской казны, недостаточную, впрочем, чтобы удовлетворить большую часть кредиторов. Пинсон готовился к новой трансокеанской экспедиции, целью которой были поиски к юго-западу от «полуострова Куба» морского прохода из Атлантического в «Восточный» или Индийский океан. Прошло, однако, еще три года, пока ему удалось временно избавиться от кредиторов, для чего потребовалось специальное королевское разрешение.

Для поисков морского прохода на двух или трех судах была организована экспедиция, которой, кроме Висенте Пинсона, руководили опытный мореход Хуан Диас Солис и кормчий Педро Ледесма, участник второй и четвертой экспедиций Колумба. Экспедиция вышла из устья Гвадалквивира в конце июля 1508 года и через несколько месяцев, пройдя вдоль южного побережья Кубы, достаточно хорошо изученного Ледесмой в 1494 году, открыла — вторично, после Окампо — еще неизвестный западный участок кубинского берега между заливами Батабаньо и Корриентес и обогнула мыс Сан-Антонио. Убедившись, что за ним берег круто поворачивает на северо-восток, экспедиция двинулась на юг. Она достигла острова Гуанаха, до которого Колумб с Ледесмой доходили в 1502 году, повернула на запад и, проникнув в Гондурасский залив, открыла там всю цепь островов Залива *5 Отсюда название «Навидад», данное сначала заливу Позднее за ним закрепилось индейское название прилегающей к нему страны — «Ондурс», которое конкистадоры осмыслили как Ондурас (honduras — по-испански глубины).* (по-испански Ислас).

Дойдя до материкового берега, экспедиция положила начало открытию полуострова Юкатан, а именно той его полосы, которая с XVII века стала английской колонией (Британский Гондурас).

Не найдя нигде морского прохода в «Восточный океан», Пинсон и Солис повернули на север и проследили побережье Гондурасского залива по крайней мере до 18° северной широты. В начале 1509 года экспедиция повернула на юго-восток, к Дарьенскому заливу, а оттуда перешла вдоль Карибского берега материка к заливу Пария. Там испанцы подверглись нападению индейцев (вероятно, потому, что охотились за рабами).

Относительно дальнейшего движения судов экспедиции источники (очень скудные) расходятся. По более ранней и правдоподобной версии (Педро Мартир), исследование на этом закончилось. По версии историка Антонио Эрреры, писавшего в конце XVI века, Пинсон и Солис прошли от залива Пария на юг вдоль берега материка до 40° южной широты, то есть до залива Вайя-Бланка к юго-западу от Ла-Платы.

Кроме этого заявления Эрреры, никаких следов такого далекого продвижения на юг экспедиции Пинсона-Солиса не сохранилось ни в документах, ни в сочинениях других авторов, ни на картах XVI века.

Гашпар и Мигель Кортириалы

Тому, что в США и Канаде сейчас говорят по-английски и по-французски, а не по-португальски, мы обязаны неудачам двух отважных португальцев — братьев Кортириалов.

Узнав об успехах испанских экспедиций, португальцы предположили, что в Северной Атлантике существуют острова, которые могут быть использованы как этапы на северо-западном пути в Индию. Пятидесятилетний Гашпар Кортириал, который в былые годы организовывал за свой счет заморские экспедиции (или участвовал в них),

выхлопотал у короля Мануэла I права на «все острова или материк, которые он найдет или откроет», и в мае 1500 года отплыл из Лиссабона на северо-запад. Он пересек Атлантический океан и открытую им землю назвал Лабрадором (Терра-ду-Лаврадор — «Земля Пахаря»). Он дал это имя потому, что надеялся обрести в этой местности неистощимый источник новых рабов, и привез на родину несколько «лесных людей» и белых медведей.

В январе 1501 года Гашпар Кортириал с тремя кораблями опять отправился на северо-запад, но взял курс несколько южнее, чем в 1500 году. Проделав, как ему казалось, гораздо больший путь, чем в предыдущем году, он открыл на севере землю, названную им Терра Верди («Зеленая Земля»). В октябре того же года два судна экспедиции вернулись на родину и доставили в Лиссабон несколько странных людей. Третий же корабль, на котором находился сам Гашпар, пропал без вести.

Вот что венецианский посол в Лиссабоне Паскуалиго писал на родину через десять дней после возвращения первого судна:

«Сообщают, что они нашли в двух тысячах лиг отсюда между северо-западом и западом страну, до сих пор совершенно неизвестную. Они прошли приблизительно 600–700 лиг вдоль берега земли и не нашли ей конца, что заставляет их думать, что это — материк. Эта земля расположена за другой землей, открытой в прошлом году на севере. Каравеллы не могли достичь той земли из-за льдов и беспредельного количества снега. Их мнение об открытии материка подтверждается множеством больших рек, которые они там нашли… Они говорят, что эта страна очень населена и что деревянные жилища туземцев очень велики и покрыты снаружи рыбьими (тюленьими) кожами… Сюда доставили семерых туземцев — мужчин, женщин и детей… Они все одинакового цвета, сложения и роста; очень похожи на цыган; одеты в шкуры разных животных… Эти шкуры не сшиты вместе и не дублены, но такие, какие они сдирают с животных. Ими они покрывают плечи и руки… Они очень боязливы и кротки… Их лица раскрашены, как у индейцев… Они разговаривают, но никто их не понимает. В их стране нет железа, но они делают ножи и наконечники для стрел из камней. У них очень много лососей, сельдей, трески и другой рыбы. У них много лесу — буков и особенно хороших сосен для мачт и рей…»

Об этом событии тогда уже писал в Италию герцогу Феррарскому его лиссабонский агент Кантино. Его донесение мало отличается от рассказа Паскуалиго. Кантино приложил к нему дошедшую до нас ярко раскрашенную карту открытых земель. Карта Кантино свидетельствует, что португальцы полагали, будто открытые Кортириалом новые земли лежат восточнее папского меридиана, следовательно, должны принадлежать Португалии, а не Испании.

В мае 1502 года Мигель Кортириал с двумя или тремя кораблями вышел в море в северо-западном направлении отыскивать без вести пропавшего Гашпара и тоже открыл какую-то землю. Однако судьба рассудила так, что на родину его спутники также вернулись без своего начальника, корабль Мигеля отстал и пропал без вести.

Плавания португальцев в этом направлении прекратились не сразу. Страна, которую они нанесли на карту, вскоре получила название «Земля Кортириалов». Однако сегодня невозможно бесспорно установить, какие

именно берега были ими открыты: Лабрадор, Ньюфаундленд, Новая Шотландия?

Португальские рыбаки после Кортириалов начали постоянно плавать к Большой Ньюфаундлендской банке. К 1525 году к юго-западу от Ньюфаундленда, на острове Кейн-Претон, была основана небольшая португальская колония, которая просуществовала очень недолго. Португальские рыбаки были вытеснены оттуда выходцами из Франции — нормандцами, бретонцами и басками, которые начали плавать к новооткрытым заокеанским северным землям не позднее 1504 года. Португалия этому противиться не могла, так что англичане и французы начали постепенно завоевывать Северную Америку.

Фернандо Магеллан

Фернандо Магеллан (1480–1521) родился в Саброзе, португальской провинции, не имеющей выхода к морю. Тринадцати лет от роду он был принят ко двору в качестве пажа. Ему было девятнадцать лет, когда Васко да Гама вернулся из Индии. Открытия да Гамы произвели на молодого Магеллана сильное впечатление, и в 1504 году он записался добровольцем в отряд португальской армии, отправлявшийся в Индию.

Магеллан был назначен на корабль, который по поручению короля должен был обследовать Малайский архипелаг. Служа во флоте, Магеллан сражался с магометанами и туземцами в Гоа, Кочине и Малакке. Он был дважды ранен и несколько раз отличился в сражениях. Магеллан видел богатую цивилизацию на Суматре и в Малакке. Но чем далее продвигался он на восток, тем первобытней оказывалась жизнь туземцев. Один из товарищей Магеллана, Франсиско Серрано, остался на востоке, поступив на службу к местному князьку на острове Тернате. Вероятно, уже на востоке Магеллан начал размышлять о возможности добраться в Индию западным путем.

Вернувшись в 1512 году в Португалию, Магеллан углубился в изучение навигации. Ему не давало покоя желание проложить путь с запада к своему другу Серрано. Но в 1513 году Магеллан был послан в экспедицию против мавров в Марокко. Его отряд легко одержал победу, однако сам он был обвинен в мелких проступках и вызван в Лиссабон. Он явился, чтобы дать объяснения суду, но суд не состоялся, и дело заглохло.

В 1517 году Магеллан предстал перед королем с разработанным планом путешествия в Индию вокруг Америки. Он знал, что в 1513 году Бальбоа пересек Панамский перешеек и видел Тихий океан, и это еще сильнее разжигало его желание. Португальский король прогнал Магеллана. Это был непростительный промах со стороны монарха, потому что к тому времени, когда Магеллан смиренно просил его дать ему корабли для плавания в Индию западным путем, он уже зарекомендовал себя как умелый мореход и смелый солдат.

Тогда Магеллан покинул родину, отказался от португальского подданства и отправился в Испанию. Здесь он изложил свой план императору Карлу V.

По Тордесильясскому договору, заключенному между Испанией и Португалией, земной шар делился пополам с севера на юг. Все новые земли, лежащие в Новом Свете, кроме части Бразилии, имела право захватить Испания, а африканское побережье Атлантического океана и

берега Индийского океана отводились Португалии. Обе страны больше всего интересовались пряностями, причем Магеллан был уверен, что родина пряностей — Молуккские острова — лежат в испанской части мира, к востоку от той границы между Испанией и Португалией, которая проходила по неведомым тогда землям и морям Восточной Азии. Магеллан хотел пробраться к Молуккским островам окружным путем.

Карл V заинтересовался проектом, и Магеллан получил его разрешение на исследование востока вдоль пограничной линии, обусловленной Тордесильясским договором.

Летом 1519 года Магеллан был назначен главным капитаном флота из пяти кораблей. 26 сентября флот зашел за водой и продуктами на остров Тенериф. Перед отправкой в дальнейший путь, 3 октября, Магеллан получил письмо от своего родственника Диего Барбоса, который предупреждал его, чтобы он остерегался зависти испанских капитанов, в особенности Хуана де Картегена. Магеллан принял это к сведению и приказал сниматься с якорей.

Корабли двинулись на юг между Зеленым Мысом и островами Зеленого Мыса. Здесь они попали в полосу штормов и встречных ветров. Шестьдесят дней подряд шел дождь.

Наконец на мачтах и вантах появились мерцающие огни. Это были электрические разряды, которые моряки считали хорошим предзнаменованием. Скоро погода прояснилась. Корабли быстро пошли на юго-запад, к берегам Южной Америки. Но, еще не дойдя до них, некоторые капитаны отказались отдавать Магеллану полагающийся салют и стали возражать против взятого им курса. Тогда Магеллан приказал: «Следуйте за флагманским кораблем и не рассуждайте»

23 ноября испанцы приплыли к мысу Святого Августина в Бразилии и были хорошо встречены туземцами, а 13 декабря они вошли в бухту Санта-Лучиа, где теперь стоит город Рио-де-Жанейро.

В марте 1520 года флот достиг 45° южной широты. В мрачную и холодную погоду, с трудом пробившись через рифы, корабли вошли в маленькую бухту, которую Магеллан назвал Пуэрто Сан-Хулиан. Как только бросили якори, в ненастную ночь на 1 апреля, на кораблях вспыхнуло восстание. Тридцать человек с корабля «Консепсион», и в числе их Эль-Кано, захватили корабль «Сан-Антонио». Часть оставшихся верными Магеллану моряков была заколота, а часть закована в цепи. «Виктория», «Консепсион», «Сан-Антонио» оказались в руках мятежников. Гомес де Эспиноса и Дуарте Барбоса остались верны Магеллану.

Ночью мятежники пытались покинуть гавань на захваченных ими кораблях. Произошло настоящее сражение, в результате которого восставшие были разбиты. Времени для колебаний не было. Два зачинщика были высажены на пустынный берег, а остальные были казнены. Сорок человек команды были закованы в кандалы.

Порядок был восстановлен, но впереди лежал еще очень трудный путь. Надвигалась холодная, суровая зима Магеллан горел нетерпением обогнуть Америку и выйти в Великое Южное море. В конце апреля «Сант-Яго» получил приказ исследовать дорогу на юг. Остальные корабли стали его ждать. Время тянулось медленно.

Однажды на берегу появился туземец гигантского роста. Он был одет в грубые кожаные сапоги и отплясывал какой-то странный танец. В память этого случая испанцы назвали страну Патагонией («Страна больших ног»). Вслед за первым туземцем пришли еще другие. Потом появились еще два человека, танцевавшие от холода. В темноте их было тоже приняли за туземцев, но они оказались матросами с «Сант-Яго». Матросы рассказали, что, выйдя из бухты, они открыли реку, которую назвали Санта-Крус. Но вскоре после этого их корабль разбился во время шторма. Команда спаслась, но отчаянно голодала.

Эти два матроса несколько дней брели по безбрежной болотистой равнине.

Магеллан послал в помощь потерпевшим двадцать четыре человека с двухмесячным запасом провизии. В конце концов, после бесчисленных трудностей, команда «Сант-Яго» вернулась, но корабль был потерян.

24 августа флот вышел из Пуэрто Сан-Хулиан и направился на юг. Зимние штормы еще не кончились, но корабли кое-как подвигались вперед и спустя два дня вошли в устье реки Санта-Крус. Здесь путешественники набрали пресной воды, наловили рыбы и убили несколько лам для пополнения мясных запасов.

18 октября флот вышел из Санта-Крус и 21-го обогнул большой мыс, который моряки назвали мысом Одиннадцати Тысяч Дев. За ним среди мрачных утесов начинался узкий проход, который мог быть или устьем реки, или проливом. Попробовали воду, она была соленой. Очевидно, это был долгожданный пролив.

Плавание в проливе требовало большого искусства. В узких запутанных каналах приливы были исключительно сильны. Из-за большой глубины не удавалось встать на якорь. Дули встречные ветры, а по ночам налетали штормы, приносившие леденящий холод со снежных вершин, обрамлявших берега. По ночам среди пустынных скал, лежавших на юге, вспыхивали костры туземцев. Испанцы назвали это место Тиерра дель-Фуэго («Огненная Земля»). На следующий день «Сан-Антонио» и «Консепсион» отправились на разведку пролива.

Через два дня корабли вернулись, открыв кишевшую мелкими рыбками реку, которую они назвали рекой Сардинок, и к северо-западу от нее мыс Десеада («Желанный»).

Во время второй разведки «Сан-Антонио» исчез. Бунтовщики захватили этот корабль и направились на нем назад в Испанию. Но в то время никто во флоте об этом не знал. Барбоса вернулся к мысу Одиннадцати Тысяч Дев и кораблю, который считали пропавшим, оставил там флаг с инструкцией. Наконец 18 ноября три оставшихся корабля нашли выход из пролива и вышли в Тихий океан.

Испанцы попали в океан во время штилей, и поэтому Магеллан назвал его Тихим. Но хотя на нем не было штормов, все же это плавание было мучительным испытанием. Пресная вода кончалась, пища тоже, а корабли, подгоняемые непрекращавшимся попутным ветром, все бежали да бежали по безбрежным водным просторам. Черви изгрызли остатки сухарей, началась цинга. Путешественники ослабели, их кожа покрылась язвами, лица побледнели. Люди умирали. 24 января корабли проплыли мимо пустынного острова; 4 февраля прошли мимо другого пустынного

острова. Путешественники назвали их «Несчастливыми островами» (ныне они называются остров Сан-Пабло и остров Акул). Продукты кончились. Люди содрали кожаную обивку с рей, четыре дня мочили ее в море, затем жарили и ели. Чтобы хоть чем-нибудь набить себе желудки, моряки ели также опилки. Крысы, если их удавалось поймать, считались лакомым блюдом и продавались по полдуката. Но крысы были тощи, они тоже голодали. Наконец 6 марта показались острова. Туземцы встретили пришельцев недружелюбно. Произошла стычка, во время которой туземцы потеряли семь человек, а у испанцев была украдена шлюпка. Захватив лишь скудные припасы, моряки снова снялись с якоря и вышли в море. Испанцы назвали эти острова Ладронес, что значит «Разбойничьи».

16 марта, наконец, путешественники подплыли к цветущему острову — Самар (в группе Филиппинских островов). Туземцы Самара оказались более гостеприимными, чем жители Разбойничьих островов.

Моряки достали у них вволю продуктов и пресной воды. Завязалась торговля. Магеллан и король обменялись визитами. Магеллан усердно занялся обращением жителей Самара в христианство. Через некоторое время корабли двинулись дальше.

Флот приближался к острову Себу; Магеллан понимал, что его странствия подходят к концу. Установление связи с уже открытыми землями Старого Света было только вопросом времени. Один встретившийся им туземец уже понимал язык слуги Магеллана, вывезенного им с Малакки. Во время стоянки кораблей у острова Себу между вождем этого острова и вождем независимого племени на маленьком островке Мактан возникла междоусобная война. Магеллан считал, что он должен поддержать своих новообращенных друзей, и ввязался в войну. Он взял сорок человек из своей команды и на нескольких больших лодках отправился на Мактан. Но так как туземцев оказалось очень много, Магеллан только успел сжечь часть деревни, а затем его отряд был оттеснен к берегу и вынужден был спасаться, бросившись к лодкам. Моряки из лодки Магеллана дрались дольше всех, прикрывая отступление других. Дважды шлем командира был сбит с его головы, но он снова надевал его и продолжал стрелять. Магеллан был ранен в ногу, в лицо ему попала отравленная стрела, а он, находясь уже по пояс в воде, не переставал сражаться. Но в тот момент, когда он оглянулся, чтобы убедиться, все ли его люди благополучно сели в лодки, удар деревянного меча сбил его с ног. Ряды туземцев сомкнулись над ним.

Магеллан упал в воду, но туземцы продолжали наносить ему удары мечами. Восемь человек погибли вместе со своим командиром, остальные спаслись в лодках.

Лишившийся своего адмирала флот отплыл к острову Бохоль. Командование приняли на себя Барбоса и Эль-Кано.

Последний довел корабли до Испании и там же угодил под суд за мятежи и неповиновение. И хотя по справедливости именно Эль-Кано надо считать первым человеком, обогнувшим земной шар, однако все признают, что только благодаря энергичности и воле Магеллана этот поход вообще состоялся.

«В числе других добродетелей, — писал о своем капитане его историограф Антонио Пигафетта, — он отличался такой стойкостью в

величайших превратностях, какой никто никогда не обладал. Он переносил голод лучше, чем все другие, безошибочнее, чем кто бы то ни было в Мире, умел он разбираться в навигационных картах. И то, что это так и есть на самом деле, очевидно для всех».

Эль-Кано

Ни одного портрета Эль-Кано не сохранилось, а может быть, и не существовало. Датой рождения первого кругосветного мореплавателя называют либо 1487-й, либо 1476 год. Дату же смерти помнят — умер он в августе 1526 года. На гербе, дарованном ему королем, изображен земной шар, обвитый лентой, и девиз: «Primus Circumdedisti Me» — «Первый обошел вокруг меня».

За девять лет до этого Эль-Кано как капитан и владелец корабля участвовал в испанской военной экспедиции против мавров. Денег за службу он по какой-то причине не получил, запутался в долгах и вопреки строжайшему закону продал свое судно иностранным купцам. Ему грозил арест, и он несколько лет скрывался от правосудия. Но желающих отправиться в плавание было не так уж много, и капитан-генерал Фернан Магеллан зачислил Эль-Кано в свою экспедицию.

О прежней жизни Эль-Кано мы знаем немного. По национальности он был баском, родился в портовом городке Гета. Вначале был боцманом, а затем штурманом. Кстати сказать, только после возвращения «Виктории», в 1523 году, Эль-Кано был амнистирован специальным королевским указом. Еще до начала экспедиции, когда король повелел провести специальное дознание о «засилье португальцев» среди участников экспедиции, Эль-Кано был одним из шести моряков, которые давали показания в пользу Магеллана. *«Разумный и добродетельный человек, дорожащий своейчестью»*, — так характеризовал тогда Эль-Кано капитан-генерала. Тогда же Эль-Кано показывал, что он сам:

«…вполне доволен командой корабля, на котором служит штурманом, потому что это хорошая команда, доволен он и грузом, предназначенным его кораблю, и что он, кроме того, слышал от штурманов других кораблей, что они также довольны своими командами».

Вначале верный соратник Магеллана, Эль-Кано оказался впоследствии в числе мятежников, которые взбунтовались против капитан-генерала еще в самые первые месяцы плавания. Более того, он был одним из руководителей мятежа, поскольку мятежники именно его прочили в капитаны самого большого корабля — «Сан-Антонио».

Двоих мятежников тогда по приказу Магеллана четвертовали, двоих, покидая бухту Сан-Хулиан, оставили на берегу на верную смерть. Эль-Кано в числе сорока других также был приговорен к смертной казни. Но лишиться сразу стольких людей было невозможно, и Магеллан разжаловал его. Тогда без малого пять месяцев бывший капитан, скованный цепью с другими мятежниками, выполнял самую черную работу.

После гибели энергичного и неукротимого Магеллана его флот временно оказался в растерянности. Командование перешло к тем, кому доверяла команда. Всего через несколько дней после гибели капитан-генерала на экспедицию обрушился еще один страшный удар. Властитель соседнего острова Себу — один из самых ревностных новообращенных христиан — пригласил группу испанцев «на ужин», где все

они — больше двадцати человек — были перебиты.

Оставалось слишком мало людей, чтобы вести три корабля, поэтому один из них, «Консепсион», испанцы сожгли. Оставшиеся два корабля, «Тринидад» и «Виктория», отправились к острову Тидор. Там шла война между мелкими князьками. Так как вождь соседнего острова Тернате вел торговлю с португальцами и пользовался их расположением, то вождь Тидора поспешил заключить союз с испанцами.

В одной из битв Барбоса и несколько матросов были захвачены в плен. Остальные корабли ушли, будучи не в силах выручить товарищей из неволи и оставив их на произвол судьбы.

Экипаж экспедиции быстро таял. «Тринидад» обветшал и давал сильную течь. «Виктория» оставила его среди островов под командой Эспиноса и ушла вперед. Эспиноса сделал было попытку вернуться в Америку, но затем повернул назад и кое-как сумел добраться до Молуккских островов.

Эль-Кано с сорока семью испанцами и тринадцатью туземцами отправился на «Виктории» через Индийский океан. Корабль давал течь и притом был сильно перегружен приобретенной в дороге большой партией гвоздики. Провизии у моряков было недостаточно. Из шестидесяти человек часть умерла от болезней, некоторые были казнены за провинности, многие убиты в стычках с туземцами. Несколько раз корабль подвергался нападению португальцев. Когда «Виктория» зашла за припасами на острова Зеленого Мыса, португальцы хотели задержать ее под предлогом выяснения истинного происхождения и названия корабля. Тогда Эль-Кано бежал из порта, оставив большинство своих людей на берегу.

8 сентября 1522 года, после трехлетнего отсутствия, «Виктория» причалила к набережной Севильи. Из пяти кораблей, отправившихся в кругосветное плавание, вернулся один, из двухсот сорока трех человек — восемнадцать, причем все они были измучены до крайности.

Моряки сошли на берег. Босые, одетые в лохмотья, по словам очевидца, «более худые, чем самая заморенная кляча», они шли, едва волоча ноги, к церкви Санта-Мария де ла Виктория — туда, где три года назад они присягали на верность королю и Кастилии. Теперь они шли, чтобы вознести молитвы за упокой души Магеллана, погибших товарищей, чтобы возблагодарить Бога за свое спасение.

Сразу после прибытия «Виктории» в Севилью на берегу Гвадалквивира у Торре д'Оро состоялось народное празднество в честь мореплавателей. Возглавляемые священником, оборванные матросы брели по улицам города, неся зажженные свечи, которые им вручили горожане.

Немного времени спустя в Севилью вернулись тринадцать человек, оставленных на островах Зеленого Мыса. Через год до Испании добрались еще четыре человека с «Тринидада».

В день возвращения Эль-Кано написал краткое донесение на имя короля. Он сообщал об итогах экспедиции, о смерти Магеллана, беспокоился о судьбе своих товарищей, оставшихся на островах Зеленого Мыса.

«Обращаюсь к вашему величеству со смиренной просьбой вызволить из плена тринадцать человек, которые так долго служили вашему величеству, потребовать их освобождения, как людей вам нужных. Ведь и их заслуга есть

в том, что мы на деле доказали, что Земля есть шар, поплыв на запад, мы обошли вокруг нее и вернулись с востока. Смиренно прошу ваше величество в признание тяжких трудов, голода и жажды, стужи и жары, которые наши люди терпели, верно служа вашему величеству, милостиво споспешествовать их освобождению и приказать выдать им их долю пряностей из груза, который мы доставили в Испанию».

Между тем от продажи привезенных Эль-Кано пряностей испанская корона получила — за вычетом всех расходов на снаряжение флотилии Магеллана — довольно значительную прибыль. Король был доволен главным образом тем, что теперь Испания получила реальные права (с королевской точки зрения) на Острова Пряностей. Через семь лет эти «права» будут проданы португальцам за 350 тысяч золотых дукатов. А пока король наградил всех моряков «Виктории», настоял на выдаче пленных, и через пять месяцев они вернулись на родину. Эль-Кано была назначена ежегодная пенсия в 500 дукатов и пожалован герб с гордой надписью.

Однако спустя некоторое время Карл V вновь начал подумывать об организации экспедиции к Островам Пряностей. Несмотря на все перенесенные тяготы, Эль-Кано был готов вновь уйти на долгие годы в плавание и с полным основанием предполагал, что именно ему будет поручено возглавить экспедицию. Но король предпочел назначить Лоайсу, а Эль-Кано назначил кормчим. Эль-Кано хотел получить «дарованную» пенсию, но король приказал отсрочить ее выплату до возвращения из второй экспедиции. Эль-Кано не было суждено вернуться из этого плавания.

Этот человек был честен в словах и поступках — и тогда, когда давал показания в пользу Магеллана, и тогда, когда согласился принять участие в бунте. Он был хорошим моряком и опытным навигатором, умел сохранять мужество в самых безысходных ситуациях. До нас дошло только его донесение королю, несколько малоинтересных прошений и его завещание:

«Я, Хуан-Себастьян Эль-Кано, капитан, уроженец города Гетарии, больной телом, но здравый духом, изъявляю свою последнюю волю…»

Долго и тяжело умирал он от цинги. Лоайса умер на семь дней раньше, всего семь дней Эль-Кано был капитан-генералом.

Его заслуги не были достойно оценены при жизни. Наследники Эль-Кано четыре десятка лет вели тяжбу с испанской короной, но так и не получили дарованной королем пенсии. А затем Эль-Кано остался в тени Магеллана.

Конечно, нет нужды противопоставлять их имена. Магеллан задумал и добился осуществления экспедиции, он использовал теоретическую идею о шарообразности Земли и повел свои каравеллы на запад, чтобы достичь далеких восточных островов. Только благодаря настойчивости и фанатичной вере Магеллана был открыт пролив, который по праву носит его имя. И он впервые пересек океан, который называют Великим.

Однако первое кругосветное плавание на свой страх и риск осуществил Хуан-Себастьян Эль-Кано. Нужно было обладать исключительным мужеством и настойчивостью, чтобы довести до Испании одинокую каравеллу без заходов в порты.

Еще Колумб верил, что шесть седьмых поверхности Земли покрыто сушей, что от Испании до Сипанго 2400 миль. И только после плавания Эль-Кано стало ясно, какой величины наша планета, сколько на ней воды и сколько земной тверди. Можно без преувеличения сказать: 7 сентября 1522 года перед человечеством открылся мир.

Тогда, 7 сентября, в Севилье было воскресенье. *«Значит, мы ошиблись на день»*, — записал штурман «Виктории» в вахтенном журнале. На их календаре была суббота. Конечно, он не ошибся. Они впервые установили, что, огибая земной шар с востока на запад, человек выигрывает сутки.

Для набожных моряков «Виктории» это было трагедией. Еще бы! Просчитавшись на день, они *«ели мясное по пятницам»* и *«справляли пасху в понедельник»* . Босые, в рваной одежде, шли они в церковь, шли и для того, чтобы принести покаяние, чтобы замолить грехи, в которых повинно было вращение Земли.

Джон Кабот и Себастьян Кабот

История английских исследований на Западе начинается с Джона Кабота и (1450–1498) его сына Себастьяна.

Джон Кабот был итальянцем, уроженцем Генуи, впоследствии он принял венецианское подданство. Настоящая его фамилия была Каботто. С юных лет он совершал морские путешествия, побывал в Мекке, священном городе арабов. Параллельно с Колумбом ему пришла мысль о возможности достичь Индии с Запада. Однако у него не хватало личных средств, чтобы организовать экспедицию. В 1484 году он и его сын уехали из Венеции, переселились в Англию и в Бристоле основали корабельную компанию.

Бристоль был оживленным портом, из года в год посылавшим корабли для исследования Запада. Но эти экспедиции не давали заметных результатов. Положение изменилось, когда Кабот получил от короля Генриха VII официальное разрешение захватывать в пользу Англии любые острова или материки, какие ему только удастся открыть. При этом ему было обещано исключительное право колонизации и торговли во вновь открытых землях.

Первое плавание было неудачным. Корабли сбились с пути, команда взбунтовалась и потребовала возвращения домой. Во второе плавание на небольшом судне «Метью» Кабот отправился в мае 1497 года. Он подошел к берегам Америки около острова Кэп-Бретон и, обогнув Нью-Брунсвик, приплыл к устью реки Святого Лаврентия. Возможно, что он побывал также у южных берегов Лабрадора. Джона Кабота сопровождал и сын его Себастьян, который потом совершал самостоятельные путешествия. Полагают, что он возглавил экспедицию после смерти отца. О второй экспедиции до нас дошло еще меньше сведений, чем о первой. Несомненно лишь то, что в 1498 году английские суда достигли Североамериканского материка и прошли вдоль его восточного побережья далеко на юго-запад. Моряки иногда высаживались на берег и встречали там индейцев, одетых в звериные шкуры, не имевших ни золота, ни жемчуга. Из-за недостатка припасов Себастьян Кабот повернул обратно и прибыл в Англию в том же 1498 году.

По мнению англичан, вторая экспедиция не оправдала себя. Она стоила больших средств и не доставила никаких прибылей и даже надежд на прибыли (на пушные богатства страны моряки не обратили внимания).

Покрытые лесами, почти необитаемые берега новой земли никак не могли быть берегами Китая или Индии. И в течение нескольких десятилетий англичане не предпринимали новых попыток западным путем плыть к Восточной Азии.

В следующем году Каботу удалось побывать на Ньюфаундленде и в Новой Шотландии, а впоследствии Себастьян Кабот принимал участие в испанских экспедициях в Южную Америку.

О достижениях второй экспедиции Кабота мы знаем не из английских, а из испанских источников. На карте Хуана Ла Косы нанесена далеко к северу и северо-востоку от Эспаньолы и Кубы длинная береговая линия с реками и рядом географических названий, с заливом, на котором написано: *«море, открытое англичанами»,* и с несколькими английскими флагами. Известно также, что Алонсо Охеда в конце июля 1500 года при заключении с короной договора на экспедицию 1501–1502 годов (закончившуюся полной неудачей) обязался продолжать открытияматерика *«вплоть до земель, посещенных английскими кораблями»* . А Пьетро Мартир сообщил, что англичане *«дошли до линии Гибралтара»* (36° северной широты), то есть продвинулись несколько южнее Чесапикского залива.

Тогда еще никто не знал истинных размеров Америки, еще не определились границы между полем деятельности английских исследователей на севере и испанских на юге.

Озолотились же англичане иным путем. Практическим результатом плаваний Кабота было открытие мест богатейшей рыбной ловли у Большой Банки и американского побережья. В то время Европа потребляла большое количество рыбы, так как церковь предписывала пост и рыбный стол в течение очень многих дней в году. Таким образом, открытие рыбных отмелей (банок) имело колоссальное значение для экономики Англии. Вслед за Каботом на Запад потянулись разраставшиеся с каждым годом флотилии английских рыболовных судов. Надо полагать, что отдельные суда заплывали в район Большой Банки и раньше, но в начале XVI века Банка уже пестрела множеством английских, французских, португальских и голландских флагов. Рыбный промысел в этих водах приобретал все большее и большее значение.

Огромные рыбные богатства моря, омывающего Лабрадор и Ньюфаундленд, сыграли огромную роль в изучении Северной Америки.

Английский писатель Брендон сравнивает доходы Англии от рыбной ловли с доходами Испании от вывоза индейских сокровищ. Из приводимых Брендоном данных видно, что в 1521 году испанцы вывезли из Америки драгоценностей на 52 000 фунтов стерлингов, а в 1545 году — в год наивысшего подъема — на 630 000. Но к концу века доход от драгоценностей упал до 300 000 фунтов стерлингов. Сравним этот доход с доходами от рыбы. В 1615 году американская треска принесла одной лишь Англии 200 000 фунтов стерлингов, в 1640-м — 700 000, а в 1670 году эта цифра уже достигла 800 000 фунтов стерлингов.

Но если европейских моряков привлекала к берегам Северной Америки нужда в рыбе, то в глубь страны европейцев толкала погоня за драгоценной пушниной, которую в те же годы добывали в Сибири только русские землепроходцы. Англичане, французы и голландцы, преодолевая трудности и лишения, пробирались в неизведанную лесную глушь Северной

Америки, спаивать и обманывать индейцев, натравливать их друг на друга или на торговые поселения других европейских народов, вести между собой бесконечные кровавые войны. Пушнина определяла и маршруты многих путешественников по Северной Америке.

Погоня за пушниной заставила французов, обосновавшихся на реке Святого Лаврентия, пробираться по Великим озерам дальше на запад. Желание получить пушнину вынудило англичан, укрепившихся на побережье Гудзонова залива, пробивать себе путь сквозь тундру и полярный лес наперерез французам.

Несмотря на непризнание соотечественников, путешествия Джона Кабота имели большое значение. Он достиг берегов североамериканского материка почти в то же время, когда Колумб и Веспуччи открыли Южную Америку. Плавания Кабота впоследствии дали Англии право претендовать на обладание значительной частью побережья Северной Америки.

Антон Аламинос и Понсе де Леон

В те времена, когда испанцы открывали новые материки и новые моря, действительность казалась мечтой; зато любая, самая фантастическая мечта могла превратиться в действительность. Со второй экспедицией Колумба в «Западную Индию» прибыл Хуан Понсе де Леон, беспоместный член одной из самых знатных фамилий в Кастилии. Он разбогател на Гаити. Позднее, в 1508 году, он был назначен губернатором острова Пуэрто-Рико, основал там первое испанское поселение и закончил покорение этого острова, сопровождавшееся, как и на других Антильских островах, массовым избиением коренных жителей.

От индейцев де Леон слышал легенду об острове Бимини, где бьет источник вечной молодости. Он обратился к королю Фердинанду с ходатайством дать ему патент на поиски и колонизацию острова Бимини и на эксплуатацию чудесного источника. В эпоху Великих открытий нельзя было удивить даже такой фантастической просьбой. Фердинанд удовлетворил ходатайство де Леона и сказал при этом, намекая на Христофора Колумба.

«Одно дело дать полномочия, когда еще не было примера, чтобы кто-нибудь занимал такой пост, но мы с тех пор научились кое-чему. Вы являетесь, когда начало уже положено…»

Главным кормчим де Леон пригласил в экспедицию Антона Аламиноса, родом из того же андалузского портового городка Палое, который дал миру нескольких известных мореходов, спутников и соперников Колумба. Сам Аламинос участвовал ранее в четвертой экспедиции Колумба.

Начальник экспедиции и его кормчий приступили к снаряжению трех кораблей в Санто-Доминго и к найму матросов. По рассказам, Понсе принимал на службу и стариков, и увечных. Вероятно, он полагал, что молодость и здоровье ни к чему людям, которые после сравнительно короткого морского перехода могут омолодиться и возвратить утраченные силы. Команды на кораблях этой флотилии были самыми старыми из всех, какие знает морская история.

3 марта 1513 года флотилия отплыла из Пуэрто-Рико на поиски чудесного острова Бимини. Аламинос уверенно взял курс на северо-запад, на Багамские острова. На южную группу Багамского архипелага, на

«островки» (по-испански — Лос-Кайос), открытые еще первой экспедицией Колумба, испанцы часто совершали набеги с того времени, когда Фердинанд разрешил обращать в рабство индейцев. Севернее Лос-Кайос Аламинос осторожно вел корабли в еще неведомых водах от острова к острову. Испанцы купались во всех источниках и озерах, которые видели на островах, но чудесного источника все не находили. 27 марта 1513 года, пройдя мимо северной группы Багамских островов, после трехнедельного плавания они увидели большую землю. Понсе назвал эту землю Флоридой («Цветущая»), так как она вдвойне заслуживала это название: берега ее были покрыты великолепной субтропической растительностью, и она была открыта в первый день праздника христианской «цветущей» Пасхи (по-испански — Паскуа Флорида). Но на карте, составленной Аламиносом, на новооткрытой земле было написано и другое, «языческое» имя — Бимини.

Две недели Аламинос вел эскадру на север, вдоль восточного берега Флориды. Испанцы высаживались во многих местах и перепробовали воду множества речек и озер, напрасно отыскивая целительный источник. Огорченный неудачей Хуан Понсе де Леон в последний раз высадился на берегу у 30° северной широты и именем кастильской короны вступил во владение новым «островом».

Это было первое испанское владение на континенте Северной Америки. Но останавливаться здесь было довольно опасно, так как испанцы встретили во Флориде воинственные индейские племена — людей *«рослых, сильных, одетых в звериные шкуры, с громадными луками, острыми стрелами и копьями на манер мечей»* . Так описывал их конкистадор Берналь Диас, который высадился в 1517 году на этот берег вместе с Аламиносом. Повернув обратно на юг, суда попали во встречный мощный поток теплого морского течения, которое шло в открытый океан между Флоридой и Багамскими островами. Когда флотилия достигла южной оконечности Флориды, встречное течение стало таким стремительным, что сорвало с якоря и унесло в океан один корабль; с большим трудом он снова соединился с другими кораблями.

Гигантская «морская река» темно-синего цвета, резко отличающаяся от зеленовато-голубой воды океана, текла с запада и у юго-восточной оконечности Флориды круто поворачивала на север. Аламинос первый изучил направление этого мощного морского течения и позднее предложил пользоваться им при возвращении из Западной Индии в Испанию, правильно угадав, что оно доходит до берегов Западной Европы.

Это было Флоридское течение — начальный участок той великой «морской реки», которая, как теперь доказано, несет в десятки раз больше воды, чем все реки Земли, вместе взятые. Испанцы назвали его позднее, когда было открыто и нанесено на карту все побережье Мексиканского залива, «Течением из залива». У северных европейских народов оно известно под названием Гольфстрим (что означает то же самое).

После возвращения сорванного с якоря корабля флотилия обогнула Флориду и прошла вдоль ее западного берега до 27,5° северной широты. На обратном пути экспедиция, продолжая поиски чудесного источника, открыла несколько островов в северной части Багамского архипелага. А

как только Понсе де Леон прибыл на Пуэрто-Рико, он еще раз направил Аламиноса на север — в последний раз попытаться найти Бимини. Тот, завершив в основном открытие Багамского архипелага, вернулся с известием, что нашел, наконец, остров с таким названием.

В следующем году Понсе де Леон получил новый патент на колонизацию Бимини и Флориды. Но только в 1521 году он на двух кораблях отправился к Флориде, высадился на берег и пытался завоевать полуостров. Однако испанцы встретили такое яростное сопротивление со стороны местных индейцев, что вынуждены были спешно погрузиться на корабли и повернуть назад.

Тяжело раненный Понсе де Леон вскоре, в том же 1521 году, умер на Кубе. После этой неудачи испанцы очень долго не делали попыток колонизации Флориды.

Антон Аламинос после открытия «острова» Флорида и завершения открытия Багамского архипелага заслуженно получил репутацию самого опытного морехода в «Западной Индии». Поэтому начальники трех последующих крупнейших экспедиций, организованных на Кубе для поисков новых земель на западе, предлагали ему занять должность главного кормчего.

В 1517 году Аламинос повел на запад флотилию Франсиско Кордовы и открыл северное побережье полуострова Юкатан и большую часть его западного побережья (до поселка Чампотон). Юкатан он сначала принял за остров (как и Флориду). После того как солдаты Кордовы были наголову разбиты индейцами майя у Чампотона, Аламинос в поисках пресной воды повел корабли дальше на юг, до лагуны Терминос, и, таким образом, завершил открытие западного побережья Юкатана.

Название «Терминос», утвердившееся на картах, дано Аламиносом: он рассчитывал найти у лагуны «конец» (по-испански — «терминс») мнимого острова Юкатан. Но берег здесь поворачивал не на восток, по направлению к Кубе, а на запад. Между тем почти все солдаты и сам Кордова были ранены, страдали от ран и от жажды, а источников пресной воды нигде не было видно — явление, характерное для всего Юкатана.

Тогда Аламинос, чтобы облегчить возвращение на Кубу, предложил идти назад не прежним путем — вдоль безводных и враждебных берегов Юкатана, да еще против ветра и течения, а воспользоваться Флоридским течением. Умирающий Франсиско Кордова не возражал против такого, вполне разумного плана, и испанская флотилия, руководимая Аламиносом, отошла далеко в открытое море от Юкатана, поднялась на север, затем повернула на восток и, нигде в пути не встречая земли, достигла западного берега Флориды за четверо суток. За этот отрезок времени флотилия — при попутном ветре и течении — прошла более 1200 километров. Это было первое в морской истории пересечение Мексиканского залива и в то же время второй очень успешный этап исследования Аламиносом начального участка Гольфстрима.

Выдержав на берегу Флориды стычку с индейцами, но все же набрав пресную воду, экспедиция вернулась на Кубу.

Большинство солдат Кордовы погибло в боях с индейцами или несколько позднее от ран. Сам Франсиско Кордова умер через десять дней после возвращения на Кубу. Однако весть о «богатой» стране на западе и

золотые изделия, привезенные оттуда некоторыми участниками несчастливой экспедиции, так воспламенили воображение кубинских искателей приключений, что уже в следующем, 1518 году была организована новая, более сильная экспедиция во главе с Хуаном Грихальвой. В его распоряжении было четыре корабля и 240 солдат. Главным кормчим снова был Антон Аламинос.

Аламинос вел флотилию к лагуне Терминос вокруг Юкатана прошлогодним путем, только в самом начале несколько отклонился к югу и в результате открыл небольшой остров Косумель, прилегающий к северо-восточному берегу Юкатана.

От лагуны Терминос Аламинос осторожно, только при дневном свете, вел флотилию дальше на запад и северо-запад, по направлению к новому, ранее неизвестному берегу до устья реки Пануко (22°15 северной широты, 97°50 западной долготы), где берег поворачивал прямо к северу. Протяженность открытого берега составила около 1000 километров. Все побережье было обитаемо, и испанцы, высаживаясь на сушу, вели с индейцами немой торг, получая в обмен на стеклянные бусы и другие безделушки продукты, плащи и, что для них было гораздо важнее, золотые изделия. Правда, эти изделия были из низкопробного золота, но зато набрать их удалось очень много.

Морская экспедиция Грихальвы, фактически руководимая Аламиносом, открыла все юго-восточное и большой участок восточного побережья Мексики — огромной и действительно богатой страны.

Корабли флотилии давали сильную течь, припасы подходили к концу, и Грихальва решил не продвигаться дальше на север, за реку Пануко, а тем же путем вернуться на Кубу.

В следующем, 1519 году Аламинос, опять-таки в должности главного кормчего, повел к берегам Мексики завоевательную экспедицию Эрнандо Кортеса. О дальнейшей его судьбе ничего не известно.

Антон Аламинос был, несомненно, самым выдающимся мореплавателем из учеников Христофора Колумба. Он открыл полуострова Флорида и Юкатан, все юго-западное и большую часть западного побережья Мексиканского залива, завершил открытие Багамского архипелага, открыл Флоридское течение и первый использовал его в навигационных целях. Но слава его открытий досталась Понсе де Леону, Кордове и Грихальве — начальникам тех морских экспедиций, которыми он фактически руководил, людям, ровно ничего не понимавшим в кораблевождении, совершенно незнакомым с морским делом и целиком полагавшимся на своего главного кормчего. Только вскользь упоминали об Аламиносе в XIX и XX веках авторы трудов по истории географических открытий. Нет ни одной книги, даже брошюры, специально посвященной Аламиносу.

Во всеобщей истории открытий нет ни одного выдающегося мореплавателя, который был бы так основательно и незаслуженно забыт.

Экспедиция Уиллоуби и Ченслора

В первой половине XVI века Англия была слишком слаба, чтобы пытаться оспаривать португальское и испанское господство в южных и западных морях, но для англичан оставались открытыми северные моря. Каботы не нашли ничего интересного для купцов на северо-западе, но

удача могла ждать на северо-востоке. И англичане начали искать Северо-восточный проход, то есть морской путь из Европы в Восточную Азию через Ледовитый океан, в обход Северной Азии.

В середине XVI века английская торговля переживала кризис. Дела английских купцов пришли в упадок. Тогда лондонцы обратились к престарелому Себастьяну Каботу. По его совету и при его деятельном участии лондонские «почтенные и мудрые люди» организовали в 1548 году компанию с длинным названием: «Общество купцов-предпринимателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений, неведомых и даже доселе морским путем не посещаемых» Компания купила три корабля, отремонтировала их и снабдила небольшими вспомогательными парусно-гребными судами (пинассами), обычно помещавшимися на палубе корабля. Начальником экспедиции и командиром лучшего корабля (водоизмещением 120 тонн) был назначен настойчиво добивавшийся этого Хью Уиллоуби, *«храбрый дворянин знатного происхождения»* . Он был мужчиной представительной наружности и искушен в делах военных. Главным кормчим флотилии и капитаном крупнейшего (160-тонного), но тихоходного корабля был избран Ричард Ченслор, *«человек, пользовавшийся большим уважением за свой ум»* . Командиром третьего корабля (водоизмещением 90 тонн) был назначен штурман Корнелий Дюрферт.

Никто из членов новой компании не имел представления о восточных странах — «Катае или Тартарии», куда направлялась экспедиция. Поэтому на собрании, где были назначены капитаны кораблей, «самые серьезные люди из числа присутствующих» решили раздобыть нужные географические сведения… на королевской конюшне.

«Послали за двумя татарами, служившими в то время в королевских конюшнях… Но они не могли сообщить ничего по этому поводу, поскольку более привыкли, как сказал весело один из них, „пьянствовать, чем изучать строй и наклонности народов“.

Команда флотилии состояла из 105 человек. Кроме того, на борту кораблей было 11 купцов. Участники экспедиции дали торжественное обещание строго соблюдать торговую монополию купцов-предпринимателей и „никому ни в каком случае не разглашать тайн компании ко вреду, ущербу и убытку последней“.

В середине мая 1553 года флотилия Уиллоуби оставила устье Темзы, но из-за сильных встречных ветров и волнения шесть недель лавировала у английских берегов. Только 23 июня корабли двинулись, наконец, на север, а еще через шесть недель достигли норвежского острова Сенья, у 69° северной широты. В ночь на 3 августа 1553 года поднялась буря; флотилия вынуждена была выйти в открытое море, и корабль Ченслора навсегда разлучился с двумя другими судами.

Через день, когда ветер несколько стих, Уиллоуби и Дюрферт пошли к Варде (на северо-востоке Норвегии), но не сумели разыскать эту гавань. 14 августа рано утром показалась земля.

„Мы подошли к ней и спустили наш бот, чтобы посмотреть, что это была за земля. Но бот не мог подойти к берегу из-за мелководья и из-за большого количества льда. Однако на берегу не было видно никаких признаков жилья. Земля эта находится на широте 72°…“

Если Уиллоуби верно определил широту, то он достиг Гусиной Земли — юго-западного выступа Новой Земли, уже давно посещавшейся русскими. Но на западе до XVIII века предполагали, что он „открыл“ не Новую Землю, а какой-то остров, который позже долго и напрасно искали („Земля Уиллоуби“). Три дня англичане продвигались к северу, вероятно, пытаясь обогнуть таинственную землю, пока в малом корабле не обнаружилась течь. Тогда они повернули на юг и шли так еще три дня. 21 августа Уиллоуби отметил, что море становилось „все мельче и мельче и все же не было видно берега“. Чтобы избежать опасности, он отошел в открытое море и четыре недели двигался на запад, то вдоль берега, то теряя его из виду. За это время Уиллоуби миновал остров Колгуев, полуостров Канин и вдоль Мурманского берега дошел до Нокуева острова. 18 сентября оба судна бросили якоря в Нокуевой губе.

„Пробыв в этой гавани с неделю, — записано в журнале Уиллоуби, — и видя, что время года позднее и что погода установилась плохая, с морозами, снегом и градом… мы решили тут зимовать…“

Уиллоуби отправил посланцев во всех направлениях, но они не нашли ни людей, ни жилья. А следующей зимой 1554 года русские поморы обнаружили за Нокуевым островом, у Мурманского берега, в устье реки Варзины, два судна:

„…стоят на якорях в становищах, а люди на них все мертвы, и товаров на них много“ (Двинская летопись).

Из найденного на корабле завещания одного из купцов видно, что Хью Уиллоуби и большая часть его спутников были еще живы в январе 1554 года. Позднее погибли все без исключения. На обоих кораблях *„умерли, замерзли до смерти“* 63 человека. В 1555 году английскому торговому агенту в Москве были переданы *„два корабля с прахом сэра Хью Уиллоуби и его спутников, причем было возвращено и спасено много съестных припасов и товаров“* . Возвращена была также и доставлена в Лондон тетрадь с извлечениями из судового журнала и некоторыми другими документами.

Больше повезло Ченслору. Одинокий корабль Ченслора благополучно добрался до Барде и неделю простоял там, ожидая Уиллоуби, а затем продолжил плавание, проник в Белое море и 24 августа 1553 года вошел в устье Северной Двины.

„…Простые люди начали приезжать к кораблю, — пишет спутник Ченслора Климент Адамс. — Они добровольно предлагали новоприезжим гостям съестные припасы…“

Холмогорские власти послали в Москву сообщение о прибытии иностранцев. Но Ченслор, не дождавшись ответа, настоял на том, чтобы его отправили санным путем в Москву, угрожая, что иначе он отплывет от русских берегов. На полпути он встретил гонца, который передал ему царское приглашение. Иван IV с большой пышностью принял королевского „посла“ (так назвал себя Ченслор) и обещал покровительство английским купцам, если они начнут торговать с Москвой. Он отпустил Ченслора с почетом, но под охраной.

Когда Ченслор вернулся в Англию, „Общество купцов-предпринимателей“ было официально утверждено английским правительством. Кабот стал директором этой „Московитской компании“,

как ее обычно называли, а Ченслор в 1555 году снова отправился на Русь — на этот раз действительно как королевский посол. С ним прибыли два агента „Московитской компании“. Англичане получили от Ивана IV большие торговые и судебные привилегии. Ченслор отплыл в Англию с царским послом Осипом Григорьевичем Непеей, но утонул, когда корабль потерпел крушение у шотландских берегов. Непея спасся и добился в Лондоне таких же торговых льгот, какие англичане получили в Москве.

Джованни де Вераццано

Нью-йоркскую бухту открыл не Гудзон, как часто полагают, аВераццано.

Джованни де Вераццано был выходцем из Флоренции и родился не то в 1480-м, не то в 1485 году. Он много путешествовал и, в конце концов, поселился во Франции. Есть предположение, что Вераццано и известный французский пират Жан Флорин (Флери), нападавший на торговые суда, курсировавшие между Испанией и ее колониями, одно и то же лицо. В 1523 году Флорин ограбил испанский корабль, везший испанскому императору сокровища, в свою очередь награбленные Кортесом в Мексике.

Если Веррацано и Флорин действительно одно и то же лицо, то это нападение объясняет, где он достал денег, чтобы в следующем году отправить на поиски Китая флот из четырех кораблей. Корабли попали в шторм, получили повреждения и вынуждены были вернуться к берегам Бретани. После починки судов Вераццано на одном из них отправился сперва на остров Мадейра, а затем дальше на запад. Спасаясь от бури, он отклонился к северу от своего курса и попал к берегам Америки около 34° северной широты, то есть между мысом Фэйр и мысом Гаттераса в нынешней Северной Каролине. Вераццано описал низкую песчаную косу, которая отделяла его от материка и за которой снова была видна вода. Он долго не мог найти прохода или места, удобного для причала.

В поисках его он проплыл сперва немного к югу, затем повернул к северу и таким образом достиг устья реки Гудзон. Его описание косы вполне соответствует современной картине побережья Каролины.

Вот что увидели первые европейские мореплаватели, прибывшие туда в 1524 году:

„Мы нашли очень приятное место, заключенное между двумя небольшими продолговатыми холмами, обрамлявшими берег большой реки, глубокой около устья… Так как мы стояли на якоре в хорошо защищенном месте, на некотором расстоянии от берега, то не считали нужным рисковать, не изучив входа.

Поэтому мы на маленькой лодке вошли в реку, берега которой оказались густо заселенными. Народ, одетый в разноцветные птичьи перья, весело выбежал на берег, громкими криками выражая свое восхищение и указывая нам, где безопаснее причалить. Мы проплыли по реке около двух миль и увидели, что здесь она образует великолепное озеро окружностью около 13 миль. По озеру плавали индейцы, пересекая его от края до края на шлюпках числом около тридцати. Бесчисленные толпы народа сбегались к берегам, чтобы посмотреть на нас. Внезапно, как это случается при мореплавании, налетела буря со стороны моря, и мы были вынуждены вернуться на корабль, с большим огорчением покинув эту землю, так как она была не только удобна и красива, но, вероятно, имела также большую ценность, ибо все ее холмы указывали на присутствие минералов“.

Верaццано прошел дальше к северу, до островов Блок или Мартез Виньярд, зашел в Ньюпорт (в Новой Англии) и достиг берега, густо заросшего лесом. Затем он прошел мимо Ньюфаундленда, который уже посещался бретонскими моряками. Отсюда Верaццано и вернулся во Францию.

Его открытия были потом использованы экспедицией Жака Картье.

Никто не знает, что дальше случилось с Верaццано, если только он не был пиратом Флорином. Профессии первооткрывателя и пирата в те далекие годы тесно переплетались. Ничто не мешало совмещать их. Кроме, разумеется, Закона, который был строг, быстр и неотвратим. Так что если почтенный Верaццано и пират по кличке Флери были одним и тем же лицом, то участь его нам известна — в 1527 году он был пойман испанцами и повешен.

Позже открытые им реку и залив вновь открыл Генри Гудзон, именем которого они и были названы. Впрочем, американцы уже в наши дни постарались восстановить историческую справедливость и назвали именем Верaццано один из крупнейших мостов в мире в Нью-Йорке.

Жак Картье

Жак Картье (1491–1557) родился в северном французском порту Сен-Мало. Его иногда звали Корсаром Картье. Слово „корсар“ имело тогда два значения: у испанцев оно значило „пират“, а у французов — „матрос каперского судна“. О юности его известно мало, однако можно полагать, что кличку свою он получил недаром. Как удачливый капер он платил щедрые комиссионные французской короне и потому был представлен королю Франции Франциску I. Картье поделился с королем своими замыслами испытать счастье в исследованиях Запада; он поставил себе целью найти дорогу в Индию и Китай. В 1534 году король решил наверстать упущения в освоении Америки, куда уже устремились испанцы, португальцы и англичане. Он предоставил Картье обширные полномочия для исследования неизвестных районов Северной Америки.

Когда Картье снаряжал два корабля с шестьюдесятью матросами, путь из Бретани к Ньюфаундленду был уже известен рыбакам. Картье вышел в море в апреле 1534 года. Из-за сплошной массы льдин, сталкивавшихся у мрачных прибрежных утесов, он не мог подойти к берегу Ньюфаундленда. С трудом он вывел свои суда изо льда и, двинувшись вдоль его кромки на север, достиг маленького острова, густо заселенного птицами. Такой случай нельзя было упустить. Моряки занялись охотой, наелись досыта дичи и приготовили несколько бочек солонины. Затем, несмотря на бурное море, они прошли проливом Бель-Иль между Ньюфаундлендом и Лабрадором и встали на якорь в маленькой бухте.

Однажды ночью, спасаясь от непогоды, в бухту вошел большой корабль. Картье послал к нему людей и узнал, что он пришел из Ла-Рошели и ищет места для рыбной ловли. Картье упоминает об этом вскользь, но, тем не менее, этот случай заслуживает внимания, так как доказывает, что уже в то время залив Святого Лаврентия был известен рыбакам.

Добравшись до залива Шалер, Картье очутился в совершенно новых краях. Сначала он вообразил, что нашел дорогу в Индию, и был разочарован, когда мнимый пролив оказался заливом. Его немного утешило

то, что открытая им земля была плодородной. Он нашел на ней прекрасные леса, заросли кустарников и дикие злаки.

Вскоре к кораблям подошли девять каноэ с индейцами.

„Как только они нас увидели, — пишет Картье, — они испугались и начали грести к берегу, в то же время показывая знаками, что хотели бы заняться меновой торговлей. Они держали в руках малоценные шкурки, такие же, как те, из которых была сшита их одежда… Туземцы пришли в такой восторг от железных вещей и других наших товаров, что променяли всю свою одежду и уехали совершенно голыми…“

В бухте Гаспе, около устья реки Святого Лаврентия, Картье воздвиг большой деревянный крест с надписью: *„Да будет долгой жизнь короля Франции“.* Этим самым он объявлял страну французской собственностью.

Затем он захватил в плен двух индейцев и, огибая остров Антикости, снова пошел на запад, все еще надеясь найти пролив в Тихий океан.

В августе погода испортилась. Было решено вернуться домой, чтобы не попасть в полосу осенних штормов у берегов Ньюфаундленда.

5 сентября французы вернулись в Сен-Мало. И люди и корабли Картье возвратились без потерь и в хорошем состоянии. Им не удалось найти дорогу в Индию, зато они открыли *„землю, простирающуюся на юго-запад, и полосу открытой воды, ведущую к западу на неизвестное расстояние“* . Это сообщение произвело большое впечатление на короля, и он поручил Картье продолжать исследования. В 1535 году Картье отплыл во вторую экспедицию.

Опять он подошел к Ньюфаундленду и миновал остров, населенный птицами. Потом обогнул с севера остров Антикости и вошел в устье реки. Индейцы сказали ему, что эта река называется Сэгенэй и что на ней добывается медь, что большая река, текущая с юго-запада, называется Ошелага (ныне река Святого Лаврентия) и течет она из страны, называемой Канада. Они подтвердили, что эта река в верхнем течении судоходна, и прибавили, что никто еще не видел ее истоков.

Плывя по реке, Картье открыл остров Орлеан и вскоре прибыл к красивому месту, которое индейцы называли Стадакона (теперь там расположен город Квебек). Вождь местного племени, по имени Доннакона, явился на корабль, чтобы обменяться подарками с французами. Он был очень приветлив, пока не узнал, что Картье намеревается пришвартовать свои корабли в устье реки Сен-Шарль, а дальше плыть в лодках. Доннакона решительно стал возражать против этого.

В описании этого плавания сказано:

„Тогда капитан (Картье) приказал зарядить двенадцать пушек и выстрелить в индейцев. Индейцы были совершенно поражены залпом, словно на них упало небо, и подняли такой вой и визг, что можно было подумать, будто сам ад вытряхнул на землю свое содержимое“.

После этого вождь перестал возражать. Французы сели в барку и в две корабельные шлюпки. Десять дней плыли они вверх по величественной реке, наслаждаясь зрелищем прекрасных лесов, росших по ее берегам. Леса состояли из сосен, кедров, дубов, вязов, грецких орехов и других пород, напоминавших леса Франции. Стаи птиц летали по вечерам над темными водами реки, освещенными закатом. Вскоре барку пришлось

оставить, так как ее трудно было вести против течения. Но шлюпки продолжали плыть вперед и в начале октября прибыли в индейское поселение Ошелага.

Картье пишет:

„Здесь нас встретили более тысячи человек — мужчин, женщин и детей, которые приняли нас так, как редко принимает отец родного сына. Они всячески выражали свою радость и пустились плясать, причем мужчины образовали один круг, женщины — другой, а ребятишки в стороне — третий“.

Французы поднялись на гору, которую назвали Мон-Руаяль (Монреаль) — „Королевская гора“. С горы была видна плодородная долина, а за ней на юге — голубые холмы, похожие на сахарные головы, поднимавшиеся вдали среди равнины. На западе виднелись пороги Лашин и река, уходящая неизвестно куда. Индейцы уверяли, что там живут враждебные дикие племена.

Так как приближалась зима, продолжать экспедицию было нельзя, а оставаться в Ошелаге среди такой массы даже дружественно настроенных индейцев казалось небезопасным. Поэтому Картье повернул вниз по реке, захватил попавшуюся ему по дороге барку и вернулся в устье Сен-Шарль.

Путешественники хорошенько укрепили корабли на якорях, построили форт и зазимовали. Зима была долгая и суровая. Среди французов началась цинга. Индейцы ходили к ним в гости, но Картье не верил в их искренность. В феврале болезнь усилилась, и из ста десяти человек двадцать пять умерли; из остальных вряд ли можно было набрать десяток здоровых, *„так что*, — пишет Картье, — *некому было ходить за больными, и место, где мы жили, представляло горестное зрелище“* .

Сначала Картье пытался скрыть от индейцев бедственное положение зимовщиков. Но однажды он откровенно рассказал индейцам, что среди моряков свирепствует цинга, и они дали ему лекарство, сделанное из листьев, почек и коры какого-то дерева. Это лекарство оказало чудесное действие, люди начали быстро выздоравливать.

Весной французы вернулись на родину и привезли с собой Доннакона и еще двух индейцев, думая, что доставят этим удовольствие королю Франциску. Но король не оценил их усердия. Испанцы причиняли ему много хлопот на юге, и его вовсе не прельщала мысль об установлении с ними еще одной границы — на западе. Ни золота, ни дороги в Китай не было найдено, а описание страданий команды Картье в лютую канадскую зиму не годилось даже для забавного рассказа.

Но нашелся некто Жан-Франсуа де ла Рок де-Роберваль, который оценил открытие Картье и решил использовать его для своей собственной выгоды. Он уговорил короля разрешить ему организовать новую экспедицию. Хотя Картье получил в ней должность главного штурмана и титул капитан-генерала, но Роберваль добился титула более значительного: он именовался *„лорд Норумбеги, вице-король и лейтенант-генерал Канады, Ошелаги, Сэгенэя, Ньюфаундленда, Бель-Иля, Лабрадора, Большой бухты и Баккалаоса“* . Он должен был основать колонии в этих странах под общим названием Новая Франция, причем предполагалось, что эта Новая Франция находится в северо-восточной части Азии.

В мае 1541 года Картье вновь вышел из Сен-Мало, на этот раз на пяти кораблях. Роберваль должен был отплыть немного позднее на двух других судах. Снова налетели штормы, суда потеряли друг друга и три месяца в одиночку боролись с волнами.

В конце концов, все благополучно собрались у Ньюфаундленда. Здесь они долго ждали Роберваля, но, не дождавшись, в августе отправились на запад. Картье основал свою штаб-квартиру в 15 километрах выше Квебека по течению реки. Начались холодные осенние дни, и Картье начал готовиться к тяжелой зиме. Так как Роберваль не появлялся, Картье отослал во Францию два корабля с докладом королю, а сам занялся постройкой форта и лодок для плавания по реке Святого Лаврентия. Он поднялся до селения Ошелага и попробовал преодолеть два первых порога. В это время он узнал, что индейские вожди затевают против него заговор, и поспешил вернуться в свой форт.

Зима прошла благополучно, но к весне стало ясно, что продуктов не хватит, и вдобавок отношение индейцев было уже далеко не такое теплое, как раньше. О Робервале ничего не было слышно. Картье кое-как дотянул зиму и отправился во Францию.

На обратном пути он зашел в бухту Сент-Джон на Ньюфаундленде и здесь, наконец, встретил Роберваля на трех кораблях, с двумястами колонистами. Устроили совещание, на котором Роберваль с жаром прекрасно отдохнувшего человека настаивал на продолжении продвижения на запад.

Но Картье распорядился поднять паруса и темной ночью тайком уплыл во Францию. Роберваль один отправился вперед, но особого успеха не имел.

По возвращении Картье стал известным человеком во Франции, но король разочаровался в нем. Ведь Картье не привез ни золота, ни алмазов, не открыл пути в Индию. Остаток жизни он провел в Сен-Мало, приводя в порядок свои дела, расстроенные ввиду двух бесприбыльных плаваний. Многие моряки приходили к нему советоваться по всевозможным вопросам навигации, и он охотно помогал им.

Человек, который положил к ногам короля Франции огромную страну — Канаду, так и не дождался благодарности от своего короля.

Джон Дейвис

Джон Дейвис продолжил поиски прохода в море, отделяющем Гренландию от Северо-Американского архипелага. Финансировали его лондонские купцы во главе с Вильямом Сандерсоном, и он отправился исключительно на поиски Северо-западного прохода без каких-либо других целей, вроде перевоза партии переселенцев или поручения найти золото. Суда отплыли из Дартмута 7 июня 1585 года и 20 июля открыли землю „наиболее уродливую, утесистую и гористую изо всех когда-либо виденных“, названную Дейвисом Землей Запустения (Дизолейшен-Ленд). Это была южная оконечность Гренландии, вдоль которой они продолжали путь, держась более или менее вблизи побережья, пока вновь у 64°15 северной широты не повернули к самой земле и не вошли в залив, тогда названный заливом Гилберта, где теперь стоит город Годтхоб. Отсюда они повернули на северо-запад и, переплыв Дейвисов пролив, „открыли у 66°40 северной широты землю, совершенно свободную от этой язвы — льда“.

Некоторые названия, данные экспедицией береговым выступам суши, сохранились на картах до наших дней, как, например, крайние точки залива Эксетер — мыс Дайер и мыс Уолсингем. Отсюда они поплыли на юг, к мысу Божьего Милосердия, по северной стороне залива Камберленд. Джон Джейнс, описавший это путешествие, сообщал, что мореплаватели сочли его „очень удобным входом или проходом, совершенно свободным от мешающего судоходству льда, и вода в нем была такого же цвета, состава и качества, как в открытом океане, что сильно подняло нашу надежду на то, что нам удастся найти проход". А позже Джейнс записал: „Наши капитан и штурман все еще ломают себе голову по поводу прохода". На основании целого ряда данных они пришли к заключению, что такого рода прохода не существует, но из-за плохой погоды не смогли как следует это выяснить. Поэтому Дейвис пустился в обратный путь и в конце сентября прибыл в Дартмут.

На первый взгляд результаты путешествия могут показаться малозначительными. Дейвис неправильно считал „Землю Запустения" новым открытием; он, по-видимому, не понял, что оно не связано с его последующими открытиями вокруг Камберлендского залива; и ошибался, надеясь на то, что этот последний может оказаться Северо-западным проходом. В самом существовании прохода он не сомневался и писал министру королевы Уолсингему:

„Северо-западный проход — вещь несомненная, и через него можно пройти в любое время; море в нем судоходно, свободно ото льда, атмосферные условия сносны, а воды глубокие".

Его реальными достижениями были кое-какие добавления к открытиям Фробишера в Гренландии и нанесение на карту новой части Канадского архипелага.

Второе свое путешествие *„для открытия Северо-западного прохода"* Дейвис совершил в 1586 году. 7 мая он отплыл из Дартмута и в середине июня увидел Гренландию, *„до того заваленную льдом и снегом, что о высадке не могло быть и речи"* . Указываемые Дейвисом координаты не очень точны, так что нет возможности указать, когда он вновь увидел землю, но можно думать, что это было уже в районе залива Гилберта. Здесь он пробыл до 11 июля, изучая фиорды побережья и совершая экскурсии внутрь страны. Здесь, *„в десяти милях за снежными горами",* экипаж нашел *„отличную ровную местность с почвой и травой, как на английских торфяниковых пустошах"* . В другой раз они „поплыли по огромной могучей реке прямо в середину континента, но обнаружили, что это был вовсе не континент, а огромные бесплодные необитаемые острова с громадными заливами и проливами, соединяющими одно море с другим".

Взяв с собой проводника-туземца, они продолжали свое путешествие на север и к началу августа, несмотря на те трудности, которые им создавали туманы и льды, достигли 66°33 северной широты, где и нашли хорошую гавань. *„В этом месте*, — пишет хронограф экспедиции, *— оказалось очень жарко, и нас сильно мучили мушки, называемые москитами, которые немилосердно кусаются"* . Отправившись отсюда на юг, они достигли залива Камберленд, где *„у них снова появилась надежда"* на то, что им удастся пройти насквозь в другой океан. В этом мнении их сильно поддерживало открытие, что вся земля состояла из

островов. Продолжая путь на юг, они, по-видимому, прошли мимо выхода в Гудзонов пролив и открыли новый залив у Лабрадора, возможно, тот самый, который ныне носит название фиорда Гамильтона. *„Южная земля, как нам казалось, целиком состояла из островов; и нам очень хотелось итти по этому морю, но нам помешал дувший прямо в лоб ветер“* . Не сделав никаких дальнейших открытий, суда пустились в обратный путь в Англию, куда и прибыли в начале октября.

В ходе этого своего путешествия Дейвис разделил свою флотилию на две части, отрядив два судна *„на поиски прохода на север между Гренландией и Исландией до 80° северной широты, если таковой имеется“* . Суда разошлись 7 июня, и уже через два дня эта отправившаяся на восток группа наткнулась на лед. 12 июня суда благополучно вошли в одну из исландских бухт, где и пробыли четыре дня. 26 июня они вновь отплыли и, взяв курс на северо-запад, увидели Гренландию, вдоль побережья которой и пошли, пока не достигли Дейвисовой „Земли Запустения“; отсюда проследовали далее к заливу Гилберта. Здесь они встретили туземцев и до такой степени подружились с ними, что, по словам написавшего отчет об этом путешествии Моргана, экипаж несколько раз спускался на берег, чтобы поиграть с ними в футбол. По-видимому, англичане играли довольно грубо, так как, по словам Моргана, *„как только туземцы приближались к мячу, чтобы ударить по нему, наши люди сбивали их с ног“* . Эти суда вернулись в устье Темзы в октябре 1586 года. Морган рассказал кое-что интересное об Исландии, где он повстречал приехавшего туда по торговым делам купца из Ипсвича. По его словам, *„если бы мы почаще направлялись туда на рыбный промысел, походы оправдали бы себя с лихвой“.*

Сам Дейвис стремился привлечь внимание купцов к обилию рыбы вдоль северо-восточного побережья Америки и вернулся в Англию с ценным грузом тюленьих шкур. Поэтому с чисто экономической точки зрения путешествие следует считать и значительным, и удачным. У самого же Дейвиса, однако, оно еще более укрепило убеждение в существовании Северо-западного прохода.

„Теперь я, — писал он купцу Сандерсону, — *знаю по опыту значительную часть северо-западного угла мира. Вопрос о проходе теперь стоит так, что поиски его сводятся к четырем вариантам, либо его вообще не существует. Уверяю вас и ручаюсь за это жизнью, что я могу совершить такого рода путешествие без каких-либо дополнительных издержек и даже, наоборот, с известной прибылью, если только вы окажете мне поддержку в этом предприятии“.*

19 мая 1587 года Дейвис пустился в свое третье путешествие и к 30 июня заплыл так далеко на север вдоль побережья Гренландии, что достиг 72°12 северной широты. Автор описания этого путешествия Дейвиса Джон Джейнс сообщает: *„Пройдя вдоль побережья, названного нами Лондонским… видя повсюду открытое море на севере и на западе и землю по правому борту или с восточной стороны, мы обнаружили, что ветер вдруг изменился на северный, что принудило нас оставить это побережье, дав ему название Хоп-Сандерсон, и повернуть на запад“.*

Все попытки пробиться на север оказались безуспешными из-за льда, и поэтому суда повернули на юг. К концу июля они достигли залива, названного ими Ламли, но который на самом деле, по-видимому, был

проливом Фробишера. В последний день месяца *„мы опять попали при свежем ветре в один из этих водоворотов“*, сообщает Джейнс, *„сегодня (31 июля 1587 года) весь день и ночь мы шли громадным заливом, где вода кружилась и ревела, как будто бы здесь столкнулись два прилива (двух океанов)“* . Это был, по-видимому, вход в Гудзонов пролив, ибо на следующий день они окрестили *„южную оконечность залива“* мысом Чидли. Открыв вблизи северо-восточного Лабрадора острова Дарен и проследовав вдоль побережья *„почти до 52° северной широты“*, Дейвис отправился в обратный путь и 15 сентября прибыл в Дартмут.

Дейвис проник на север дальше, чем какой-либо другой исследователь Северо-запада, и действительно указал, где должен находиться настоящий Северо-западный проход, хотя сам не обнаружил его. Он намного увеличил объем географических знаний о Гренландии. Уже в Англии он писал своему покровителю:

„Я дошел до 73° параллели и обнаружил, что море там все открытое и что между одной землей и другой расстояние 50 лиг. Проход весьма вероятен, дело это нетрудное, и я вам все расскажу, когда увидимся“.

Дейвис был хороший моряк и толковый исследователь, и ему принадлежит большая заслуга в исследовании Северо-запада. Он участвовал в пересмотре карты мира. Он написал также книгу по вопросу о Северо-западном проходе и полезный учебник штурманского дела под названием „Тайны мореходства“.

Мартин Фробишер

Через восемьдесят лет после Кабота начал свои исследования Мартин Фробишер (1535–1594) Он вплотную занялся проблемой поисков западного пути в Китай. Фробишер происходил из богатой семьи и еще мальчиком проявлял интерес к морю. Когда ему было всего девять лет, он был взят родственником на корабль, шедший к берегам Гвинеи. В тридцать лет Фробишер уже был капитаном и служил в Ирландии.

В 1576 году ученый Хэмфри Джильберт, купец Майкл Лок и Мартин Фробишер снарядили экспедицию. Фробишер был организатором и практическим руководителем ее.

Экспедиция отправилась на двух шхунах — „Габриэль“ и „Майкел“ — и одной галере. Водоизмещение обоих кораблей едва достигало 50 тонн, а команда состояла из тридцати пяти человек.

Не успели они отплыть от Шетландских островов, как разразилась буря, и галера погибла. Вскоре после этого команда „Майкела“ решила бежать и повернула обратно. Фробишер продолжал путь на „Габриэле“ и достиг Гренландии (около 62° северной широты). Обогнув Гренландию с юга, он поплыл на запад до залива на Баффиновой Земле, названного потом его именем.

К северу лежал сплошной лед, поэтому Фробишер попытался проникнуть в глубь залива, но у острова Бэтчер льды снова остановили его. В это время на берегу появились туземцы, с которыми Фробишер начал торговлю.

Но однажды туземцы заманили пятерых матросов на берег и взяли их в плен. Фробишер был вынужден вернуться домой без них.

Он привез с собой несколько образцов „черной земли“, то есть руды. В Англии распустили слух, что эта руда содержит золото.

Королева Елизавета дала 1000 фунтов стерлингов на организацию новой экспедиции в составе „Майкела“, „Габриэля“ и военного корабля „Эйд“. Корабли снова достигли залива Фробишера и вернулись с 200 тоннами руды.

Руда была выгружена в Англии. Специалисты потратили много времени и энергии на ее исследование и на попытки извлечь из нее золото, которого там не оказалось. Королева заявила, что она не верит в негодность руды, дала ей почетное имя „неизвестный металл“ и приказала снарядить новую большую экспедицию.

Новая экспедиция отправилась из Англии в 1578 году и снова подошла к Гренландии, где Фробишер ненадолго высадился. Между Гренландией и заливом Фробишера суда попали в шторм, и один корабль погиб. Уцелевшие суда занесло в широкое, никому еще не известное пространство воды, уходившее на запад. Фробишер тотчас же вновь загорелся желанием открыть проход в Китай. Но он был связан заданием королевы. К тому же погода была скверная, а люди его были отнюдь не в восторге от перспективы следовать за ним на край света. Он проплыл 100 километров по неизвестной полосе воды, которая, без сомнения, была нынешним Гудзоновым заливом, и вернулся в залив Фробишера. Здесь экспедиция добыла очень много руды и даже сделала попытку основать колонию. Но зима наступила раньше обычного. Пошел снег, бухта начала замерзать, медведи стали подходить совсем близко к лагерю. Все это заставило отложить постройку колонии и ускорить отплытие в Англию.

Корабли привезли 1300 тонн руды. На нее было затрачено много денег, сил и человеческих жизней, затем ее выбросили.

Экспедиции Фробишера, если судить по их непосредственным результатам, не принесли большой пользы: они ничего не дали для торговли и очень мало для науки. Но они сыграли огромную роль в пробуждении интереса к Северо-западному проходу в Китай и Индию.

Фробишер был хороший моряк и опытный капитан. Он стяжал себе славу как один из руководителей английского военного флота.

После неудачного плавания в Новый Свет он отправился в экспедицию с известным английским пиратом и путешественником Фрэнсисом Дрейком в Вест-Индию и участвовал в походе эскадры против испанской „Непобедимой армады“. В 1592 году он командовал флотом Уолтера Рэйли, направленного к берегам Испании.

Фробишер умер в 1594 году от раны, полученной при атаке французского порта Брест.

Альваро Менданья

До конца 60-х годов XVI века „стартовыми площадками“ испанских тихоокеанских экспедиций были гавани Испании и Мексики. В Лиме — резиденции вице-королей Перу — давно уже собирали сведения о южной половине Тихого океана. Еще в 1549 году вице-король Педро де Гаска писал Карлу V.

„…похоже, что это Южное море усеяно многочисленными большими островами… и очень возможно, что на тех из них, которые лежат под экватором или близ оного, есть пряности, ибо климат на них такой же, как на Молукках“.

В век великих географических открытий чудеса все еще казались возможными. Люди были в этом отношении легковерны и надеялись найти в неведомых морях сокровища царя Соломона, спрятанные им в таинственной стране Офир.

Но одновременно с мифом о стране Офир возникла и другая, еще более завлекательная версия. Создателем ее был некто Педро Сармьенто де Гамбоа, испанский идальго, моряк, инженер и астроном. Он появился в Лиме в 1557 году. Скитаясь по селениям и городам Перу, Сармьенто узнал весьма любопытную перуанскую легенду. Это было сказание о заморском походе инки Тупака-Юпанки, предпринятом лет за восемьдесят до испанского завоевания Перу, во второй половине XV века. Тупак-Юпанки якобы ходил с войском на больших бальсовых плотах к каким-то островам Ачачумби и Ниньячумби. Он открыл и завоевал эти острова и привез оттуда черных людей и много золота, бронзовый трон, а также шкуру и челюсть лошади.

Легенда о походе Тупака-Юпанки обросла явными вымыслами. Конечно, ни бронзового трона, ни тем более лошадиной челюсти инка не мог вывезти ни с дальних, ни с ближних островов Тихого океана. Сармьенто считал, однако, что острова, открытые Тупаком-Юпанки, лежат не к северо-западу, а к юго-западу от главной перуанской гавани — Кальяо. В середине 1567 года Сармьенто передал Гарсиа де Кастро проект экспедиции в Южное море. Правитель Перу заинтересовался этим планом.

Однако в дальнейшем дела сложились совсем не так, как предполагал Сармьенто. То ли Гарсиа де Кастро не слишком доверял человеку, осужденному инквизицией, то ли он стремился, прежде всего, порадеть своим родичам и друзьям, но руководителем экспедиции, которая в июле — октябре 1567 года снаряжалась в Кальяо, назначен был не Сармьенто, а племянник Гарсиа де Кастро двадцатидвухлетний кавалер Альваро Менданья де Нейра. Выбор этот оказался на редкость удачным. Менданья очень быстро приобрел опыт вождения кораблей в открытом море, а умом, отвагой и чувством такта он был наделен от природы.

Гарсия де Кастро в своих донесениях королю сознательно не упоминал об островах, некогда открытых Тупаком-Юпанки. Гораздо внушительнее казалась версия о поисках сокровищ царя Соломона. И, кроме того, правитель Перу опасался, что планы экспедиции могут быть сорваны. В Лиме и Мадриде к рейду в Южное море многие относились весьма скептически. Против экспедиции выступал главный фискал перуанского вице-королевства, который доказывал, что затея Гарсиа де Кастро дорого обойдется казне. Это был серьезный и убедительный довод, но Гарсиа де Кастро ловко отражал выпады своих недругов. Он сопровождал свои мемориалы неопровержимыми ссылками на Библию, в силу чего фискал и его единомышленники приобретали неблаговидный облик маловеров, подвергающих сомнению Откровения Священного писания.

Сармьенто причислили к экспедиции в качестве сверхштатного кормчего. Главным кормчим был назначен Эрнан Гальего, опытный моряк, который десять лет плавал у перуанских и чилийских берегов.

Снаряжены были два корабля — „Капитана“ и „Альмиранта“ водоизмещением соответственно 250 и 110 тонн. В море отправились восемьдесят моряков, семьдесят солдат, четверо монахов и несколько негров-рабов. Менданья, Гальего и Сармьенто возглавили команду „Капитаны“; „Альмиранта“ была вверена старому солдату Педро де Ортеге.

На борт было взято много оружия и боеприпасов. Но продовольствия и пресной воды захватили в обрез. Менданья и Сармьенто считали, что плавание будет недолгим, никто не предполагал, что первую землю участники экспедиции увидят лишь на шестьдесят третий день плавания.

Сохранились дневники и записки нескольких участников плавания. Помимо отчета Сармьенто имеются дневники Менданьи, Гальего и казначея Гомеса Катойры, причем наиболее подробно путешествие в Южном море описано Катойрой.

19 ноября 1567 года „Альмиранта“ и „Капитана“ покинули Кальяо и взяли курс на запад-юго-запад. Этот курс был намечен Сармьенто. Менданья и Гальего должны были следовать в этом направлении 600 лиг, ибо, по мнению Сармьенто, в шестистах лигах от Кальяо, на 23° южной широты, находились искомые острова. Однако в начале декабря курс был изменен, и корабли пошли прямо на запад в интервале между 15° и 16° южной широты, а затем в середине декабря направились на запад-северо-запад.

Испанские мореплаватели в то время уже хорошо знали, что в десятых широтах южного полушария всегда дуют юго-восточные пассаты и что, используя их, в этой части Южного моря можно продвинуться далеко на запад. Но никто в экспедиции, разумеется, не мог подозревать, что на этом пассатном курсе, примерно у 130° западной долготы, корабли войдут в широкий „пролив“ между двумя островными созвездиями Южного моря — Маркизскими островами и архипелагом Туамоту. Через этот „пролив“ корабли проследовали в двадцатых числах декабря.

Затем примерно на 6° южной широты и 160° западной долготы Гальего взял курс на запад. Корабли прошли через „пролив“ между островами Феникс и Токелау.

15 января 1568 года, около 9 часов утра, юнга заметил с топа мачты землю. Это был небольшой островок, который Менданья назвал островом Иисуса. Остров находился на рубеже западного и восточного полушарий, в архипелаге Эллис. По всей вероятности, это был один из самых северных атоллов этого архипелага, возможно, атолл Нанумеа или атолл Ниутао. От Новой Гвинеи острова Эллис лежат в 1500 милях, но именно здесь проходит восточная граница меланезийской островной „галактики“, населенной темнокожими и курчавыми людьми — близкими родичами новогвинейских папуасов.

Следуя дальше на запад, экспедиция 1 февраля открыла гряду низких островов и мелей, которая названа была мелями Канделярии (по всей вероятности, это был атолл Онтонг-Джава к северу от Соломоновых островов). За семьдесят четыре дня корабли прошли огромный путь и находились в 8 тысячах миль от Кальяо. Не 600 лиг, как это первоначально предполагалось, а по крайней мере 2 тысячи лиг прошли корабли, и по длине этот путь был равен одной трети земного экватора. Соломоновы

острова надо было найти в ближайшие же дни, иначе экспедицию ожидали позор и бесславие. Мели Канделярии явно указывали на близость пока еще неведомых земель, и если бы эти земли оказались обитаемыми, каждый участник экспедиции с чистым сердцем присягнул бы, что именно они и есть острова царя Соломона.

2 февраля, утром, был замечен высокий берег. Это был большой остров в большом архипелаге, который с тех пор получил название Соломоновых островов.

„Богу угодно было, — говорит Менданья, — чтобы в субботу 7 февраля, утром… Эрнан Гальего, главный кормчий, увидел землю, которая казалась очень высокой. И поскольку была она столь обширна и высока, мы решили, что, должно быть, это материк. Находилась она в тот момент, когда ее приметили, в 15 лигах, и весь этот день и весь следующий мы шли к ее берегам. К нам подошло множество маленьких каноэ, и все индейцы были вооружены луками и копьями из пальмовой древесины. Они знаками выражали мирные намерения…“

Кроме кокосовых орехов и мучнистых клубней таро и ямса, Соломоновы острова ничего не могли дать заморским гостям.

Впрочем, даже если бы в недрах этого архипелага таились сокровища Офира, взять их было отнюдь не легко. Недаром спустя триста с лишним лет после открытия Соломоновых островов английский натуралист Гаппи писал, что европеец:

„…подобен здесь человеку, открывшему богатейшую залежь, из которой ему, однако, дозволено взять лишь ту ничтожную долю богатств, которую он способен унести на собственных плечах. Право же, нигде ему не приходится испытывать такие, поистине танталовы, муки, как на этих островах“.

Танталовы муки спутников Менданьи начались сразу же по прибытии на эти острова. Вождь Билебенара, с которым испанцы на первых порах установили контакт, скрылся, видимо, поняв, как трудно будет ему прокормить сто пятьдесят незваных гостей. Менданья послал Сармьенто на берег в поисках вождя. Сармьенто силой захватил дядю Билебенары (сам вождь от него сбежал), перебил по пути немало островитян и возвратился к кораблям. Итоги этого набега огорчили Менданью, он понимал, что пальбой из аркебузов и захватом заложников нельзя наладить мирные и дружественные отношения с островитянами.

21 февраля он велел Сармьенто доставить „индейцам“ дядю вождя и возвратить взятые у них трофеи. С туземцами был заключен мир — довольно непрочный. Питаясь позеленевшими от плесени сухарями, матросы день и ночь трудились на песчаном берегу бухты. Здесь по приказу Менданьи строили небольшой корабль, на котором, как справедливо полагал командир экспедиции, без труда можно будет обследовать берега новооткрытых земель.

4 апреля „Сантьяго“ был спущен на воду. Ортега и путешественники направились на восток вдоль северного берега острова Санта-Исабель, дошли до его восточной оконечности, оттуда проследовали к югу и открыли большой остров, который назвали Гуадалканалом.

8 мая „Капитана“ и „Альмиранта“ покинули воды этого острова и отправились к Гуадалканалу.

„Земля эта, — писал Сармьенто, — *привлекательна с виду, довольно высока, густо населена, пищи тут вдоволь“* . Это последнее соображение и побудило Менданью на некоторое время обосноваться на Гуадалканале.

К концу мая 1568 года из строя выбыло тридцать восемь человек. Тлетворное дыхание соленых мангровых болот отравляло людей, жестокая лихорадка трепала их день и ночь. Не без основания американцы называли Гуадалканал зеленым адом, а японцы окрестили этот райский на вид остров „западней дракона“.

На поиски более удобных земель вторично был послан „Сантьяго“. От северного берега Гуадалканала моряки пошли к острову Малаите, населенному воинственными „индейцами“, затем открыли также весьма негостеприимный остров Сан-Кристобаль. В начале июня „Сантьяго“ возвратился к месту стоянки кораблей у берегов Гуадалканала. 18 июня „Капитана“ и „Альмиранта“ покинули Пуэрто-де-ла-Крус — бухту, где корабли простояли сорок четыре дня. 1 июля оба судна отдали якорь в одной из гаваней на южном берегу острова Сан-Кристобаль. Высадившись у большого селения, изголодавшиеся моряки немедленно приступили к „заготовке“ съестных припасов, применяя при этом оружие. Островитяне стремглав бежали в лес, несколько человек были убиты в неравном бою с испанцами. В третий раз был послан на рекогносцировку „Сантьяго“. Разведчики дошли до „края земли“ — островков, лежащих к востоку от острова Сан-Кристобаль.

Таким образом, Менданья и его спутники открыли почти всю южную группу Соломоновых островов — острова Санта-Исабель, Малаиту, Гуадалканал и Сан-Кристобаль В этой группе остался неоткрытым только небольшой остров Реннел к юго-западу от Сан-Кристобаля.

В августе в лагере началось брожение. Менданья не желал возвращаться в Кальяо, и у него нашлись сторонники, правда, немногочисленные. Он предложил немедленно направиться дальше на поиски земли, где можно было обосноваться. В случае если бы не удалось найти такую землю на дистанции 150 лиг, следовало возвратиться к берегам Гуадалканала и заложить там поселение.

Это предложение было отвергнуто. Все согласились с тем, что надлежит как можно скорее покинуть Сан-Кристобаль и взять обратный курс. Гальего полагал, что следует пересечь экватор, подняться до 15–20° северной широты и затем маршрутом Урданеты проследовать к берегам Калифорнии.

11 августа корабли покинули гавань. Начался самый тяжкий этап путешествия — многомесячный обратный переход через Южное море. 6 сентября корабли пересекли экватор и вступили в воды северного полушария. Спустя одиннадцать дней был открыт небольшой атолл в группе Маршалловых островов (по всей вероятности, атолл Наму). Изголодавшиеся моряки бросились к селению (жители его предусмотрительно бежали прочь), но поживились здесь лишь гнилыми плодами панданyса. В качестве живого трофея захвачен был тощий петух. Любопытно, что на этом забытом Богом островке найдено было ржавое железное долото Очевидно, незадолго до экспедиции Менданьи здесь побывали какие-то испанские мореплаватели.

Затем корабли направились на северо-северо-восток. 2 октября открыт был одинокий необитаемый островок — Уэйк. Ни воды, ни плодов обнаружить тут не удалось, Менданья урезал дневные рационы: каждому члену экипажа вне зависимости от его звания выдавалась кружка протухшей воды и полфунта сухарей.

17 октября после полудня начался жестокий шторм. *„Я плавал 45 лет,* — писал Гальего, — но никогда еще не видел, чтобы ветер налетал с такой силой“. И на „Капитане“ и на „Альмиранте“ паруса были изодраны в клочья. Волны непомерной высоты перехлестывали через палубы, на „Капитане“ смыло рубку и надстройку, в которой помещались каюты командиров.

Во время шторма корабли разлучились. Оба корабля следовали, однако, одним и тем же курсом на восток, примерно вдоль 28° северной широты. На „Капитане“, как отмечает Катойра, люди совсем приуныли. Матросам и солдатам казалось, что никогда не удастся дойти до Калифорнии, и они потребовали, чтобы Менданья повернул назад к Соломоновым островам. Это требование Менданья категорически отверг. Объявился новый враг — цинга. У людей распухали руки и ноги, из кровоточащих десен выпадали зубы. От цинги и голода многие слепли. Миновал ноябрь, но никаких признаков земли не было видно. На „Альмиранте“ допивали последние капли воды; Ортега тяжело заболел, и потрепанный бурями корабль вел Сармьенто. Его вахта была бессменной, ибо почти вся команда выбыла из строя.

12 декабря с „Капитаны“ заметили в море большое бревно; оно *„было чистым и не обросло ракушками“*, и это внушило всем надежду на близость берега. Но только семь дней спустя, 19 декабря, Гальего с кормы „Капитаны“ заметил землю. То был безлюдный калифорнийский берег, вдоль которого Менданья повел „Капитану“ на юг. Только 23 января 1569 года, на сто шестьдесят второй день плавания, „Капитана“ была введена в мексиканскую гавань Колиму, куда спустя три дня вошла „Альмиранта“. Путешествие, однако, на этом не закончилось.

До Кальяо оставалось 2 тысячи миль, а местные власти, не получив соответствующих указаний свыше, категорически отказались отпустить средства и материалы для ремонта кораблей.

Когда 4 апреля Менданья привел „Капитану“ и „Альмиранту“ в гавань Коринто, на побережье Никарагуа, где обычно ремонтировались казенные суда, начальник порта отказался дать взаймы необходимые для ремонта суммы, и Менданья продал и заложил все свое имущество, чтобы оплатить ремонт судов.

26 мая корабли вышли из Реалехо и 26 июля прибыли в Кальяо. Экспедиция в Южное море закончилась. Итоги этой экспедиции в весьма малой степени соответствовали ожиданиям ее организаторов. Не удалось найти сокровищ царя Соломона, не было на новооткрытых островах золота, серебра, жемчуга и алмазов. А Менданье хорошо было известно, что все земли, где не удалось открыть драгоценных металлов, числились в коронных реестрах как никчемные.

„На мой взгляд, — писал королю в марте 1569 года Хуан де Ороско (чиновник, которому поручено было опросить Менданью и его спутников), — и сообразно тому отчету, который я получил (от Менданьи), острова, открытые на западе, имеют весьма ничтожное значение… ибо в ходе сих

открытий не было найдено даже признаков пряностей, золота и серебра и иных источников дохода, а населяют те острова голые дикари…“

Секретные карты Соломоновых островов были надежно упрятаны в архивные тайники.

А между тем этот „бесплодный“ поход на Соломоновы острова был великим географическим подвигом. 16–17 тысяч миль прошли корабли экспедиции Южным морем, в водах, которые до той поры не посещали европейские мореплаватели. Открыт был новый путь, пересекающий почти весь Тихий океан в приэкваториальных водах южного полушария, открыты острова и архипелаги в западной, наиболее отдаленной от европейских и перуанских гаваней, части Южного моря. Ведь от Соломоновых островов рукой подать было не только до Новой Гвинеи, Филиппин и Малайского архипелага, но и до большой земли, которую суждено было тридцать с лишним лет спустя открыть голландским мореплавателям и которая ныне носит название Австралия.

Вторично эти острова удалось открыть лишь через двести лет, причем слава этого открытия досталась не испанским мореплавателям, а французу Бугенвилю и англичанину Картерету.

Менданью не обескуражил плачевный финал экспедиции на Соломоновы острова. Возвратившись в Перу, он немедленно разработал план новой экспедиции. Ему все еще казалось, что этот далекий, населенный воинственными островитянами архипелаг можно превратить в цветущую колонию Испании. Менданья полагал, что на Соломоновы острова надо перебросить несколько сот колонистов (мужчин и женщин, земледельцев и ремесленников) и с их помощью заложить на Гуадалканале и Сан-Кристобале города и расчистить под плантации непроходимые джунгли.

В 1574 году, спустя пять лет после возвращения экспедиции в Перу, испанские власти в Мадриде утвердили проект Менданьи. Ему было отпущено десять тысяч дукатов и разрешено снарядить флотилию для перевозки на Соломоновы острова пятисот переселенцев, скота и необходимого инвентаря. Он должен был в течение шести лет построить три укрепленных городка. Менданья покинул Испанию и направился в Перу, где надеялся сразу же снарядить флотилию В начале 1577 года он прибыл в Панаму. Панама лежала в десяти днях пути от перуанских гаваней, и Менданья был убежден, что в середине или, в крайнем случае, в конце того же 1577 года он отправится к Соломоновым островам. Но он ошибся в своих расчетах.

Принимая к исполнению инструкции из центра, вице-короли и губернаторы колоний проводили в жизнь только те указания, которые были им выгодны. *„Obedezco, pero no cumplo“ — „Подчиняюсь, но не исполняю“* — такой формулой руководствовались местные власти.

Хотя проект Менданьи был утвержден королем и, хотя сам король обещал ему титул маркиза, все это не помешало Панамскому губернатору бросить Менданью в тюрьму, а вице-королю Перу задержать на восемнадцать лет (!) снаряжение второй экспедиции в Южное море.

К проектам Менданьи в Испании и в Перу вернулись лишь в 1594 году. В 1588 году у берегов Англии погибла испанская „Непобедимая армада“, Испания уже не была великой морской державой, и Менданья

решительно ничего не добился бы, если бы на его счастье Соломоновыми островами не заинтересовался новый вице-король маркиз Каньете. Очень быстро удалось снарядить четыре корабля — два больших „Сан-Херонимо“ и „Санта-Исабель“ и два маленьких „Сан-Фелипе“ и „Санта-Каталина“. На них отправились в плавание триста семьдесят восемь человек — матросы и солдаты с женами и детьми.

Главным кормчим экспедиции назначен был молодой моряк, португалец родом, Педро Фернандес де Кирос (1565–1614), которому спустя несколько лет суждено было совершить очень важные открытия в южных морях. Киросу принадлежит и самое обстоятельное описание второй экспедиции Менданьи.

Менданья 1567 года и Менданья 1595 года — это, в сущности, совершенно разные люди. Во второе плавание отправлялся не юноша с отзывчивой душой, мягким сердцем и твердой волей, а издерганный многолетними скитаниями по канцеляриям пожилой человек, обремененный многочисленным семейством, больной, желчный и нерешительный. Его супруга, донья Изабелла, женщина властная и вздорная, вышла в плавание вместе с мужем, к экспедиции примкнул и шурин Менданьи — Лоренсо де Баррето.

Организована экспедиция была плохо. Не удалось даже снабдить экипажи необходимым запасом продовольствия, и флотилия, выйдя из Кальяо 9 апреля 1595 года, направилась вдоль берега к северу, чтобы в попутных гаванях раздобыть провиант. В начале июня корабли добрались до Пайты, порта в северной части Перу, и оттуда 16 июня вышли в море.

Корабли сперва шли на юго-запад, затем в полосе юго-восточных пассатов и Южного Пассатного течения направились на запад-юго-запад и на запад-северо-запад. 21 июля 1595 года на 10° южной широты был открыт гористый остров, названный Магдаленой. Это был остров Фату-Хива в Маркизском архипелаге. Сперва морякам показалось, что остров необитаем, но вскоре у южного берега они заметили около семидесяти каноэ, переполненных людьми. Эта флотилия подошла к кораблям. Островитяне были удивительно красивы — высокие, светлокожие, статные, они совсем не походили на соломонийцев. Их прямые черные волосы свободно падали на плечи, все тело было разрисовано синей краской. Кирос пишет, что один десятилетний мальчик казался истинным ангелом.

„…Меня, — говорит он, — объяла великая печаль, что такое прекрасное создание обречено на погибель“.

Кирос имел в виду, что юному островитянину как язычнику не доведется попасть в рай. А между тем добрые христиане, которые пришли с ним, многим землякам этого мальчика уже готовили погибель не на том, а на этом свете.

Островитяне исключительно гостеприимно встретили испанцев. Они привезли на корабли кокосовые орехи, бананы и воду в бамбуковых стеблях. Не зная европейских правил хорошего тона, они кинулись на палубы и принялись ощупывать странных гостей, с легким сердцем присваивая себе все, что им было по душе. Начальник вооруженных сил экспедиции — Педро Манрике, старый жестокий солдат, приказал дать залп по островитянам. Семь-восемь человек были убиты на месте,

остальные кинулись в воду, вплавь добрались до каноэ и обратились в бегство. Такова была первая встреча испанцев с местными жителями.

Корабли двинулись дальше. Открыты были острова Мотане (Сан-Педро), Хива-Оа (Доминика) и Тауата (Санта-Кристина).

Всему архипелагу Менданья в честь маркизы Каньете (супруги вице-короля Перу) дал название Маркизских островов. Это был один из важнейших архипелагов Полинезии, той части Океании, куда еще не проникали до сих пор европейцы.

К несчастью для обитателей Санта-Кристины, именно этот остров был избран временной базой экспедиции Менданья высадился на Санта-Кристине, прошел в близлежащее селение, отслужил там мессу и посеял на околице маис. Однако Манрике вел себя далеко не столь мирно Он устроил резню на берегу, а когда к кораблям на двух каноэ подошли островитяне со связками кокосовых орехов, он перебил половину гостей, а троих туземцев повесил на реях. Менданья был возмущен этой расправой, в не меньшей мере осуждал эти действия и Кирос, но свирепый солдафон не подчинялся ни командиру флотилии, ни ее главному кормчему.

„Этот человек, — пишет Кирос, — убивал с удовольствием, ибо ему нравилось убивать…“

Маркизские острова казались испанцам земным раем. Гористые, покрытые густыми лесами, они в отличие от Соломоновых островов наделены были природой мягким и здоровым климатом. Великолепной пресной воды было везде вдоволь; на Санта-Кристине, вокруг отличной бухты Мадре-де-Дьос, где стояла на якоре флотилия, разбросаны были селения с деревянными домами, крытыми тростником.

Менданья хотел оставить на Маркизских островах тридцать человек, но охотников найти не удалось. Все стремились на Соломоновы острова, о которых с легкой руки теперь уже покойного Сармьенто в Перу ходили всевозможные легенды. 5 августа 1595 года флотилия покинула Маркизские острова. За две недели испанцы водрузили на островах три креста и убили двести человек.

„Нет, — в сердцах писал Кирос, — такие злодеяния нельзя совершать, нельзя поощрять, нельзя допускать и нельзя терпеть. За подобные дела следует карать при первой же возможности…“

Менданья и Кирос шли прямо на Соломоновы острова, но от Маркизских островов до этого вожделенного архипелага более 4 тысяч миль, и терпение истомленных долгим плаванием участников экспедиции истощилось у рифов Солитарии. На кораблях открыто издевались над Менданьей.

„Эти Соломоновы острова, — говорили его спутники, — либо ушли со своего места, либо поглощены морем; а скорее всего, старый чурбан забыл, где они есть“.

Однако в ночь с 7 на 8 сентября с кораблей была замечена земля. Наутро показался высокий большой остров с горой конической формы. Из ее недр вырывался мощный сноп огня. Это был не входящий в состав Соломоновых островов остров Ндени. Менданья назвал его островом Санта-Крус (Святого Креста), и название это впоследствии перешло на весь архипелаг, к которому он принадлежит.

Навстречу гостям вышла флотилия из пятидесяти маленьких каноэ с балансиром. Люди в каноэ нисколько не походили на обитателей Маркизских островов, но зато очень напоминали соломонийцев. Кожа у них была черная, волосы курчавые, тело разрисовано красной и белой краской, а зубы выкрашены в кроваво-красный цвет. Почти у всех на шеях были бусы из акульих зубов и блестящих раковин, а в волосы и ноздри воткнуты ярко-красные перья. Вооружены они были тяжелыми палицами, луками и дротиками. Менданья обратился к островитянам с приветствием на языке жителей Соломоновых островов, но никто его не понял.

Кирос неизменно подчеркивает, что островитяне отличались исключительно мирным нравом. Спустя двести-двести пятьдесят лет все путешественники отмечали, что обитатели острова Санта-Крус свирепы и воинственны. Надо полагать, что характер их изменился после печального знакомства с заморскими гостями… Ведь спустя несколько дней Манрике по пустячному поводу предпринял карательный поход и не только сжег дотла дома и каноэ островитян, но под корень срубил их кокосовыепальмы.

Остров Санта-Крус куда больше Санта-Кристины, и природа здесь богаче. Но здешний климат убийственно действовал на испанцев. Лихорадкой болели все поголовно, люди едва держались на ногах. На кораблях и в лагере, разбитом на берегу, нарастало брожение, Манрике готовил „дворцовый переворот“. Однако Лоренсо де Баррето и донья Изабелла решили взять инициативу в свои руки: с согласия Менданьи старый палач был завлечен в ловушку и убит.

В октябре в лагерь пришла смерть. 18 октября умер Менданья; Баррето пережил его на две недели, и к началу октября на острове уже было сорок семь могил. Все стремились как можно скорее вырваться отсюда. Решено было покинуть Санта-Крус и идти на Филиппины. О Соломоновых островах уже никто не помышлял. 18 ноября Кирос повел флотилию, которая к тому времени уже потеряла один корабль, на север. По пути к Филиппинам корабли разлучились, один из них пропал без вести, и только два дошли в феврале 1596 года до Манилы. Лишь два года спустя Кирос добрался до Лимы с печальными известиями о гибели Менданьи и более двухсот участников экспедиции.

Итоги этой экспедиции, однако, весьма существенны. Открыты были Маркизские острова — первый полинезийский архипелаг — и острова Санта-Крус на восточных рубежах Меланезии. Эстафета дальнейших открытий в Океании перешла к энергичному преемнику Менданьи — Педро Фернандесу де Киросу, с именем которого связаны последние великие испанские экспедиции XVI — начала XVII веков.

Педро Фернандес де Кирос

Вера в существование еще одного материка побудила испанца Менданья отправиться из Америки в южную часть Тихого океана, где он открыл некоторые из Маршальских и Соломоновых островов и острова Эллиса.

Во второй его экспедиции участвовал молодой капитан и кормчий Педро Фернандес де Кирос (1565–1614), тоже веривший в существование Южного материка.

Киросу было всего тридцать лет, когда он отправился в Перу и получил место капитана и старшего кормчего у Менданья. Экспедиция

состояла из трехсот семидесяти восьми человек, размещенных на четырех кораблях. К несчастью, Менданья взял с собой жену и толпуродственников.

Кирос, колебавшийся вначале, принять ли ему участие в экспедиции, вскоре убедился, что его сомнения были вполне основательны. Все дела вершила сеньора Менданья, заносчивая и властолюбивая женщина, а начальник военного отряда оказался грубым и нетактичным человеком.

Но Кирос решил не обращать ни на что внимания и продолжал добросовестно выполнять свои обязанности.

26 июля 1595 года мореплаватели увидели на расстоянии приблизительно 4200 километров от Лимы остров, который они назвали Магдаленой. Когда около четырехсот туземцев приплыли в каноэ к кораблям и привезли для обмена кокосовые орехи и пресную воду, испанские солдаты превратили это дружественное посещение в бойню, закончившуюся паническим бегством туземцев. Такие случаи не раз повторялись и в дальнейшем.

Группа из четырех островов, в состав которой входила Магдалена, была названа Лас-Маркесас-де-Мендоса. Там испанцам довелось отведать плодов хлебного дерева, — это было первое знакомство европейцев с замечательным плодом.

Потом экспедиция двинулась на запад-северо-запад. Когда она проходила около острова Тинакула, на нем происходило извержение вулкана. Одновременно разразились шторм и гроза. В непроглядной тьме экспедиция потеряла корабль „Альмиранта“, судьба команды которого так и осталась неизвестной. Лишь в этом веке на северо-восточном берегу Австралии были найдены испанские монеты и оружие. Возможно, что они были с „Альмиранты“, а экипаж ее погиб на берегу.

Остальные три экипажа достигли островов Санта-Крус, объявили их испанским владением и основали там поселение. Туземцы были очень миролюбивы, тем не менее они постоянно подвергались нападениям испанских солдат. Так как на островах почти невозможно было достать пропитание, экипаж подал петицию о немедленном возвращении на родину, причем подписи под петицией были расположены по радиусам, чтобы нельзя было узнать, кто первый поставил свою подпись.

Менданья в ответ приказал убить начальника отряда, которого он заподозрил в измене. На островке вспыхнула гражданская война, под тропическим солнцем засверкали ножи. Мятеж был подавлен, но бедствия экспедиции на этом не окончились.

Вскоре Менданья заболел и умер. В колонии вспыхнула эпидемия чумы. Как будто для того, чтобы нарочно ухудшить свое положение, испанцы предательски убили вождя туземцев. Тогда туземцы подняли восстание, чтобы отомстить за притеснения.

Руководство экспедицией перешло к Киросу. В ноябре 1595 года он посадил оставшихся людей на корабли и решил плыть в Манилу. Чума продолжалась, за месяц от нее умерло сорок семь человек. В довершение всех бед однажды ночью исчез второй корабль.

Несчастья не обуздали сеньору Менданья. После смерти мужа она пыталась захватить власть в свои руки и требовала, чтобы ее величали „правительницей“. Экипаж возненавидел ее. Особенно возмущало всех, что

она тратила драгоценную пресную воду на стирку своих платьев. Жалея страдавших от жажды людей, Кирос пытался протестовать против ее поведения. В ответ на это Менданья захватила ключи от помещения, в котором хранилась вода.

3 января экспедиция прошла Разбойничьи острова и попала в штиль. Только 11 февраля 1596 года остатки экспедиции добрались до Филиппин.

Местные власти осыпали почестями „правительницу“ и почти не обратили внимания на молодого капитана, мужеству которого обязаны были спасением оставшиеся в живых члены экспедиции.

Возвратившись в 1598 году в Лиму, Кирос сразу же атаковал вице-короля Перу. Он настойчиво требовал, чтобы была снаряжена новая экспедиция в Южное море, но не для поисков потерянных Соломоновых островов — Кирос был убежден, что в южном полушарии существует огромный материк.

Проекты Кироса вице-король положил под сукно. Кирос на свои скудные средства отправился в Испанию. В феврале 1600 года он высадился в Сан-Лукаре. В Севилье и Мадриде его встретили холодно. Тогда он отправился в Рим, к папе, надеясь, что глава католической церкви поддержит его проект. Так же как и Колумб, Кирос покорял сердца наивной, но поистине беспредельной искренностью. Испанский посол в Риме герцог Сеса уверовал в Кироса. Сеса убедил папу поддержать проект этого странного человека, полуапостола, полукормчего.

И папа написал письмо испанскому королю Филиппу III. Папа просил короля ради вящей славы святой церкви поддержать проект Кироса. С этим письмом Кирос покинул Рим и в июне 1602 года прибыл в Испанию. В Совете по делам Индий, ведомстве, которому подчинялись все заморские владения Испании, к планам Кироса отнеслись более чем сдержанно. Но влиятельные сановники, связанные с Римом, поддержали проект, и в апреле 1603 года король подписал указ о снаряжении флотилии, которая должна была под командой Кироса отправиться из Перу на поиски Южного материка.

21 декабря 1605 года Кирос вышел из Кальяо. В его флотилии было три корабля: „Капитана“, „Альмиранта“ и маленькое суденышко „Три волхва“. Корабли удалось снарядить не так уж скверно, но командный состав был укомплектован из рук вон плохо. Испанские власти, комплектуя экипажи, стремились, прежде всего к тому, чтобы кормчие и капитаны доносили друг на друга и снабжали Лиму и Мадрид негласной информацией. Легче всего было добиться этой цели, включив в экипажи кораблей людей, относящихся друг к другу неприязненно и даже враждебно. И Киросу навязали в качестве помощника моряка Диего Прадо-и-Товара, который терпеть не мог своего начальника.

Кирос сразу же возбудил недовольство команд тем, что выбросил за борт все игральные кости и зачитал приказ, в котором солдатам и матросам предписывалось не пить вина, не богохульствовать и ни в коем случае не притеснять, не обижать и не грабить туземцев в случае высадки на какие-нибудь земли.

Флотилия должна была следовать на юго-запад до 30° южной широты. Если на этом этапе не встретилась бы земля, надлежало до 10°

южной широты идти на северо-запад и далее на запад до островов Санта-Крус. Следуя на запад-юго-запад, флотилия дошла до 26° южной широты.

Это был не очень выгодный курс, корабли слишком отклонились к югу и вышли из полосы попутных пассатов. На 26° шквалы, волнение от южных румбов и переменные ветры заставили Кироса взять курс на северо-запад, хотя по непонятным причинам этому здравому решению яростно противился его офицер Луис де Торрес. Смена курса произошла, по всей вероятности, в 100–200 милях к западу от острова Пасхи. Северо-западный курс привел флотилию к архипелагу Туамоту.

С 26 января по 10 февраля 1606 года было открыто девять атоллов на восточной окраине этого архипелага — какие именно, установить трудно, но, судя по описанию Кироса, это были атоллы Хендерсон, Марутеа, группа Актеон и Ненгоненго.

1 мая 1606 года Кирос достиг островов, которые он назвал Аустралиа-дель-Эспириту-Санто (теперь Новые Гебриды). Страна напоминала цветущий сад, а непрерывную цепь островов с первого взгляда можно было принять за континент. Это и был, по мнению Кироса, Южный материк. Когда корабли встали на якорь, Кирос распорядился в ознаменование „великого открытия“ организовать торжественные процессии, танцы, церковные службы и фейерверк. Потом на месте высадки был воздвигнут крест и прочитан акт о том, что земля эта отныне принадлежит испанскому королю.

Кирос и его люди оставались на Новых Гебридах тридцать пять дней. Затем решено было следовать на юг вдоль берегов открытого „континента“. Но, как только вышли из бухты, начался шторм. Корабль Торреса вернулся в бухту и встал на якорь. Кирос был болен и не мог подняться на палубу, а его кормчий не решился приблизиться к порту и направил „Капитану“ к островам Санта-Крус, у которых условлено было встретиться в случае, если корабли потеряют друг друга в океане. Безуспешно прождав там некоторое время Торреса, Кирос решил плыть назад и, описав большую дугу, в конце ноября прибыл в Акапулько. Торрес, думая, что Кирос тоже возвратится в бухту, ждал его некоторое время; не дождавшись, он решил продолжать плавание самостоятельно. Он поплыл на юго-запад, затем на север и попал в район островов у восточной оконечности Новой Гвинеи. Огибая Новую Гвинею с юга, он открыл пролив, отделяющий ее от Австралии и изобилующий мелкими островками, который был потом назван проливом Торреса.

Остров Эспириту-Санто не отличался здоровым климатом. Моряки страдали от тропической лихорадки. В довершение всех бед 27 мая Кирос и многие его спутники жестоко отравились рыбой паргус и едва не отдали Богу душу.

В начале июня Кирос решил временно сняться с якоря и направиться на осмотр Южного материка. Однако из-за ветров и течений он не смог продвинуться в южном направлении. 8 июня Кирос дал приказ возвратиться в бухту Сантьяго-и-Сан-Фелипе.

Корабли Прадо-и-Товар покинули бухту и увели „Альмиранту“ и „Три волхва“. Прадо-и-Товар излагает ход событий таким образом: команда „Капитаны“ восстала, заперла в кормовой рубке Кироса и тайком вывела

корабль из бухты.

К чести Кироса следует отметить, что за время долгого плавания в южных морях экспедиция не потеряла ни одного человека — случай беспримерный в истории испанских морских походов. 9 декабря следующего 1607 года Кирос въехал в Мадрид — и в городских воротах отдал нищему последний свой грош. На следующий день он начал новую битву, требуя от Совета по делам Индий снаряжения большой экспедиции для освоения Южной Земли Святого духа. Не десятки, а сотни писем и объяснительных записок отправил он в ближайшие два-три года в адрес всех высоких учреждений Испании. Он писал королю и папе, обивал пороги всех канцелярий Мадрида, не раз бывал в Эскуриале. Своей неугасимой верой он, как и прежде, покорял скептиков. Но Совет по делам Индий в 1608 году решил не снаряжать новой экспедиции. И вовсе не потому, что в Совете не верили Киросу. Мотивы были совсем иные. В Совете полагали, что новые открытия вредны. Они оттягивают из Испании людей, в то время когда в стране с каждым годом падает численность населения; они открывают новые пути врагам короля, они истощают казну его величества — и это в пору, когда нет ни денег, ни возможностей удержать то, что уже открыто… И все же, атакуя королевский Совет, Кирос в конце 1609 года добился некоторого успеха. Филипп III подписал указ вице-королю Перу, в котором последнему рекомендовалось снарядить к Южному материку экспедицию.

Кирос, однако, этим не удовлетворился. Ему хорошо были известны испанские порядки, и он знал, что колониальные власти в Перу такого рода рекомендации могли и не принимать во внимание.

В октябре 1614 года в Лиму был назначен новый вице-король. Кирос отправился с ним в Новый Совет в твердой уверенности, что счастье ему наконец улыбнулось. Весной 1615 года Кирос умер в Панаме. Смерть избавила его от последнего разочарования — вице-королю дано было секретное предписание: ни в коем случае не отправлять в Южное море новых экспедиций.

Луис де Торрес

На этом человеке долгое время лежало клеймо мятежника, бросившего своего капитана на произвол судьбы.

Сам Торрес оправдывался, говоря, что, напротив, это он оказался брошенным своим капитаном. По его словам, флагманское судно „Капитана“ ночью ушло:

„…не дав нам знать и без всяких сигналов… И хотя мы отправились на поиски и сделали все возможное, но найти ее не смогли. Ибо они (Кирос и его люди) пошли не по своему курсу и не с добрыми намерениями“.

Все эти версии чрезвычайно сомнительны. Из судовых журналов „Капитаны“ явствует, что это судно вышло из бухты только после того, как исчезли два других судна, и что Кирос несколько дней искал у входа в бухту „Альмиранту“ и „Трех волхвов“. Однако установить сейчас, кто кого бросил и кто кого не искал, совершенно невозможно. Факт тот, что после „безнадежных поисков“ Кирос принял решение идти в Акапулько, чтобы доставить испанским властям вести об открытии Южного материка. 23 декабря 1606 года он привел „Капитану“ в Акапулько.

По версии Торреса и Прадо-и-Товара, после ухода „Капитаны“ „Альмиранта“ и „Три волхва“ простояли в бухте Сантьяго-и-Сан-Фелипе пятнадцать дней. Затем Торрес распечатал пакет, в котором содержалась инструкция вице-короля на случай гибели Кироса. Инструкция предписывала Прадо-и-Товару, как старшему в чине, принять команду над флотилией и следовать в поисках новых земель до 20° южной широты, а в случае, если ничего не будет обнаружено, идти в Манилу. Торрес (он остался фактически командиром экспедиции), несмотря на противодействие экипажей, которые желали немедленно следовать в Манилу, пошел на юго-запад. На 20° южной широты и примерно на 160° восточной долготы он повернул на северо-запад и направился к Новой Гвинее.

20 июля 1606 года корабли Торреса достигли юго-восточной оконечности Новой Гвинеи. Вопреки всем традициям Торрес проследовал дальше вдоль ее южных, а не северных берегов.

Он шел в водах Кораллового моря, усеянного мелями и рифами, обходя бесчисленные мелкие островки и преодолевая встречные ветры и течения. За первые сорок дней он прошел к заливу Папуа, оставив позади длинный „хвост“ Новой Гвинеи. В начале сентября, находясь в излучине залива Папуа, Торрес убедился, что дальше идти вдоль новогвинейского берега нельзя из-за мелей и встречных прибрежных течений. Находясь на 7°30 южной широты, примерно против устья реки Кикори, Торрес повернул на юго-запад и повел корабли в открытое море. На 9° и на 10° южной широты он открыл острова Маланданса, Перрос, Вулкан, Мансерате и Кантаридес — они соответствуют гряде рифов Уорриор. Эта цепь рифов тянется через всю северную часть Торресова пролива. Торрес шел к востоку от нее, стремясь обойти рифы и выйти на „чистую воду“. В канун Дня святого Франциска, 3 октября 1606 года, на 11° южной широты Торрес открыл очень большие острова, и к югу от них показались новые». Прадо-и-Товар добавляет, что среди этих островов был один — *«гораздо больший всех прочих».*

Сами того не подозревая, Торрес и Прадо-и-Товар совершили открытие огромной важности — остров Принца Уэльского, лежащий у берега полуострова Кейп-Йорк — самой северной оконечности Австралии. Очень возможно, что наибольший остров, обнаруженный 3 октября, был вовсе не островом, а северо-восточным берегом полуострова Кейп-Йорк.

Пройдя проливом Эндевор, между островом Принца Уэльского и полуостровом Кейп-Йорк, Торрес повернул на северо-запад и снова вышел к новогвинейским берегам. Точнее, к берегу острова Фредерик-Хендрик, юго-восточную оконечность которого корабли обогнули, видимо, в конце октября. От острова Фредерик-Хендрик Торрес прошел к полуострову Бомбараи, «подбородку» новогвинейской «птичьей головы», и затем, обойдя эту «птичью голову», через Молукки направился к Маниле, куда прибыл весной 1607 года. Из Манилы в июле того же года Торрес и Прадо-и-Товар отправили в Испанию отчеты о своем плавании и несколько карт новооткрытых земель.

Трудно сказать, открыл ли Торрес Австралию, но, что совершенно несомненно, он был первым европейцем, прошедшим через пролив, отделяющий пятый материк от Новой Гвинеи и справедливо названный

впоследствии его именем. Торрес установил, что Новая Гвинея не часть Южного материка, а огромный остров, омываемый морем, в котором рассеяно множество островов. Удивительнее всего, что об этом выдающемся открытии мир узнал лишь спустя сто шестьдесят лет. Отчеты Торреса и Прадо-и-Товара так надежно были упрятаны в тайные испанские архивы, что пролив между Австралией и Новой Гвинеей был «потерян» на долгие времена. В четвертой части этой книги мы расскажем, при каких обстоятельствах стало известно об открытии Торреса.

Если к Торресу слава и признание пришли спустя сто шестьдесят лет после его открытия, то несуществующий Южный материк Кироса еще при жизни этого мученика ложной идеи был признан географической реальностью и сам Кирос стал кумиром всех географов и картографов XVII и первой половины XVIII века.

Фрэнсис Дрейк

Фрэнсис Дрейк родился на ферме в Кроундейле, недалеко от Тейви-стока, в Девоншире. Как полагают, что это был 1540 год. Семья Дрейков арендовала землю у сэра Джона Рассела, впоследствии графа Бэдфорда, приближенного Генриха VIII. Несмотря на огромную разницу в социальном положении, семья Дрейков была тесно связана с семейством Расселов. Старший сын Джона Рассела, Фрэнсис, был крестным отцом сына Эдмунда Дрейка, который получил его имя.

Ревностный протестант, Эдмунд Дрейк вынужден был бежать с семьей из Кроундейла в Плимут, когда в 1549 году началось крестьянское восстание. Эдмунд Дрейк устроился корабельным священником. Домом Фрэнсиса, как и родившихся за ним еще одиннадцати детей Эдмунда Дрейка, стал корабль. Читать и писать Фрэнсиса научил отец, и, надо сказать, до конца жизни он не был особенно силен ни в том, ни в другом. Писание было для него всегда делом утомительным. Но оратором Фрэнсис стал прекрасным, о чем впоследствии свидетельствовали его коллеги по парламенту. По-видимому, Фрэнсису было не больше десяти лет, когда отец определил его юнгой на торговый корабль, совершавший рейсы во французские и нидерландские порты.

В 1561 году умер владелец судна, на котором плавал Фрэнсис, завещав ему свой корабль. Так в 16 лет Фрэнсис стал капитаном и владельцем небольшого барка.

Когда Фрэнсис узнал о готовящейся Хокинсом новой экспедиции в Карибское море, он, не колеблясь, предложил ему свои услуги. Положение Фрэнсиса в экспедиции неизвестно. Ясно, что он не был ни капитаном, ни владельцем какого-либо из судов, участвовавших в ней. Однако экспедиция закончилась неудачно, нападения английских пиратов были отражены испанскими колонистами. Четыре английских корабля из пяти были захвачены испанцами. Пятый корабль Дрейк привел назад, в Англию.

В середине XVI века на испанских атлантических путях большую активность начали проявлять английские пираты. Как и пираты других национальностей, они то охотились за испанскими судами, груженными драгоценными металлами, то вели контрабандную торговлю неграми-рабами с испанскими же плантаторами в «Западной Индии». Малые Антильские острова стали основными пиратскими базами; отдельные острова постоянно переходили из рук в руки, от пиратов одной

национальности к другой.

Фрэнсису Дрейку удалось перенести борьбу с Антильских островов к берегам самой Испании и нанести ей затем ряд сокрушительных ударов у тихоокеанских берегов Америки. Этот пират, по выражению его современника, испанского вице-короля Перу, «открыл путь в Тихий океан всем еретикам — гугенотам, кальвинистам, лютеранам и прочим разбойникам…»

«Железный пират», как его позднее называли, был человек властный и крутой, с бешеным характером, чрезвычайно мнительный и суеверный, даже для своего века. Как пират, он действовал не за свой страх и риск. Он был только «приказчиком» крупной «компании на паях», одним из пайщиков которой была сама английская королева Елизавета. Она за свой счет снаряжала корабли, делилась с пиратами добычей, причем львиную долю прибыли с «предприятия» брала себе.

Через четыре года Дрейк уже самостоятельно совершил набег на Панамский перешеек, разгромил караван, шедший с драгоценными металлами из Перу, и на захваченных новеньких испанских судах благополучно вернулся в Англию.

В 1577 году Фрэнсис Дрейк приступил к самому важному из своих предприятий, которое неожиданно для него самого завершилось первым английским (вторым после Магеллана) кругосветным плаванием. Основной целью пирата было нападение на тихоокеанские берега Испанской Америки.

Вернуться в Англию Дрейк предполагал кружным путем — обогнув Америку с севера, для чего он надеялся использовать Северо-западный проход, который только что «открыл» Мартин Фробишер. Между тем испанцы, наученные горьким опытом последних лет, ожидали английских пиратов на подходах к Карибскому морю и послали туда сильный флот.

Королева Елизавета и некоторые английские вельможи и на этот раз поддержали предприятие своими средствами. Они только требовали, чтобы пират хранил в тайне их имена, боясь быть скомпрометированными в подозрительном деле, если оно кончится неудачей.

Дрейк снарядил четыре корабля вместимостью 90–100 тонн, не считая пинасса.

В апреле 1578 года пираты подошли к берегу Южной Америки в районе Ла-Платы и медленно продвигались на юг. В конце июня, то есть в середине зимы южного полушария, они остановились в той же бухте Сан-Хулиан, где зимовал Магеллан и где он подавил бунт и казнил главарей заговорщиков. Именно здесь Дрейк, словно подражая великому португальцу, обвинил одного офицера в заговоре и казнил его.

20 августа 1578 года Дрейк вступил в Магелланов пролив. Он прошел его очень быстро, всего лишь за двадцать дней, но в Тихом океане флотилию встретил свирепый шторм. Из всей флотилии остался лишь один корабль «Золотая Лань». Буря занесла его далеко на юг, и Дрейк убедился, что за Огненной Землей простирается открытое море. Поэтому на современных картах именем Дрейка назван широкий пролив, отделяющий архипелаг Огненной Земли от Антарктиды.

Совершив вынужденную вылазку на юг, Дрейк, как только утихла буря, взял курс на север и вышел к чилийским берегам. Он совершил

дерзкий рейд вдоль всего Тихоокеанского побережья, пустил ко дну множество испанских кораблей и последовательно опустошил важнейшие гавани на чилийских, перуанских и мексиканских берегах. «Золотая Лань» пересекла Тихий океан, вышла к Филиппинам и Молуккам и, обогнув мыс Доброй Надежды, в сентябре 1580 года возвратилась в Англию. Это было второе в истории мореплавания кругосветное путешествие.

Теперь от английских пиратов не были застрахованы ни корабли перуанских флотилий, ни филиппинские галионы, на которых доставлялись в Акапулько шелка и пряности Дальнего Востока.

Пиратский рейд Дрейка открыл для английских кораблей морские пути, известные ранее только испанцам и португальцам, и в то же время резко ухудшил англо-испанские отношения. Испанский посланник требовал примерного наказания пирата и возвращения награбленного добра, которое оценивалось в огромную сумму. Но английская королева вовсе не была намерена отказаться от такой добычи. Она осыпала милостями Дрейка и пожаловала ему титул баронета; она приняла от него драгоценные подарки и лично «осчастливила своим присутствием» блестящий банкет, устроенный на пиратском судне. Испанскому посланнику Елизавета приказала ответить, что все ценности будут храниться в королевской сокровищнице до тех пор, пока между Англией и Испанией не будут произведены расчеты по взаимным претензиям: ведь испанцы тоже грабили и топили английские суда и нередко конфисковывали в своих европейских владениях товары у английских купцов «еретиков».

Еще сильнее обострились англо-испанские отношения в 1586 году, после того как Дрейк, командуя уже целым флотом в двадцать пять судов, разграбил несколько портовых городов на острове Гаити и у юго-западных берегов Карибского моря.

В 1587 году Дрейк предпринял свой исключительный по дерзости набег на важнейший испанский порт Кадис: с четырьмя боевыми кораблями он ворвался в порт, потопил и сжег более тридцати испанских кораблей. По выражению самого Дрейка, он «подпалил бороду испанскому королю». А на обратном пути он уничтожил у португальских берегов около сотни неприятельских судов. Однако самую богатую добычу доставило Дрейку португальское судно, шедшее из Индии с грузом пряностей. Этот груз представлял такую ценность, что каждый матрос в эскадре Дрейка «считал свою судьбу устроенной». С этого времени английские предприниматели обратили сугубое внимание на Ост-Индию.

Испанский король Филипп II ответил на набег Дрейка мобилизацией всего испанского и португальского флота (с 1580 по 1640 год Португалия была объединена с Испанией). Создана была огромная флотилия из 130 кораблей, которая должна была перевезти армию в 19 тысяч солдат. Эта «Непобедимая армада» была отправлена в 1588 году из Лиссабона для завоевания Англии.

Во главе армады был поставлен человек, совершенно незнакомый с морским делом, зато самого знатного рода — герцог Медина Сидонья. Эскадра была скверно снабжена воинскими припасами, продуктами и водой. Английское правительство могло противопоставить испанцам только семьдесят сравнительно небольших кораблей, но оно спешно мобилизовало больше сотни частных судов. На английских судах не было солдат, в то

время как на испанских кораблях солдаты только затрудняли действия своих моряков. И, кроме того, английскими морскими силами командовали не бездарные вельможи, а опытные моряки и видные пираты, в том числе Дрейк, Хокинс и Фробишер. К тому же англичанам помогали голландцы, выславшие много судов с опытными командами.

«Непобедимая армада» шла через Ла-Манш в Испанскую Фландрию (современную Бельгию). Там ждала ее другая испанская армия, состоявшая из 3000 пехотинцев и 4000 кавалеристов. Они должны были сесть на плоскодонные суда, специально выстроенные для этой цели, и под охраной армады плыть к Англии (менее 100 километров). Успех предприятия зависел от удачного плавания «Непобедимой армады», без охраны которой десантная операция была невозможна. Английские корабли пропустили испанскую эскадру в Ла-Манш, а затем зашли в тыл и напали на отставшие суда. Англичане, по выражению Дрейка, «вырывали из хвоста испанской птицы одно перо задругам».

Армада остановилась в самом узком месте пролива, у французского берега, ожидая десантный отряд из Фландрии. Но англичане не медлили. Как только поднялся ветер, они ночью пустили брандеры на неприятельскую эскадру. Началась паника. Армада рассеялась, корабли потеряли связь друг с другом. Воспользовавшись этим, англичане днем начали сражение.

Битва, или, скорее, охота, длилась до наступления темноты. Испанцы дрались храбро, но их неуклюжие корабли были непригодны для плавания в прибрежных водах и для маневренного боя. Испанцы потерпели полное поражение и понесли огромные потери.

Теперь испанцы стремились кружным путем — мимо северных берегов Шотландии и Ирландии — вернуться обратно на родину. Но буря у Оркнейских островов раскидала во все стороны испанские суда. Одни пошли ко дну, другие разбились о скалы западной Шотландии и Гебридских островов и у берегов Ирландии. Тысячи трупов были выброшены волнами на берег. Те из потерпевших крушение, которым удалось добраться до берега, были перебиты на месте или взяты в плен и казнены. Меньше половины судов «Непобедимой армады» вернулось в Испанию и меньше 10 000 истощенных и больных людей.

Испано-португальскому господству над океанами был нанесен сокрушительный удар.

В 1589 году Дрейк предпринял военно-морскую экспедицию в Португалию, которая окончилась безуспешно. Основная ее цель — захват Лиссабона — не была достигнута. Из 16 тысяч человек, отправившихся в экспедицию, в живых осталось 6 тысяч. Шесть судов было потеряно; правда, ни один королевский корабль не пострадал. Фактические расходы королевы составили вместо 20 тысяч фунтов стерлингов 50, что для скупой Елизаветы было большой неприятностью.

Дрейк утратил не только благосклонность королевы, но и расположение купцов лондонского Сити. Они решили, что счастливая звезда Дрейка закатилась. Несколько лет он не выходил в море. В 1591 году он наконец осуществил свой давний проект улучшения водоснабжения Плимута, вложив в строительство водоотводного канала и собственные средства. Очень серьезно Дрейк занимался строительством

оборонительных сооружений Плимута, опять-таки вкладывая в это дело личные средства.

В 1592 году отношение королевы к Дрейку как будто начало меняться к лучшему. Ходили даже разговоры, что Дрейк вскоре отправится в очередное плавание. В Новый год Дрейк послал Елизавете подробный доклад о своем плавании к Номбре-де-Дьосу в 1572 году. Королева одобрила план Дрейка, но включила в экспедицию Джона Хокинса в качестве напарника Дрейка. Она теперь не доверяла «своему пирату».

Дрейк хотел захватить Панаму, но королева в своей инструкции ограничивала его действия лишь уничтожением кораблей в испанских портах и нападением на «золотой флот». Корабли должны были вернуться в Плимут в мае 1596 года. Королева выделила экспедиции шесть кораблей военно-морского флота и 2500 пехотинцев под командованием опытного офицера Томаса Баскервиля, принимавшего участие в недавних сражениях с испанцами в Бретани, а также 30 тысяч фунтов стерлингов. Купцы лондонского Сити передали на организацию экспедиции 60 тысяч фунтов стерлингов и снарядили 21 корабль.

29 августа 1595 года корабли покинули Плимут. Флотилия была разделена на две эскадры, которыми командовали Дрейк и Хокинс. Еще до отплытия из Плимута выявились два обстоятельства, очень осложнявшие успешное осуществление предстоящих операций. Первое заключалось в отсутствии единоначалия.

Было два равноправных командующих — Дрейк и Хокинс, люди разных взглядов на ведение войны, резко отличавшиеся складом ума и темпераментом. Вторым было то, что сохранить в секрете это плавание не удалось.

К тому же, когда был назначен состав военного совета, в который кроме Дрейка и Хокинса вошли Томас Баскервиль и капитаны кораблей, Хокинс сообщил им план экспедиции — прежде всего, идти в Пуэрто-Рико, уничтожить там корабли, захватить драгоценности, а уж потом направиться в Панаму. Это стало известно и экипажам.

9 сентября Дрейк собрал военный совет. В это время английские суда находились на широте Лиссабона. Дрейк предложил, прежде чем отправиться в Вест-Индию, напасть на какой-либо испанский или португальский порт в Южной Атлантике, чтобы пополнить запасы воды и продовольствия, а также нанести возможно больший ущерб находившимся там военным укреплениям и кораблям. Хокинс возражал, настаивая на прямом пути в Пуэрто-Рико. Между командующими началась перепалка. Тактичному Баскервилю пришлось немало потрудиться, чтобы прекратить ссору. Вечером следующего дня заседание совета было продолжено и предложение Дрейка, к большому неудовольствию Хокинса, принято. Было решено идти к Канарским островам и атаковать Лас-Пальмас на острове Гран-Канария.

26 сентября эскадра встала на якорь в западной части гавани Лас-Пальмаса в виду форта, расположенного над городом. Дрейк попытался спустить шлюпки с солдатами для захвата плацдарма на берегу, необходимого для последующей высадки основных сил. Это была его обычная тактика. Но высокая волна, с большой силой бившая о берег, не позволила это сделать. Дрейк сам на лодке попытался подойти к берегу, но

все было тщетно. Хотя Дрейк и не побывал на берегу, его опытный глаз заметил большие перемены, происшедшие с тех пор, как он беспрепятственно хозяйничал в этих местах. Дрейк понял, что ему не захватить Лас-Пальмас.

Надо сказать, что первая встреча Дрейка с испанцами во время этой экспедиции показала, что годы, безусловно, наложили печальный отпечаток на адмирала. Дрейку уже было за пятьдесят. Он действовал необычно для себя. Сильными его сторонами всегда были рассчитанная дерзость, неожиданность и точность удара, мастерская импровизация в ходе уже начавшегося сражения. В гавань Лас-Пальмаса Дрейк вошел днем на виду всего города. Много времени потратил на бесплодные попытки высадиться на берег. Испанцы храбро отражали атаки англичан.

В течение всей экспедиции англичан подстерегали неудачи. От болезни умер Хокинс. Над попытками англичан высадиться и захватить испанские города и форты словно навис злой рок.

Дрейк приказал сжечь город Номбре-де-Дьос, потопить 14 небольших фрегатов, стоявших в порту, погрузить на корабли 20 ящиков с серебром и немного золота — все, что удалось найти на Номбре-де-Дьосе. 15 января флотилия вышла в море. 20 января Дрейк подошел к острову Эскудо-де-Верагуа, расположенному к западу от Номбре-де-Дьоса. Там англичане захватили испанское посыльное судно, от команды которого узнали, что знаменитые города, о которых рассказывал Дрейк, бедны и путь к ним очень труден из-за многочисленных отмелей и рифов. Но все равно англичане не смогли бы выйти в плавание. Все время дули неблагоприятные ветры. Продовольствие на кораблях кончилось. Место, где они остановились, было очень нездоровым. На судах люди умирали от лихорадки и дизентерии, Дрейк и сам заболел дизентерией. На 12-й день он решил положиться на судьбу приказал поднять якоря и «ловить тот ветер, какой Бог пошлет».

Ветры погнали корабли назад к Номбре-де-Дьосу. Дрейк слабел с каждым днем. Он уже не покидал своей каюты. Но воля его не была сломлена.

«Господь имеет много средств, чтобы спасти нас, — говорил Дрейк своим спутникам, — и я знаю много способов отлично послужить. Ее величеству и сделать нас богатыми. Мы должны иметь золото до того, как увидим Англию».

В ночь на 28 января, почувствовав приближение смерти, Дрейк с большим трудом оделся, попросил своего слугу Уантлока помочь ему облачиться в доспехи, чтобы умереть достойно, как солдат. На рассвете 28 января 1596 года Дрейк скончался. Через несколько часов флотилия подошла к Номбре-де-Дьосу.

Командование флотом принял Томас Баскервиль. Тело Дрейка было положено в свинцовый гроб. Под грохот салюта гроб был опущен в воду залива в нескольких милях от берега, «почти в том месте», сообщали потом участники плавания, «откуда адмирал начал свой путь к всемирной славе». В том же месте были затоплены два корабля флотилии и несколько захваченных испанских судов — как дань особого уважения к Дрейку.

Баскервиль не стал медлить с возвращением на родину. Он получил сведения, что испанская эскадра под командованием адмирала

Бернардино Дельгадильо-и-Авельянеда ждала английские корабли у берегов Кубы. Баскервиль хотел избежать встречи с испанскими судами, но это ему не удалось. Встреча произошла к югу от острова. Сражение длилось три часа. Англичане заставили испанцев отойти и продолжали путь. Баскервиль привел свои корабли в Плимут в конце апреля 1596 года, точно выполнив обещание, данное Дрейком королеве.

Сообщение о смерти Дрейка быстро распространилось по всей Испании, Севилья горела огнем иллюминации. Филипп, в ту пору постоянно болевший, сказал, что, узнав о смерти Дрейка, он почувствовал себя так хорошо, как никогда со времени Варфоломеевской ночи.

Был май 1596 года. До конца столетия оставалось меньше пяти лет. Уходил XVI век, а с ним и морское владычество Испании.

Виллем Баренц

Голландское правительство было разочаровано неудачей экспедиции 1595 года и решило не давать больше денег на поиски Северо-восточного прохода. Но все же оно назначило премию тому, кто первый пройдет этим путем на восток. Эту премию хотели получить амстердамские купцы, и в 1596 году они снарядили два корабля. Одним из кораблей командовал Ян Корнелисзоон де-Рийп, другим — Яков ван-Хеемскерк. Главным штурманом на втором корабле был Биллем Баренц (ок. 1550 — умер в 1597 году). По-видимому, купцы считали его слишком смелым и легкомысленным и потому не доверили ему поста капитана. Но Баренц был самым опытным и самым энергичным человеком в экспедиции, и в трудные минуты все на корабле со всеми вопросами обращались к нему, несмотря на то, что официально не он командовал кораблем.

Когда прошли Нордкап, между Рийпом и Баренцом возникли разногласия относительно дальнейшего курса. Баренц предлагал повернуть прямо на восток, а Рийп считал нужным продолжать путь на северо-восток. Мнение Рийпа взяло верх, и корабли продолжали движение вперед. Вскоре показался небольшой остров. Голландцы убили на нем белого медведя и в память об этом случае назвали остров Медвежьим. 29 июня они добрались до обширной гористой земли, которую приняли за часть Гренландии. Горы этой страны, покрытые льдом, поднимались от самой воды.

Голландцы обогнули часть страны и назвали ее Шпицбергеном, что значит «горы с острыми пиками».

Затем они вернулись к Медвежьему острову. Там Рийп и Баренц снова заспорили о том, куда плыть, и разошлись в разные стороны. Баренц направился к Новой Земле, как и хотел с самого начала, дошел до ее северной оконечности, которую назвал Ледяным мысом, и попытался идти к югу, но вскоре попал в сплошной лед.

Здесь началась замечательная первая зимовка европейцев в Арктике. Она так характерна для всех полярных исследований и имеет так много общих черт с десятками других, более поздних зимовок, что заслуживает особого внимания.

История всего путешествия и, в частности, этой зимовки известна нам по дневнику Де-Фера, который был хирургом и парикмахером экспедиции.

В течение нескольких дней корабль отчаянно боролся с суровой природой, команда пилила, колола и рубила льдины. Но все было

бесполезно. Судно металось из стороны в сторону среди сжимавшихся разводий, ударялось о льдины и, наконец, крепко вмерзло в ледяное поле. Тогда люди принялись на берегу строить зимние жилища. Они не были подготовлены к этой зимовке, у них не было никакого снаряжения, и им пришлось использовать случайные запасы материалов и инструменты, оказавшиеся на борту. Остров был совершенно лишен растительности, но, к счастью, морякам удалось найти скопление плавника, принесенного туда течением с сибирских берегов.

Под руководством корабельного плотника голландцы напилили досок и сколотили довольно прочный домик с дверью и с очагом посередине. Трубу на крыше смастерили из бочек. Стены были проконопачены по всем правилам кораблестроения, но все же, когда начались зимние вьюги, в них оказались многочисленные щели. Крыша была сделана из паруса, натянутого на раму и посыпанного для тепла тонким слоем песка. А когда сверху лег слой снега, крыша прекрасно служила зимовщикам до весенних оттепелей. Вдоль стен были сколочены нары, а с корабля были перенесены запасы продовольствия. Все это потребовало очень больших трудов.

Несмотря на то, что все зимовщики были люди смелые, многих из них охватывал ужас, по мере того как надвигалась зима, и крепчали морозы. Больше всего хлопот причиняли голландцам голодные белые медведи. Они нападали на людей и уничтожали припасы.

С помощью несовершенного оружия того времени нелегко было убить хотя бы одного из этих громадных зверей. Однажды голодный медведь осадил несколько человек на корабле и отрезал их от остальной партии. Но постепенно голландцы освоились со своими врагами и перебили немало медведей и песцов.

Из их шкур зимовщики шили одежду и одеяла, а мясо использовали. Для пополнения своих скудных припасов.

Солнце спускалось ниже и ниже и, однажды опустившись за горизонт, больше не взошло. Начались метели, и люди заперлись в избушке. Они поддерживали огонь и проводили время за шитьем грубой меховой одежды из шкур убитых зверей. В темноте завывали бури, и песцы скреблись на крыше, своим пронзительным, резким лаем мешая всем спать.

С наступлением сильных холодов медведи залегли в берлоги, впали в спячку и прекратили свои набеги. Все же зимовщики старались выходить из дому только тогда, когда нужно было осмотреть капканы на песцов или набрать плавника для очага. Они зябли и внутри хижины и страдали от сырости, но прилагали все усилия, чтобы приспособиться к необычным условиям и как можно лучше использовать время вынужденной стоянки.

Как много изобретенных ими способов борьбы с холодом, голодом и тоской было впоследствии перенято и повторено более поздними исследователями!

Огонь очага был источником жизни зимовщиков, и они взяли за правило поддерживать его непрерывно. Однако они нередко проклинали его из-за дыма, который душил их и ел глаза. У них были часы с маятником, которые они заботливо заводили, чтобы среди вечной ночи не потерять счет времени. Но наконец наступили такие сильные морозы, что часы замерзли и остановились.

Исследователи взяли с собой несколько книг, которые они без конца читали и перечитывали. Одной из них был перевод «Истории Китая» Мендоса. Баренц взял эту книгу с собой, чтобы по ней познакомиться со страной, в которую он надеялся попасть.

Голландцы понимали, что им нужно во что бы то ни стало сохранить свое здоровье и бодрость духа. Они сняли с мачты клотик (деревянный шарик, которым была украшена верхушка мачты их корабля) и играли в хоккей, пока морозы не загнали их в дом. Тогда они изобрели целый ряд комнатных игр, а весной придумали упрощенный гольф. Де-Фер, оказавшийся веселым и изобретательным человеком, основал любительский драматический кружок.

Зимовщики заботились о чистоте не меньше, чем о развлечениях. Для купанья была приспособлена бочка, так что каждый из зимовщиков мог раз в неделю принять ванну.

Де-Фер считал, что купание предохраняет от цинги. Время и числа зимовщики определяли наугад, и в тот день, когда по их расчетам должно было быть 31 декабря, они встретили Новый год, устроив праздничный пир, на котором говорили торжественные речи и ели оладьи и гренки, смоченные в вине.

Зимовщики питались главным образом соленым и копченым мясом песцов. Многие болели цингой, и серьезнее всех сам Баренц.

Однажды Хеемскерк, выйдя наружу, громко закричал от удивления. Солнце возвращалось! Все обитатели занесенного снегом домика бросились к нему. Оказалось, что они ошиблись в своих вычислениях времени; зимовщики не ждали увидеть солнце раньше, чем через две недели. Тем более их обрадовало его неожиданное появление.

Но солнце осветило печальную картину: лица зимовщиков были изможденны от голода и изуродованы цингой. С возвращением солнца возвратились и голодные после зимнего поста белые медведи и, забираясь в сени и на крышу, досаждали людям еще больше, чем осенью.

Баренц и его спутники надеялись, что весной им удастся освободить корабль из льдов, но когда началось таянье льда, корабль отнесло от берега, и льдины местами проломили борта. Тогда голландцы начали постепенно очищать от льда и снега спасательные шлюпки, которые еще осенью были перенесены с палубы на берег. Шлюпки сильно пострадали, но их удалось починить с помощью досок, собранных с покинутого корабля. В середине июня исследователи спустили лодки на воду и погрузили в них остатки продовольствия. Баренц был так болен, что его пришлось перенести на руках.

Моряки повели шлюпки по узкому каналу, образовавшемуся между берегом и ледяным полем. Они снова обогнули Ледяной мыс и двинулись на юг вдоль берегов Новой Земли.

В дороге Баренц умер. Та же участь постигла еще одного члена команды.

Плавание в утлых суденышках было очень медленным. Приходилось непрерывно откачивать воду. Временами льдины забивали проход, и нужно было ждать, пока они разойдутся. Все же голландцы упорно продвигались вперед и в конце концов достигли берегов России. Но тогда берега эти

были необитаемы. Только в Коле измученные путешественники получили приют и помощь от гостеприимных русских. По прибытии в Колу они узнали, что поблизости находится голландское судно. Это был корабль Рийпа!

Выяснилось, что, после того как корабли разошлись, Рийп повернул к берегам Норвегии и к зиме вернулся в Голландию. Весной он вышел на поиски Баренца и остановился в Коле, где взял на борт всех оставшихся в живых.

Путешествие Баренца было последней экспедицией, снаряженной голландцами для поисков Северо-восточного прохода.

Лишения, пережитые голландцами во время зимовки, а также гибель самого Виллема Баренца отбили у голландцев охоту пускаться в арктические плавания. Правда, голландцы и в XVI веке снарядили несколько экспедиций к берегам Новой Земли, но эти плавания большого значения не имели.

Впервые вокруг открытого Баренцом Шпицбергена обошел в 1863 году капитан норвежской зверобойной шхуны Эллинг Карльсен. В 1871 году он обогнул с севера Новую Землю и на ее восточном берегу нашел лагерь Баренца. За триста лет лагерь почти не подвергся разрушению: по-прежнему нары окружали очаг, на стене висели часы, в углу стояла бочка-ванна и на столе лежала «История Китая», трогательное воспоминание о тяжелой северной зимовке и мужественных людях, сумевших противостоять Арктике.

Генри Гудзон

О Генри Гудзоне (1550–1611) нам известно очень мало. Исследователи нашли упоминание о том, что экспедиция Джона Дейвиса в Америку в 1585 году планировалась в доме некоего Джона Гудзона в лондонском Истэнде. Следовательно, Генри был его сыном или родственником, весьма грамотным и знающим моряком, в противном случае Лондонская «Московитская компания» *6 Организована в Лондоне Себастьяном Каботом и другими лондонскими купцами для систематической торговли с Россией Направила несколько экспедиций на поиски Северо-восточного прохода.* (также называвшаяся «Русской компанией») не доверила бы ему корабли для путешествия в Америку.

В 1607 году Гудзон ушел в плавание на поиски пути в Китай и Индию через Арктику, в обход испанских и португальских владений. Гудзон направился сначала на север вдоль восточных берегов Гренландии, но наткнулся на ледяной барьер и, повернув на восток вдоль кромки льдов, вышел к островам Ньюланд (теперь Шпицберген).

Здесь ему удалось пройти до 80° северной широты. Вернувшись в Англию, он рассказал о возможностях охоты на китов на Крайнем Севере и этим способствовал развитию английского китобойного промысла в районе Шпицбергена.

В 1608 году Гудзон совершил второе путешествие в Арктику с той же целью, что и в первый раз: открыть Северо-восточный проход в Китай и Индию. В поисках свободной ото льда воды он попал в часть моря между Шпицбергеном и Новой Землей. До него этой дорогой пытался пройти голландский мореплаватель Виллем Баренц. Не сумев прорваться на северо-восток, Гудзон еще раз попытал счастья на северо-западе, но и здесь вынужден был отступить перед грозным фронтом ледяных полей.

Третью свою экспедицию Гудзон совершил, находясь на службе у Голландской Ост-Индской компании. Он вышел из Амстердама в апреле 1609 года на маленьком судне «Хальф-Моон». Гудзону была предоставлена свобода выбора между Северо-восточным и Северо-западным проходами. В начале мая он уже снова был в теперешнем Баренцевом море, близ Новой Земли. Экспедиция оказалась в очень трудных условиях: стояли лютые холода; тяжелые льды, невидимые в тумане, окружали «Хальф-Моон». Никакой карты этих мест не было. В маленькой команде из восемнадцати-двадцати человек начались ссоры, настроение было возбужденное, готовился бунт. Гудзон предложил два варианта пути: идти к берегам Америки, где, согласно письму и карте, присланным капитаном Джоном Смитом, около 60° северной широты имелся пролив, или искать путь севернее, через нынешний пролив Дейвиса. Решили искать дорогу, которую указывал капитан Смит. В середине мая Гудзон зашел на Фарерские острова и там, курсируя в американских заливах, попытался отыскать несуществующую дорогу в Китай.

В июне, когда «Хальф-Моон» был недалеко от Ньюфаундленда, одна из его мачт сломалась и упала за борт. Гудзон добрался до американского берега и в устье реки Кенебек установил новую мачту. Он убедился, что в тех местах можно вести меновую торговлю, а море богато треской. После этого он еще два раза подходил к берегам нынешних штатов Мэн и Массачусетс, у бухты Пэнобскот и мыса Код (южнее Бостона).

Гудзон обогнул этот мыс и в августе подошел к заливам Делавер и Чезапик. Никакого пролива здесь не оказалось, и Гудзон вновь повернул на север. В сентябре он вошел в нью-йоркскую бухту, где до него уже бывал Вераццано, и поднялся вверх по Великой северной реке (теперь река Гудзон). Добравшись до места, где ныне находится город Олбэни, он убедился, что этот путь не ведет в Китай.

В том же году другой европейский исследователь, француз Шамплейн, пытался проплыть в Китай по реке Ришелье, притоку реки Святого Лаврентия. Шамплейн открыл озеро, носящее его имя, подойдя к тому же месту, где находился Гудзон, только с другой стороны. Их разделяли всего 150 километров.

У Гудзона опять возникли недоразумения с командой, и он решил вернуться в Голландию. По дороге он зашел в порт Дартмут в Англии. Здесь «Хальф-Моон» был захвачен английским правительством, а Гудзону и другим англичанам из его команды был запрещен выезд в европейские страны. Англичанам было заявлено, что если они хотят продолжать открытия, то должны их делать в пользу своего собственного отечества.

Так Гудзон и поступил. Уже в следующем году Английская Ост-Индская компания взяла Гудзона к себе на службу и дала ему для поисков Северо-западного прохода маленькое судно «Дискавери» («Открытие») водоизмещением 55 тонн, с командой 23 человека. Гудзону не вполне доверяли: стало известно, что во время прошлого плавания к американским берегам моряки были очень недовольны своим командиром и это недовольство несколько раз грозило перейти в открытый бунт. Поэтому директора компании назначили старшим офицером «Дискавери» незнакомого Гудзону моряка, считая его вполне надежным человеком.

17 апрели 1610 года Гудзон вышел из Лондонского порта. В устье Темзы он высадил на берег навязанного ему «наблюдателя». Уже на переходе к Исландии поднялся ропот среди команды, с которой капитан и на этот раз никак не мог поладить. От Исландии Гудзон направился к восточному берегу Гренландии. Там он начал спускаться на юг, напрасно отыскивая проход в Тихий океан, обогнул южную оконечность Гренландии, а оттуда повернул на запад. Не найдя пролива у северного берега земли Мета — Инкогнита, открытой Фробишером, он обогнул этот полуостров Баффиновой Земли с юга и 5 июля попал в настоящий пролив (Гудзонов). Медленно, на ощупь вел свое судно Гудзон вдоль северного берега пролива, забитого льдами. 11 июля он выдержал сильный шторм, перешел к противоположному берегу и вторично открыл там залив Унгава, затем завершил открытие всего северного побережья Лабрадора.

2 августа у 63°20 северной широты показалась земля, которую Гудзон принял сначала за выступ материка (о. Солсбери). На следующий день судно обогнуло мнимый выступ, и перед моряками открылось на западе, под бледными лучами северного солнца, широкое серебристо-голубое пространство — свободное ото льда, спокойное море. 3 августа 1610 года Гудзон внес следующую запись в судовой журнал:

«Мы пошли (на запад) по узкому проходу между островами Дигс и Лабрадор. Мыс у входа из пролива с южной стороны я назвал Вулстенхолм».

Это последняя запись, сделанная рукой Гудзона.

Остальное через полгода досказал в Лондоне Абакук Приккет, моряк с «Дискавери». За мысом Вулстенхолм берег круто повернул к югу. Судно шло несколько недель вдоль берега. На западе далеко от материка в ясную погоду моряки видели сушу и решили, что это противоположный берег широкого пролива, ведущего их в Тихий океан. На самом же деле это была цепь островов, которые протянулись вдоль западного берега Лабрадора в 50–150 километрах от него (Мансел, Оттава, Ту-Бротерс, Слипер, Кинг-Джордж, Белчер). В конце сентября, пройдя на юг по мнимому проливу более 1200 километров, моряки попали в сравнительно небольшой залив (Джеймс).

Среди команды вспыхнуло недовольство, и Гудзон высадил на берег и оставил там погибать моряка, которого считал главным смутьяном. В ноябре у южного берега залива, у 53° северной широты, судно было окружено льдами и выброшено на берег Зимовка проходила в сносных условиях топлива вполне хватало, а успешная охота на птицу позволяла хорошо питаться.

В середине июня следующего, 1611 года судно спустили на воду и начали медленно продвигаться на север. Через неделю недовольство команды перешло в открытое возмущение, 22 июня бунтовщики бросили в лодку Генри Гудзона, мальчика — его сына, помощника штурмана и еще шесть человек, верных капитану, и оставили их на произвол судьбы — без оружия и без продовольствия. Единственный уцелевший офицер — штурман Роберт Байлот — осенью 1611 года привел «Дискавери» обратно в Англию. На родину вернулись 13 человек, по другим данным — восемь. К капитану-неудачнику пришла редкая посмертная слава. «Большая Северная река», открытая до него, названа его именем — рекой Гудзон, пролив, открытый С. Каботом, Гудзоновым проливом, море, ставшее его

могилой, — Гудзоновым заливом.

Томас Баттон

Томас Баттон, сын дворянина Майлза Баттона из Ворлетона в Глэморганшире, Уэльс, начал военно-морскую службу в юном возрасте. Когда в 1588, 1589 и 1601 годы испанский флот вторгся в Ирландию, он стал капитаном пинасса «Луна». Для победы английской короны он сделал достаточно, чтобы заработать благодарность ее величества и пенсию в размере шести шиллингов и восьми пенсов. На следующий год он командовал приватирским судном «Уиллоби», которое грабило испанские суда в Западной Индии.

К тому времени, когда Баттон вернулся в Лондон, там возникла «Компания лондонских купцов, отыскавших Северо-западный проход». В 1612 году Баттон стал ее членом.

Предприниматели решили, что лишь сравнительно небольшое расстояние отделяет Западное море Гудзона от Восточной Азии и что можно немедленно начать выгодную торговлю с Китаем и Японией, с вице-королевством Перу и даже… с Соломоновыми островами.

Они снарядили два корабля под начальством Томаса Баттона — «Резольюшен» и «Дискавери», объявив о том, что отправляют спасателей на поиски Генри Гудзона. Однако, на самом деле, поиски Гудзона менее всего занимали предпринимателей в инструкции, данной Баттону, было прямо сказано, что он должен выйти в противоположный океан на широте примерно 58°, хотя точно было известно, что бунтовщики бросили Гудзона за сотни миль южнее, да и сам Баттон не думал обследовать западный берег Лабрадора, у которого было совершено преступление.

Летом 1612 года Баттон достиг Гудзонова пролива и присвоил увиденному им острову у входа в пролив имя своего корабля — Резольюшен. Продолжая путь на запад, он обнаружил на севере землю (о. Саутгемптон, принятую им за архипелаг) и остров (Коте).

Затем между 60°40 и 53° северной широты он проследил берег новой земли, где открыл устье большой реки (Нельсон). За ней побережье круто поворачивало, но не на запад, а на восток, и разочарованный Баттон назвал новую землю, то есть западный берег Гудзонова залива, «Обманутой надеждой». В устье Нельсона корабли стали на зимовку. Хотя зима выдалась мягкой, смертность среди моряков, вероятно, из-за цинги, была так велика, что не хватало рук для управления двумя кораблями, и один пришлось бросить.

В июне 1613 года Баттон прошел этот путь снова, но в обратном направлении, вдоль западного берега Гудзонова залива и открыл устье реки (Черчилл); он продвинулся в поисках пути в Китай на север, с уклоном к востоку за 65° северной широты, пока не попал в залив или пролив, который вел еще дальше на север. Баттон дал ему латинское название Nee ultra («Не дальше») — пролив Рос-Уэлком. Огорченный мореплаватель не стал его исследовать. 29 июля он повернул обратно, у 80° западной долготы обнаружил остров Мансел и 27 сентября прибыл в Англию с новостью, очень неприятной для пайщиков «Компании лондонских купцов». О пропавшем без вести Гудзоне и его спутниках никто из них и невспомнил.

В августе 1616 года Баттон за заслуги был посвящен в рыцари. Он не возвращался в Канаду, хотя и остался на королевской службе. Баттон

был тыловым адмиралом в кампании 1620–1621 годов против пиратов Алжирского побережья.

Умер он в апреле 1634 года.

Уильям Баффин и Роберт Байлот

Английский мореплаватель Уильям Баффин родился в 1584 году. Самое раннее упоминание о Уильяме Баффине мы встречаем в 1612 году, когда он в качестве штурмана принимал участие в экспедиции капитана Джеймса Халла в поисках Северо-западного прохода.

Затем он в составе экспедиции Байлота (1615–1616) после Дейвиса и Гудзона продолжил поиски Северо-западного прохода.

На борту «Дискавери» с капитаном Робертом Байлотом (1615) Баффин исследовал Гудзонов пролив, который отделяет Канаду от острова Баффина (теперь часть северо-западных территорий Канады). В 1616 году он возвратился туда как штурман «Дискавери» и исследовал залив приблизительно на 300 миль (483 километров) дальше, чем английский навигатор Джон Дейвис в 1587 году. В честь спонсоров своей экспедиции он назвал именами Ланкастера, Смита и Джонса проливы, исходящие от начала залива.

После экспедиции 1615 года, когда он побывал в Гудзоновом заливе, он уверился, что Северо-западный проход может пролегать только через пролив Дейвиса (между названной по имени мореплавателя Баффиновой Землей и Гренландией). Этим проливом он проследовал во время своей пятой экспедиции (1616) и вследствие благоприятного состояния льдов ему удалось проникнуть в названный его именем Баффинов залив вплоть до пролива Смита.

Так же именем его назван и пролив, отделяющий этот остров от Гренландии. Его определение долготы в море при свете луны, как считают многие, было первым в своем роде экспериментом.

До середины XIX века ни одно судно в этой части Атлантики не заходило так далеко на север, не считая норманнов. Вторично после них моряки «Дискавери» открыли западное побережье Гренландии между 72 и 76° северной широты, залив Мелвилл, северо-западный выступ Гренландии между 76 и 78° северной широты (теперь полуостров Хейс) и южный вход в пролив Смит, отделяющий с северо-запада этот полуостров от Земли Элсмира (название дано позднее). В узком месте пролива лед в начале июля не позволял пройти кораблю, и Байлот повернул на юг. У Земли Элсмира они обнаружили залив Смит, а южнее, за выступом (у 76° северной широты), забитый льдом вход в пролив Джонс (между островами Элсмир и Девон). Еще южнее (у 74° 30″ северной широты) открылся очень широкий, но опять-таки забитый льдом вход в пролив Ланкастер (между островами Девон и Байлот). Байлот продолжал путь теперь уже на юго-восток и шел так до полярного круга около 1000 километров вдоль берега огромной земли ее с того времени называют — в честь ученого, красноречивого и владеющего пером штурмана — Баффиновой Землей. Ни сам Баффин, ни Байлот ни разу не высаживались на эту землю. Судно шло на некотором расстоянии от берега, огражденного широкой полосой неподвижного льда. Многие моряки болели цингой, и Байлот у полярного круга повернул на юго-восток, а 30 августа привел судно в Англию.

Баффин точно закартографировал все берега «своего» залива, но открытия экспедиции в Англии сочли фантастикой и позже сняли с карт. Такая несправедливость продолжалась до 1818 года, когда Джон Росс вновь открыл Баффинов залив.

Так как Северо-западный проход продолжал интересовать лондонских купцов, то 15 марта 1615 года Компания отправила на его поиски единственного оставшегося в живых офицера экипажа Томаса Баттона — Роберта Байлота, ничем не запятнавшего себя во время трагических событий на «Дискавери».

На этот раз Байлоту доверили командовать тем же «Дискавери». Штурманом у него был еще молодой, но достаточно опытный полярный мореход Уильям Баффин, не раз плававший в Гренландском море. 30 мая они подошли к острову Резольюшен и в июне открыли у северного берега пролива группу островков Савидж, а у выхода из пролива — острова Ноттингем, Солсбери и Милл (64° северной широты), закартографировав южный берег острова Баффинова Земля. 10 июля они увидели Саутгемптон и два дня шли вдоль его восточного берега на северо-запад. У входа в какой-то «залив» (пролив Фрозен-Стрейт) судно было остановлено льдами и повернуло обратно. Близ северо-западного выступа полуострова Унгава «Дискавери» оставался до конца июля, а затем двинулся на родину и достиг Англии 8 сентября. В отчете Баффин писал:

«Нет сомнения, что проход все же существует, но я не уверен, что он идет по проливу, называемому Гудзоновым, и склонен думать, что нет…»

26 марта 1616 года на том же «Дискавери» с командой в 17 человек Байлот и Баффин вышли на поиски Северо-западного прохода со стороны Дейвисова пролива. 5 июля они достигли 78° северной широты.

Затем состояние льдов вынудило его вернуться. После этой экспедиции поиски Северо-западного прохода прервались почти на два столетия. Баффин поступил на службу в Ост-Индскую компанию.

Баффину приписывают в одно и то же время и открытие «ворот» к двум проливам, действительно ведущим в Тихий океан, и закрытие этих «ворот». Подлинная честь открытия, как видно из рассказа об экспедиции, должна быть поделена между полузабытым капитаном Байлотом и его удачливым штурманом, чьим именем назван не только громадный остров, но и полузамкнутое море, расположенное между Гренландией и Баффиновой Землей, по площади гораздо больше Балтийского, — Баффинов залив. Сомнительная честь закрытия приполярных западных «ворот», несомненно, принадлежит одному Баффину: сохранилось его письмо к знатному покровителю экспедиции, в котором он прямо говорит, что *«нет ни прохода, ни надежды на проход в северной части Дейвисова пролива»*, то есть в Баффиновом заливе. Ему поверили: «Компания лондонских купцов Северо-западного прохода» была ликвидирована.

Будучи штурманом на службе в Ост-Индской компании, он сделал обзоры Красного моря и Персидского залива и во время второго плавания в Индию погиб при осаде Ормуза (Иран) 23 января 1622 года.

Якоб Лемер и Биллем Схаутен

Инициатором этого путешествия Схаутена был уроженец Антверпена Лемер. Он был крупным вкладчиком и одним из директоров Голландской Ост-Индской компании, полностью захватившей в свои руки

голландскую торговлю с Востоком. Но ему не нравились методы ее хозяйствования, так как они закрывали всякий путь свободной торговле.

Фактории, торговые пункты и владения могущественной Голландской Ост-Индской компании были разбросаны на мысе Доброй Надежды, Яве, Суматре, Борнео, Целебесе, Малакке и некоторых Молуккских островах. Голландцы торговали с Россией, Персией, Китаем и Японией. Но если бы какой-нибудь голландский купец захотел послать корабли без разрешения компании, он считался бы контрабандистом, и ему угрожала суровая кара — конфискация кораблей и товаров.

В то время в голландские колонии, находившиеся в Индии, были известны две дороги: через Магелланов пролив и мимо мыса Доброй Надежды. Но обе эти дороги были открыты только для членов компании. Лемер решил открыть новый путь в Индию и заодно найти другие богатые страны. Он надеялся завладеть этими рынками и победить компанию ее же оружием. Ему удалось уговорить граждан городка Горн на берегу Зюй-Дерзее, где он жил с семьей, собрать деньги для его предприятия.

Сделать это было нелегко, во-первых, потому, что компания располагала куда большими капиталами, чем Лемер, и, во-вторых, Генеральные штаты, утвердив устав акционерного общества Лемера, не дозволили судам этой новой компании пользоваться морским путем Голландия — мыс Доброй Надежды — Ява. Тем не менее, Исаак Лемер решил во что бы то ни стало прорваться в южные моря. Он вступил в соглашение с опытным мореплавателем Виллемом Схаутеном (1580–1625), который трижды ходил в Ост-Индию, и начал готовить экспедицию.

В 1615 году в голландском городе Горн снаряжены были два корабля: «Эндрахт» (220 тонн) и «Горн» (110 тонн). Экспедицию возглавил сын Исаака Лемера, Якоб. Биллем Схаутен стал шкипером на «Эндрахте», а его брат Ян — командиром судна «Горн». В экспедиции участвовали восемьдесят семь человек, и только братьям Схаутенам и Якобу Лемеру ведомы были ее цели. Виллему Схаутену и Якобу Лемеру принадлежат краткие описания плавания, опубликованные соответственно в 1618 и в 1622 годы.

Три месяца они плыли через Атлантический океан. Во время этого похода на «Горне» вспыхнул пожар. Сгорело все, кроме пушек.

Пушки и люди были перевезены на борт «Эндрахта». Плавание продолжалось, и 13 января справа остался Магелланов пролив. Вот отрывок из журнала «Эндрахта»:

«Рано утром 24-го мы увидели за штирбортом землю, лежащую на расстоянии не более мили от нас… Южный конец земли заворачивал на восток и был окаймлен горами, белыми от покрывавшего их снега. Мы продолжали плыть вдоль земли и, достигнув около полудня ее конца, увидели на востоке другую, тоже очень высокую и опасную на вид землю. Земли, по нашему мнению, лежали на расстоянии 8 миль друг от друга и были разделены хорошим проливом… Утром 28-го мы подплыли близко к наиболее восточной земле. Землю, лежавшую к востоку от нас, мы назвали Статен, а к западу — Мауритиус де-Нассау…

Северный ветер дул нам в спину, и мы быстро подвигались на юг-юго-запад. Вечером ветер переменился на юго-западный, и мы пошли на юг, встречая тяжелую волну и ярко-голубую воду, которая вселила в нас

уверенность, что мы находимся в Великом Южном море. Это нас очень обрадовало, так как мы решили, что открыли путь, доселе не известный людям, что впоследствии и подтвердилось… К вечеру (29-го) мы опять увидали землю на северо-западе. Она вся состояла из снежных гор и кончалась острым выступом, который мы назвали мысом Горн и который лежит под 57°48 южной широты».

Погода благоприятствовала морякам, и они обогнули мыс исключительно быстро. Так как дни стояли ясные, то удалось хорошо разглядеть мыс. Многие шкиперы, плававшие в этих местах десятки раз, уверяли, что никогда не видели ни береговых скал, ни сверкания ледников на вершинах Огненной Земли.

Все сходятся на том, что голландцам исключительно повезло. Впоследствии много кораблей целыми неделями лавировало близ мыса Горн, то двигаясь назад, то направляясь вперед, в ожидании попутного ветра. Великое множество судов утонуло и было разбито о скалы между мысом Горн и Антарктидой.

Таким образом, в конце января 1616 года Схаутен и Лемер совершили три открытия. Они обнаружили новый пролив, соединяющий Атлантический и Тихий океаны, нанесли на карту Землю Штатов и открыли мыс Горн. Для них наибольшее значение имело второе открытие. А между тем Земля Штатов, как это выяснилось впоследствии, была вовсе не частью Южного материка, а небольшим островом, лежащим к востоку от Огненной Земли. На современных картах он носит название острова Эстадос.

Новооткрытый пролив, который затем получил название пролива Лемера, оказался более коротким и удобным проходом в Тихий океан, чем Магелланов пролив, и в дальнейшем подавляющее большинство кораблей проходило через него к мысу Горн.

Выполнив свою первую задачу, Схаутен и Лемер направились в Голландскую Индию за ценными грузами. Они открыли сначала ряд незначительных островов, а затем большой остров, названный ими Кокосом за его богатые рощи кокосовых пальм. Жители этого острова однажды попытались украсть с корабля спасательные лодки. На Разбойничьих островах туземцы, оправдывая название своей родины, данное еще Магелланом, совершили нападение на «Эндрахт».

От мыса Горн «Эндрахт» направился к островам Хуан-Фернандес. Покинув эти острова 3 марта 1616 года, Схаутен и Лемер взяли курс на северо-запад и, дойдя до 15° южной широты, повернули на запад. В середине марта умер Ян Схаутен, шкипер «Горна». 10 апреля «Эндрахт» вошел в воды архипелага Туамоту. За последующие восемь дней Биллем Схаутен и Лемер пересекли северную часть архипелага Туамоту (они шли на 4–5° севернее маршрута Кироса) и открыли четыре острова, которым дали название Хонден, Зондер Гронд т, Ватерланд и Флиген. Возможно, это атоллы Пукапука, Такароа, Такапото и Рангироа.

«Эндрахт» прошел восточнее Соломоновых островов, и 20 июня моряки открыли атолл (по всей вероятности, в группе Палау), а 22–25 июня — группу островов, которую назвали островами Маркен и Груне Эйланден. Скорее всего, это атолл Тауу и острова Грин-Айлендс. За этими островами показалась большая земля, которую голландцы сочли Новой Гвинеей. На

самом деле это был остров Новая Ирландия. Пройдя затем вдоль северного побережья острова Лавонгая (Новый Ганновер) и островов Адмиралтейства, где 3–4 июля 1616 года была открыта группа мелких островов к юго-востоку от острова Манус, Схаутен и Лемер направились к Молуккским островам и Яве 28 октября они прибыли в Батавию, где «Эндрахт» был конфискован по приказу генерал-губернатора. Морякам инкриминировалось прохождение Магеллановым проливом в нарушение запрета голландских властей.

Лемера и Схаутена на корабле компании доставили в Голландию, где затем организаторам экспедиции не без труда удалось доказать свою правоту и добиться, чтобы компания возвратила им конфискованный в Батавии корабль.

В результате экспедиции Схаутена и Лемера был открыт новый путь из Атлантического океана в Тихий мимо мыса Горн.

Гипотеза Кироса приняла новую форму, выступом Южного материка стали отныне считать не только Южную Землю Святого духа, но и Землю Штатов, расположенную на рубеже Атлантики и Тихого океана.

Абель Тасман

В 1642 году генерал-губернатор Голландской Индии Ван Димен решил установить, является ли Австралия частью Южного материка и соединяется ли с ней Новая Гвинея, а также найти новую дорогу из Явы в Европу. Ван Димен нашел молодого капитана Абеля Тасмана, который, пройдя через многие испытания, завоевал себе славу прекрасного знатока моря. Ван Димен дал ему подробные указания, куда следовать и как действовать.

Абель Тасман родился в 1603 году в окрестностях Гронингена в бедной семье, самостоятельно освоил грамоту и, как многие его земляки, связал свою судьбу с морем. В 1633 году он появился в Батавии и на небольшом судне Ост-Индской компании обошел многие острова Малайского архипелага. В 1636 году Тасман возвратился в Голландию, но спустя два года вновь оказался на Яве. Здесь в 1639 году Ван Димен организовал экспедицию в северную часть Тихого океана. Во главе ее стал опытный мореплаватель Маттис Кваст. Шкипером на второй корабль был назначен Тасман.

Кваст и Тасман должны были отыскать таинственные острова, якобы открытые испанцами к востоку от Японии, эти острова на некоторых испанских картах носили заманчивые названия «Рико де оро» и «Рико де плата» («богатые золотом» и «богатые серебром»).

Экспедиция не оправдала надежд Ван Димена, но она обследовала японские воды и достигла Курильских островов. В ходе этого плавания Тасман зарекомендовал себя как блестящий кормчий и превосходный командир. Цинга погубила почти всю команду, но он сумел провести корабль от берегов Японии к Яве, выдержав по пути жестокие атаки тайфунов.

Ван Димен проявлял немалый интерес к Зейдландту, и его не разочаровали неудачи экспедиции Геррита Пола. В 1641 году он решил послать к этой земле новую экспедицию и командиром ее назначил Тасмана. Тасману надлежало выяснить, представляет ли собой Зейдландт часть Южного материка, установить, сколь далеко она простирается на юг,

и узнать пути, ведущие от нее на восток, в еще неведомые моря западной части Тихого океана.

Тасмана снабдили подробной инструкцией, в которой были подытожены результаты всех плаваний, совершенных в водах Зейдландта и западной части Тихого океана. Эта инструкция сохранилась, уцелели и подневные записи Тасмана, которые позволяют восстановить весь маршрут экспедиции. Компания выделила ему два судна: небольшой боевой корабль «Хемскерк» и быстроходный флейт (грузовое судно) «Зехайн». В экспедиции приняли участие сто человек.

Корабли вышли из Батавии 14 августа 1642 года и 5 сентября прибыли на остров Маврикий. 8 октября покинули остров и направились на юг, а затем на юго-юго-восток. 6 ноября достигли 49° 4 южной широты, но продвинуться дальше на юг не смогли из-за шторма. Участник экспедиции Висхер предложил плыть до 150° восточной долготы, придерживаясь 44° южной широты, а затем вдоль 44° южной широты пройти на восток до 160° восточной долготы.

Под южными берегами Австралии Тасман прошел, таким образом, на 8–10° южнее маршрута Нейтса, оставив Австралийский материк далеко к северу. Он следовал на восток на расстоянии 400–600 миль от южного побережья Австралии и на 44°15 южной широты и 147°3 восточной долготы отметил в своем дневнике:

«…все время волнение идет от юго-запада, и, хотя каждодневно мы видели плавающие водоросли, можно предположить, что на юге нет большой земли…»

Это был абсолютно правильный вывод: ближайшая земля к югу от маршрута Тасмана — Антарктида — лежит южнее Южного полярногокруга.

24 ноября 1642 года заметили очень высокий берег. Это было юго-западное побережье Тасмании, острова, который Тасман счел частью Зейдландта и назвал Вандименовой Землей. Какой именно участок побережья увидели голландские моряки в этот день, установить нелегко, ибо карты Висхера и другого участника экспедиции Гилсеманса значительно отличаются друг от друга. Тасманийский географ Дж. Уокер полагает, что это был гористый берег севернее бухты Макуори — Харбор.

2 декабря моряки высадились на берегу Вандименовой Земли.

«На нашей шлюпке, — пишет Тасман, — было четверо мушкетеров и шестеро гребцов, и у каждого была пика и оружие у пояса… Затем моряки принесли разную зелень (они видели ее в изобилии); кое-какие разновидности похожи были на те, что растут на мысе Доброй Надежды… Они прошли на веслах целых четыре мили до высокого мыса, где на ровных участках росла всяческая зелень, не посаженная человеком, а сущая от бога, и были тут в изобилии плодовые деревья, и в широких долинах много ручьев, до которых, однако, трудно добраться, так что можно наполнить водой лишь фляжку.

До моряков донеслись какие-то звуки, нечто вроде игры на рожке или ударов маленького гонга, причем шум этот раздавался неподалеку. Но им не удалось никого увидеть. Они приметили два дерева толщиной в 2–2 1/2 сажени и высотой 60–65 футов, причем стволы были изрезаны острыми камнями и кора кое-где содрана, и сделано это было для того, чтобы добраться до птичьих гнезд. Расстояние между зарубками футов пять,

следовательно, можно предположить, что здешние люди очень высокие. Видели следы каких-то животных, подобные отпечаткам когтей тигра; (матросы) принесли экскременты четвероногого зверя (так они полагали) и немного прекрасной смолы, которая высачивалась из этих деревьев и имела аромат гумилака… У берегов мыса было много цапель и диких гусей…»

Покинув место стоянки, корабли двинулись дальше на север и 4 декабря миновали остров, который назван был островом Марии в честь дочери Ван Димена. Пройдя мимо островов Схаутена и полуострова Фрейсине (Тасман решил, что это остров), корабли 5 декабря достигли 4°34 южной широты. Берег поворачивал к северо-западу, и в этом направлении корабли не могли продвинуться из-за встречных ветров. Поэтому решено было покинуть прибрежные воды и идти на восток.

Тасман на своей карте соединил берег Вандименовой Земли с Землей Нейтса, открытой на юге Австралии в 1627 году. Таким образом, Тасмания стала выступом Австралийского материка, и в таком виде ее показывали на всех картах вплоть до начала XIX века.

За период с 5 по 13 декабря 1642 года экспедиция пересекла море, отделяющее Тасманию и Австралию от Новой Зеландии. В полдень 13 декабря Тасман и его спутники открыли новозеландскую землю — мыс на северо-западной оконечности Южного острова Новой Зеландии, названный впоследствии Куком мысом Феруэлл. Обогнув этот мыс, Тасман вошел в пролив, разделяющий Южный и Северный острова (современный пролив Кука). На южном берегу этого пролива в глубокой бухте 18 декабря корабли бросили якоря.

Здесь состоялась встреча с маори, которые вышли к кораблям на быстрых каноэ. Сперва все было хорошо. Статные, разрисованные узорами люди с кожей желтоватого цвета вели себя мирно (все они были вооружены палицами и копьями). Каноэ подошли очень близко к кораблям, и моряки вступили в беседу с островитянами. У Тасмана были записаны словосочетания на языках Новой Гвинеи, но эти диалекты новозеландцам были так же непонятны, как голландский язык. Внезапно мир был нарушен. Маори захватили шлюпку, посланную с «Хемскерка» на «Зехайн». В этой шлюпке находились боцман и шесть матросов. Боцману и двоим матросам удалось добраться вплавь до «Хемскерка», но четверых моряков маори убили, их тела и шлюпку они увели с собой. Тасман всю вину за эту стычку возлагает на местных жителей. Он назвал залив, где произошло это событие, бухтой Убийц. Покинув бухту, он направился на восток, но вскоре противные восточные ветры заставили его лечь в дрейф.

24 декабря состоялся совет командиров. Тасман полагал, что на востоке может быть обнаружен проход, но его спутники считали, что корабли находятся не в проливе, а в широком заливе, который глубоко врезается в новооткрытую землю. Решено было направиться к северному берегу этого «залива». Поскольку Тасман не нашел проход, который разделяет надвое Новую Зеландию, он решил, что это единый массив суши, и назвал его Землей Штатов (Статенландт), считая, что он представляет собой часть Земли Штатов Схаутена и Лемера. Пройдя к северному берегу пролива Кука, Тасман затем повернул на запад, обошел юго-западную оконечность Северного острова и проследовал вдоль его западного берега на север.

4 января 1643 года он открыл крайнюю северо-западную оконечность Новой Зеландии, которую назвал мысом Марии Ван Димен. Встречные ветры помешали ему обогнуть мыс и обследовать северный берег Северного острова. На карту он нанес лишь западный берег Земли Штатов Только через сто двадцать семь лет было установлено истинное очертание этой земли и доказано, что она представляет собой не часть Южного материка, а двойной остров, который по площади лишь немногим больше Великобритании.

Открыв 5 января небольшой островок Трех Волхвов (Три-Кингс на современных картах) близ новозеландского берега, Тасман направился на северо-восток.

19 января корабли вступили в воды архипелага Тонга. Тасману посчастливилось здесь больше, чем Схаутену и Лемеру.

Те лишь «задели» самые северные островки этого архипелага, а Тасман открыл главные тонганские острова — Тонгатабу, Эуа и Намуку (он назвал их соответственно островами Амстердам, Миддельбург и Роттердам). Это было очень важное открытие, до сих пор испанцы и голландцы в западной Полинезии встречали лишь мелкие острова, лежащие на периферии этой обширной области.

На островах Тонга Тасман пробыл до 1 февраля 1643 года. Приветливо и сердечно приняли его островитяне.

От островов Тонга Тасман направился на северо-запад. 6 февраля он открыл острова Фиджи, но туманы и скверная погода не позволяли обследовать этот обширный архипелаг. Следуя далее на северо-запад, Тасман прошел далеко к востоку от островов Банкс и Санта-Крус. Соломоновы острова остались к западу от его маршрута; 22 марта он дошел до большого атолла, которому дал название Онтонг-Джава.

Далее Тасман по маршруту Схаутена и Лемера направился вдоль северных берегов Новой Ирландии (которую он счел частью Новой Гвинеи) и Новой Гвинеи к Молуккским островам и к Яве и 14 июня 1643 года прибыл в Батавию.

Известный историк и географ Дж. Бейкер справедливо назвал это плавание Тасмана блестящей неудачей. И действительно, если в навигационном отношении маршрут, намеченный Висхером, был исключительно удачным, то в чисто географическом смысле он не мог себя оправдать. Австралийское кольцо имело чересчур большой радиус: внутри этого кольца оказались Австралия с Тасманией и Новая Гвинея.

Новой Зеландии Тасман лишь коснулся и, не обследовав, принял ее за западный выступ Земли Штатов Схаутена и Лемера. Однако, пройдя от Новой Зеландии через острова Тонга и Фиджи к Новой Гвинее, он отделил от мифического Южного материка австралийско-новогвинейскую сушу. Поскольку Южная Земля Святого духа Кироса также оказалась к западу от маршрута, проложенного Тасманом в Тихом океане, картографам пришлось и ее отделить от этого материка и присоединить к Зейдландту. Эта появившаяся на картах вполне реальная суша с новогвинейским «привеском», Вандименовой Землей и Южной Землей Святого духа, получила название Новой Голландии (на картах XVII и первой половины XVIII века вся ее восточная половина показывалась как сплошное «белое

пятно»).

Экспедиция Тасмана 1642–1643 годов была одним из наиболее выдающихся заморских предприятий XVII века. Тасман открыл Вандименову Землю (Тасманию), Новую Зеландию и острова Тонга и Фиджи. Он «отделил» от Южного материка новоголландскую сушу, открыл новый морской путь из Индийского океана в Тихий в полосе устойчивых западных ветров сороковых широт, он справедливо предположил, что океан, омывающий с юга Австралию, захватывает обширное пространство в сороковых и пятидесятых широтах. Современники не использовали этих важных открытий Тасмана, но зато их должным образом оценил Джеймс Кук; успехами своих первых двух плаваний он во многом обязан Тасману.

Сразу же после возвращения Тасмана из плавания Ван Димен решил снова послать его к берегам Зейдландта. Дело в том, что ни Янсзону, ни Карстенсу, ни Герриту Полу не удалось проникнуть в залив Карпентария. Поэтому неясно было, представляет ли этот обширный водный бассейн, залив или в самой южной своей части он переходит в пролив, ведущий к Земле Нейтса. Тасману вменялось в обязанность обследовать берег Новой Гвинеи к югу от 17° южной широты и установить, соединяется ли он с землей, известной под названием Зейдландт.

На современных картах только кончик «хвоста» Новой Гвинеи доходит до 10° южной широты. Однако Ван Димен, как и все люди того времени, полагал, что восточный берег Карпентарии, обследованный в 1623 году Карстенсом вплоть до 17° южной широты, представляет собой часть Новой Гвинеи.

В начале 1644 года в Батавии были снаряжены три небольших корабля и подобрана команда из ста десяти человек. Главным кормчим экспедиции назначен был Франс Висхер. Записи участников этого плавания не сохранились, но маршрут экспедиции показан на «карте Бонапарта», которая хранится в Митчелловской библиотеке в Сиднее (называется она так потому, что попала в Австралию из личных архивов одного из родственников Наполеона). Карта составлена по данным Тасмана, и на ней имеются его собственноручные пометки.

Результаты этого плавания превзошли все ожидания. Тасман прошел вдоль западного берега полуострова Кейп-Йорк, затем вдоль южного берега залива Карпентария и открыл близ него ряд мелких островов. Он обследовал западный берег залива Карпентария, проследовал потом вдоль северного побережья полуострова Арнхемленд, форсировал пролив Дан-дас между полуостровом Кобург и островом Мелвилл и вошел в залив, которому присвоил имя Ван Димена. Не заходя в глубь этого залива, Тасман снова вышел в открытое море, обогнул с севера острова Мелвилл и Батерст (острова эти он принял за часть материка) и пошел на юго-запад вдоль еще не обследованного северо-западного побережья Австралии. Порой из-за рифов и мелких островков ему приходилось держаться на значительном удалении от берега, но он установил, что нигде в нем нет широких разрывов, и прошел вдоль него вплоть до мест к югу от 21° южной широты, которые были уже обследованы в 20-х годах XVII века. От Северо-Западного мыса Тасман направился к Яве и прибыл в Батавию в начале августа 1644 года.

Таким образом, Тасман стер с карты большие «белые пятна» в районе залива Карпентария и северо-западного побережья Австралии. Западная часть материка приняла после этого плавания контуры, которые мы видим и на современных картах. Северный берег Австралии на карте Тасмана получил лишь общие очертания, и только кропотливые исследования, проведенные почти два века спустя, позволили уточнить его данные и нанести на карту ряд заливов, мысов и островов в этой части материка. Но именно Тасман выявил, что линия берега тянется непрерывно от Северо-Западного мыса до залива Карпентария.

Однако итоги обеих экспедиций Тасмана разочаровали Ост-Индскую компанию. Тасман не нашел ни золота, ни пряностей — он обследовал пустынные берега пустынных земель. За пятьдесят лет компания захватила столько богатых земель на азиатском Востоке, что теперь больше всего она была озабочена тем, как бы удержать за собой эти дальние владения. Маршруты, проложенные Тасманом, не сулили ей никаких выгод, ведь она и так держала в своих цепких руках морскую дорогу, ведущую в Ост-Индию мимо мыса Доброй Надежды. А чтобы этими новыми путями не овладели конкуренты, компания сочла за благо закрыть их и одновременно прекратить дальнейшие поиски в Зейдландте. «Желательно, — писали в Батавию из Амстердама, — чтобы земля эта так и оставалась неведомой и необследованной, дабы не привлекать внимания иноземцев к путям, пользуясь коими они могут повредить интересам компании…»

В апреле 1645 года умер Ван Димен, и новая тенденция в заморской политике компании восторжествовала окончательно.

Тасман, в сущности, остался не у дел. Он впал в немилость, принимал участие в мелких экспедициях, затем в 1651 году был восстановлен в правах, но бросил службу в компании и на свой страх и риск несколько лет вел торговые операции на островах Малайского архипелага. Умер он в 1659 году.

ОТКРЫТИЯ НОВОГО ВРЕМЕНИ (середина XVII — конец XVIII века)

Семен Дежнев

Казак-мореход Семен Иванов(ич) Дежнев занимает виднейшее место в плеяде русских мореплавателей. В 1648 году он прошел из Северного Ледовитого океана в Тихий, доказав тем самым, что Азия и Америка не являются одним материком, а отделены друг от друга.

За 80 лет до Беринга он прошел через пролив, отделяющий Азию от Америки. Берингу, кстати, не удалось пройти всего пролива, а пришлось ограничиться плаванием только в его южной части, тогда как Дежнев прошел пролив с севера на юг, по всей его длине.

До сих пор имеются сведения о Дежневе только с 1638 по 1671 год. Родина его — Великий Устюг; когда Дежнев ушел оттуда искать счастья в Сибирь — неизвестно. В Сибири он сначала служил в Тобольске, а затем в Енисейске, откуда в 1638 году перебрался в Якутский острог, только что основанный по соседству с еще непокоренными племенами инородцев.

Служба в Якутске первые два года была трудной. Семен Дежнев был рядовым казаком и получал в год 5 рублей деньгами, 5/8 четверти ржи, 4 четверти овса и 13/4 пуда соли. Но и это скромное жалованье не выплачивалось годами. Служивым людям не на что было «платьишка и

обувь купить».

Дежнев начал заниматься пушным делом и обзаводиться хозяйством. Вскоре он женился на якутке Абакаяде Сючю. От этого брака у него родился сын Любим, который впоследствии также стал нести казачью службу в Якутске.

Начиная с 1640 года Дежнев неоднократно участвовал в походах по Восточной Сибири. В этих походах он чаще всего бывал сборщиком ясака, [7] причем нередко ему приходилось примирять враждовавшие между собою племена. Он умел ладить с коренным населением Сибири, тогда как другие казаки обычно прибегали к суровым приемам военного управления. Вся служба Дежнева в Якутске — это неустанный труд, нередко связанный с опасностью для жизни; за 20 лет службы здесь он был 9 раз ранен. В 1639–1640 годах Дежнев заставил покориться туземного князя Сахея. В 1641 году Дежнев, с партией в 15 человек, собрал ясак на реке Яне и благополучно доставил его в Якутск, выдержав по дороге схватку с шайкой в 40 человек. В 1642 году он вместе с Стадухиным был послан для сбора ясака на реке Оемокон (ныне Оймякон), откуда он спустился в реку Индигирку, а по ней вышел в Ледовитый океан.

Здесь Стадухин и Дежнев соединились с Михайловым. После трехлетней службы Стадухин и Михайлов, с ясаком и половиной людей, отправились в Якутск, оставив в Колымском острожке Дежнева с 13 человеками. Михайлов с дороги вернулся обратно, а между тем Дежневу пришлось отразить нападение более 500 юкагиров, хотевших уничтожить малочисленный гарнизон острожка.

В 1646 году мезенец Исай Игнатьев совершил первое плавание по Ледовитому океану на Восток от устья реки Колымы и привез в Нижне-Колымск моржевую кость (рыбий зуб). В 1647 году была послана за рыбьим зубом новая партия промышленников, в которую правительственный приказчик острога боярский сын Василий Власьев включил и Дежнева. На него возложена была обязанность собирать пошлины с добычи и объясачить попутно инородцев. Эта партия скоро вернулась, встретив на пути непроходимые льды; но в 1648 году холмогорец Федот Алексеев Попов снарядил новую партию, к которой примкнул Дежнев.

Она вышла в море в составе 90 человек, на шести кочах. Часть ее скоро отделилась, но три коча, с Дежневым и Поповым, продолжали держать путь на восток, в августе повернули на юг, а в начале сентября вступили в Берингов пролив. Далее им пришлось обогнуть «Большой каменный нос», где разбило один из кочей, а 20 сентября какие-то обстоятельства заставили их пристать к берегу, где в битве с чукчами был ранен Ф. Попов и единственным начальником остался Дежнев.

Пройдя пролив и, конечно, даже и не предчувствуя важности своего открытия, Дежнев пошел со спутниками далее на юг, вдоль берегов; но бури разбили последние два коча и носили Дежнева по морю, пока его не выбросило на берег.

Под «Большим каменным носом» Дежнева надо подразумевать мыс Чукотский, как единственный, местоположение которого подходит к описанию Дежнева. Это обстоятельство, вместе с указанием Дежнева (в

[7] *Ясак (тюрк.) — в России XV–XX веков натуральный налог с народов Севера и Сибири, главным образом пушниной.*

челобитной 1662 года), что коч его был выброшен «за Анадырь реку», утверждает за Дежневым несомненно честь первого исследователя пролива, названного Куком проливом Беринга только по неведению о подвиге Дежнева.

Потерпев крушение, Дежнев десять недель шел с 25 человеками к устью реки Анадырь, где погибло еще 13 человек, а с остальными он перезимовал здесь и летом 1649 года, на вновь построенных лодках, поднялся по реке до первых поселений инородцев, которых и объясачил. Тут, на среднем течении реки Анадырь, было устроено зимовье, названное потом Анадырским острогом. В 1650 году сюда прибыла, сухим путем, партия русских из Нижне-Колымска; этим путем, более удобным, чем морской, воспользовался и Дежнев (1653), для отсылки в Якутск собранной им моржовой кости и «мягкой рухляди». В 1659 году Дежнев сдал команду над Анадырским острогом и служилыми людьми, но оставался в крае еще до 1662 года, когда вернулся в Якутск. В Якутск он доставил большой груз «костяной казны». С этой кладью Дежнев был отправлен в Москву и прибыл туда в январе 1664 года. В Москве, в Сибирском приказе Дежнев выхлопотал себе жалованье за многие годы службы в Восточной Сибири. Царским указом было решено:

«…за ево, Сенькину, службу и за прииск рыбья зуба, за кость и за раны поверстать в атаманы».

Вернувшись в Восточную Сибирь, Дежнев служил некоторое время в зимовьях на реках Оленек, Вилюй и Яна.

В декабре 1671 года он вторично приехал из Якутска в Москву, на этот раз с «соболиной казной». В Москве Дежнев задержался, по-видимому, заболел. В Москве он и умер в 1673 году.

Участник Великой Северной экспедиции С. П. Крашенинников, обследуя Камчатку в 1737–1747 годы, установил со слов местных жителей, что первыми русскими, побывавшими на Камчатке, были Федот Попов и их спутники.

Таким образом, морское путешествие Дежнева привело по существу к первому посещению русскими Камчатки.

Со времени морского путешествия Дежнева прошло более трехсот лет. Но время не стерло из памяти народов нашей страны мужественный образ простого русского человека, внесшего своим беспримерным подвигом огромный вклад в географическую науку.

В 1898 году по ходатайству Русского Географического общества крайней восточной оконечности Азии было присвоено название «мыс Дежнева».

Уильям Дампир

«Трудно назвать имя какого-либо другого исследователя или путешественника, который дал бы такое полезное описание мира, кому купец или моряк были бы столь же многим обязаны или кто передал бы свои сведения более простым и понятным языком. И это он сделал с замечательной скромностью, без жеманства и каких-либо выдумок», —

писал адмирал Барни в своей книге «Хронологическая история открытий в южных морях», вышедшей в Лондоне в начале XIX века. Такова оценка исследовательской деятельности Уильяма Дампира.

Парадоксально, но о личной жизни этого знаменитого человека, написавшего несколько захватывающих и содержательных книг, мало что известно. Не сохранилось даже таких сведений, как даты его рождения и смерти, хотя известно, что крещен он был 5 сентября 1651 года.

Дампир, всю свою сознательную жизнь проведший в море, родился в глухой деревушке Ист-Кокер в Сомерсетшире. Его отец, Джордж Дампир, был мелким арендатором, он умер, когда Уильяму было семь лет. У Дампиров было четверо сыновей, но о братьях Уильяма, кроме старшего — Джорджа, — ничего не известно; вероятно, они умерли в раннем возрасте.

Местный землевладелец, полковник Хеляр, взявший на себя заботу об образовании Уильяма, послал его в соседний городок в школу. Но Уильям недолго посещал ее. По его словам, он немного научился латыни, письму и арифметике и скоро, *«удовлетворяя свою рано возникшую страсть видеть мир»*, оказался на борту корабля. Свое первое путешествие Дампир совершил во Францию, а затем занимался рыболовным промыслом в водах Ньюфаундленда. Но ему не понравился холодный климат Северной Атлантики, где, как он говорил, его « *щипал мороз»,* и в дальнейшем Дампир плавал преимущественно в районе тропиков. Затем Дампир отправился на Яву, откуда возвратился в 1672 году, за несколько месяцев до начала войны с Голландией. В первые дни войны Дампир записался в команду военного корабля «Наследный принц», но ему не пришлось участвовать в боях. Он тяжело заболел и наблюдал за морскими сражениями с борта госпитального судна. Затем Дампир был переведен в морской госпиталь, откуда он вернулся в родную деревню к старшемубрату.

Затем он стал агентом на ямайской плантации, а оттуда на торговом судне совершал путешествия вдоль побережья Ямайки, перевозя грузы с плантаций в столицу колонии Порт-Ройал. За полгода службы на этом корабле Дампир исследовал побережье острова, особенности мореходства в этом районе.

В апреле 1675 года Дампир отправился в Гондурас, где решил заняться заготовкой кампешевого дерева. Однако в июне 1676 года тайфун уничтожил все, чем Дампир владел в Гондурасе: постройки и даже суда, стоявшие на якорях. Последние были сорваны и выброшены далеко на берег. После этого трагического события Дампир решил заняться пиратством.

Примкнув на Ямайке к шайке буканьеров — пиратов, которые грабили города и селения в испанских колониях, — он через Панамский перешеек перебрался на Тихоокеанское побережье и в 1680 году принял участие в нескольких налетах на перуанские гавани. Затем возвратился в ка-рибские воды, на пиратском корабле капитана Джона Кука отправился в Гвинею, а оттуда мимо мыса Горн в Тихий океан. Здесь он участвовал в нападении на испанские корабли, которые везли золото из Кальяо в Панаму, ограблении нескольких мексиканских городов и с другим пиратским вожаком Сваном совершил переход к острову Минданао. Там взбунтовавшаяся команда высадила Свана, и новый капитан Рид повел корабль к берегам Новой Голландии.

В 1688 году Рид и Дампир высадились на ее западном берегу, близ мыса Левек.

Из Новой Голландии корабль направился в Индийский океан. На Никобарских островах команда корабля бросила Дампира, и он на рыбачьем каноэ добрался до Суматры и занялся там торговлей. Купцом он был плохим и, разорившись, нанялся канониром в британский форт на острове Бенкулен. Там он, однако, не ужился и в 1691 году возвратился в Англию.

В Лондоне Дампир обработал дневники, которые непрерывно вел с 1674 года, и в 1697 году опубликовал первый том своего труда «Плавание вокруг света». Два года спустя вышел второй том, одна из частей которого носила название «Рассуждение о пассатах, бризах, штормах, временах года, приливах и течениях жаркого пояса всего света».

Небывалым успехом «Плавание вокруг света» обязано было, однако, не этой чисто «академической» главе, а описаниям дальних заморских стран, описаниям ярким и точным, живым и увлекательным. До 1727 года «Плавание вокруг света» издано было в Англии семь раз и переведено на голландский, французский и немецкий языки. Это был бестселлер XVIII века.

Труд Дампира получил признание не только в ученых кругах Лондона, но и в Британском адмиралтействе. Решено было послать к берегам Новой Голландии экспедицию и во главе ее поставить пирата, только что торжественно принятого в Королевское общество.

На корабле «Робак» водоизмещением 290 тонн Дампир 14 января 1699 года вышел в море. Корабль оказался плохим, команда отвратительной, и плавание это было сплошным мучением. Дампир хотел пройти к берегам Новой Голландии в обход мыса Горн, но по пути он справедливо решил, что в июне-июле, в разгар зимы, не имеет смысла забираться в столь высокие широты, и от Байи повернул к мысу Доброй Надежды 31 июля 1699 года.

Дампир вышел к западному берегу Австралии у 28° южной широты и направился вдоль побережья на север. Он обследовал обширный залив, названный им заливом Шарк, открыл на 20°32 южной широты группу островов — архипелаг Дампира и в бухте Робак на 18°2 южной широты в поисках пресной воды высадился на берег. Кроме песчаных холмов, чахлого кустарника, мух и скелетов динго, он здесь ничего не нашел, вода же оказалась солоноватой.

Команда роптала (запасы воды иссякли), и Дампир вынужден был повести корабль на остров Тимор. Оттуда он прошел к северным берегам Новой Гвинеи. Проследовав через открытый им пролив между северо-западным выступом Новой Гвинеи и островом Вайгео, он направился на восток, отклонившись от Новой Гвинеи к северу, и в конце февраля открыл два острова, названные им Маттиас и Шкуоли (это острова Муссау и Эмирау, лежащие к северу от острова Лавонгай). Далее Дампир направился вдоль северного берега Новой Ирландии и, обогнув ее с востока, открыл «залив» Сент-Джордж, который, как это выяснилось почти семьдесят лет спустя, был проливом, отделяющим Новую Ирландию от расположенного южнее острова Новая Британия (ныне носит название Сент-Джорджес-Ченнел). Вдоль восточного берега Новой Британии Дампир проследовал до самой южной ее оконечности и вошел в пролив (пролив Дампир), который отделяет Новую Британию от острова Умбой,

расположенного близ берега Новой Гвинеи.

Всю совокупность островов к северу от этого пролива (архипелаг Бисмарка) Дампир принял за единый остров, который назвал Новой Британией. Ему, однако, удалось частично исправить ошибку Схаутена и Лемера, а также Тасмана, которые, проследовав вдоль северных берегов Новой Ирландии и Лавонгая, решили, что эти острова — часть Новой Гвинеи.

От берегов Новой Британии Дампир проследовал на запад, дошел до Батавии и оттуда направился вокруг мыса Доброй Надежды в Англию. Но 22 февраля 1701 года у острова Вознесения «Робак» потерпел крушение. Дампир потерял все свое имущество, но спас дневники и австралийский гербарий. Команда пять недель просидела на этом пустынном острове, питаясь черепахами и прогорклым рисом, пока, наконец, попутный английский корабль не взял ее на борт.

В Лондоне Дампир был отдан под суд за жестокое обращение с матросами и гибель экспедиционного судна. Весьма вероятно, что Дампир часто «перегибал палку», но следует иметь в виду, что экипаж состоял из «морских шакалов» и «морских гиен», подобранных в портовых кабаках Лондона, Бристоля и Портсмута, и что помощник Дампира лейтенант Фишер, джентльмен по происхождению, завистник и клеветник по натуре, постарался очернить перед судом своего командира.

Приговор суда оказался довольно мягким: Дампиру не разрешалось в дальнейшем служить на кораблях флота ее величества королевы Анны. На его счастье, началась война за испанское наследство. Дампир легко выхлопотал себе каперское свидетельство, снарядил два корабля и в 1703 году отправился в Тихий океан на пиратский промысел. На острове Хуан-Фернандес Дампир высадил за какие-то провинности парусного мастера Александра Селкирка. История пребывания Селкирка на необитаемом острове легла в основу знаменитой книги Даниэля Дефо «Робинзон Крузо». Впрочем, Дампир «породил» не только Робинзона, но и Пятницу. Есть основания полагать, что прототипом верного товарища Робинзона был островитянин, привезенный Дампиром в Англию и хорошо известный Даниэлю Дефо.

Возвратившись из пиратской экспедиции в Тихий океан, Дампир выпустил в 1707 году в свет книгу о плавании на «Робаке» («Путешествие в Новую Голландию»). В 1708–1711 годы он в качестве кормчего принял участие в пиратской экспедиции Вудса Роджерса, которая сняла с необитаемого острова Селкирка. В северной части Тихого океана Вудс Роджерс захватил испанский талион, шедший из Манилы в Акапулько. Добыча, взятая на «испанце», была огромной, и, по самой скромной оценке, стоимость ее превышала двести тысяч фунтов. При дележе ее возникли споры. Тяжба не прекратилась и после возвращения в Англию. Дампир умер в 1712 (или 1715) году, так и не получив своей «законной» доли.

В историю же мировых географических открытий Дампир вошел не своими похождениями, а чрезвычайно интересными описаниями западного побережья Австралии Он первый доставил в Европу образцы австралийской флоры, положив, таким образом, начало исследованиям растительного мира пятого материка.

Дампиру принадлежит честь вторичного (после Пелсарта) открытия кенгуру. Однако вопреки своему обыкновению он дал весьма сбивчивое описание этого животного, уделив внимание главным образом вкусовым качествам мяса кенгуру. Зато очень обстоятельно и точно он описал птиц Новой Голландии, тем самым положив начало орнитологическим исследованиям в этой части света.

Якоб Роггевен

С именем Якоба Роггевена связаны последние выдающиеся открытия голландцев в Тихом океане.

Якоб Роггевен родился в городе Миддельбурге в 1659 году. Его отец, Арент Роггевен, был человеком изобретательным, пылким и неуживчивым. Скромному месту школьного учителя он предпочел профессию коммивояжера, затем занялся дегустацией вин и крепких напитков и на склоне лет увлекся проектами экспедиций к Южному материку.

Арент Роггевен, отлично понимая, что его проекты не встретят сочувствия в Ост-Индской компании, обратился к конкурирующей фирме. С 1621 года в Голландии существовала Вест-Индская компания, которая вела торговлю с Америкой. В 1676 году он подал директорам этой компании записку, по содержанию напоминающую пылкие дневники Кироса. Роггевен-старший доказывал, что в Голландии совершенно недооценивают западный путь в Дальнюю Азию, ведущий через Магелланов пролив и пролив Лемера. А между тем, следуя этим путем, можно было не только проникнуть с тыла во владения Ост-Индской компании, но и открыть Южный материк. Он считал, что этот материк должен находиться в Тихом океане всего лишь в 15° к югу от тропика Козерога. Подобно Киросу, Арент Роггевен красочно и ярко описывал мифические богатства этого материка.

Избежав опасностей Пагубных островов, Роггевен на следующий день утром открыл землю, названную им Аврора. Чрезвычайно низкий, этот островок едва выступает из воды, но если бы солнце показалось на несколько минут позже, «Тинховен» там безусловно погиб бы.

Приближалась ночь, когда был замечен другой остров, получивший название Веспер (Вечерняя заря); теперь довольно трудно установить, к чему относится это название, возможно, то был один из островов Туамоту.

Роггевен продолжал идти на запад между пятнадцатой и шестнадцатой параллелями и вскоре неожиданно очутился среди полузатопленных островов.

«Приближаясь к ним, — рассказывает Беренс, — мы увидели множество челноков, плывших вдоль берега, и пришли к заключению, что страна густо заселена. Подойдя еще ближе, мы убедились, что перед нами несколько островов, расположенных очень близко один от другого. Мы незаметно так далеко зашли в этот архипелаг, что начали сомневаться, удастся ли нам выбраться; адмирал приказал одному из штурманов взобраться на верхушку мачты, чтобы разглядеть, каким путем можно отсюда выйти. Своим спасением мы обязаны стоявшему в то время штилю: малейшее волнение выбросило бы наши корабли на скалы, и мы не имели бы возможности этому воспрепятствовать.

Итак, нам удалось выбраться без серьезных повреждений. Архипелаг этот состоит из шести островов; они имеют очень живописный вид и

простираются все вместе примерно на тридцать лье. Они находятся на расстоянии двадцати пяти лье к западу от Пагубных островов. Мы дали им название Лабиринт, ибо нам пришлось изрядно покружить, чтобы попасть в открытое море».

Некоторые авторы отождествляют эту группу с островами Принца Уэльского, открытыми позднее Байроном. Флерье придерживается иного мнения. Дюмон Дюрвиль полагает, что речь идет об островах Флиген, виденных ранее Схаутеном и Лемером.

После трехдневного плавания все время на запад голландские моряки заметили прекрасный на вид остров. Кокосовые и другие пальмы говорили о его плодородии. Так как у берега оказалось слишком мелко, пришлось удовольствоваться высадкой хорошо вооруженных отрядов.

Еще раз голландцы совершенно напрасно пролили кровь безобидных жителей, ожидавших их на берегу и виновных лишь в том, что их было слишком много. После этой расправы, достойной варваров, а не цивилизованных людей, Роггевен попытался вернуть убежавших туземцев с помощью подарков вождям и малоискренних проявлений дружелюбия. Островитяне не дали себя провести. Они завлекли матросов в глубь острова, напали на них и стали забрасывать камнями. Хотя ружейные залпы уложили многих туземцев на месте, они продолжали все же храбро наступать на чужестранцев и заставили их вернуться в шлюпки, унося своих раненых и мертвых товарищей.

Голландцам ничего не оставалось, как кричать о предательстве, не находя достаточно громких эпитетов для вероломства и кровожадности своих противников.

Несмотря на понесенные ими потери, голландцы назвали этот остров островом Отдыха в память о том наслаждении, которое им доставила его природа. Роггевен сообщал, что находится на шестнадцатой параллели; но долгота указана очень неточно, и отождествить его с каким-либо островом оказалось невозможным.

Следовало ли теперь Роггевену идти дальше на запад на поиски острова Эспириту-Санто (Новые Гебриды), открытого Киросом? Или же ему следовало направиться к северу, чтобы с попутным муссоном достигнуть Ост-Индии? Военный совет, на обсуждение которого был поставлен этот вопрос, остановился на втором решении.

На третий день плавания были открыты одновременно три острова, названные островами Баумана (ныне Мануа) по имени капитана «Тинховена», первым их заметившего. Островитяне подплыли к кораблю, чтобы начать торговлю, между тем как на берегу собралась огромная толпа, вооруженная луками и кольями.

Цветом кожи туземцы не отличались от европейцев, и лишь у некоторых она имела очень смуглый оттенок от солнечного загара. Их тела не были покрыты татуировкой Кусок ткани, искусно вытканной и отделанной бахромой, закрывал их от пояса до пяток. Голову прикрывала шляпа из той же ткани, а на шее висели гирлянды ароматных цветов.

«Надо признать, — пишет Беренс, — что это был самый цивилизованный и самый честный народ из всех, виденных нами на островах Южного моря; восхищенные нашим появлением, они встретили нас, как богов, а когда мы собрались уезжать, выражали самое горячее сожаление».

По всей вероятности, то были жители островов Мореплавателей (Самоа). На дальнейшем пути голландские моряки заметили острова, которые Роггевен принял за острова Кокосовый (Боскавен) и Предателей (Кеппел), посещенные уже Схаутеном и Лемером, и которые Флерье, чтобы подчеркнуть заслуги голландского мореплавателя, называет островами Роггевена; затем экспедиция прошла в виду островов Тинховен и Гронинген, по мнению Пенгре, представлявших собой открытый Мен-Даньей архипелаг Санта-Крус, и достигла, наконец, берегов Новой Британии, где голландцы запятнали себя новыми убийствами. Оттуда они направились к берегам Новой Гвинеи и, миновав Молуккские острова, бросили якорь в Батавии 11 июля 1723 года. В Батавии Ост-Индская компания немедленно конфисковала оба корабля. Участники экспедиции на положении арестантов были доставлены в Голландию, где Роггевен втянулся в тяжбу с Ост-Индской компанией. Он умер в 1729 году, вконец разоренный.

Самым существенным его открытием был затерянный в восточной части Тихого океана остров Рапануи (Пасхи).

Петр I

Петр Алексеевич (1672–1725), русский царь (1682–1721) и император (1721–1725), вошел в историю России и ее мореплавания, как основатель русского регулярного военного флота, адмирал, мореплаватель и кораблестроитель. Было бы несправедливым, упомянув об исключительно важной роли в развитии мореплавания португальского монарха Генриха Мореплавателя, не упомянуть российского венценосца, которому наша страна обязана статусом великой морской державы.

С царствованием Петра I (1689–1725) связан новый этап в развитии русского мореплавания. Строительству флота и борьбе за свободные выходы России к морю, организации торговли с заморскими странами Петр I уделял много внимания. Он мечтал о пути через Каспийское море в Индию, о морском походе на Мадагаскар, о достижении Северным морским путем Китая и Индии.

Стремясь превратить Россию в великую морскую державу, Петр заказывал военные корабли за границей и развивал отечественное судостроение. Он сам учился кораблестроению и в России и за границей. Привлекая из-за границы опытных мореходов, он в то же время для создания отечественных кадров в 1701 году открыл в Москве навигационную школу, впоследствии переведенную в Петербург.

«Заболел морем» он еще в детском возрасте. В 1688 году шестнадцати лет от роду он нашел старый ботик (названный ныне «дедушкой русского флота»), на котором учился плавать по реке Яузе и Измайловскому пруду (под Москвой). В 1689–1692 годы построил на основанной им на Переяславском озере верфи первый военный корабль. В 1693 году он впервые побывал на Белом море. Петр отправился в Архангельск, где осмотрел иностранные суда и велел построить два корабля. В дальнейшем началось строительство в Архангельске и военных судов.

Архангельск был выбран Петром I не случайно. Во-первых, на Белом море легко было найти мастеров и мастеровых для постройки флота.

Поморы к этому времени достигли совершенства в судостроении, но они специализировались на постройке промысловых и торговых судов, приспособленных для плавания среди льдов.

А Петру нужны были военные и торговые корабли, пригодные для плавания по открытому морю в бурную погоду. Поэтому он строжайше запретил строительство в Поморье судов поморского типа (кочей) и приказал строить только «новоманерные» суда.

Во-вторых, в бассейнах рек, впадающих в Белое море, было много строевого леса, годного для постройки больших кораблей. В-третьих, Архангельск достаточно удален от соседних государств, и Белое море является полностью внутренним русским морем.

Развитие строительства военных судов в Архангельске было важно еще потому, что построенные здесь корабли направлялись в дальнейшем на Балтийское море. Трудный для парусных судов переход из Белого моря вокруг Скандинавии в Балтийское море служил прекрасной школой для моряков молодого русского военного флота.

В 1694 году летом под именем Петра Алексеева царь плавал в Белом море в качестве шкипера. Весной 1696 года, командуя галерой «Принципиум», он спустился от Воронежа до устья Дона и принимал участие в осаде турецкой крепости Азов.

20 октября 1696 года он провел через Боярскую Думу предложение «Морским судам быть…». Эта дата ныне чествуется, как День основания русского регулярного военно-морского флота. С 1697 года Петр проходил морскую службу под именем Петра Михайлова. В 1697–1698 годы совершил большое заграничное путешествие, в Голландии изучал кораблестроение и навигационное дело; получил звание корабельного мастера; не будучи удовлетворен постановкой дела в Голландии, посетил для дальнейшего усовершенствования в корабельном деле и навигации Англию. В 1699 году в чине капитана плавал в Азовском море, командуя кораблем «Отворенные Врата». В 1701 году учредил в Москве Школу математических и навигацких наук. Летом 1702 года снова плавал в Белом море. В 1703 году заложил Петербург, сделал промер фарватера у острова Котлин и указал место для постройки крепости. В 1706 году был произведен в капитан-командоры. В 1709 году плавал в Азовское море, в 1710–1713 годы — в Финском заливе в чине контр-адмирала. В 1714 году руководил русским флотом, разбившим шведский флот у Гангута; за победу был произведен в вице-адмиралы. В 1715 годы учредил в Петербурге Морскую Академию. В 1715–1720 годы послал экспедицию для исследования Каспия. Начиная с 1713 года, Петр посылал мореходов и геодезистов для исследования Охотского моря и Курильских островов.

Одновременно Петр думал и о пути в Индию через Каспий, а потому организовал ряд экспедиций для изучения этого моря. По его приказу Александр Бекович-Черкасский в 1715 году пересек Каспийское море, высадился у Красноводска, произвел топографическую съемку побережья и собрал сведения о древнем русле реки Амударьи. В 1719–1720 годы Федор Соймонов, Карл Верден, Василий Урусов вели съемку берегов Каспийского моря и измеряли глубины. В результате этих работ была составлена первая отражающая действительность карта Каспийского моря.

Не забывал Петр и дальневосточных окраин России.

В 1711 году Данила Анциферов вместе с Иваном Козыревским перебрался с Камчатки на северные Курильские острова. В 1712 и 1713 годы Козыревский во главе отряда казаков вновь побывал на Курильских островах, сделал описание и составил схематические карты. Кроме того, он собрал сведения о Японии и о морских путях к ней.

В 1713 году Семен Анабара и Иван Быков открыли в Охотском море Шантарские острова.

В это время путешествия на Камчатку совершались только по суше. Петр обещал большую награду за открытие морского пути к ней. И вот в 1716 году Кузьма Соколов и Никифор Треска на построенной в Охотске ладье совершили два плавания к Камчатке, перезимовали на ней и вернулись в Охотск. Соколов составил карту своего плаванья.

До этого времени карты, составляемые мореходами, были глазомерными — весьма неточными. В 1719 году Петр послал на Дальний Восток двух геодезистов — Ивана Евреинова и Федора Лужина, досрочно выпущенных из Морской Академии.

Они посылались:

«…до Камчатки и далее, куда вам указано, и описать тамошние места, где сошлася ль Америка с Азиею…»

В 1721 году они прошли на ладье от Камчатки на юго-запад и описали четырнадцать Курильских островов до острова Симушир включительно.

Результаты работ Евреинова и Лужина не удовлетворили Петра. Он мечтал об освоении русскими морских торговых путей в Японию, Китай и Индию. Северный морской путь мог бы быть кратчайшим и, кроме того, полностью проходить по отечественным водам. Русским людям принадлежит и самая идея Северного морского пути и проекты его практического освоения.

Осенью 1724 года, спасая у Лахты людей, государь смертельно простудился. Несмотря на тяжелую болезнь, он приступил к организации Первой Камчатской экспедиции, основной целью которой постановил — искать, где Азия «сошлась с Америкой».

Это решение было не пустой блажью скучающего монарха. Мысль о научном завершении и государственном закреплении трудов землепроходцев на всем пространстве исследований зародилась в то время, когда в русском флоте появились люди, в достаточной степени подготовленные к столь важному и нелегкому делу.

Начатое Петром I строительство кораблей в Архангельске вызвало необходимость дальних плаваний русского флота из Белого моря на Балтику вокруг Скандинавии. В этих походах получило морскую практику большинство участников Великой Северной экспедиции, задуманной дальновидным Петром незадолго до смерти и осуществленной славной плеядой «птенцов гнезда Петрова».

Мысль была правильна и вполне отвечала интересам страны, однако, прежде чем предпринимать подобную экспедицию, следовало убедиться в существовании выхода из Ледовитого океана в Тихий.

Дело в том, что пренебрежительное отношение правящих кругов допетровской Руси к мореходству и открытиям поморов привело в конце

концов к печальным последствиям. Документы о плаваниях и открытиях были рассеяны по канцеляриям сибирских воевод, а в Москве и Петербурге позабыли, что значившийся на картах загадочный Анианский пролив между Азией и Америкой давным-давно пройден русскими. В то время как зарубежные географы оспаривали самое существование пролива, челобитная С. И. Дежнева с извещением о плавании через пролив лежала под спудом казачьих «отписок» в Якутском архиве.

Русские люди всегда отличались отвагой и любовью к морю. Выращенные Петром кадры моряков дали миру новых Колумбов. Плавание геодезистов Лужина и Евреинова вдоль Курильской гряды, плавание Беринга и Чирикова, а вслед за ним плавание подштурмана Федорова и геодезиста Гвоздева к проливу между Азией и Америкой, походы через Охотское море в Японию, через Тихий океан из Камчатки в Америку — вот летопись героических дел, совершенных русскими людьми в первой половине XVIII века. Венцом их были Великая Северная и Вторая Камчатская экспедиции.

Впервые мысль о возможности плавания сквозь льды на восток подал Петру I в 1713 году в своей «Пропозиции» Федор Салтыков. Эту же мысль повторил Петру его советник по флотским делам капитан-лейтенант Ф. И. Соймонов, просвещенный моряк, немало сделавший для развития отечественного мореплавания, в частности, на Тихом океане. Летом 1722 года, в дни персидского похода на привале в Казани, где зашел разговор о богатствах Камчатки, Шантарских и Курильских островов, открытых казаками, Соймонов посоветовал Петру:

«А как вашему величеству известно, сибирские восточные места и особливо Камчатка от всех тех мест и филиппинских и нипонских островов до самой Америки по западному берегу не в дальнем расстоянии найтиться можно. И потому много б способнее и безубыточнее российским мореплавателям до тех мест доходить возможно было против того, сколько ныне европейцы почти целые полкруга обходить принуждены».

Карты северной части Тихого океана, составленные в странах Западной Европы, изобиловали нелепостями. Например, Курильская гряда упиралась в мифические земли Компании и Штатов. Между ними и мысом Мендосино в Калифорнии была изображена так называемая «Земля Гамы» — остров несметных сокровищ, якобы открытый в 1643 году никому неведомым мореплавателем Жуаном да Гамой и положенный на карту моряками голландского брига «Кастрикум».

Спустя семьдесят три года после похода Дежнева все началось сызнова. Петр сам занялся подбором людей, которым предстояли поиски пролива. По свидетельству А. К. Нартова, бывшего при Петре дворцовым (придворным) «механиком и токарного искусства учителем», решение об экспедиции было принято при следующих обстоятельствах:

«…Петр Великий за несколько недель до смерти сочинил и написал собственною рукою наказ Камчатской экспедиции, которая долженствовала проведывать и отыскивать мореходством того, не соединяется ли Азия к северо-востоку с Америкою, отдал оный наказ генерал-адмиралу Апраксину. Призванному к себе генерал-адмиралу, вручив, говорил следующее: „Худое здоровье заставило меня сидеть дома; я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, то есть о дороге через

Ледовитое море в Китай и Индию. На сей морской карте проложенной путь, называемый Аниан, проложен не напрасно. В последнем путешествии моем в разговорах слышал я от ученых людей, что такое обретение возможно. Оградя отечество безопасностью от неприятеля, надлежит стараться находить славу государству через искусства и науки. Не будем ли мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались обыскивать берегов американских? О сем то написал инструкцию; распоряжение же сего поручаю, Федор Матвеевич, за болезнию моею, твоему попечению, дабы по сим пунктам, до кого сие принадлежит, исполнено было“».

Инструкция, о которой говорил Петр, была написана им 23 декабря 1724 году, за пять недель до смерти. Она гласила:

«1. Надлежит на Камчатке или в другом тамож месте сделать один или два бота с палубами.

2. На оных ботах возле земли, которая идет на норд, и по чаянию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки.

3. И для того искать, где оная сошлась с Америкой; и чтоб доехать до какого города Европейских владений, или ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него, как оной кюст 8 Берег. называют и взять на письме, и самим побывать на берегу, и взять подлинную ведомость, и поставя на карту, приезжать сюды».

Петру не удалось дожить до осуществления его замыслов. За три недели до смерти в январе 1725 года он назначил руководителем экспедиции датчанина, находившегося на русской службе, — Витуса Беринга.

Витус Беринг

Эту главу мы должны по справедливости посвятить двум мореплавателям самому Витусу Берингу и Алексею Ильичу Чирикову, тем более что великие экспедиции, в которых они приняли участие, проводились ими совместно, в одно и то же время, в рамках одного замысла. Однако столь различны и характеры их, и помыслы, и, как результат, судьбы обоих соратников, что каждому из них стоит посвятить отдельную главу.

Эпохальное географическое предприятие, осуществленное русскими людьми — мореплавателями и учеными — в начале XVIII века, известное в свое время под названием Великой Северной экспедиции, навсегда прославило имена его участников и руководителей. Предприятие фактически представляло собой две действовавшие одновременно самостоятельные экспедиции. Одной из них была собственно Северная экспедиция, отряды которой занимались изучением северного побережья страны, другой — Вторая Камчатская экспедиция, отряды которой открыли морской путь из Охотска в Корею и Японию, завершили открытие всех Курильских островов, исследовали Камчатку, открыли Командорские острова, Алеутский архипелаг и северо-западное побережье Америки.

Начальником экспедиции Петр I назначил В. И. Беринга, а его вторым помощником А. И Чирикова.

Капитан-командор Витус Ионссен Беринг (Иван Иванович, как называли его моряки), уроженец датского города Виборг, провел юность в океанских плаваниях на кораблях Ост-Индской компании. Службу в

русском флоте он начал двадцатичетырехлетним унтер-лейтенантом в 1704 году. Беринг участвовал в Азовском походе Петра I, в победных баталиях на Балтике, был на хорошем счету за отличное знание морского дела, исполнительность и честность. Не раз в течение долгой Северной войны Беринг выполнял специальные поручения Петра (например, провел из Копенгагена в Кронштадт корабль «Перл», а из Белого моря в Ревель вокруг Скандинавии — корабль «Селафаил»). В начале 1724 года Беринг вышел в отставку, но уже в конце года по специальному указанию Петра I вновь был принят на флот.

Экспедиция продолжалась пять лет, но морской поход в поисках пролива длился всего полтора месяца; остальное время заняли подготовительные мероприятия: строительство кораблей, заготовка провианта и строительных материалов, путешествие из Петербурга на Камчатку и обратно.

Выйдя 13 июля 1728 года из Нижне-Камчатска на боте *9 Бот — небольшое парусное одномачтовое судно.* «Св. архангел Гавриил», построенном участниками экспедиции, Беринг взял курс на север через море, названное впоследствии Беринговым. 29 июля бот прошел устье Анадыря, на следующий день он достиг бухты, которую моряки назвали заливом Креста, а еще через пять суток бросил якорь на рейде бухты Преображения. Там экспедиция пополнила запас пресной воды. Продолжая затем плавание к северу вдоль материка, 10 августа Беринг открыл новый остров и назвал его островом Лаврентия. Спустя еще сутки бот благополучно обогнул Чукотский нос и вошел в Чукотское море. В хорошую погоду с корабля, находящегося у мыса Дежнева, можно видеть противоположный берег — вершины гор на американском материке; однако на этот раз туман не позволил участникам экспедиции убедиться в том, что они достигли пролива и даже проникли к северу от него.

13 августа 1728 года, когда бот Первой Камчатской экспедиции достиг 65°30 северной широты, то есть фактически прошел пролив между материками и находился уже в Чукотском море, о чем моряки не знали, Беринг усомнился в целесообразности дальнейшего пути на север и решил повернуть обратно к Камчатке. Чириков предлагал придерживаться видимости земли и дойти до устья Колымы, но Беринг отверг предложение лейтенанта, и та же самая неудача постигла экспедицию на обратном пути: снова туман помешал морякам увидеть противоположный берег пролива.

20 августа участники экспедиции открыли в проливе остров и дали ему название острова Диомида. *10 Впоследствии выяснилось, что это не один, а два острова, известные теперь под двойным названием — острова Гвоздева или Крузенштерна и Ратманова.* 2 сентября 1728 года бот вернулся на Камчатку. Оттуда, после зимовки, экспедиция снова вышла в море на восток на поиски земли, о которой моряки слышали от жителей Камчатки, однако из-за встречного ветра и тумана вынуждена была изменить курс на обратный, обогнуть Камчатку и пойти в Охотск.

Результаты Первой Камчатской экспедиции были не столько в том, что она фактически открыла, сколько в том, что наметила на будущее. По возвращении в 1730 году в Петербург Беринг представил Адмиралтейств-коллегий проект организации новой экспедиции, в котором повторил предложение Салтыкова и Соймонова о сквозном плавании через льды на восток.

Через два с половиной года проект был одобрен, однако окончательный план экспедиции существенно отличался от проекта, предложенного Берингом.

План Адмиралтейств-коллегий поручал экспедиции не только найти морской путь из Камчатки в Америку, из Охотска в Японию, из Оби в Лену, но определить и нанести на карту государственные границы на севере и северо-востоке России — от Белого моря до Японского. Сенат разрешил построить десять-двенадцать кораблей, предписал Академии наук включить в состав экспедиции своих представителей, предложил Адмиралтейств-коллегий назначить командирами экспедиционных отрядов лучших офицеров, вышедших из Морской Академии, и объявил экспедицию секретной.

28 декабря 1732 года по специальному указу, подтверждавшему, что *«действительно к славе Российской империи отправлена быть может»*, новая экспедиция начала свое существование. Руководство экспедицией было вновь поручено В. И. Берингу и А. И. Чирикову.

В момент ее организации Великая Северная экспедиция состояла из трех групп. В первую группу входили так называемые северные отряды, занимавшиеся составлением описи побережий Белого моря и Ледовитого океана; таких отрядов было четыре. Вторая группа возглавлялась членами Академии наук Гмелиным и Миллером и имела своих представителей на кораблях обоих отрядов Второй Камчатской экспедиции, на Камчатке, в Охотске, Якутске.

Наконец, третья группа, получившая самостоятельное значение и название Второй Камчатской экспедиции, состояла из двух отрядов — северного и южного тихоокеанских. Первым из них непосредственно командовали Беринг и Чириков. Северный отряд имел задание найти путь через океан к северо-западному побережью американского материка, южный отряд должен был найти морской путь из Охотска в Японию.

Деятельность сотрудников академического отряда, как называлась группа ученых, прикомандированных к экспедициям, и особенно молодых русских исследователей, студентов Московской навигацкой школы, впоследствии действительных членов Академии наук, С. Крашенинникова и А. Красильникова, научных сотрудников экспедиции Ф. Попова, А. Третьякова, Л. Иванова, А Горланова, рудознатцев (геологов) Д. Одинцова, З. Медведева и других, принесла огромную пользу науке. Однако даже в тех местах, где не сумели побывать представители академического отряда, научные наблюдения вели моряки отрядов, занимавшихся описанием побережий Северного морского пути.

*** * *** Вторая Камчатская экспедиция, которой были поручены поиски северо-западного побережья Америки, четыре года добиралась от Петербурга до Охотска через сибирское бездорожье и таежные дебри. Еще четыре года ушли на строительство экспедиционных кораблей-пакетботов, годных для плавания по океану. На плечи моряков легли мучительные переходы из Якутска в Охотск через тайгу с провиантом и материалами для экспедиции, отковка корабельных частей, выварка смолы и соли, сплав по реке Охоте бревен для постройки бараков и пакетботов. Но более всего осложняли подготовку похода

непрестанные недоразумения с местными якутскими и охотскими властями, всячески препятствовавшими экспедиции. В результате моряки отправились в плавание с негодным провиантом: попорченной солониной и прогорклыми сухарями.

Деятельность Беринга в этот период, как начальника, вызывала и нарекания моряков и недовольство Адмиралтейств-коллегий. Дошло до того, что Чирикову официально было поручено разбирательство жалоб на Беринга, — такое количество их накопилось за годы пребывания экспедиции в Якутске и в Охотске.

Трагедия Беринга была не в том, что он шел на поводу у обстоятельств, а в том, что неизменно подчинялся только тем из них, которые противоречили здравому смыслу.

В этом моряки окончательно убедились на совещании офицеров обоих кораблей северного тихоокеанского отряда экспедиции перед походом к Америке. Совещание проходило 4 мая 1741 года в каюте капитан-командора Беринга на рейде Петропавловской гавани.

Несмотря на то, что Адмиралтейств-коллегия и Сенат совершенно точно указали курс от Камчатки через океан к Америке, Беринг вынес на обсуждение подчиненных выбор курса. Подбил капитан-командора на это Людовик Делиль де ла Кройер — невежественный пройдоха, авантюрист, попавший в экспедицию по протекции своих братьев.

Развернув перед участниками совещания карту Восточного океана, на которой к югу от Камчатки была нанесена некая фантастическая «Земля Гамы», Делиль настойчиво уговаривал моряков отправиться прежде всего на поиски этой земли, соблазняя их ее кладами и сокровищами.

Чириков тут же высмеял доводы Делиля и предупредил участников совещания, что поиски земли, существование которой никто не сумел подтвердить в течение ста лет (то есть с тех пор, как была пущена в ход легенда о ней), будут напрасной тратой благоприятного навигационного времени. По мнению Чирикова, экспедиция была обязана следовать курсом, предписанным инструкцией, — на северо-восток в пределах 50–65° северной широты, пока не найдет северо-западного берега американского материка.

Правота Чирикова была несомненна. Экспедиция не могла терять ни одного дня благоприятной погоды. Тем не менее, Беринг снова, как и в предыдущую экспедицию, не внял предупреждению своего товарища. Сославшись на формальное указание Адмиралтейств-коллегий, «чтобы в вояж сперва шли по предложению и мнению профессора Делиля», капитан-командор высказался за поход на юг, до 46° северной широты.

Пример с выбором курса — доказательство того, насколько правильнее Чириков и офицеры пакетбота «Св. апостол Павел» понимали задачи экспедиции, чем Беринг и те участники совещания, кто заодно с капитан-командором и Делилем проголосовали за поиски «Земли Гамы».

Экспедиция направилась из Петропавловска не прямым курсом на восток и потеряла три недели драгоценного летнего времени на бесплодные поиски «острова сокровищ» Это пагубно отразилось на всех, кто находился на борту флагманского корабля.

Уже на следующий день после выхода из Авачинской губы Чириков обратил внимание на то, что флагманский корабль неизменно держит курс южнее избранного на совещании, и сигналом известил Беринга о необходимости переговоров. Только через два часа капитан-командор привел свой пакетбот, находившийся с наветренной стороны, к «Св. апостолу Павлу» на расстояние голоса.

Чириков тотчас предупредил Беринга:

«…ежели так пойдем, как ныне были меж собою в расстоянии, то хотя малый туман найдет, можем скоро разлучиться и потом в искании друг друга упустить немало удобного времени».

Дальнейшее показало, что Чириков не зря советовал Берингу держаться как можно ближе.

На исходе третьей недели плавания к югу от Камчатки все участники экспедиции убедились в том, что «Земля Гамы» — вымысел. Только тогда капитан-командор приказал «переменить курс и держать по правому компасу на румб остен-норден». Чириков, не раз предлагавший такой курс, немедленно согласился и повторил маневр флагманского корабля. С опозданием на три недели оба пакетбота пошли через океан тем курсом, который был указан в инструкции Адмиралтейств-коллегий, — на восток.

Прошла еще неделя. Пал туман, и корабли потеряли друг друга.

Чириков предпринял все для того, чтобы найти флагманский корабль. В течение суток он вел свой пакетбот переменными курсами в районе 49° северной широты, надеясь встретиться с Берингом. Никто из спутников Чирикова и не предполагал, что капитан-командор вторично изберет роковой курс к «Земле Гамы».

Потеряв более суток на бесплодные поиски Беринга, Чириков принял решение продолжать поход самостоятельно.

А тем временем Беринг, едва рассеялся туман, опять избрал курс к 46° северной широты. Формально — для поисков «Св. апостола Павла», на самом же деле для того, чтобы снова попытаться отыскать «остров сокровищ», так как никаких оснований предполагать, что Чириков вторично поведет свой корабль на юг, у Беринга не было. Тем не менее, он вопреки здравому смыслу, вопреки мнению спутников предпочел искать Чирикова не на востоке, а на юге. Эта очередная ошибка повлекла за собой немало других, ставших роковыми для Беринга.

Вначале все благоприятствовало походу флагманского корабля на восток. 16 июля на широте 58°14 моряки «Св. апостола Петра» увидели снежный хребет величественной вершины горы Ильи (одной из самых высоких в Северной Америке). Вечером 18 июля пакетбот был уже возле берега.

20 июля Беринг привел свой корабль на рейд острова, названного им в честь Ильина дня островом св. Илии (ныне остров Каяк), но тут же заторопился в обратный путь и после десяти часов стоянки на рейде на рассвете 21 июля приказал сняться с якоря, узнав, что из ста бочек пресной водой налиты семьдесят. Беринг повел пакетбот вдоль американского материка, но не на север, где, несомненно, мог встретиться с Чириковым, а на юго-запад, что опять-таки противоречило инструкции после дополнений, внесенных в нее Чириковым и принятых

Адмиралтейств-коллегией.

Непогоды, захватившие пакетбот еще у Алеутских островов, вынудили моряков сократить стоянку и уйти в океан. Два месяца корабль носило по океану по воле ветров. Недостаток пресной воды, однообразная пища — солонина и тухлая рыба — сделали свое дело: на корабле началась цинга. Двенадцать человек скончались в тяжелых мучениях, тридцать четыре человека лежали без надежды на выздоровление. На исходе был даже запас протухшей воды и прогорклых сухарей.

На третий месяц непрерывных бедствий флагманский пакетбот приблизился к безлюдному острову, ошибочно принятому моряками за Камчатку, и стал возле него на якорь. Однако место, избранное для якорной стоянки, оказалось ненадежным. Во время шторма волны сорвали пакетбот с якоря и перебросили через рифы в лагуну, откуда выхода в море для корабля не было, а впоследствии выбросили на берег острова. На этом острове 8 декабря 1741 года после долгих и мучительных страданий капитан-командор Беринг закончил свой жизненный путь.

«…Сожалеть должно, что он жизнь свою скончал таким несчастным образом, — писал впоследствии один из участников экспедиции академик Г. Миллер. — Можно сказать, что он еще при жизни уже погребен был; ибо в яме, в которой он больной лежал, песок всегда осыпался, заваливая у него ноги, коего он напоследок больше огребать не велел, сказывая, что ему от того тепло, а впрочем де он согреться не может. И так песку на него навалилось по пояс; а как он скончался, то надлежало его из песку вырывать, чтоб тело пристойным образом предать земле…»

Таков был конец Беринга, заплатившего жизнью за роковую ошибку, допущенную им на совещании в Петропавловской гавани.

Трагична и, тем не менее, величественна фигура Беринга, несмотря на все ошибки, им допущенные. Названия на географических картах, навсегда сохранившие в истории его имя — Берингово море, Берингов пролив, остров Беринга и другие, не только напоминают о тернистом пути мореплавателя XVIII века, сопровождавшемся ошибками и заблуждениями, свойственными людям того времени, но и утверждают навечно славу русских исследователей, прошедших до победного конца этот тернистый путь во имя познания истины.

Алексей Чириков

Воспитанник Морской Академии, лучший ученик ее первого выпуска, в составе которого значились такие известные впоследствии офицеры русского флота, как С. Малыгин, А. Нагаев, Д. Лаптев и другие, Алексей Ильич Чириков при выпуске по распоряжению Петра I, присутствовавшего на экзаменах, был произведен сразу в унтер-лейтенанты (второй офицерский чин тогдашнего флота). После трех лет практического плавания на кораблях Балтийского флота он вернулся обратно в Морскую Академию, но уже в качестве преподавателя, — таково было решение Адмиралтейств-коллегий.

«Сентября 18, 1742 года, по доношению лейб-гвардии капитана Козинскаго, в Кронштадт к командующему флагману послать указ, которым велеть морского флота унтер-лейтенантов Алексея Чирикова и Алексея Нагаева для определения в Академию, к обучению гардемарин, прислать в Коллегию безумедления».

Об успехах Чирикова на педагогическом поприще говорит постановление Адмиралтейств-коллегий о производстве, которое утвердил Петр I незадолго до назначения Чирикова в Первую Камчатскую экспедицию. Представляя Петру свое решение о внеочередном присвоении Чирикову звания лейтенанта, Адмиралтейств-коллегия указывала на педагогические способности Чирикова и отличное знание им теории военно-морского дела. В частности, в постановлении Адмиралтейств-коллегий были приведены отзывы авторитетных на флоте офицеров — контр-адмирала Сандерса и гвардии капитана Козинского. Оба офицера считали Чирикова лучшим воспитателем будущих командиров флота.

Эти отзывы и постановление Адмиралтейств-коллегий снова обратили внимание Петра I на талантливого моряка и сыграли немаловажную роль при обсуждении кандидатур офицеров, намечавшихся в Первую Камчатскую экспедицию. Отвечая Петру на его вопросы в связи с организацией исторического похода, Адмиралтейств-коллегия рекомендовала назначить Чирикова помощником начальника экспедиции.

Всей своей жизнью Алексей Ильич Чириков доказал, что Адмиралтейств-коллегия не ошиблась, направив его на тернистую дорогу моряка-исследователя. С 1725 года почти до самой смерти деятельность Чирикова была посвящена решению государственной проблемы отыскания и освоения морских путей у дальневосточных границ нашей страны.

Назначенный с одобрения Петра в Первую Камчатскую экспедицию вторым помощником Беринга (первым считался Шпанберг — человек в русском флоте случайный и ничем, кроме жестокого обращения с подчиненными, не выделявшийся), Чириков в самый решительный момент экспедиции проявил себя как истинный исследователь и верный долгу исполнительный морской офицер.

На долю моряков «Св. апостола Павла» выпали такие же трудности, как и на долю экипажа «Св. апостола Петра», которым командовал Беринг. Но Чириков не поколебался ни разу. В точности исполняя инструкцию Адмиралтейств-коллегий, он вел пакетбот на восток. И одержал победу.

Вполне закономерно, что уверенность Чирикова в правильности курса, отстаиваемого им на совещании и взятого после прекращения поисков флагманского корабля, гарантировала успех плавания пакетбота «Св. апостол Павел» сквозь те самые непогоды, которые принесли гибель Берингу.

Найденный в секретных архивах и впервые полностью опубликованный в 1941 году *11 Впервые о рапорте Чирикова упомянуто в «Морском Сборнике» □ 5 за 1893 год.* в сборнике документов «Экспедиция Беринга» подлинный рапорт Чирикова подтвердил первенство моряков пакетбота «Св. апостол Павел» в открытии северо-западных берегов Америки и объяснил, почему Чирикову удалось достигнуть американского материка раньше Беринга на одиннадцать градусов севернее и провести возле материкового побережья не десять часов, как Беринг, а десять суток.

Дело было не в благоприятных обстоятельствах или в счастливом случае, на что обычно ссылались историографы, сопоставляя результаты похода обоих кораблей. Только полная уверенность в своей правоте,

железная воля исследователя, сознание долга и превосходное знание навигации позволили А. И. Чирикову и его спутникам выполнить в самых тяжелых условиях все, что поручила морякам Адмиралтейств-коллегия «не без надежды в той экспедиции доброго плода».

Осмотрев побережье американского материка и пройдя вдоль него 400 километров к северу, Чириков был вынужден значительно раньше, чем предполагал, повернуть корабль в обратный путь через океан. Произошло несчастье. Две группы моряков, отправленные Чириковым на берег (одна во главе со штурманом Дементьевым, вторая во главе с боцманом Савельевым), пропали без вести. Установить причину их исчезновения было невозможно, так как вместе с ними пропали обе шлюпки, а подойти вплотную к берегу корабль не мог. Исчезновение пятнадцати человек и потеря гребных судов сразу ухудшили положение экипажа.

У моряков не оказалось никаких средств для связи с берегом, хотя бы для того, чтобы пополнить запасы пресной воды. И все же Чириков вел пакетбот и составлял карту побережья американского материка до тех пор, пока позволяли обстоятельства. Он повернул пакетбот обратно к Петропавловской гавани только из-за недостатка воды и провизии, но повел корабль иным курсом, рассчитывая встретить на пути новые земли. И этот достойный истинного исследователя поступок вполне оправдал себя. Выбор нового курса для обратного перехода через океан дал возможность участникам экспедиции открыть ряд островов Алеутской гряды (Умнак, Адах, Агатту и Атту).

Тяжелейшие испытания выпали Чирикову и его спутникам на обратном пути, однако глубокие навигационные познания и уверенность в правильности курса позволили морякам «Св. апостола Павла» успешно завершить свое историческое плавание, причем оно закончилось на месяц быстрее, нежели поход «Св. апостола Петра» от Америки до Командорских островов, находящихся в трехстах милях к северо-востоку от Камчатки.

Вот выдержки из документа, подписанного Чириковым 7 декабря 1741 года:

«…Июля 15 числа, перешел от устья Авачинской губы к востоку расстоянием на румб остен-норден 21°78 или миль италийских, а русских верст, которых заключается в градусе по сту по четыре версты с половиною — 3793, в северной широте в 55°36 получили землю, которую признаваем без сомнения, что оная часть Америки… А как оная земля простирается, явствуют по журналу пеленга и плавание наше в параллель оной, а наиявственное приобщенная при сим карте…

При окончании 26 числа июля дошли до ширины северной 58° и 21 … И во оном месте в начале 27 числа… понеже у нас при пакетботе не осталось ни одного малого судна и для надлежащего разведывания посылать на берег стало не на чем, также и получить в прибавок воды к пропитанию своему не на чем же. Того ради, согласно со мною, лейтенант Чихачев, штурман в ранге флота лейтенанта Плаутин, штурман Иван Елагин положили… сего числа возвратиться…

…Августа 21 числа, усмотря, что долго стоят ветры нам противные, приказал я варить… два дня по одной каше, а токмо в третий день две каши и для питья давать воду каждому человеку мерою, которою могли токмо жажду утолять… в дожливые дни служители собирали текущую воду с парусов,

которая вкусом от примешания с снастей смолы и горька… А понеже ветры противные весьма продолжались, тогда приказал я, дабы людям через день давать по одной каше…

А с 14 сентября принужден был приказать варить и давать людям в неделю токмо одну кашу… пришла на многих болезнь цынготная, и с великим трудом офицеры по должности своей управление, а рядовые работы исправляли, а некоторые уже совершенно слегли и наверх не выходили…, а которые и ходили, то уже через силу должное им исправляли; и с 16 числа сего месяца по возврат наш в гавань умерло шесть человек… октября бумер лейтенант Иван Чихачев: тако ж октября 8 штурман в ранге флотского лейтенанта Михаиле Плаутин. А за болезнями своими вахт уже не содержали до кончины своей Чихачев за три, а Плаутин за две недели. В то же время и я весьма от цынги изнемог и уже по обычаю был приготовлен к смерти, а наверх не мог выходить сентября с 21 числа и по самый наш возврат в гавань… в управлении судном остался один штурман Иван Елагин, да и тот был весьма ж болен, но по крайней возможности преодолевал свою немощь, почти несходно был для управления наверху, которому от меня только вспоможения было, что, смотря счисления по журналу пути нашего, приказывал ему, какой иметь курс…

Октября 8 числа в 7 часу пополуночи увидели камчатскую землю, а 10 числа пополудни в 9 часу вошли в Авачинскую заливу и легли на якорь, причем уже имевшуюся пресную воду всю издержали, только остались две бочки, которую выгнали из морской воды через котлы огнем… 12 числа пришли в здешнюю святых апостол Петра и Павла гавань. А господин капитан-командор и по нижеписанное число, еще не возвратился…»

Эти выдержки, а тем более полный текст обстоятельного и содержательного рапорта, пролежавшего в течение двухсот лет под спудом в секретных архивах, дают ясное представление о том, какой ценой достался морякам пакетбота «Св. апостол Павел» успех их исторического похода.

Рапорт свидетельствует о многом, достойном восхищения: о правильном расчете и отличных навигационных познаниях самого Чирикова и подчиненных ему офицеров; о качествах настоящих исследователей, которыми обладали моряки пакетбота — упорстве, терпении и дисциплине во имя долга; о мужественном преодолении экипажем неслыханных трудностей в течение ста двадцати восьми дней непрерывного плавания под парусами; о героической выдержке всех участников похода, исполнявших свои обязанности даже в условиях такого ужасного испытания, как постоянная, более полутора месяцев изо дня в день, жажда, с которой не может сравниться и голод. Все преодолел русский человек.

Не слепому случаю, а замечательным качествам русских людей был обязан Алексей Ильич Чириков своим успешным походом. Именно глубокой верой его в моряков «Св. апостола Павла» объясняется то, что он с одним лишь офицером-штурманом Елагиным и сорока семью служителями (матросами) вместо семидесяти, переждав зиму в Петропавловской гавани, отважился на второй поход через океан к берегам Америки. Измученный цингой и чахоткой, он в 1742 году снова повел свой пакетбот на восток и снова достиг Алеутской гряды (острова Атту).

Крайняя изнуренность экипажа вынудила Чирикова прервать повторное плавание и поиски Беринга. Взяв обратный курс, он повел пакетбот к Авачинской губе, прошел с юга на расстоянии видимости мимо Командорских островов, не предполагая, что на одном из них бедствуют моряки флагманского корабля, и вновь благополучно возвратился в Петропавловск-Камчатский.

Честь рапортовать о выполнении задач, возложенных на экспедицию, по праву досталась тому, от кого Адмиралтейств-коллегия ждала «доброго плода» просвещенному мореплавателю, смелому новатору, самоотверженно выполнившему до конца свой долг исследователя.

Таким справедливо прослыл капитан-командор Алексей Ильич Чириков среди современников, таким вошел он в историю нашей страны.

*** * *** Чириков пережил Беринга на восемь лет. Цынга, которой заболел он на обратном пути из Америки в Петропавловск-Камчатский, пагубно отразилась на его здоровье. Поэтому Чириков послал на имя императрицы Елизаветы еще из Енисейска (где некоторое время жил после окончания работ экспедиции) ходатайство об увольнении в отставку по болезни или о переводе в Петербург *«к делам таким, которые бы он по слабости здоровья своего несть мог».* Содержащее эти строки, официально пересказывающее их постановление Адмиралтейств-коллегий, найденное историком В. Верхом среди бумаг адмирала Нагаева, школьного товарища Чирикова, документально подтверждает тот факт, что ходатайство мореплавателя было удовлетворено и он был вызван в Петербург. В постановлении, адресованном Нагаеву, было сказано:

«…И сего апреля 18 дня (1746 года)… Адмиралтейств-коллегия определила: означенному Чирикову, доколе флот капитанами укомплектуется, быть здесь 12 *В Петербурге.* *и определить его в присутствие в Академическую Экспедицию к смотрению над школами на месте вашем; для того вам с ним, Чириковым, учинить смену… а о том же к капитану Чирикову, и для ведома в Кронштадт указы посланы, и в Экспедицию Академии и школ сообщено…»*

Назначенный вместо Нагаева начальником всех учебных заведений флота, произведенный в капитан-командоры, Чириков, однако, недолго пробыл в Петербурге. Здоровье мореплавателя продолжало ухудшаться.

Для него был не годен климат прибалтийских мест. Пытаясь спасти измученного многолетними лишениями капитан-командора, Адмиралтейств-коллегия перевела его в Москву на должность уполномоченного по делам флота. К сожалению, перемена климата уже не могла помочь больному, и он в 1748 году «на страстной неделе» скончался «по крайней слабости здоровья своего, расстроенного чахоткою и цинготною болезнью», как сказано было в статье, посвященной Чирикову в «Ежемесячных сочинениях», выходивших тогда в Петербурге.

Именем Чирикова назван ряд мест в северной части Тихого океана (мыс Чирикова у входа в Тауйскую губу на Охотском море, остров Чирикова в заливе Аляска, мыс Чирикова на острове Атту в Алеутской гряде и др.). Эти названия, сохранившиеся до наших дней, подтверждают сказанное о Чирикове участником экспедиции историографом Миллером:

«Память его у всех… в забвение не придет».

Степан Малыгин

Начальник западного отряда Великой Северной экспедиции, на который возлагалось картографирование побережья между устьями Печоры и Оби, Степан Гаврилович Малыгин считался на русском флоте блестящим знатоком штурманского дела. Его имя с большим уважением произносилось не только в кругу близких друзей, но и многочисленными учениками, которых Малыгин обучил вождению судов в море.

Год рождения Малыгина не установлен. Известно лишь, что в 1711 году он учился в Московской навигацкой школе, в 1717 году окончил ее и был направлен на флот гардемарином. В 1728 году Малыгина произвели в унтер-лейтенанты.

Плавая на различных судах из Балтийского моря в Баренцево, Малыгин получил хорошую морскую подготовку и вскоре стал крупнейшим специалистом штурманского дела. В 1731 году он представил на отзыв в Академию наук свой труд, первое в русском флоте руководство по навигации. В нем Малыгин подробно описал устройство морского компаса и правила пользования им, дал общее понятие о градусной сетке глобуса, объяснил методы плавания при помощи плоских и меркаторских карт с приложением самих карт и пояснительных чертежей. Описание метода кораблевождения по редукционной карте, составленное Малыгиным, было сделано на высоком по тому времени научном уровне.

Книга получила положительный отзыв Академии наук и к 1733 году была издана.

В феврале 1734 года по инициативе президента Адмиралтейств-коллегий адмирала Н Ф. Головина для подготовки штурманов военно-морского флота была учреждена Штурманская рота. Малыгин был назначен в нее преподавателем.

Однако не прошло и двух лет, как Малыгин вынужден был прервать свою работу в Штурманской роте. В 1735 году его послали в Вятскую губернию для сбора денежной казны, а затем отозвали из этой командировки и в начале 1736 года назначили начальником западного отряда Великой Северной экспедиции вместо отстраненных Адмиралтейств-коллегией *«за многие непорядочные, нерадетельные, леностные и глупые поступки»* С. Муравьева и М Павлова.

Адмиралтейств-коллегия не ограничилась одним назначением Малыгина. Она приняла меры к обеспечению деятельности отряда, который должен был во что бы то ни стало провести запланированные исследования Малыгину предписывалось организовать специальный сухопутный отряд для постановки на побережье Обской губы приметных знаков (маяков) и измерения расстояния между ними, а также для поиска удобных мест стоянок и зимовок кораблей. Адмиралтейств-коллегия предписывала также укомплектовать экипаж наиболее крепкого коча (а их у отряда было два — «Обь» и «Экспедицион») надежными людьми и весной выйти из Печоры к проливу Югорский Шар, куда должны были подойти боты «Первый» и «Второй», построенные в Архангельске. Вступив возле Югорского Шара в командование всеми судами, Малыгин должен был отправиться для картографии побережья. В случае, если предусмотренные

инструкцией задачи не удастся выполнить в одно лето, отряд Малыгина должен был стать на зимовку в удобном месте вблизи конечной достигнутой точки, с тем, чтобы в следующую навигацию продолжить работу.

Приняв в свое ведение суда и команду, Малыгин начал деятельно готовиться к экспедиции. В мае 1736 года он приступил к ремонту коча «Экспедицион», получившего в результате двухлетнего плавания во льдах серьезные повреждения. Вскоре коч был готов к походу. 27 мая, когда прошел лед, Малыгин по промеренному фарватеру направился из Пустозерского острога вниз по Печоре.

28 мая судно достигло устья. Впереди, насколько хватал глаз, море было покрыто льдом. Не имея возможности продвигаться дальше, Малыгин решил поставить судно на якорь и ожидать улучшения ледовой обстановки. Но на следующее утро сильный ветер пригнал в устье лед, который зажал коч. Сняться с якоря не удалось, и вскоре коч подвижкой льда был выброшен на мель, а затем прижат к берегу. У судна был сорван руль и сломан форштевень. Оставаться дальше на судне не представлялось возможным, и Малыгин приказал выгрузить на берег продовольствие и снаряжение экспедиции. Ему удалось спасти всех людей и большую часть экспедиционного груза.

Пришлось вернуться к месту зимовки и приступить к ремонту второго коча — «Оби». 18 июня ремонт был закончен, и отряд Малыгина снова отправился вниз по Печоре.

Пройдя от устья Печоры на сорок миль к востоку, вдоль побережья Ледовитого океана, коч встретил тяжелый лед. В течение недели «Обь» пробивалась сквозь льды. Только 29 июня судно подошло к острову Варандей, расположенному у материка, к востоку от Гуляевских Кошек — гряды островков и мелей, отгораживающей Печорскую губу от Баренцева моря; здесь тяжелые льды опять задержали коч. Все попытки продвинуться дальше не увенчались успехом. Погода не благоприятствовала плаванию: из-за большой влажности и низкой температуры воздуха снасти и паруса обледеневали, и управлять ими было невозможно. С большим трудом 22 июля коч подошел к островам Матвеева и Голец. Узнав от встретившихся здесь промышленников, что далее на восток лежит сплошной неподвижный лед, Малыгин решил стать на якорь и ожидать улучшения условий плавания.

3 августа ледовая обстановка несколько изменилась, и судно смогло продолжать плавание. В это время к острову Матвеева пришли из Архангельска построенные для отряда боты «Первый» и «Второй» под командой лейтенантов Скуратова и Сухотина.

7 августа все три судна направились дальше на восток, и уже на следующий день они прибыли в пролив Югорский Шар и стали на якорь у острова Вайгач, между мысами Сухим и Перевозным.

Ледовые условия в Карском море, куда должны были идти корабли, были весьма неблагоприятны Югорский Шар и море к востоку от острова Вайгач были покрыты сплошным неподвижным льдом.

Дальнейшее плавание становилось опасным. Коч вряд ли мог выдержать предстоящую борьбу со льдами. Поэтому Малыгин, перейдя на бот «Первый», отправил «Обь» под командованием лейтенанта Сухотина в

Архангельск, а командиром «Второго» назначил лейтенанта Скуратова. Более двух недель простоял отряд Малыгина в Югорском Шаре и только 24 августа пробился сквозь лед и вышел в Карское море.

Дойдя до острова Мясной (или Местный), расположенного в двенадцати милях к востоку от входа в Югорский Шар, суда снова были вынуждены стать на якорь.

На созванном Малыгиным 4 сентября совещании офицеров, унтер-офицеров и кормщиков экспедиции было решено зазимовать в устье реки Моржовки (теперь река Таутей), протекающей по западному берегу Ямала (в пятнадцати милях к северу от Шараповых Кошек).

Тринадцать дней простояли суда у острова Мясного. За это время участники экспедиции описали остров и прилегающие к нему берега материка, зафиксировали наблюдения над приливами и поведением компаса, описали небольшие речки, впадающие в этом районе в море, и определили широту места.

5 сентября сильным юго-западным ветром льды отогнало от берегов, и, воспользовавшись этим, Малыгин повел свои суда на юго-восток, вдоль берегов Югорского полуострова, потому что *«в море, по надлежашему… курсу, не малые льды видимы были, и пройти было весьма безнадежно».* Суда продвигались медленно, так как лавировать в узком проходе между берегом и стоячими льдами было трудно. 11 сентября Малыгин достиг устья реки Кары. Здесь экспедиция определила широту и долготу места, измерила глубину губы и устья реки и нашла фарватер для прохода судов в губу.

Малыгин снова собрал совет, на котором было принято решение во что бы то ни стало, несмотря на позднее время года, пробиваться на восток. Суда вышли в море и взяли курс на северо-восток. Вскоре они были снова зажаты тяжелыми льдами и лишены возможности двигаться. Сплошной ледяной покров простирался до самого горизонта.

Частые и сильные сжатия льдов грозили раздавить суда. Малыгин вынужден был отказаться от первоначального плана идти на зимовку к восточным берегам Ямала и повернул к устью Кары. Поднявшись на шестьдесят пять километров вверх по реке и выбрав удобное место для стоянки судов, отряд 26 сентября 1736 года стал на зимовку.

6 ноября к месту зимовки прибыл сухопутный отряд геодезиста Василия Селифонтова, который еще ранней весной был отправлен из Пустозерска на оленях для описи берегов полуострова Ямал. Пройдя большеземельскую тундру, Селифонтов пересек Югорский полуостров, южную часть Ямала, достиг западных берегов Обской губы и отсюда направился на север. В течение июля и августа он закартографировал и сделал опись восточных и западных берегов Ямала, установил по побережью большое количество приметных знаков (маяки, гурии — холмики из камней) и определил расстояние между ними, осмотрел устья рек, впадающих в Обскую губу и в Карское море, измерил их глубины и течения, осмотрел южные берега острова Белого и выполнил ряд других работ и наблюдений. Работа Селифонтова оказала большую помощь Малыгину при осуществлении им главной задачи экспедиции — плавания вокруг Ямала в Обь.

С приходом отряда Селифонтова число людей на зимовке увеличилось. В связи с этим в целях экономии продовольствия Малыгин с большей частью экипажей судов переехал на оленях в Обдорск (теперь Салехард). На месте зимовки осталось двенадцать человек во главе с подштурманом Великопольским.

С наступлением светлых дней Малыгин вновь направил отряд геодезиста Селифонтова для картографии берегов острова Белого, а сам с людьми, зимовавшими в Обдорске, в начале мая возвратился к месту зимовки и начал готовиться к дальнейшему плаванию.

В начале июня река Кара вскрылась, но море еще было покрыто льдом, и суда до 1 июля 1737 года задержались в устье Кары, где картографировали берега. 4 июля, когда ледовая обстановка несколько улучшилась, суда продолжили путь и 9 июля достигли южной части Байдарацкой губы. Здесь отряд находился несколько дней, производя измерение глубин и наблюдая приливо-отливные явления. 12 июля суда снялись с якоря, достигли берегов Ямала и вдоль них стали пробиваться на север. К 18 июля Малыгин достиг устья реки Юрибей, а через три дня прошел Мутную губу и Шараповы Кошки и к утру 23 июля вышел в пролив, отделяющий полуостров Ямал от острова Белого (теперь пролив Малыгина). Здесь он встретился с Селифонтовым, от которого узнал, что картографирование северных берегов острова не выполнено из-за отсутствия на острове корма для оленей.

Сильный встречный ветер и течения, частые туманы, трудность лавирования в узком проливе, изобиловавшем многочисленными отмелями, надолго задержали Малыгина в этом районе. Однако он не терял времени даром: отряд изучил течения, характеристики морских вод, во многих местах измерил глубину пролива, определил широту и долготу места.

Только 16 августа, при сильном северо-западном ветре, отряд смог продолжать путь на восток и через сутки, обогнув Ямал, вошел в Обскую губу. Впереди лежало свободное ото льда море, и Малыгин беспрепятственно продвигался на юг, нанося на карту западные берега Обской губы.

11 сентября Малыгин достиг устья Оби. Работы отряда приближались к концу. 1 октября суда прибыли в Березов и стали на зимовку.

Здесь Малыгин разместил участников экспедиции по квартирам, передал командование отрядом лейтенанту Скуратову, а сам отправился в Петербург докладывать Адмиралтейств-коллегий о проделанной работе.

За время плавания отряд Малыгина описал и нанес на карту все побережье от Югорского Шара до устья Оби, определил широты нескольких пунктов, произвел наблюдения над состоянием льдов, течениями, приливами и земным магнетизмом, определил судоходность впадающих в Карское море и в Обскую губу рек, измерил глубину моря и Обской губы, установил возможность богатого промысла белухи и другого морского зверя в прибрежной полосе Карского моря и в Обской губе и собрал много других полезных сведений.

Оценивая работу С. Г. Малыгина и его спутников, известный русский мореплаватель Ф. П. Литке писал:

«…Препятствия физические были столь велики, а, напротив, средства, им данные, столь недостаточные, что более должно удивляться тому, что совершено ими, нежели тому, что не сделано».

Нельзя забывать, что экспедиция была снабжена весьма примитивными мореходными инструментами, что методы наблюдений в то время были далеко не совершенными. И, несмотря на это, С. Г. Малыгину удалось составить первую карту, которая давала более или верное представление о побережье Северного Ледовитого океана от Югорского Шара до устья Оби. Эта карта была использована при составлении сводной карты Великой Северной экспедиции, а очертания южных берегов Карского моря в том виде, как они были определены Малыгиным, в течение долгого времени сохранялись на картах мира. Интересные и весьма разносторонние географические сведения, собранные Малыгиным о крае, до этого еще мало известном науке, принесли ему вполне заслуженную славу выдающегося полярного исследователя и мореплавателя. Большая их часть до сих пор не утратила своего значения.

В феврале 1738 года Малыгин прибыл в Петербург, привезя с собой материалы работ отряда (журналы, карты и записи). 9 марта Малыгин доложил Адмиралтейств-коллегий о результатах научных наблюдений и исследований и представил на утверждение отчет об израсходовании денег и продовольствия. Адмиралтейств-коллегия высоко оценила результаты работ Малыгина и поручила профессорам Морской Академии составить на основании представленных им записей «экстракт», полезный для мореплавания. Характеризуя плодотворную и успешную деятельность Малыгина как полярного исследователя, Ф. П. Литке писал, что Малыгин исполнил все, *«что ему было положено»*, и отличился *«всеми достоинствами, коими мы удивляемся в первейших и наиболее славнейших мореходах: решительностью и неутомимостью».*

Отчитавшись в работе отряда, Малыгин возвратился к практической подготовке специалистов штурманов. В 1738 году он был назначен командиром корабля и совершал плавания в Балтийском и Северном морях. В это же время Малыгин ходатайствовал перед Адмиралтейств-коллегией о предоставлении ему специального судна для плавания из Кронштадта в Архангельск и обратно с целью обучения штурманских учеников на практике. Адмиралтейств-коллегия приняла это предложение и выделила в распоряжение Малыгина фрегат «Амстердам Галей» и сорок учеников. Однако поход, назначенный на 1739 год, не состоялся, так как в результате обострения отношений между Россией и Францией в Балтийском море появился французский военный флот.

В 1740 году «Амстердам Галей» ушел в плавание и во время бури у острова Борнхольм потерпел крушение.

В течение последующих трех лет С. Г. Малыгин неоднократно плавал по Финскому заливу и Балтийскому морю и, командуя в летнее время пятидесятичетырехпушечным кораблем, принимал участие в военных действиях против шведов во время войны 1742–1743 годов.

В 1741 году Малыгин был назначен командиром Штурманской роты.

Заботясь о подготовке специалистов-штурманов в единственном в то время учебном заведении, выпускавшем штурманов для флота, Малыгин ввел в систему обучения ряд улучшении и нововведений.

В 1750 году Малыгина назначили цейхмейстером, *13 Цейхмейстер (цегмейстер) — начальник морской артиллерии.* а в 1751 году — командиром корабля «Рафаил».

К этому времени Степан Гаврилович Малыгин прослужил во флоте уже около 35 лет Здоровье его заметно пошатнулось, подошла старость. В 1751 году он обратился в Адмиралтейств-коллегию с просьбой предоставить ему вакантное место «капитана над Рижским портом», то есть службу на берегу. Уйти в отставку он, по-видимому, не мог, так как никакого состояния своей бескорыстной службой не нажил и вынужден был служить до последних дней своей жизни. Однако Адмиралтейств-коллегия не сразу удовлетворила его просьбу. Только через два года ему было предоставлено это место, и он вступил в исполнение обязанностей «капитана над Рижским портом». Начавшаяся в 1756 году Семилетняя война, в которой Россия совместно с Австрией выступила против агрессивной Пруссии, застала Малыгина на этом посту. Как хороший организатор и администратор, он решительно и энергично действовал при отправке войск, снаряжения и продовольствия в район действий, а также при подготовке кораблей к различным операциям.

В 1762 году Малыгин получил чин капитан-командора и одновременно был назначен начальником адмиралтейской конторы в Казани.

Здесь, вдали от моря, оторванный от любимого морского дела, 1 августа 1764 года Малыгин скончался.

Российские моряки и ученые высоко ценят выдающиеся заслуги замечательного русского мореплавателя и полярного исследователя Степана Гавриловича Малыгина, всю свою жизнь отдавшего служению отечеству и флоту. Его имя было присвоено ледоколу, вписавшему немало замечательных страниц в историю арктического мореплавания. Имя Малыгина носят пролив, отделяющий остров Белый от полуострова Ямал, самый северный мыс полуострова Ямал, течение и якорная стоянка на северном побережье полуострова Ямал.

Эти названия надолго сохранят в памяти человечества замечательные примеры мужества и выносливости офицеров и матросов молодого русского флота, ярким представителем которого был Степан Гаврилович Малыгин.

Иван Федоров и Михаил Гвоздев

Летом 1732 года из Большерецкого острога на поиски «Большой земли», находящейся, как предполагали, к востоку от устья Анадыря, был отправлен бот «Святой Гавриил», переданный охотским властям экспедицией Беринга. Временным командиром бота был назначен тяжело больной цингой подштурман Иван Федоров. Из числа людей, знакомых с морским путем от Камчатки к Чукотскому полуострову, в состав команды «Святого Гавриила» был включен спутник Беринга Кондратий Мошков. Для руководства картографией берегов был назначен геодезист Михаил Спиридонович Гвоздев.

23 июля 1732 года «Святой Гавриил», имея на борту тридцать девять человек, вышел из устья реки Большой и 3 августа оказался у «Анадырского Носа» (теперь мыс Чукотский). Оттуда Федоров, руководясь указаниями Мошкова, отправился в первую очередь к тому из островов

Диомида, который был открыт экспедицией Беринга в 1728 году. После многодневных поисков моряки 17 августа подошли, наконец, к небольшому острову из группы Диомида, — вероятно, к ближайшему (теперь остров Ратманова), где вели переговоры с «зубатыми чукчами», то есть с местными эскимосами. С северной оконечности острова мореплаватели видели на востоке «Большую землю» — несомненно, возвышенности северо-западного побережья Америки.

Судя по карте, составленной в 1743 году М. П. Шпанбергом по журналу Федорова и по материалам, представленным Гвоздевым, «Святой Гавриил» подошел сначала к северному берегу американского полуострова, а затем обогнул его западную оконечность (теперь мыс Принца Уэльского, крайняя западная точка американского материка, 65°35 северной широты, 168°05 западной долготы).

На воспроизведенной в книге А. В. Ефимова детали карты Федорова — Гвоздева — Шпанберга отчетливо видна западная часть полуострова Сьюард, кончающаяся мысом Принца Уэльского, и американскому берегу приданы очертания, очень сходные с истинными. Только островов Диомида (в русской литературе их часто называют островами Гвоздева), показано не два, а три — вероятно, по ошибке Шпанберга.

Возвращаясь на юг, Федоров и Гвоздев открыли недалеко от американского берега, у 65-й параллели, еще один маленький остров (теперь Кинг, 164°59'северной широты, 168°01 западной долготы). Экспедиция Дежнева — Попова, таким образом, первая прошла из Северного Ледовитого в Тихий океан, не зная, что идет проливом; не знал этого и Беринг, когда дважды проходил проливом — с юга на север и в обратном направлении: обе экспедиции видели только азиатский берег.

«…Первым, открывшим пролив между Азией и Америкой, был не Дежнев и не Беринг, а Федоров, который не только видел острова Гвоздева и противолежащие берега Азии и Америки, но и первый положил их на карту».

(Л. С. Берг)

Василий Прончищев и Семен Челюскин

Мужественные исследователи побережья Северного Ледовитого океана Василий Прончищев, Харитон Прокофьевич Лаптев и Семен Иванович Челюскин заслужили славу своим упорным многолетним трудом в самых суровых районов русского Заполярья.

Василий Прончищев был назначен в экспедицию в январе 1733 года одновременно с Д. Л. Овцыным, Д. Я. Лаптевым и другими офицерами.

Сведений о его деятельности до экспедиции почти не сохранилось. Известно лишь, что он участвовал в Персидском походе Петра I в 1722 году, а затем плавал на судах в Балтийском море. В связи с назначением в экспедицию Прончищев был «написан» из штурманов в лейтенанты.

В далекое и утомительное путешествие по Сибири Прончищев отправился вместе со своей женой. Мария Прончищева не побоялась трудностей и лишений тяжелого пути. Она была единственной женщиной, участвовавшей в плавании кораблей Великой Северной экспедиции.

Осталось неизвестным, когда Прончищев получил предписание быть начальником отряда, занимавшегося картографированием берега от устья Лены до устья Енисея. Перед отъездом участников экспедиции из

Петербурга Адмиралтейств-коллегия вручила Берингу инструкции для начальников всех отрядов, причем инструкции эти были безымянными, предназначенными *«офицеру, который пошлется…»*, и далее следовало упоминание начального и конечного пунктов движения отряда. Берингу давалось право самому назначать начальников отрядов, а, следовательно, офицеры не могли заранее знать, какой отряд они будут возглавлять. Факт назначения Василия Прончищева начальником самостоятельного отряда свидетельствует о том, что он был волевым командиром и прекрасным моряком.

В октябре 1734 года путешественники достигли Якутска, где еще весной была заложена дубель-шлюпка, предназначенная для отряда, на который возлагалось картографирование морского берега между устьями Лены и Енисея.

Весна 1735 года прошла в деятельной подготовке к плаванию. К концу июня все работы были завершены, и дубель-шлюпка «Якутск» отправилась в путь. Одновременно с нею вышел бот «Иркутск»; на борту его находился отряд, которому предстояло нанести на карту побережье к востоку от Лены. Вместе с морскими судами шли дощаники с дополнительным запасом провианта.

23 мая 1735 года, после ледохода на Лене, дубель-шлюпка «Якутск» длиной 70 футов, шириной 18 футов и углублением 6,5 фута была спущена на воду. На этом судне он вышел 30 июня 1735 года из Якутска вместе с лейтенантом Лассиниусом. С ними также были: подштурман Семен Челюскин, геодезист Никифор Чекин, иеромонах, подлекарь и до 50 человек команды. Экспедицию сопровождала молодая жена Прончищева — первая европейская женщина, участвовавшая в полярной экспедиции.

Среди этих людей особенно выделялся Семен Иванович Челюскин — опытный моряк, прекрасный штурман, пытливый исследователь. Биографические сведения о нем необычайно скудны. Известно лишь, что 26 февраля 1728 года Челюскин был произведен в подштурманы, а пять лет спустя, 17 апреля 1733 года, — в штурманы. Глубокие познания Челюскина в морском деле, по-видимому, и явились причиной назначения его в начале 1733 года в Великую Северную экспедицию. С первых дней формирования отряда Челюскин был ближайшим помощником Василия Прончищева.

Суда благополучно спустились по Лене и 2 августа достигли острова Столб, от которого начинается Ленская дельта. Отсюда на восток, север и запад расходятся протоки. Прончищеву выгоднее всего было пройти Крестяцкой протокой, которая вела на запад, но поиски фарватера в ней из-за спада воды не увенчались успехом, поэтому он решил вести дубель-шлюпку Быковской протокой на юго-восток. 7 августа судно стало на якорь в устье этой протоки, ожидая благоприятного ветра.

Здесь провиант и прочие припасы были перегружены с дощаников на «Якутск». На шестые сутки погода улучшилась, и Прончищев повел судно в обход Ленской дельты. Встретившийся на пути мелкобитый лед не препятствовал плаванию, однако обход всей дельты Лены от ее юго-восточной части до юго-западной значительно удлинил путь и потребовал довольно много времени. Но плавание это не осталось бесследным для науки: Прончищев нанес на карту Ленскую дельту в ее истинных очертаниях.

Когда «Якутск» заканчивал обход дельты, погода резко ухудшилась: наступили морозы, пошел снег. Такелаж обледенел. Но, несмотря на это, Прончищев повел дубель-шлюпку вдоль берега на запад и 25 августа подошел к устью Оленека. Прончищев решил зимовать; к этому его вынуждало и то обстоятельство, что в корпусе судна открылась довольно сильная течь.

После промера глубин в протоках дельты Оленека, Прончищев ввел судно в реку и направился к небольшому селению Усть-Оленек, находящемуся и ныне на правом берегу реки, в том месте, где она разветвляется на протоки.

Но едва «Якутск» приблизился к селению, его жители немедленно скрылись. Высадившиеся на берег моряки нашли только одного человека и уговорили его прийти в гости на дубель-шлюпку, чтобы убедиться в мирных целях отряда. Житель полярного поселка объяснил исчезновение своих земляков тем, что они боялись заразиться от пришельцев оспой. Прончищева не удовлетворили эти объяснения, он понимал, что истинная причина крылась в другом В своем рапорте Адмиралтейств-коллегии Прончищев написал, что жители покинули селенье потому, что *«от нападения или разорения страх имели».*

Усть-оленекский житель вернул своих односельчан в их дома. Видя, что население живет в тесноте, отряд построил для себя из плавника две избы. Погода стояла пасмурная и ветреная; часто шел снег, морозы крепчали. 20 сентября сильным северным ветром с моря нагнало лед, который быстро смерзся. Река стала.

Отношения с местным населением с самого начала установились дружественные. Прослышав о приезжих и желая посмотреть на них, к устью Оленека приезжали эвенки и якуты. Прончищев старательно собирал у них сведения о прибрежной полосе, о населении, об ископаемых.

Приезжие охотно отвечали на вопросы, в частности, они рассказали Прончищеву о руде на реке Анабаре.

Зима прошла благополучно, но весною несколько человек, в том числе и сам Прончищев, заболели цингой.

В 1736 году Оленек вскрылся в обычное время — в июне, но до начала августа выйти в море не удалось, так как у самых берегов стоял сплошной лед. Только 3 августа «Якутск» вышел из устья Оленека, взял курс на запад и в тот же день достиг устья реки Анабар. Здесь Прончищев отправил на берег геодезиста Чекина, поручив ему картографирование реки и поиски руды, о которой рассказывали местные жители.

Чекин возвратился через неделю. Привезенные им образцы горных пород позднее были доставлены в Якутск, где академик Гмелин подверг их исследованию и выяснил, что в образцах нет металлов, а «явилась сера горючая».

Миновав устье Анабара, дубель-шлюпка вошла в лед. Пробираясь в нем «с великою опасностию», «Якутск» 13 августа достиг входа в Хагангский залив. Перед этим дубель-шлюпка, идя вдоль кромки неподвижного льда, прошла мимо восточного входа в пролив, отделяющий остров, известный ныне под названием острова Бегичева, от материка.

Пролив был забит льдом, и с большого расстояния его нельзя было заметить; поэтому Прончищев на своей карте показал, что Хатангский залив с восточной стороны ограничивается длинным полуостровом, вытянутым далеко на север. Надо сказать, что ошибку Прончищева повторяли все последующие исследователи вплоть до нашего века, и только в советское время появились карты, на которых остров Бегичева отделен от материка.

На западном берегу Хатангского залива виднелось одинокое строение. Прончищев послал на берег своих людей, которые, вернувшись вскоре, доложили, что в доме никого нет, около него находятся лишь собаки, а в самом доме лежит хлеб. В одном из своих рапортов Челюскин писал, что подобные зимовья, встречающиеся на берегу Хатангского залива, летом обычно стоят пустыми, люди живут в них только зимой, в сезон пушного промысла. В то время постоянные населенные пункты располагались на самой Хатанге, верстах в полутораста от ее устья.

От Хатангского залива отряд направился на север вдоль восточного берега полуострова Таймыр. Ветер был попутный, но слабый, льда встречалось мало. 17 августа «Якутск» проходил мимо островов Петра; между ними и берегом материка стоял невзломанный лед. Туман помешал Прон-чищеву определить количество и размеры островов.

Миновав острова, судно повернуло на запад. Вдоль берега тянулась полоса неподвижного невзломанного льда — припая. Дальше в море был «носячий» лед, в котором «Якутск» шел «через великую нужду» иногда по узким каналам всего по нескольку саженей ширины.

18 августа дубель-шлюпка достигла залива Фаддея, покрытого неподвижным гладким льдом. Далее на западе, за входом в залив, виднелся тянувшийся на север берег; в том же направлении поворачивал и край припая, заполнившего все пространство до островов Самуила (ныне острова Комсомольской Правды). Прончищев повел судно на север вдоль кромки льда. Находясь далеко от входа в залив Фаддея и не видя его южного берега, Прончищев и Челюскин посчитали, что перед ними устье реки Таймыры. Челюскин, отчитывавшийся после смерти Прончищева о работе отряда, в рапорте Берингу писал, что судно подошло к реке, «которая по слуху тамошних жителей может быть Таймурою». На основании этого рапорта Беринг в своем отчете указал, что отряд прибыл к устью Таймыры.

Севернее залива Фаддея в сушу далеко вдаются еще два залива — Симса и Терезы Клавенесс. В течение нескольких последующих лет, до работы Лаптева, ошибка Прончищева не могла быть раскрыта, и эти три залива поочередно считались устьем Таймыры. Но можно ли подобную ошибку ставить в вину морякам, плывшим без всякой карты вдоль совершенно безлюдного и неизвестного берега? Единственным руководством для них служили сбивчивые рассказы жителей, которые здесь не бывали и не знали этой части побережья полуострова Таймыр.

Находившийся на дубель-шлюпке лоцман, якутский казак, также не знал берега севернее островов Петра. Продвигаясь вдоль берега, моряки не видели на нем ни одного строения, ни одного человека. В тех редких случаях, когда высаживались на берег в поисках дров, они с трудом находили плавник — единственный вид топлива и строительного

материала на безлесных берегах полярных морей и рек.

«Якутск» медленно продвигался к северу, обходя припай. Впоследствии в рапорте Берингу Челюскин отмечал, что вдоль берега тянулась полоса гладкого, «как на озере», льда, и делал вывод, что в тот год припай не взламывался и что вообще его *«ни в какое лето не выносит».* В наши дни этот вывод Челюскина подтвердился: в районе заливов Фаддея, Симса и Терезы Клавенесс лед взламывается не каждый год.

Утром 19 августа «Якутск» поравнялся с островами Комсомольской Правды. От них далеко в море тянулась полоса невзломанного неподвижного льда. Идя вдоль его кромки, судно двигалось на северо-восток. Стоял густой туман. Многократно бросали лот, но он не доставал дна даже при полностью вытравленном лотлине в сто двадцать сажен длиною. Когда туман стал рассеиваться, взорам моряков предстала безрадостная картина. Повсюду море было покрыто льдами; при этом со стороны берега лед был неподвижен, а со стороны моря медленно передвигались огромные льдины, промежутки воды между которыми были так малы, что по ним не смогла бы пройти небольшая лодка. Берега не было видно.

Около полуночи дубель-шлюпку сжало льдом, и она остановилась.

В каюте больного Прончищева, который уже не поднимался с постели, собрался консилиум. Было решено возвращаться назад и искать подходящее место для зимовки. На другой день при полном штиле и усиливавшемся морозе море стало покрываться тонким молодым ледком. Дубель-шлюпка из-за безветрия шла на веслах, которые с трудом пробивали утолщающийся лед; форштевень и обшивку около него острые льдинки резали, как ножи. Возникла опасность вынужденной остановки. К счастью, задул северный ветер; поднялась волна, взломавшая молодой лед. Дубель-шлюпка под парусами быстро пошла на юг.

23 августа судно подошло к входу в Хатангский залив. Посланные на берег матросы сообщили, что на нем никакого жилья нет и очень мало плавника. Боясь, что на берегах Хатангского залива не найдется подходящего места для зимовки отряда, а лед в любой момент может закрыть выход из залива, Челюскин, командовавший отрядом вместо тяжело больного Прончищева, решил идти к старой зимовке в устье Оленека.

29 августа, когда «Якутск» достиг Оленека, Прончищев скончался.

Встречный ветер не давал судну войти в реку. Уже наступили морозы, часто шел снег: снасти и паруса обледенели. Изнуренная холодом и тяжелым трудом команда выбилась из сил. Наконец, 2 сентября ценой больших усилий удалось ввести судно в реку и через некоторое время добраться до места зимовки. По реке уже шел осенний лед.

6 сентября команда похоронила своего начальника. Через пять дней умерла и Мария Прончищева; ее похоронили рядом с мужем. Могила Прончищевых сохранилась до сих пор.

Широта конечного пункта, достигнутого «Якутском», в различных источниках указывается по-разному: в одних — 77°25, в других 77°29; обе эти цифры сообщил Челюскин в разных рапортах, указав при этом, что получены они счислением.

Сличение широт, приводимых в рапортах Прончищева и Челюскина для ряда пунктов, с современными данными показывает, что оба штурмана систематически определяли широты на 20–25 меньше истинных.

Причиной этого обстоятельства, несомненно, является несовершенство существовавших в то время навигационных инструментов. Поэтому, можно высказать предположение, что широта самой северной точки, достигнутой отрядом Прончищева, на самом деле равна 77°45–77°55.

В пользу этого говорит и факт многократного измерения глубин более 120 сажен (220 метров). Если предполагать, что измерения производились с движущегося судна (хотя Челюскин в своем рапорте утверждает, что лот бросали «обрасопя паруси», то есть останавливаясь), то и при отклонении линя глубина должна быть не менее 200 метров. К востоку от мыса Челюскина подобные глубины имеются только севернее широты 77°35; после же измерения глубин более 120 сажен дубель-шлюпка, хотя и медленно, все же продвигалась на север около суток.

Командование отрядом после смерти Прончищева перешло к Семену Ивановичу Челюскину.

24 сентября Челюскин отправил Берингу в Якутск подробный рапорт о плавании отряда и о печальной участи своего начальника.

Беринг в свою очередь немедленно известил о случившемся Адмиралтейств-коллегию. Рапорт Беринга исключительно быстро по тому времени был доставлен в Петербург: уже 28 марта 1737 года коллегия рассматривала его.

14 декабря 1736 года Челюскин и Чекин выехали из Усть-Оленека в Якутск, захватив с собой журналы, карты и отчеты; они везли также образцы горной породы с реки Анабар.

18 января они прибыли в Сектяхское зимовье на Лене (ныне Сектях), где в это время находился ясачный сборщик — большой вельможа в глазах местного населения. Желая показать свою власть, этот самодур отказался предоставить Челюскину подводы для дальнейшего следования и при своем отъезде из Сектяха запретил местным жителям обслуживать Челюскина транспортными средствами. С трудом собрав одну упряжку собак, Челюскин отправил в Якутск солдата с рапортом Берингу о случившемся, а сам остался в Сектяхе ожидать распоряжений. 12 июня он получил, наконец, «ордер» — приказ, согласно которому взял лодку с гребцами и отправился вверх по Лене. В Якутск он прибыл 28 июля.

Еще в пути Челюскин получил новый «ордер» Беринга с предписанием ожидать в Якутске распоряжений Адмиралтейств-коллегий, а не ехать в Петербург для доклада о результатах работы, как это предусматривалось инструкцией. Беринг считал, что Адмиралтейств-коллегия уже получила его рапорт и послала свои распоряжения в Якутск, где их и получит Челюскин. Самого Беринга в Якутске не было, еще до приезда сюда Челюскина он выехал в Охотск.

Журналы и составленную им карту Челюскин передал лейтенанту Д. Я. Лаптеву, который 16 августа отправился из Якутска в Петербург.

15 сентября 1737 года в Якутск пришла дубель-шлюпка; ее привел боцманмат Медведев. Отряд занялся ремонтом судна, починкой такелажа и парусов. Челюскин, предполагая, что отряду будет предписано продолжать работу, и, ожидая нового начальника, делал все от него

зависящее, чтобы привести судно в наилучшее состояние.

Семен Иванович Челюскин закартографировал самый далекий участок берега полуострова Таймыр — от Хатангского залива до устья Таймыры. Он выехал из Туруханска 4 декабря 1741 года. В конце февраля 1742 года он был у устья Хатанги. Отсюда он двинулся вдоль берега на север. Поразительна скорость движения его крохотного отряда — ежедневно он проходил по двадцать-сорок верст, почти не зная дневок и задерживаясь только из-за сильных метелей. Пользуясь тем, что наступил полярный день, Челюскин шел вперед как днем, так и ночью. 1 мая отряд достиг мыса Фаддея. Двигаясь дальше, Челюскин убедился, что берег материка тянется на север.

6 мая Челюскин астрономически определил широту. Оказалось 77°27. Идти было трудно, так как не хватало провианта. Правда, накануне удачной охотой на медведей удалось значительно пополнить скудные запасы. Но была другая беда — плавника едва хватало для приготовления пищи.

8 мая Челюскин достиг мыса, от которого берег явно поворачивал на юг; это обстоятельство он отметил в своем журнале следующими словами: *«… по мнению, северный мыс досточкой окончился и земля лежит от запада к югу».*

Самый же мыс он описал так: *«Сей мыс каменный, приярый (обрывистый), высоты средней; около оного льды гладкие и торосов нет). Здесь именован мною оной мыс Восточно-Северный»* . На мысе участники отряда поставили знак — привезенное с собою бревно.

Задерживаться на мысе Челюскин не мог; слишком скудны были запасы провианта и собачьего корма. Отдохнув всего несколько часов, путники отправились дальше, теперь уже на юго-запад. Путь был все так же труден, по-прежнему плавника было мало, он большею частью был гнилой.

15 мая Челюскин встретился с солдатом и якутом, которых послал ему навстречу Лаптев. К этому времени отряд уже выполнил порученное задание — пункт, в котором в предыдущем году закончил картографирование Лаптев, остался позади. Таким образом, все берега полуострова Таймыр были нанесены на карту. Челюскин решил не повторять картографирование на том участке, где его произвел Лаптев; к этому вынуждало крайнее утомление его спутников и собак. Поэтому после встречи Челюскин направился прямо к устью Таймыры, где его ожидал Лаптев.

Опись самой северной части полуострова Таймыр, исполненная бессменным штурманом отряда Прончищева и Харитона Лаптева, Семеном Челюскиным, явилась венцом семилетних трудов горстки русских моряков. Это была одна из самых трудных работ во всей Великой Северной экспедиции.

Трудность состояла прежде всего в том, что Челюскину пришлось идти по совершенно пустынному, безлюдному берегу, все более удаляясь от зимовий. Чем дальше на север уходил отряд Челюскина, тем большему риску он подвергался. Людям угрожали и стихия, и цинга, и снежная слепота, и недостаток провианта. Надо было обладать незаурядным мужеством, чтобы без колебаний идти вперед, навстречу опасностям.

Скромный и упорный, исполнительный и инициативный штурман Семен Иванович Челюскин во многом содействовал успеху работ своего отряда.

Подвиг Челюскина настолько велик, что в середине XIX столетия высказывались сомнения в том, действительно ли Челюскин достиг Северо-Восточного мыса. Даже известный моряк, исследователь северного побережья на восток от устья Колымы, Ф. П. Врангель усомнился в силе воли, отваге и добросовестности своего предшественника. Но историк русского флота А. Соколов рассеял все сомнения, опубликовав журнал, который вел Челюскин во время похода. Из дневника стало ясно, что под руководством Челюскина отряд выполнял самые трудные задания. Русский академик А. Ф. Миддендорф еще в XIX столетии, оценивая деятельность С. И. Челюскина, сказал, возражая Ф. Врангелю:

«Челюскин, бесспорно, венец наших моряков, действовавших в том крае… вместо того, чтобы изнуриться четырехлетним пребыванием на глубоком Севере, как изнурялись все другие, он в 1742 году ознаменовал полноту своих деятельных сил достижением самого трудного, на что до сих пор напрасно делались все попытки».

Ученый имел в виду достижение Челюскиным самой северной точки азиатского материка, названной впоследствии в честь отважного русского моряка-исследователя мысом Челюскина.

После завершения Великой Северной экспедиции жизнь Челюскина и Лаптева сложилась по-разному.

По возвращении в Петербург в 1742 году Челюскин был произведен в мичманы и служил на разных должностях во флоте. Известно, что в 1745 и в 1746 годы он командовал придворной яхтой, в 1751 году был произведен в лейтенанты, а три года спустя в капитан-лейтенанты.

В 1756 году Челюскин подал прошение об отставке, которое было удовлетворено. О дальнейшей его судьбе ничего не известно.

В устье Таймырской губы, в которую впадает река Таймыра, лежит остров Челюскина. Самая северная часть полуострова Таймыр, лежащая севернее залива Фаддея, называется полуостровом Челюскина. Имя Челюскина было присвоено также одному из лучших ледокольных пароходов советского арктического флота.

Харитон Лаптев

20 декабря 1737 года Адмиралтейств-коллегия рассмотрела рапорты Беринга с приложенными к нему материалами и, не согласившись с ним, постановила продолжать картографирование морского берега в этом районе. Обоим отрядам были установлены новые сроки для выполнения работы и предписано продолжать ее:

«…во окончание в другое или в третье лето таким же образом без малейшего потеряния удобного времени, а буде какая невозможность и в третье лето во окончание привесть не допустит, то и в четвертое лето по крайней ревности и прилежности стараться, чтоб всемерно работа была закончена».

Одновременно Адмиралтейств-коллегия утвердила новую, более подробную и точную, инструкцию для начальников отрядов. Согласно этой инструкции, отряды должны были готовиться к походам заранее, и сразу же, как только позволит состояние льдов, не теряя драгоценного летнего времени, отправляться в путь. Начальникам отрядов предписывалось

выжидать изменения ледовой обстановки непосредственно в тех местах, где не удастся преодолеть льды, и при малейшей возможности идти дальше. Кроме того, инструкция рекомендовала останавливаться на зимовку возможно ближе к тем пунктам, где застигнет суда зима. Это должно было избавить отряды от лишней траты времени на переход вдоль уже известных берегов.

На этом же заседании Адмиралтейств-коллегия назначила начальником отряда, картографировавшего морской берег между устьями Лены и Енисея, Харитона Прокофьевича Лаптева. Дальнейшие события показали, что коллегия не ошиблась в своем выборе, направив на наиболее трудный участок работы экспедиции этого всесторонне образованного морского офицера, обладавшего исключительной энергией, силой воли и мужеством.

Х. П. Лаптев имел солидный опыт службы на флоте. До назначения в экспедицию он уже девятнадцать лет плавал на различных кораблях.

Но, несмотря на безупречное отношение Лаптева к своим обязанностям, служба шла у него не гладко. В 1734 году, во время действий русского флота под Данцигом, посланный на разведку фрегат «Митау», на котором служил мичман Харитон Лаптев, был обманным путем захвачен французским флотом, выступившим за несколько дней до этого на стороне врага, о чем не знал командир русского фрегата. Все офицеры «Митау», в том числе и Х. Лаптев, были преданы суду за сдачу корабля неприятелю без боя и приговорены к смертной казни. После дополнительного расследования обстоятельств дела, произведенного по решению правительства, стало ясно, что ни командир, ни остальные офицеры фрегата не повинны в сдаче корабля французам, а потому 27 февраля 1736 года все они были помилованы.

В 1736 году Лаптев участвовал в летнем походе Балтийского флота, а затем был послан на Дон *«для изыскания удобнейшего к судовому строению места».* В следующем году Лаптев был назначен командиром придворной яхты «Декроне», но, узнав, что требуются офицеры для участия в Великой Северной экспедиции, попросил назначить его туда. Очевидно, полная лишений жизнь полярного исследователя больше привлекала Харитона Лаптева, чем спокойная и почетная служба придворе.

В феврале 1738 года в Петербург прибыл с журналами, отчетами и картами двоюродный брат Харитона Лаптева — Дмитрий Яковлевич Лаптев — начальник отряда, картографировавшего берег к востоку от Лены. Он сообщил Адмиралтейств-коллегий совершенно новые сведения об условиях работы близ устья Лены, в частности о скоплениях льда, которые из года в год наблюдаются в одних и тех же местах и препятствуют движению судов. Дмитрий Лаптев предлагал картографировать берег на таких участках, двигаясь по суше.

Ознакомившись с рапортом Дмитрия Лаптева, Адмиралтейств-коллегия 3 марта 1738 года подтвердила свое решение о четырехлетнем сроке работы обоих отрядов, но дала Харитону и Дмитрию Лаптевым совершенно новые указания относительно способов выполнения задания.

Командирам отрядов предписывалось в случае, если лед не позволит закончить плавание в первое и второе лето, отослать суда с

частью команд в Якутск или поставить их в удобном месте на зимовку, а с остальными людьми продолжать работы, продвигаясь по берегу.

Отрядам предписывалось обращать внимание на места, в которых будет встречаться стоячий лед, определять, как далеко он простирается, отмечать положение плавающего льда, его сплоченность, продолжительность нахождения у берега, а также места, *«где сильного препятствия ото льдов нет»* . Отряды должны были определять возможность плавания в районе работ, измерять глубины, находить устья рек и другие удобные места для стоянок и зимовок судов.

Решение о продолжении работ с берега в случае невозможности движения судов по морю начальникам отрядов разрешалось принять только после консилиума со своими офицерами.

Из Петербурга Лаптевы выехали вместе. В Казани они получили такелаж для судов, в Иркутске — провиант, вещи для подарков жителям побережья Сибири и деньги. Харитон Лаптев потребовал, чтобы иркутская канцелярия подготовила на побережье оленей и собак на случай, если его отряду придется вести опись с суши, и переселила с устья Оленека в устья Анабара, Хатанги и Таймыры по две семьи промышленников, предписав им заняться заготовкой рыбы и постройкой жилищ на случай зимовки отряда в этих пунктах, одновременно Харитон Лаптев сообщил в канцелярию Туруханска о необходимости отправки летом 1739 года в устье реки Пясины провианта для его отряда.

В начале марта 1738 года Лаптевы прибыли в Усть-Кут, расположенный в верхнем течении Лены. Здесь для экспедиции строились небольшие речные суда. Весной, когда река вскрылась, на этих судах в Якутск были доставлены имущество и провиант для отрядов.

25 мая 1739 года Харитон Лаптев прибыл в Якутск. Дубель-шлюпка «Якутск» была уже готова к походу. Ее экипаж состоял из сорока пяти человек; почти все они были участниками плавания Прончищева.

Окончательно приведя все в порядок, Харитон Лаптев 5 июня повел свое судно вниз по Лене; дощаники с провиантом отправились вместе сним.

В дельте Лены Лаптеву удалось найти вход в Крестяцкую протоку и к 19 июля он вышел на взморье.

21 июля «Якутск» направился на запад к Хатангской губе, а дощаники, не приспособленные к плаванию в открытом море, Лаптев приказал вести к устью Оленека и сложить провиант в старом зимовье Прончищева.

Возле устья Оленека судно вошло во «льды великие». Дубель-шлюпка шла под парусами и на веслах, команда расталкивала льдины шестами, а иногда пробивала дорогу во льду пешнями. Через неделю, 28 августа, Лаптев достиг восточного входа в пролив, отделяющий остров Бегичева от материка. Пролив был забит неподвижным льдом.

Посланному на берег для описи геодезисту Чекину показалось, что лед прижат к берегу, замыкающему залив с запада; поэтому он принял пролив за открытую с востока бухту, а остров Бегичева — за полуостров. Бухту нанесли на карту под названием Нордвик.

Отойдя от «бухты» Нордвик, «Якутск» направился к северу, чтобы обойти «полуостров» и войти в Хатангский залив. Стремясь избежать сжатия льдами, прижимаемыми ветром к берегу, Лаптев завел

дубель-шлюпку в какую-то бухточку, где в течение пяти дней ожидал улучшения ледовой обстановки.

Пробившись через льды, Лаптев 6 августа ввел судно в Хатангский залив. На западном берегу залива виднелось зимовье. Лаптев решил свезти на берег часть провианта на случай, если придется зазимовать в этом месте. Но прежде чем удалось осуществить это намерение, опять задул северный ветер, нагнавший в залив лед.

Снова пришлось искать укрытия, и Лаптев повел дубель-шлюпку на юг вдоль берега. Вскоре показалось еще одно зимовье. Около него «Якутск» вошел в устье маленькой речки и простоял там целую неделю, которая ушла на выгрузку части провианта на берег.

14 августа, когда изменивший направление ветер отогнал лед, Лаптев повел судно вдоль берега к северу. При выходе из Хатангского залива отрядом был открыт остров, названный островом Преображения.

17 августа «Якутск» миновал острова Петра и пошел вдоль берега на запад. Следующий день пришлось простоять из-за льда у островов Фаддея, а затем продвигаться во льду. Только 21 августа «Якутск» подошел к высокому мысу Фаддея. По одну сторону от мыса берег тянулся на юго-запад, а по другую — на запад. Дальнейший путь был прегражден неподвижным льдом. Определить границы льда из-за плотного тумана не представлялось возможным. Поэтому Лаптев послал Чекина на собачьих упряжках выяснить, как далеко в западном направлении простирается лед, а Челюскина — на мыс Фаддея, чтобы поставить там маяк. Вернувшись через двенадцать часов, Чекин доложил, что лед непроходим.

Наступили морозы. Надо было думать о зимовке. Осмотр берега дал неутешительные результаты: здесь не было плавника для постройки жилья. На консилиуме, устроенном Лаптевым 22 августа, было решено возвращаться к Хатангскому заливу. К 27 августа «Якутск» с трудом пробился к зимовью, у которого он находился в начале месяца. Лаптев повел судно дальше на юг. Войдя в Хатангу, он достиг устья ее правого притока — реки Блудной, где проживало несколько семейств безоленных эвенков.

Здесь отряд построил дом и остался на зиму.

К 25 сентября Хатанга стала. Начались тяжелые зимние работы отряда. Еще осенью Лаптев послал в Туруханск солдата Константина Хороших с требованием к воеводской канцелярии доставить на зимовку провиант и предоставить оленьи и собачьи упряжки. Теперь Лаптев на этих упряжках перебросил провиант, выгруженный ранее в устье Оленека и на берегу Хатангского залива. К этой работе были привлечены местные жители. Зимовщикам не хватало плавника для топлива, и за ним приходилось ежедневно ходить за несколько верст от зимовья.

Для предохранения команды от заболевания цингой Лаптев ввел в ежедневный рацион свежую мороженую рыбу, благодаря чему в течение всей зимы не было ни одного случая заболевания цингой.

Лаптев и во время зимовки продолжал собирать сведения о северном крае. Из рассказов местных жителей — русских, тавгийцев, якутов и эвенков — он узнал, что севернее реки Большой Балахни никто постоянно не живет, хотя на побережье моря есть зимовье, куда во время охоты приходят промышленники.

Чтобы изучить берег от устья Пясины до мыса Фаддея, Лаптев в конце октября 1739 года послал в устье Пясины на санях боцманмата [14] Медведева с одним солдатом. Добравшись до устья к началу марта 1740 года, Медведев отправился по морскому берегу на северо-восток. Но большие морозы и сильные ветры помешали ему произвести необходимые работы, и, проехав вдоль берега всего около сорока верст, он вынужден был вернуться в отряд.

23 марта 1740 года с зимовки выехал Чекин с заданием описать берег между устьями Таймыры и Пясины. Так как тогда считали, что залив Фаддея является устьем Таймыры, то Чекин, следовательно, должен был двигаться навстречу Медведеву. О том, что последний возвращается обратно на зимовку, Лаптев узнал только в конце апреля, когда Медведев прибыл в отряд. С Чекиным поехал один солдат и один якут, поселенный в устье Таймыры. В распоряжении Чекина находились две упряжки собак.

Чекин доехал до истока реки Таймыры и по ней отправился к устью, а затем по морскому берегу на запад. Он прошел около 100 верст и достиг пункта, в котором берег поворачивает на юг. Поставив здесь навигационный знак — пирамиду из камней, — Чекин был вынужден повернуть обратно, так как *«себе провианта и собакам корму стало мало очень, с которыми далее в безвестное место ехать было опасно».*

17 мая Чекин со своими спутниками вернулся на зимовье пешком, «с крайнею нуждою», потеряв от бескормицы почти всех собак и бросивнарты.

В апреле того же года картографию побережья между устьями Пясины и Таймыры производил посланный Мининым штурман Стерлегов. Видимо, он прибыл в устье Пясины вскоре после того, как оттуда уехал Медведев. Чекин и Стерлегов двигались навстречу друг другу, и оба почти в одно и то же время повернули обратно. Между крайними достигнутыми ими точками оставалось около 200 километров.

Готовясь к очередному плаванию, Лаптев решил запастись продовольствием для своего отряда. С этой целью он послал в устье Таймыры двух промышленников для ловли и заготовки рыбы.

Хатанга вскрылась 15 июня, но из-за скопившегося в Хатангском заливе льда дубель-шлюпка смогла выйти из реки только 13 июля. Еще месяц ушел на то, чтобы «Якутск» смог преодолеть льды в заливе и выйти в море.

В течение первых суток после выхода из Хатангского залива судно довольно далеко продвинулось на север. Утром 13 августа на 75°26 северной широты «Якутск» подошел к кромке невзломанного льда, тянувшейся от берега на северо-восток. Лаптев направил судно вдоль кромки. Переменившийся вскоре ветер стал нагонять лед, и дубель-шлюпку затерло. Ветер крепчал, лед все больше сжимал судно, появилась течь.

Команда непрерывно вычерпывала воду и бревнами ограждала борта дубель-шлюпки от напора льда. Но это не спасло «Якутск». Вскоре льдом был выломан форштевень, а к утру 14 августа судно было в совершенно безнадежном состоянии. Лаптев приказал выгрузить на лед тяжелый груз, надеясь облегчить этим положение дубель-шлюпки: были сняты пушки, якоря, провиант и другие грузы, а затем, когда стало ясно,

14 Боцманмат — в русском флоте с конца XVII века по 1917 год звание строевого унтер-офицера 1-й статьи.

что судно спасти нельзя, его покинули и люди.

Через сутки, когда образовался достаточно прочный лед, Лаптев повел команду на берег. Моряки несли на себе провиант; провиантом же были до предела нагружены нарты собачьей упряжки, имевшейся на дубель-шлюпке. Обогревшись у костра, уставшие люди занялись постройкой землянки и переброской на берег грузов, оставшихся возле судна.

Эта работа продолжалась до 31 августа, когда пришедшим в движение льдом были уничтожены дубель-шлюпка «Якутск» и оставшиеся еще на льду грузы.

Двигаться на юг, к населенным местам, не представлялось возможным из-за ледохода на реках. Только 21 сентября отряд смог отправиться в путь. На пятый день он дошел до зимовья Конечное, в котором находились промышленники. Здесь осталось двенадцать больных, а остальные воспользовались транспортом промышленников и к 15 октября прибыли на зимовку у реки Блудной. Вскоре на зимовку прибыли и промышленники, которых Лаптев послал еще весной в устье Таймыры для заготовки рыбы. Им удалось в течение короткого лета успешно выполнить задание.

Опыт плаваний Прончищева в 1736 году, а также собственные исследования Лаптева в 1739 и 1740 годы убедили его в том, что пройти морем вдоль берега между устьями Пясины и Таймыры нельзя. Да к тому же и единственное судно отряда — «Якутск» — было потеряно. Оставалась одна возможность — выполнить картографические работы с суши.

8 ноября 1740 года Лаптев устроил консилиум со своими подчиненными — Челюскиным, Чекиным и Медведевым. Консилиум согласился с мнением Лаптева, что:

«…состояние льдов и глубины заливов и рек описывать иного времени, по здешнему климату нет, как начать с июня и про-вождать июль и август месяцы, усматривая их состояние, ибо во оное время… льды ломает как на море, так и в губах и в реках, а протчая времена стоят».

Поэтому решено было не закартографированный еще берег описать с суши.

Но производить опись с берега летом не было никакой возможности, так как собачьи и оленьи упряжки, служившие единственным транспортным средством, могли передвигаться по тундре только зимой. Учтя это, консилиум решил проводить картографирование в зимнее время, хотя результаты их могли оказаться менее точными и полными.

Все эти решения вместе со своим рапортом Лаптев 25 ноября отправил на утверждение Адмиралтейств-коллегий. Приводя ряд доводов в пользу решения консилиума, он сообщил, что может начать работу в апреле 1741 года и что свободных от работы людей он отошлет на Енисей:

«…в жилое место, где имеется довольно провианта, к тому же и места здоровые».

Посланец Лаптева матрос Козьма Сутормин быстро по тому времени доставил рапорт и журналы отряда в Петербург, и уже 7 апреля 1741 года Адмиралтейств-коллегия приступила к рассмотрению этих материалов. Она согласилась с решением консилиума и разрешила производить опись морского берега с суши.

Лаптев приступил к осуществлению своего плана задолго до получения предписания Адмиралтейств-коллегий. Он решил производить опись сразу тремя партиями. Одна партия должна была работать между устьями Хатанги и Таймыры, вторая — от устья Пясины на восток до встречи с третьей партией, двигавшейся от устья Таймыры на запад. Такое распределение маршрутов объясняется тем, что в то время Лаптев по-прежнему считал, что устье Таймыры находится в районе мыса Фаддея, то есть намного восточнее его истинного положения. Поэтому участок побережья от Хатанги до Таймыры казался значительно более коротким, чем он есть на самом деле, а участок между Таймырой и Пясиной, наоборот, очень большим.

Для выполнения описи с суши требовалось сравнительно немного людей. Лаптев оставил при себе Челюскина, Чекина, одного унтер-офицера, четырех солдат и плотника, а остальных двумя группами (одну — 15 февраля, другую — 10 апреля) послал на оленях в Дудинку на Енисее. Со второй группой была отправлена часть имущества, спасенного с дубель-шлюпки. Наиболее тяжелые грузы остались в складе на месте зимовки.

В это же время Лаптев получил сообщение от Туруханской воеводской канцелярии о том, что его требования относительно заготовки корма для собак в устье Пясины и в других «удобных местах» на побережье, посланные в канцелярию еще осенью 1740 года, выполнены. Однако это известие оказалось ложным: запасов корма нигде сделано не было, и все партии отряда Лаптева испытывали в связи с этим чрезвычайные трудности.

17 марта 1741 года из зимовья отряда выехала на трех собачьих упряжках вторая партия — Челюскин с двумя солдатами.

15 апреля зимовье отряда покинула первая партия — Чекин с солдатами и якутом, а 24 апреля — третья партия, которую возглавил сам Харитон Прокофьевич Лаптев.

Через шесть дней партия Лаптева достигла озера Таймыр, пересекла его и, выйдя к истоку Таймыры, двинулась по ее долине дальше на север. 6 мая Лаптев прибыл к устью Таймыры и убедился, что он находится значительно западнее залива Фаддея. Это заставило его изменить план своей работы. Увидев, что Чекину предстоит произвести опись побережья на значительно большем участке, чем он предполагал, Лаптев решил идти навстречу Чекину, то есть на восток, а не на запад. Закартографировав берег, Лаптев подошел к месту, в котором образовалось многолетнее скопление льда. Он обнаружил это скопление по различным пластам льда, образовавшимся в течение ряда лет. В тех местах, где *«летом льды ломает»,* в зимнее время было видно, *«что местами есть торосы свежие»* . Больше всего торосов было возле берега, а вдали от него располагались льдины *«с летними проталинами».* Подводя итог своим наблюдениям, Лаптев пришел к выводу, что летом ледяной покров взламывается, и скопление торосов происходит там, где движущийся лед встречает препятствие — неподвижный лед или берег.

Этот вывод Х. П. Лаптева подтвердили и более поздние исследования. Он справедлив и в наши дни.

13 мая, добравшись до широты 76°42, Лаптев был вынужден остановиться из-за вьюги и тумана. Кроме того, у него и сопровождавшего его солдата началась снежная слепота. Дальнейшее продвижение могло лишь усилить заболевание. Переждав непогоду, Лаптев решил вернуться к устью Таймыры, где он рассчитывал найти продовольствие.

Однако продовольствия в устье Таймыры, куда Лаптев прибыл 17 мая, не оказалось. Заготовленную здесь рыбу съели песцы и белые медведи, а завезенный сюда запас корма был нужен Чекину для питания собак.

Таким образом, взять что-либо для своих четырех упряжек Лаптев не мог. Поэтому он решил отправиться на запад, навстречу Челюскину, рассчитывая получить у него «вспоможение кормом».

19 мая, когда боль в глазах несколько утихла, Лаптев тронулся в путь. 24 мая он подошел к мысу, от которого берег поворачивал на юг. Определив широту мыса (76°39) и поставив на нем приметный знак, Лаптев поехал дальше.

1 июня Лаптев встретился с Челюскиным близ знака, поставленного в 1740 году Стерлеговым в конечной точке его маршрута. Собаки Челюскина также были истощены, так как корма для них и у него оказалось в обрез. Лишь удачная охота на белых медведей выручила путешественников.

Приближалась весна, и Лаптев, боясь застрять на пустынном берегу моря на продолжительный срок, торопился добраться до зимовий в устье реки Пясины. К 9 июня он вместе с Челюскиным достиг устья Пясины, где вынужден был пережидать половодье. Только через месяц им удалось отправиться на лодках вверх по течению реки. Путь был крайне тяжелым, но, к счастью, отряд вскоре повстречал кочевавших в низовьях Пясины ненцев и к концу июля добрался с ними на оленях до Гольчихи, а затем на попутном судне вверх по Енисею к Дудинке.

Здесь уже был и Чекин. Оказалось, что ему удалось добраться только до широты 76°35, то есть до островов Петра. Следовать дальше он не смог из-за снежной слепоты.

В Дудинке Лаптев узнал, что часть его отряда, отправленная с Хатанги еще 15 апреля, до сих пор сюда не пришла. Пришедший в Дудинку матрос рассказал, что, когда их группа добралась на оленях до реки Дудыпты, хозяева оленей — тавгийцы — сбросили грузы и ушли на летнее кочевье в тундру. Раздобыв лодки, моряки спустились по Дудыпте до Пясины. Здесь они остались ждать помощи. Лаптев отправил за ними собранных в Дудинке ненцев и тавгийцев.

Когда Лаптев подвел итоги работы всех трех партий, выяснилось, что картографические работы полностью не выполнены, так как остался не нанесенным на карту участок побережья между мысом Фаддея на востоке и крайней точкой на западе, до которой дошел он сам. Съемку этого участка Лаптев отложил на следующую зиму, а пока решил отправиться в Туруханск, чтобы затребовать от властей необходимый для поездки на побережье транспорт, провиант для людей и корм для собак, а также устроить на зимовку свободных от работ людей отряда.

29 сентября Лаптев со всеми людьми, которые были с ним в Дудинке, прибыл в Туруханск, а 15 сентября туда же прибыла часть отряда, вывезенная с озера Пясина. Впервые за этот год в Туруханске собрался весь отряд. Началась подготовка к последнему походу. К декабрю все приготовления были закончены. 4 декабря 1741 года из Туруханска выехал на пяти собачьих упряжках Челюскин с тремя солдатами, а 8 февраля 1742 года, также на пяти упряжках, — сам Х. П. Лаптев.

Челюскин направлялся к устью Хатанги, а оттуда на север, вдоль берега. Путь Лаптева был более сложным и длительным. Доехав по Енисею до Дудинки, группа Лаптева повернула на восток и через тундру добралась до Пясины, а затем вдоль нее до Дудыпты. Отсюда Харитон Лаптев повернул на север, пересек реку Большую Балахню и подъехал к южному берегу озера Таймыр. Дальнейший путь лежал по льду через озеро и вдоль Таймыры к ее устью.

Прибыв к устью Таймыры в начале мая, Лаптев послал навстречу Челюскину солдата Хороших и одного якута с запасом провианта и корма для собак. В это время Челюскин уже достиг самого северного мыса Азии и картографировал северное побережье.

15 мая Челюскин встретился с людьми, посланными Лаптевым, и вместе с ними отправился к устью Таймыры, чтобы встретиться с начальником отряда, так как опись участка была им к этому времени закончена. От устья Таймыры Харитон Лаптев и Челюскин поспешили в Туруханск, а оттуда отряд в полном составе отправился в Енисейск, картографируя по пути берега Енисея. 27 августа 1742 года отряд прибыл к месту назначения. Возложенная на него задача была выполнена.

Теперь уже можно было представить Адмиралтейств-коллегий новую, более верную карту полуострова Таймыр. Конечно, сведения, собранные отрядом Харитона Лаптева, нельзя было считать абсолютно точными. Это знал и он сам, и его товарищи по экспедиции. Они располагали несовершенными инструментами и способами определения долготы, дававшими весьма приблизительные результаты. В то время еще не существовало даже хронометра (этот прибор был изобретен только в 1772 году). Кроме того, отряд Харитона Лаптева работал в зимнее время, когда снежный покров не позволял установить точные очертания береговой линии.

Все это и определило ошибки на карте, составленной Лаптевым, на которой восточный берег полуострова Таймыр нанесен значительно восточнее, чем он расположен на самом деле, а острова, лежащие севернее полуострова Таймыр, обозначены как мысы (например, мыс Северо-Западный).

Однако все это ни в коей мере не умаляет заслуг Харитона Лаптева — первого исследователя одного из самых суровых участков Северного Ледовитого океана.

13 сентября 1743 года Х. П. Лаптев подал Адмиралтейств-коллегий рапорт, в котором изложил результаты работ отряда и свои личные записки, представляющие большую научную ценность. Лаптев объяснял, что составил эти записки «для известия» потомкам, что он вносил в них то, что считал «неприличным дописывать в журнал», как не относящиеся к выполняемой отрядом работе. Он назвал их «Берег между Лены и Енисея.

Записки Лейтенанта Харитона Прокофьевича Лаптева».

Записки состояли из трех частей. В первой части он дает краткое описание берега от острова Столб на реке Лене до устья Енисея. В сжатой форме, но достаточно полно им описаны характер берега, прибрежные глубины, «пристойные места», их грунт, состояние льда, устья рек, их ширина и глубина, приведены данные о приливах и отливах и другие весьма важные для науки сведения.

Во второй части последовательно описаны реки, начиная от Лены и далее на запад до Енисея. Каждой реке дана характеристика — откуда вытекает, какой длины, где кончается лес и начинается тундра, в каких местах живут люди и чем занимаются. Далее описывается озеро Таймыр. Рассказывается «о тундре, лежащей около озера Таймурского», «о мамонтовых рогах» (то есть о клыках). Много места в этой части уделено быту, занятиям, нравам и обычаям жителей Туруханска.

В третьей части, озаглавленной *«Наконец сего описания прилагается о кочующих народах, у северных мест лежащих во Азии Сибирских мест, в каком суеверстве содержут себя, и о состоянии нечто о них»*, Харитон Лаптев систематизирует сведения этнографического характера о народностях, населяющих полуостров Таймыр.

Эти наблюдения полностью подтверждаются современными данными. Характерной чертой этнографических описаний Х. П. Лаптева является отсутствие высокомерия по отношению к представителям северных народностей. Харитон Лаптев с похвалой отзывается, например, об эвенках — «тунгусах». Сообщая о том, что местные жители едят сырое мясо и рыбу, он не высказывает никакого презрения к ним за подобную «дикость». Наоборот, Лаптев отмечает необходимость питания в северных местах сырой строганиной, которая *«не допускает до цинги быть больному, а между тем застарелую выгоняет, того лучше действо и от мерзлого мяса строганного, оленьего, в той же болезни лечатся»* .

Записки Харитона Прокофьевича Лаптева, представляющие собою огромную научную ценность, были высоко оценены передовыми учеными России и других стран.

Продолжал служить во флоте после экспедиции и Харитон Прокофьевич Лаптев. Весной 1757 года он был назначен в Штурманскую роту для обучения будущих штурманов. Вплоть до 1762 года Лаптев занимал строевые должности, командуя в летние месяцы кораблями. К этому времени он имел чин капитана 1-го ранга. 10 апреля 1762 года Лаптев был назначен обер-штер-кригс-комиссаром флота. 21 декабря 1763 года он скончался.

Родина не забыла имен героических участников Великой Северной экспедиции — руководителей отряда, описавшего побережье между устьями Лены и Енисея. Их имена остались на карте мира, напоминая потомкам о научном подвиге их соотечественников.

На восточном берегу полуострова Таймыр несколько севернее островов Комсомольской Правды находится мыс Прончищева. Восточный берег этого полуострова, простирающийся от островов Петра до входа в Хатангский залив, называется берегом Василия Прончищева.

В 1913 году приблизительно в середине берега Василия Прончищева русской экспедицией на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» был открыт

большой залив, названный ею бухтой Марии Прончищевой. На морском побережье между устьями рек Анабар и Оленек расположен невысокий горный кряж Прончищева.

Часть западного побережья полуострова Таймыр, лежащая между устьями Пясины и Таймыры, носит название берега Харитона Лаптева.

Против средней части берега Харитова Лаптева, ближе к устью Таймыры, в сложном архипелаге лежит остров пилота Махоткина. Два северо-восточных мыса его называются: один мысом Лаптева, другой мысом Харитона, в честь Харитона Лаптева. На восточном побережье полуострова Таймыр против островов Комсомольской Правды, в том месте, где берег круто поворачивает на запад к заливу Терезы Клавенесс, в море выдается мыс Харитона Лаптева.

Названия эти напоминают нам об отважных русских морских офицерах, более двухсот лет назад руководивших первым исследованием самого северного участка побережья Азии.

Дмитрий Лаптев

Участник Великой Северной экспедиции Дмитрий Яковлевич Лаптев начал службу во флоте в 1718 году гардемарином. Три года спустя в 1721 году, его произвели в мичманы, в 1724 году — в унтер-лейтенанта в 1731 году — в лейтенанты. Столь быстрое продвижение по службе, довольно редкое в то время, свидетельствует о том, что Дмитрий Лаптев был высокообразованным, прекрасно знавшим свое дело офицером.

Вся служба Д. Я. Лаптева проходила на кораблях Кронштадтской эскадры, на которых он совершал плавания в Любек, Данциг и Архангельск Подбирая для участия в Великой Северной экспедиции опытных хорошо подготовленных к суровым дальним плаваниям офицеров Беринг внес в список ее будущих участников и Дмитрия Лаптева. В июле 1735 года Д. Я. Лаптев вместе с А. И. Чириковым прибыл в Якутск.

Здесь ему сразу же было поручено провести караван небольших речных судов с имуществом экспедиции по рекам Алдан, Мая и Юдом возможно ближе к Охотску, построить в конечном достигнутом пункте склады, сложить в них груз и с судами возвратиться в Якутск. Лаптев выполнил это задание, доведя суда до намеченного пункта — Юдомского Креста.

Первоначально предполагалось назначить Дмитрия Лаптева в отряд Беринга — Чирикова или в отряд Шпанберга. Но ко времени возвращения Лаптева в Якутск выяснилось, что отряд лейтенанта Ласиниуса проводивший опись к востоку от устья Лены, находится в бедственном поло-жении.

Питер Ласиниус, швед по национальности, был принят на русскую службу в 1725 году. Он много плавал и был знающим свое дело штурманом. В экспедицию Ласиниус вызвался добровольно. Беринг назначил его начальником отряда, который должен был описать берег от устья Лены до Камчатки. Отряд располагал построенным в Якутске ботом «Иркутск» длиной восемнадцать метров, шириной пять с половиной метров, с осадкой два метра.

Ласиниус со своим отрядом покинул Якутск 29 июня 1735 года, одновременно с отрядом Прончищева. Оба отряда 2 августа прибыли к острову Столб, расположенному в начале ленской дельты. На вторые сутки

«Иркутск», пройдя Быковской протокой, достиг взморья. Еще через двое суток, дождавшись попутного ветра, Ласиниус вывел свое судно в море.

Плавание затруднялось большими скоплениями льда и неблагоприятными ветрами. Поэтому уже 18 августа Ласиниус ввел бот в устье реки Хараулах, решив здесь зимовать. Из плавника, валявшегося на берегу, команда быстро построила дом.

Рассчитывая еще на два года работы, Ласиниус решил сэкономить провиант и вдвое уменьшил рацион. Хроническое недоедание при незнании противоцинготных средств привело к массовому заболеванию цингой, которая унесла жизни тридцати восьми человек. Одним из первых умер сам Ласиниус.

Командование отрядом перешло к штурману Василию Ртищеву. Но и тот был тяжело болен, Беринг решил возвратить остатки отряда Ласиниуса в Якутск, а взамен его послать новый отряд под командованием Дмитрия Лаптева.

Перед отрядом Лаптева, кроме общих задач, были поставлены дополнительно особые задачи.

Против участка побережья, который предстояло исследовать отряду, на старых картах был показан какой-то остров, *«якобы земля великая»*, где *«бывали из сибиряков и людей видели»* . Поэтому начальнику отряда предписывалось подходить ко всем замеченным во время плавания островам и землям для отыскания этой «великой земли». В инструкции говорилось, что если при высадке на берег встретятся люди, то надо *«с ними поступать ласково и ничем не озлоблять»*, узнавать у них о величине островов и о том, кому они принадлежат. Если жители пожелают «самоизвольно» принять русское подданство, их следует *«наипаче приласкивать… охранение чинить, а ничем не отягощать, разве какой сами меж себя расположат и станут давать ясак»* .

На тот случай, если окажется, что *«сибирский берег с американским сошелся и потому нельзя до Камчатки пройти»*, инструкция предписывала следовать насколько возможно к северу и постараться узнать, далеко ли до лежащего по ту сторону перешейка *«Полуденного или Восточного моря»* (Тихого океана), а потом возвратиться в Якутск и, *«отрепертовав»* Берингу, ехать в Петербург *«с обстоятельным известием и с картою»* А если *«соединения американских земель»* не окажется, идти до Камчатки или, в крайнем случае, до устья реки Анадырь. В случае подхода к неизвестному ранее берегу, который мог оказаться частью Америки, инструкция дословно повторяла третий пункт инструкции, данной Петром I Берингу в 1725 году при отправлении его в Первую Камчатскую экспедицию. Начальник отряда должен был идти вдоль открытого берега до встречи с европейским кораблем или до подхода к владениям *«европейских государств»*, узнать, как называется берег, побывать на нем, нанести его на карту и выяснить, какое государство им владеет.

Всю работу следовало закончить в два года. Отряд имел в своем распоряжении тот же бот «Иркутск».

Не дожидаясь вскрытия Лены, Лаптев направил к зимовке Ласиниуса 14 человек во главе со штурманом Михаилом Щербининым *«для помощи Ртищеву и его людям»*, а также для подготовки бота к плаванию. Когда к началу июня Щербинин добрался до зимовки, там в живых

осталось всего девять человек, причем все они были больны цингой.

30 мая 1736 года Лаптев с остальной частью своего отряда вышел из Якутска на трех дощаниках, груженных провиантом. Пройдя Быковской протокой, он 25 июня вышел на взморье. Плыть дальше не позволял лед, плотно забивший весь залив Буор-Хая. Поставив дощаники в Севастьяновой губе, Лаптев отправился со своей командой к зимовке Ласиниуса пешком по берегу.

18 июля «Иркутск» был готов к плаванию, но выйти в море удалось только 29 июля, когда лед отнесло к северу. Переход в Севастьянову губу за провиантом и снаряжением чрезвычайно затянулся из-за сильного встречного ветра и льда. Только 7 августа бот подошел к дощаникам.

11 августа, пользуясь благоприятным ветром, «Иркутск» направился в море, держа курс на северо-восток.

На третий день бот достиг 73°16 северной широты на меридиане мыса Буор-Хая. Здесь был сплошной лед, пробиться через который не удалось.

Если бы Дмитрий Лаптев не стремился пробиться на северо-восток, а попробовал обойти непроходимый лед с юга, держась ближе к материку, весьма вероятно, что ему удалось бы значительно продвинуться на восток. Но он не сделал этого, так как был глубоко убежден в том, что мыс Святой Нос простирается далеко на север и заканчивается где-то в районе 76°20 северной широты, и хотел обойти этот мыс. Такое убеждение возникло у Лаптева в результате изучения старинных карт.

Плавание на кочах, по его мнению, только удлинило бы путь, не дав никакого выигрыша во времени.

Простояв во льду сутки, сжимаемый порою так, что терял управление, «Иркутск» повернул назад. На консилиуме, созванном Лаптевым, было решено возвратиться на зимовку. 22 августа бот вошел в Быковскую протоку и стал подниматься вверх по Лене. 6 сентября Лаптев привел бот в реку Борисову, впадающую в Лену на 70°40 северной широты. 8 сентября Лена стала.

Отряд построил для себя пять домиков и разместился в них. Чтобы предотвратить заболевание цингой, Лаптев распорядился готовить отвар из коры и шишек кедрового сланика. Благодаря этому больных было очень мало, и за все время зимовки умер лишь один человек.

С зимовки Лаптев послал Берингу в Якутск рапорт и решение консилиума, в котором проход морем от Лены к Колыме признавался невозможным из-за сплошного льда. По рассказам местных жителей-якутов, неподвижный лед, простиравшийся до Святого Носа, не взламывался десятилетиями.

16 августа 1737 года Лаптев выехал в Петербург, где должен был решаться вопрос о продолжении работы северных отрядов экспедиции в связи с окончанием поставленного им срока. Как известно, 20 декабря 1737 года Адмиралтейств-коллегия приняла решение довести картографирование побережья Северного Ледовитого океана до конца.

Адмиралтейств-коллегия высказала мнение, что на пути от Лены до Камчатки непреодолимых препятствий не существует. Сведения, собранные историком Миллером, подтверждали, что русские суда плавали в прошлом от устья Лены до Анадыря. Поэтому Адмиралтейств-коллегия

предписала Лаптеву выбирать для плавания такое время, когда лед относит от берега к северу, а если в плавании «крайняя невозможность от льда постигнет», ожидать на месте изменения ледовой обстановки и при удобном случае немедленно следовать дальше. Кроме того, коллегия предписала Лаптеву производить в зимнее время обследование и опись устьев рек и морского побережья на еще не пройденных участкахмаршрута.

Адмиралтейств-коллегия обязала Сибирскую губернскую, Иркутскую и Якутскую канцелярии создать в удобных местах по пути следования отряда Дмитрия Лаптева склады с провиантом и необходимым имуществом. Одновременно коллегия потребовала исполнения предыдущих указов о постановке «маяков» и посылке геодезистов для картографирования берегов.

Обо всех этих решениях Лаптев узнал, когда добрался до Москвы. Но он считал необходимым сообщить Адмиралтейств-коллегий свои соображения по поводу дальнейшего порядка работы отряда и решил все-таки доехать до Петербурга.

Президент Адмиралтейств-коллегий адмирал Н. Ф. Головин согласился с доводами Лаптева. Было принято решение продолжать плавание только в том случае, *«ежели надежда к тому морскому походу будет»* . В противном случае следовало, отправив судно в Якутск или поставив *«где способнея»*, пройти сухим путем до устья Колымы, а затем к Нижне-Колымскому острогу. При выполнении работ надлежало обратить особое внимание на картографирование мыса Святой Нос, бухт, заливов устьев рек. Составленную во время похода обстоятельную карту Лаптев должен был послать из Нижне-Колымского острога в Петербург, в Адмиралтейств-коллегию, а затем отправиться с отрядом на Камчатку через Анадырский острог или иной дорогой по своему усмотрению.

С Камчатки Лаптеву предписывалось пройти морем к устью Колымы на судне, полученном от Беринга. При этом, в случае если бы Лаптев на месте увидел, что удобнее начать плавание от устья Анадыря, Адмиралтейств-коллегия разрешила ему требовать от Беринга присылки судна именно туда.

Берег от Анадыря до Колымы в то время можно было описать только с судна, так как на побережье обитали *«неподданные народы, называемые чукчи, которые с имеющимися в подданстве российской державе всегда войну имеют».* Лаптеву было приказано ничем не озлоблять чукчей, «показывать им приласкание» и принимать в подданство, *«ежели пожелают».*

Так как зимовать на побережье, заселенном воинственными чукчами, не представлялось возможным, Лаптеву предписывалось в случае необходимости возвратиться на зимовку в Анадырь и продолжить плавание в следующем году.

В плавании от Анадыря к Колыме Лаптев должен был уделить особое внимание картографированию Чукотского Носа (ныне мыс Дежнева) и острова, расположенного против устья Колымы.

Однако предусмотреть абсолютно все Адмиралтейств-коллегия не могла, поэтому Лаптеву было разрешено в случае необходимости отклоняться от полученных инструкций и поступать так, как он найдет нужным. Одновременно Адмиралтейств-коллегия обязала местные

Сибирские власти выполнять все требования Лаптева.

По пути из Петербурга в Якутск у Лаптева созрел один план, о котором он сообщил президенту Адмиралтейств-коллегий в своем письме из Усть-Кута 4 марта 1739 года. Убежденный, что обойти Святой Нос с моря ему не удастся, Лаптев решил провести первую зимовку где-либо к западу от мыса и одновременно послать взятых им из Якутска плотников на реку Индигирку, впадающую в море восточнее Святого Носа. В течение зимы плотники должны были построить судно *«на манер шлюпки или бота»*, на котором можно было бы идти морем до Колымы, а затем и к Камчатке. Вместе с тем Лаптев предполагал обойти Святой Нос во второе лето на боте «Иркутск», который должен был зимовать к западу от этого мыса…

Следовательно, Лаптев предполагал закартографировать в течение двух лет берег от Лены до Колымы, разбив его на два участка — к западу и к востоку от Святого Носа, — имея на каждом участке по одному судну на тот случай, если «Иркутск» не сможет дойти до устья Колымы.

Еще до приезда в Якутск Лаптев распорядился послать матроса Алексея Лошкина с заданием описать берег от устья Лены до Святого Носа. Лошкин по зимнему пути выехал из Якутска на Яну, от устья которой ему предстояло начать картографировать берег. Дойдя до Святого Носа, он должен был вернуться на Яну и продолжать картографировать берег в западном направлении до Лены.

В Якутск еще по зимнему пути был послан геодезист Иван Киндяков, которому поручалось картографирование реки Индигирки от ее верховьев до устья.

Лаптев из-за большого количества груза только в начале марта 1739 года добрался до Усть-Кута. Дождавшись вскрытия Лены, его суда спустились к Якутску.

Приведя в порядок бот «Иркутск», Лаптев 7 июня ушел в плавание. К 5 июля он достиг устья Лены и, пройдя Быковской протокой, вышел в море. Вскоре «Иркутск» бросил якорь в Севастьяновой губе. На море вплотную к берегу стоял лед, и продвигаться дальше было невозможно.

Во время стоянки в Севастьяновой губе на бот прибыл Алексей Лошкин, который сообщил определенное им истинное местоположение Святого Носа; это позволило Лаптеву более правильно спланировать работу отряда. Он сообщил Адмиралтейств-коллегий, что собирается зимовать на Индигирке, то есть восточнее Святого Носа.

Пока «Иркутск» стоял в Севастьяновой губе, штурман Щербинин описал мыс Буор-Хая и обнаружил идущую на северо-восток от этого мыса длинную косу, покрытую льдом.

На Быковском полуострове Лаптев, опасаясь, видимо, аварии судна, оставил деньги, 400 пудов муки, сухари и десять человек для охраны.

На борту «Иркутска» было оставлено тридцать пять человек, остальных Лаптев отправил в Якутск.

22 июля бот вошел в открывшуюся у берега полоску воды, но вскоре возвратился обратно. Полоска воды была настолько узка, что нельзя было обойти мели. Только 29 июля «Иркутск» смог снова отправиться в путь. Но уже к вечеру ветер стал крепчать, лед пришел в движение и сжал судно. Плохо пришлось бы «Иркутску», если бы к следующему утру ветер не переменился и не отнес лед от берега, освободив тем самым бот. Но

продвижение вперед шло крайне медленно, так как ветер был встречным.

31 июля бот, чтобы переждать шторм, стал на якорь в устье реки Омолой. Только 4 августа Лаптев смог повести судно дальше. К вечеру того же дня «Иркутск» дошел до мыса Буор-Хая, где стоял сплошной лед, отделенный от берега узкой полоской воды. Эта полоска оказалась очень короткой, и «Иркутск», дойдя до ее конца, стал на якорь.

Вскоре подул сильный юго-западный ветер, который забил и без того узкую полоску воды льдинами, отколовшимися от «стоячего» льда. В любую минуту бот мог быть сорван с якоря и выжат льдом на берег.

Чтобы этого не случилось, Лаптев с огромным трудом провел «Иркутск» за большую льдину на мели, наиболее устойчивую.

На следующее утро ветер отогнал лед от берега, и Лаптев повел судно дальше, рассчитывая обойти косу, обнаруженную штурманом Щербининым. Но осуществить этот замысел ему не удалось. Широкая полоса воды заметно сузилась и вскоре превратилась в узкий канал.

Пришлось возвратиться обратно к мысу. Усилившийся ветер забил льдом канал, да и сам канал находился в движущемся льду. Видя, что лед может затереть судно, Лаптев направил «Иркутск» к наиболее узкой южной части канала и повел его под парусами по проходу, пробиваемому высланной на лед командой. Наконец, ледяная преграда осталась позади, и судно вошло в разреженный лед.

7 августа бот подошел к устью западной протоки реки Яны, а 10 августа — к устью восточной протоки, но войти в Яну не удалось из-за мелководья.

Между тем северный ветер нагнал лед. Пришлось укрываться за крупными льдинами, задержавшимися на мели. Только 13 августа «Иркутск» смог продолжать путь, но уже к вечеру этого дня, дойдя до мыса Чуркина, он опять оказался под угрозой сжатия. Снова пришлось укрываться ото льда и шторма.

На следующий день «Иркутск» обогнул мыс Святой Нос, и вскоре на северо-востоке был замечен остров, который Лаптев назвал островом Меркурьева. Через некоторое время на северо-северо-западе увидели другой остров. Его назвали островом св. Диомида. Теперь этих островов нет: они были сложены из ископаемого льда и растаяли.

К 17 августа «Иркутск» отошел от Святого Носа на 105 миль к востоку. Море в этом районе было настолько мелко, что когда бот шел над глубинами 2,5–3 метра, берега не было видно. Сильные восточные и северные ветры начали нагонять лед. Надо было подумать о надежной стоянке. Однако посылаемые Лаптевым шлюпки часто не могли подойти к берегу из-за мелководья, а в тех местах, куда они подходили, удобных стоянок не оказывалось. Лучшим местом для зимовки в этом районе могло быть устье реки Индигирки. Поэтому Лаптев 20 августа послал на берег матроса с якутами для отыскания устья и постановки в его районе знака.

22 августа Лаптев обнаружил, что бот идет в пресной воде, и предположил, что перед ним находится устье Индигирки. Для осмотра входа в него он отправил на единственной шлюпке лоцмана и матроса.

В тот же день поднялся сильный юго-восточный ветер, к ночи разыгрался шторм. Шесть дней отряд Дмитрия Лаптева упорно боролся со льдом. За эти дни «Иркутск» отнесло к юго-востоку, и он опять оказался на

соленой воде. Посланная к берегу шлюпка не возвратилась.

В поисках входа в реку Лаптев подвел бот ближе к берегу. Район был еще не изведан, и Лаптев вел бот медленно, тщательно измеряя глубины. С наступлением темноты «Иркутск» пришвартовался к стоявшей на мели большой льдине.

За ночь матросы смастерили из бочечных обручей и просмоленной парусины две небольшие лодки, а утром, когда на море поднялось легкое волнение, разломавшее молодой лед, на берег отправился штурман Щербинин. Ему тоже не удалось найти вход в реку. Тогда Лаптев отправил его вторично, *«чтобы, вышед на землю и подле земли, искал устье и жилых мест и чтоб им ко входу учинили помощь».*

Мороз усиливался, к 1 сентября море сплошь покрылось льдом, который быстро утолщался. Казалось, наступила зима, но 4 сентября ветром нагнало воду, взломало лед и сняло все сидевшие на мели старые льдины. Поднявшийся шторм за пятнадцать часов отнес бот далеко в море, а затем переменившийся ветер понес судно к берегу. 7 сентября наступило безветрие, и море опять стало покрываться сплошным слоем льда.

Не имея никаких сведений ни от Щербинина, ни от лоцмана и матроса, Лаптев решил снова предпринять поиски устья Индигирки. Посланные им 10 сентября по льду на берег люди в тот же день возвратились с радостным известием: устье восточной протоки Индигирки находилось всего в четырнадцати верстах от судна. С ними вернулись и лоцман, матрос и Щербинин. Эти люди перенесли много лишений.

Не имея возможности возвратиться на бот за провиантом и теплой одеждой, они продвигались по берегу, терпя холод и голод. У двоих были отморожены ноги. В таком состоянии их нашел геодезист Киндяков, который еще зимой был послан Лаптевым из Якутска для нанесения на карту Индигирки; закончив ее, он к 31 августа выехал на взморье. Оказав помощь бедствовавшим товарищам, Киндяков поручил им показать Лаптеву вход в устье протоки, а сам отправился вверх по реке, чтобы привести с зимовий нарты, на случай если во время шторма «Иркутск» потерпит крушение.

Лаптев решил остаться в устье реки до весны. Поэтому он организовал перевозку всего провианта и имущества с судна на берег. 22 сентября к боту прибыли собачьи упряжки, приведенные Киндяковым, что значительно облегчило эту тяжелую работу.

Сразу же после высадки на берег Лаптев отправил матроса Алексея Лошкина для нанесения на карту морского берега до реки Алазеи и Голыжинской протопи дельты Индигирки, а Щербинина и Киндякова — для картографирования средней и восточной проток. Когда Лошкин возвратился, выполнив задание, Лаптев отправил его в Петербург с рапортом в Адмиралтейств-коллегию.

Лаптев, донося Адмиралтейств-коллегий о подробностях похода, сообщил свои планы на лето 1740 года. Он намеревался, если только позволит ледовая обстановка, продолжить плавание на восток *«до реки Колымы, до Чукотского Носа и до Камчатки»* . Далее Лаптев указывал, что в случае, если ему не удастся спасти весною «Иркутск» от сжатия льдов, он построит на Колыме новое судно, а берег между Индигиркой и Колымой опишет с суши. К рапорту была приложена карта берега от устья Лены до

реки Алазеи.

Лошкин добрался до Петербурга только в июне 1740 года. Адмиралтейств-коллегия, обсудив рапорт Лаптева, предписала ему поступать *«усматривая по тамошнему состоянию, по наилучшему его рассуждению».*

Месяцем раньше, 27 мая 1740 года, Адмиралтейств-коллегия заслушала рапорт Беринга от 30 апреля 1739 года, в котором он сообщал, что не имеет на Камчатке ни судна, ни провианта для отряда Дмитрия Лаптева. Впрочем, Лаптев и не надеялся на Беринга. В своем личном письме президенту Адмиралтейств-коллегий Н. Ф. Головину, еще не зная о содержании рапорта Беринга, он прямо писал об этом.

Во время зимовки Лаптев нанес на карту реку Хрома, мимо которой прошел отряд, следуя от Святого Носа к устью Индигирки.

22 января 1740 года на Колыму отправился на собаках Киндяков. Описав нижнее течение реки вплоть до морского побережья, он направился по нему к Индигирке, составляя по пути карту. 6 апреля он прибыл в Русское Устье, где зимовал отряд.

Выполнив эти работы, Лаптев начал готовиться к летнемуплаванию.

С большим трудом заготовив лес, отряд приступил к постройке четырех судов для перевозки провианта и других грузов по морю до Колымы или Алазеи, в случае если бот не удастся сохранить.

Внимательно осмотрев стоявший во льду бот, Лаптев пришел к заключению, что поднять его на лед и передвинуть по льду к прибрежной полынье, как он рассчитывал раньше, вряд ли удастся, так как для этого не было достаточного количества леса и не хватало людей. Поэтому он решил разгрузить бот и, прорубив во льду канал до прибрежной полыньи, вывести в нее судно. К работам Лаптев решил привлечь не только весь свой отряд, но и *«всех, которые вблизости реки Индигирки обретаются».*

Со 2 июня весь личный состав отряда и более восьмидесяти местных жителей начали пробивать во льду канал. От бота до открывшейся к этому времени прибрежной полыньи было около 850 метров, толщина льда достигала 1,5–2 метров.

К 27 июня канал был готов, и бот выведен в полынью, но поднявшийся ветер сломал лед и понес его к берегу. Бот сдавило льдом и выжало на мель.

Несмотря на почти безнадежное положение судна, Лаптев решил не прекращать работ по его спасению. Пришлось разгрузить бот, снять мачты и подвести под корпус бота ваги (рычаги). Наконец, 11 июля «Иркутск» был снят с мели, и его начали готовить к плаванию. Лед продолжал теснить судно, приходилось непрестанно менять стоянку, укрывая бот за большими стоявшими на мелях льдинами. Только к 29 июля «Иркутск» был полностью готов к походу.

31 июля лед начал отходить от берегов, и в этот же день «Иркутск» отправился в плавание. 1 августа отряд миновал устье реки Алазеи, а 3 августа на горизонте был замечен остров, Лаптев назвал его островом Св. Антония. *15 Самый западный в группе Медвежьих островов. Современное его название — остров Крестовский.*

На следующий день «Иркутск» стал на якорь против устья средней протоки Колымы. В реку для измерения фарватера была послана шлюпка с людьми.

Дав знать о себе в Нижне-Колымский острог, Лаптев 8 августа отправился дальше на восток. Однако ледовая обстановка за это время изменилась; вскоре показались отдельные льдины, а затем бот вошел в густой плавающий лед. «Иркутск» продвигался вдоль высокого каменистого берега по узкому, местами шириной всего десять-двадцать метров, каналу. Часто большие льдины надвигались на бот, а найти убежище у приглубого и ровного берега было невозможно. На шестые сутки этого опасного плавания «Иркутск» подошел к Большому Баранову мысу.

Продвигаться дальше было нельзя, так как лед вплотную примыкал к берегу, не оставляя никакого прохода. Лаптев вынужден был повернуть обратно к устью Колымы.

23 августа «Иркутск» стал на якорь у небольшого Нижне-Колымского острога, насчитывавшего всего десять жилых домов. Здесь и пришлось расположиться на зимовку.

Осенью геодезист Киндяков начал составлять карту верховьев реки Колымы. На возвышенном правом берегу устья восточной протоки Колымы отряд построил из плавника знак, хорошо видимый с моря.

Одновременно Лаптев послал штурмана Щербинина в Анадырский острог для заготовки леса на постройку судов для плавания по Анадырю.

В следующем, 1741 году Лаптев решил предпринять еще одну попытку пройти морем от Колымы на восток. 29 июня 1741 года «Иркутск» вышел из Нижне-Колымского острога. Вместе с ботом шли две большие лодки, построенные зимой по требованию Лаптева. На каждой из них находилось по двенадцати местных казаков. 8 июля отряд прибыл на взморье. Через несколько дней льды разредились, и отряд отправился дальше. Продвижение на восток шло крайне медленно. Впереди бота плыли лодки, отыскивали во льду проходы, измеряли глубины и сигналами указывали Лаптеву правильное направление.

К 25 июля отряд снова достиг Большого Баранова мыса. Ледовая обстановка оказалась здесь такой же, как и в прошлом году: льды преграждали путь. У самого мыса не было удобной стоянки, поэтому Лаптев отвел бот и лодки немного назад.

4 августа отряд вновь подошел к мысу. Посланные вперед лодки подвижкой льда были отнесены в сторону от бота и вскоре раздавлены.

К счастью, люди успели высадиться на лед и спастись. Видя, что за мысом стоит непроходимый лед, Лаптев созвал консилиум, который, обсудив создавшееся положение, признал, что *«за выше объявленными препятствиями прибыть на Камчатку невозможно»*, и постановил *«впредь на оное море ботом не выходить»* . 6 августа «Иркутск» отправился в обратный путь и через несколько дней снова прибыл в Нижне-Колымский острог.

Лаптев стал готовиться к переезду на Анадырь сухим путем. Трудно сказать, знал ли он в это время, что и на Камчатке не приготовлено судно для плавания его отряда к Колыме. Судя по довольно продолжительному сроку, который прошел со времени слушания Адмиралтейств-коллегией рапорта Беринга, можно предполагать, что Лаптев знал об этом, но точных данных на этот счет нет.

Вместе с тем Лаптев, по-видимому, понимал, что если ему не удалось пройти морем от Колымы до Камчатки, то, очевидно, не удастся

пройти и в обратном направлении. Вероятно, поэтому он и решил идти сухим путем от Нижне-Колымского до Анадырского острога, затем спуститься вниз по течению Анадыря и связать таким образом опись берегов Северного Ледовитого океана с описью побережья Тихого океана. Связью этих описей Лаптев хотел завершить работу своего отряда.

Такой план Лаптев наметил еще осенью 1740 года во время зимовки в Нижне-Колымском остроге и сообщил о нем в письме Н. Ф. Головину. Этим и объясняется кажущаяся двойственность в действиях Лаптева, когда он, готовясь к плаванию морем на восток от Колымы, одновременно послал Щербинина на Анадырь строить суда.

27 октября 1741 года отряд Лаптева на 45 собачьих упряжках отправился в путь. Дорога лежала вдоль правого притока Колымы — Большого Анюя. У устья реки Ангарки отряд перегрузился на приготовленные здесь для него нарты с запряженными в них оленями. Перевалив в верховье Большого Анюя через горный хребет Гыдан (Колымский) и выйдя на реку Яблон (правый приток Анадыря), отряд Лаптева 17 ноября 1741 года прибыл в Анадырский острог.

Вскоре после прибытия отряда в Анадырский острог оттуда отправился военный отряд под начальством казачьего пятидесятника Шипицына для защиты коряков от чукчей. Воспользовавшись этим, Лаптев командировал квартирмейстера Романова и бывшего поручика артиллерии Новицкого, велев им составлять карту по пути следования отряда Шипицына от Анадырского острога до устья реки Пенжины.

Сам же Лаптев занялся подготовкой к плаванию по Анадырю. Весной 1742 года отряд приступил к постройке двух больших лодок. 9 июня после вскрытия реки Лаптев со своими людьми отправился на этих лодках в путь.

Почти от самого острога Анадырь разветвляется и на протяжении более ста километров течет двумя рукавами: северный из них называется Анадырем, а южный — протокой Майной. Лаптев отправился вниз по Майне и, достигнув устья Анадыря, повернул назад, чтобы повторить картографирование. Нанесение на карту второго рукава было поручено Киндякову.

После окончания описи Анадыря работу отряда можно было считать законченной. 19 октября 1742 года Лаптев со всем отрядом выехал по зимнему пути в Нижне-Колымский острог. Оставив в остроге команду для охраны бота «Иркутск», он отправился в Якутск и прибыл туда 8 марта 1743 года. В Якутске в это время находился А. И. Чириков, принявший на себя после смерти Беринга командование Великой Северной экспедицией. От Чирикова Лаптев получил предписание немедленно выехать в Петербург для донесения Адмиралтейств-коллегий о своей работе.

В декабре 1743 года Лаптев был уже в Петербурге. Адмиралтейств-коллегия рассмотрела представленные им документы и материалы и постановила считать работу законченной. Бот «Иркутск» решено было передать местным властям, которые обязывались *«содержать его под хранением тамошних служилых людей»* ; весь личный состав отряда поступал в распоряжение А. И. Чирикова.

Дмитрий Яковлевич Лаптев не ограничился порученным ему картографированием берегов. Вернувшись в Петербург, он написал и 2

февраля 1744 года представил Адмиралтейств-коллегии докладную записку о состоянии народностей, живущих на крайнем северо-востоке России.

В докладной записке Лаптев писал, что ему было поручено только положить на карту морской берег от устья Лены до Камчатки, но так как в том краю до него не было никого, кто мог бы увидеть недостатки в управлении краем, он считает возможным высказать свои соображения по этому поводу. Лаптев указывал, что среди живущих на Севере народностей необходимо распространить грамотность, и советовал послать туда учителей и священников.

Характерно, что Лаптев заботился о сохранении природных богатств края. Он предлагал запретить пожоги леса, раскапывание нор пушных зверей и уничтожение молодняка, что, по его словам, практиковали якуты.

В этой же докладной записке Лаптев поднимает свой голос в защиту малых северных народностей. Говоря о злоупотреблениях при сборе ясака, он отмечал, что сборщики нещадно обирают местных жителей, что сама система определения размеров дани несправедлива и приводит население к обнищанию, что ее необходимо изменить, ибо это есть самый верный способ облегчить материальное положение народов Севера. Одновременно Лаптев осуждал систему аманатов (заложников) в качестве меры для обеспечения покорности северных народностей и своевременной уплаты ими дани.

В этой же докладной записке Лаптев предлагал поощрять судоходство по Лене, считая, что для жителей низовий Лены, Яны, Индигирки и Колымы имеет первостепенное значение доставка крестьянами с верховий Лены хлеба, ниток для сетей, железных котлов, ножей, топоров и других предметов, необходимых в домашнем обиходе, для охоты и рыболовства. Еще во время пребывания в экспедиции Д Я. Лаптев был произведен в капитаны 3-го ранга. По возвращении в Петербург его назначили советником «в экспедицию над верфями и строениями», то есть в управление Адмиралтейств-коллегий, ведавшее верфями, зданиями и иными сооружениями, принадлежавшими флоту. В следующем, 1746 году Лаптев командовал одним из кораблей Кронштадтской эскадры. Осенью 1751 года Лаптева назначили секунд-интендантом Кронштадтского порта, затем он снова командовал кораблем.

В 1757 году Лаптев был произведен в контр-адмиралы и назначен младшим флагманом Балтийского флота. В апреле 1762 года он вышел в отставку в чине вице-адмирала. Дата его смерти неизвестна.

В память о Харитоне и Дмитрии Лаптевых море, простирающееся от Таймыра до Новосибирских островов, берега которого первыми исследовали Лаптевы, называется морем Лаптевых.

На северной стороне ленской дельты, несколько восточнее устья Туматской протоки, находится мыс Лаптева, названный в честь Дмитрия Лаптева. Пролив, ведущий из моря Лаптевых в Восточно-Сибирское море между материком и Большим Ляховским островом, также называется проливом Дмитрия Лаптева. В устье восточной протоки реки Колымы, на правом ее берегу, находится мыс Лаптева.

Джон Байрон

17 июня 1764 года английский мореплаватель капитан коммодор Джон Байрон получил инструкцию, подписанную лордом Адмиралтейства. Она начиналась так:

«Ввиду того, что ничто не может столь способствовать славе нашего государства в качестве морской державы, достоинству Великобритании и успехам ее торговли и мореплавания, как открытие новых земель; и ввиду того, что имеются основания предполагать существование в Атлантическом океане между мысом Доброй Надежды и Магеллановым проливом весьма значительных земель и островов, до сих пор неизвестных европейским державам, расположенных в удобных для мореплавания широтах и обладающих климатом, благоприятствующим производству различных полезных торговле товаров, наконец, ввиду того, что острова его величества, называемые Пепис или Фолклендскими, находящиеся в упомянутом выше районе, не были исследованы с достаточной тщательностью, чтобы дать возможность получить точное представление об их берегах и природных богатствах, хотя их открыли и не раз посещали английские мореплаватели, — его величество, приняв во внимание эти соображения и считая, что состояние полного мира, которым счастливо наслаждается его королевство, как нельзя более благоприятствует предприятию такого рода, почел за благо привести его в исполнение».

Кто же был этот испытанный мореплаватель, на кого пал выбор английского правительства? То был дед прославленного поэта, капитан-коммодор Джон Байрон, родившийся 8 ноября 1723 года. Он с детства проявлял живейшую склонность к морской службе и в возрасте семнадцати лет получил назначение на один из кораблей эскадры адмирала Ансона, имевшей задание уничтожить испанские поселения на берегах Тихого океана.

Выше мы рассказывали о несчастьях, постигших эту экспедицию, и об удаче, выпавшей в конце концов на ее долю.

Корабль «Уэйджер», на котором плавал Байрон в экспедиции Ансона, потерпел аварию при выходе из Магелланова пролива, и экипаж, захваченный испанцами, был доставлен в Чили. После трехлетнего пребывания в плену Байрону удалось бежать, и его подобрал корабль из французского порта Сен-Мало, на котором он и добрался до Европы. Он немедленно возобновил службу на флоте и отличился во многих сражениях во время войны с Францией; несомненно, участие в кругосветном путешествии, так неудачно прервавшемся, послужило причиной того, что Адмиралтейство назначило его начальником экспедиции.

Доверенные ему корабли были тщательно оснащены. «Дофин» представлял собой двадцатичетырехпушечный корвет, экипаж которого состоял из ста пятидесяти матросов, трех лейтенантов и тридцати семи младших офицеров. На «Тамаре», шестнадцатипушечном шлюпе под командованием капитана Муата, было девяносто матросов, три лейтенанта и двадцать семь младших офицеров.

Начало похода оказалось несчастливым, 21 июня 1764 года корабли покинули Лондонский порт; идя вниз по течению Темзы, «Дофин» задел за дно и вынужден был зайти в Плимут для починки подводной части.

3 июля корабли окончательно снялись с якоря, и через десять дней Байрон остановился у города Фуншала на острове Мадейра для пополнения

запаса продовольствия. Ему пришлось также сделать остановку на островах Зеленого Мыса, чтобы набрать воды, так как имевшаяся на борту очень быстро испортилась.

Ничто не нарушало спокойного плавания. «Дофин» и «Тамар» вскоре очутились у берегов Бразилии, в виду мыса Фрио.

До 29 октября поход на юг длился без всяких происшествий. Затем жестокие шквалы с внезапным градом следовали один за другим и перешли в ужасную бурю, во время которой командир приказал бросить за борт четыре пушки, чтобы не затонуть в открытом море. На следующий день погода несколько улучшилась; но было холодно, как бывает в это время в Англии, хотя ноябрь в южном полушарии соответствует маю в северном. Так как ветер продолжал относить корабль к востоку, Байрон начал опасаться, что ему трудно будет достичь берегов Патагонии.

12 ноября, хотя на картах в этом районе не значилось никакой суши, вдруг послышались крики: «Земля! Впереди земля!»

Тучи в ту минуту закрывали почти весь горизонт, беспрерывно грохотал гром и сверкали молнии.

После столь бурного плавания Байрон 24 ноября очутился — само собой понятно, к величайшей его радости — у острова Пингвинов в Пуэрто-Десеадо. Но условия этой стоянки не оправдали того нетерпения, с каким экипаж стремился до нее добраться.

Высадившись на берег и углубившись внутрь страны, английские моряки увидели перед собой лишь пустынную равнину и песчаные холмы; кругом ни деревца. Так как продолжительная стоянка там была бесполезна и опасна, 25 числа Байрон пустился в путь на поиски острова Пепис.

Данные о местонахождении этой земли отличались крайней неопределенностью. Галлей считал, что она находится на 60° западной долготы к востоку от Южной Америки. Коули, единственный мореплаватель, якобы видевший ее, утверждал, что она расположена на 47° южной широты, но не указывал долготы. Решение этой проблемы представляло большой интерес.

Прокрейсировав некоторое время на север, на юг и на восток, Байрон убедился, что никакого острова здесь не существует, и решил зайти в первую гавань, где он смог бы запастись водой и дровами, в которых испытывал острую необходимость.

5 января 1765 года, как только экипаж полностью оправился после тяжелого плавания, командир, запасшись всем необходимым, вывел корабли из Магелланова пролива и возобновил поиски Фолклендских островов. Неделю спустя он заметил землю, которую принял за острова Себольда, открытые в 1528 году голландцем, по имени Себольдде Верт.

Он высадился в январе 1765 года на острове Западный Фолкленд, включил его во владение британской короны и направился к Магелланову проливу. Пройдя в середине февраля 1765 года этот пролив, он вышел в Тихий океан.

Сначала Байрон держался в открытом море, опасаясь, как бы течения не увлекли его к берегу, которого он не знал. Затем, после общего ознакомления, он приказал спустить шлюпку и дал морякам задание следовать вдоль берега, чтобы отыскать безопасную и удобную гавань; вскоре гавань была найдена и получила название Порт-Эгмонт — в честь

графа Эгмонта, тогдашнего первого лорда Адмиралтейства.

Дав названия множеству скал, островков и мысов, Байрон 27 января покинул Порт-Эгмонт и направился снова к Пуэрто-Десеадо, куда прибыл через девять дней. Там он застал «Флорид», транспортное судно, доставившее ему из Англии продовольствие и пополнение людьми, необходимые для дальнейшего продолжительного плавания. Но эта стоянка была слишком опасной, а «Флорид» и «Тамар» находились в слишком плохом состоянии, чтобы можно было приступить к требовавшей много времени перегрузке. Тогда Байрон послал на «Флорид» одного из своих младших офицеров, прекрасно изучившего Магелланов пролив, и пустился в путь к Пуэрто-Хамбре, сопровождаемый обоими спутниками.

По выходе из Магелланова пролива Байрон обогнул мыс Горн и до 26 апреля держал курс на северо-запад. В этот день был замечен Мас-Афуэра, один из островов группы Хуан-Фернандес. Командир немедленно высадил на остров несколько матросов, которые запасли воду и дрова, а затем занялись охотой на диких коз, мясо которых, по их мнению, было таким же вкусным, как лучшая дичь в Англии.

Покинув Мас-Афуэра, Байрон изменил курс, чтобы отыскать землю Дейвиса; по мнению географов того времени, она находилась на 27°30, приблизительно в ста лье к западу от берегов Америки. Поиски заняли неделю.

Байрон ничего не обнаружил во время этого плавания, которое он не мог затягивать на более длительный срок, так как намеревался посетить Соломоновы острова, и снова взял курс на северо-запад. 22 мая на кораблях началась цинга и стала распространяться с угрожающей быстротой. К счастью, 7 июня на 140°58 западной долготы с верхушки мачт увидели землю.

На следующий день корабли очутились перед двумя островами, сулившими самые радостные перспективы. Моряки увидели высокие ветвистые деревья, кусты, перелески и сновавших среди них туземцев, которые вскоре собрались на берегу и разожгли костры.

Байрон немедленно отрядил шлюпку на поиски якорной стоянки. Шлюпка вернулась, не обнаружив дна на расстоянии одного кабельтова от берега. Несчастные цинготные больные, с трудом притащившиеся на шканцы, с мучительной завистью рассматривали плодородный остров, где имелось лекарство от их болезни; но доступ к нему преграждала природа.

Байрон решил положить конец мукам несчастных матросов и дал этой группе островов, принадлежащих к архипелагу Туамоту, название Дисаппойнтемент («Разочарование»). 8 июня он пустился в дальнейший путь. Уже на следующий день на горизонте снова показалась земля, длинная, низкая, поросшая кокосовыми пальмами. Посредине простиралась лагуна с маленьким островком на ней. Самый вид указывал на коралловое происхождение этой земли. И на этот раз шлюпка, посланная для промера, обнаружила повсюду обрывистый, крутой, как стена, берег.

До 180 меридиана Байрон следовал несколько севернее маршрута Роггевена. Однако в архипелаге Туамоту он кое-где шел буквально по следам Роггевена. На рифах атолла Такапото (Байрон назвал его островом Кинг-Джордж) он нашел остатки вельбота с затонувшего здесь корабля «Африканен Галей».

21 июня показалась новая цепь островов, окруженных кольцом рифов. И снова Байрон воздержался от более подробного ознакомления с ними, так как риск, сопряженный с высадкой, не мог быть оправдан пользой от нее. Байрон назвал этот архипелаг островами Дейнджер (Опасности).

Шесть дней спустя был открыт остров Дьюк-оф-Йорк (герцога Йоркского). Англичане не встретили там жителей, но собрали двести кокосовых орехов, представлявших для них огромную ценность.

1 октября оба корабля, запасшись свежей провизией, водой и дровами, покинули после девятинедельной стоянки Тиниан. Байрон опознал остров Анатахан, уже виденный Ансоном, и продолжал путь на север в надежде встретить северо-восточный пассат, прежде чем дойти до архипелага Бабуян, замыкающего с севера Филиппинские острова. 22 октября он увидел самый северный остров этой группы, Графтон, а 3 ноября достиг острова Тимуан, о котором Дампир сообщил как о месте, где легко можно запастись свежей провизией.

7 ноября Байрон снова пустился в путь, не приближаясь к берегу, он миновал остров Пуло-Кондор, зашел затем на Пуло-Тайя, где встретил шлюп, плававший под голландским флагом, хотя весь его экипаж состоял из малайцев. Затем Байрон достиг Суматры, прошел вдоль ее берега и 28 ноября бросил якорь в Батавии, столице голландских владений в Ост-Индии. В гавани стояло более ста судов, больших и маленьких — так процветала в то время торговля Ост-Индской компании. Город благоденствовал Широкие прямые улицы, прекрасно содержавшиеся каналы, обсаженные высокими деревьями, выстроившиеся в ряд дома придавали ему вид, очень напоминавший нидерландские города. На бульварах и в деловых кварталах можно было встретить португальцев, китайцев, англичан, голландцев, персов, мавров и малайцев. Празднества, приемы, всякого рода развлечения давали чужестранцу ясное представление о процветании города и делали пребывание в немприятным.

Как ни кратковременна была стоянка, она оказалась все же слишком длительной. Едва корабли миновали Зондский пролив, ужасная гнилая лихорадка уложила на койки половину команды и послужила причиной смерти трех матросов.

10 февраля после сорокавосьмидневного перехода Байрон увидел берега Африки и тремя днями позже бросил якорь в Столовой бухте.

8 Кейптауне он смог запастись всем необходимым. Продовольствие, вода, медикаменты — все было погружено с исключительной быстротой, объяснявшейся желанием приблизить час возвращения; и корабли наконец взяли курс к берегам родины.

9 мая 1766 года «Дофин» бросил якорь в Лондонском порту, совершив кругосветное путешествие, длившееся около двадцати трех месяцев.

Из всех кругосветных путешествий, совершенных англичанами, это было наиболее удачным. До тех пор ни разу не делалось попытки совершить плавание с чисто научной целью.

Если результаты его оказались не столь плодотворными, как можно было надеяться, то в этом следует винить не командира, доказавшего свое

искусство моряка, а скорее лордов Адмиралтейства, инструкции которых не отличались достаточной точностью и которые не позаботились включить в состав экспедиции, как это делалось впоследствии, ученых — специалистов по различным отраслям знания.

Впрочем, заслуги Байрона полностью оценили. Ему присвоили чин адмирала и дали важное назначение в Ост-Индию.

Плавание Байрона в чисто географическом отношении дало сравнительно немного. Но его рейд через Тихий океан, совершенный в чрезвычайно сжатые сроки, весьма обнадежил Британское адмиралтейство. После возвращения Джона Байрона лорды британского Адмиралтейства решили по горячим следам снарядить экспедицию для дальнейшего поиска и колонизации новых земель.

Сэмуэл Уоллис

В 1766 году в Тихий океан была направлена экспедиция капитана Сэмуэла Уоллиса, в распоряжение которого были предоставлены два корабля «Дельфин» и «Сваллоу». Командиром «Сваллоу» был назначен капитан Филипп Картерет. В секретных инструкциях Уоллису вменялось в обязанность отыскать Южный материк и включить его во владение британской короны.

Уоллис имел опыт плаваний в Атлантическом океане, Картерет участвовал в экспедиции Байрона в качестве одного из его помощников. Оба командира вполне отвечали целям экспедиции, чего, однако, нельзя сказать о шлюпе «Сваллоу» — ветхом судне, которое никак не могло угнаться за «Дельфином» Уоллис и Картерет покинули Плимут в августе 1766 года и 17 декабря дошли до Магелланова пролива, но из-за встречных ветров задержались в нем до 11 апреля 1767 года. У западного выхода из пролива решено было плыть дальше раздельно Требование секретной инструкции при выходе из Магелланова пролива держаться как можно более к югу оказалось, как этого и следовало ожидать, невыполнимым, и Уоллис, пройдя на северо-запад около 800 миль, направился на север примерно вдоль 95° западной долготы.

Повернув затем к востоку от острова Пасхи на северо-запад, он до 130° западной долготы шел вдоль 20–19° южной широты на запад. Это был маршрут, весьма выгодный для открытий. 6–13 июня 1767 года Уоллис вступил в центральную часть архипелага Туамоту, где открыл пять островов (Пинаки, Нукутаваке, Параоа, Мануханги и Ненгоненго; он дал им соответственно названия Уитсандей, Куин Шарлотт, Эгмонт, Глостер, Кемберленд), затем дошел до островов Общества и 17 июня открыл остров, названный им Оснабург (Мехетиа).

Через Магелланов пролив Уоллис прошел в Тихий Океан и, плывя в северо-западном направлении, достиг южных островов Паумоту. Ему посчастливилось вновь открыть остров Таити, который немногим позднее посетил Бугенвиль.

18 июня он увидел берега Таити, а 23 июня вошел в бухту Матаваи на северо-западном берегу этого острова, которую назвал гаванью Порт-Ройал. Это было самое значительное открытие, совершенное в Океании после Тасмана.

Разумеется, остров Таити был объявлен владением британской короны. Таитяне радушно встретили чужеземных гостей, но эти первые

контакты с европейскими «цивилизаторами» оказались весьма пагубными для островитян. Европейцы занесли на Таити болезни, в частности венерические.

Затем он нашел несколько островов к югу от группы Самоа и в группах островов Гимберта и Маршалловых.

Открыв атоллы Увеа западнее островов Гилберта и атоллы Ронгерик и Ронгелап в Маршалловом архипелаге, Уоллис через Батавию и Капстадт (так в то время назывался город Кейптаун, который в XVII веке был голландской опорной базой на южной оконечности Африки) вернулся в Англию 20 мая 1768 года.

Уоллис наряду с Байроном, Картеретом и Бугенвилем принадлежит к видным предшественникам Кука.

Филипп Картерет

Картерет от Магелланова пролива направился на север, прошел мимо островов Хуан-Фернандес и на 25° южной широты повернул на запад. Он ушел южнее всех мореплавателей XVI и XVII веков и оставил к северу от себя остров Пасхи и архипелаг Туамоту.

2 июля 1767 года на 25° южной широты и 130° западной долготы он открыл одинокий островок, названный по имени матроса, который первым его заметил, островом Питкэрн. Через тридцать с лишним лет на этот остров высадилась мятежная команда английского брига «Баунти», которой уже не суждено было возвратиться на родину.

На самой южной окраине Туамоту Картерет открыл группу островов Дьюк-оф-Глостер. От 165° западной долготы Картерет, корабль которого находился в очень скверном состоянии, вынужден был отклониться к северу.

Во время поисков Соломоновых островов Картерет 12 августа 1767 года открыл остров Ваникоро в группе Санта-Крус, а спустя восемь дней вступил в воды Соломоновых островов, «утерянных» испанцами после первого плавания Менданьи, однако не смог определить их принадлежность к давно разыскиваемому архипелагу. Это удалось лишь Бугенвилю.

Здесь он вторично открыл остров Ндаи, на котором в 1595 году погиб Менданья, и остров Малаиту, нанес на карту небольшие острова Манаобу, Килинаилау и Бука (на картах Картерета острова Гоуер, Симпсон, Найн-Айлендс, Уинченсли).

Далее Картерет направился к Новой Гвинее, севернее ее прошел через пролив Сент-Джордж (который Дампир счел заливом) и установил, что Новая Британия состоит из двух островов Северному острову он дал название Новой Исландии. Он открыл пролив Байрона, отделяющий Новую Ирландию от острова Лавонгай (Картерет назвал остров Лавонгай Новым Ганновером). Вторично открыв острова Ниниго, на которых уже в XVI веке побывали либо Сааведра, либо Ортис де Ретес, Картерет направился сперва к острову Минданао, а затем к Сулавеси. Там он пробыл полгода, с декабря 1767 по май 1768 года, и еще три месяца находился в Батавии, где ремонтировался корабль. Только 20 мая 1769 года, ровно год спустя после возвращения «Дельфина», Картерет прибыл в Англию. Умер он в Саутгемптоне 21 июня 1796 года в чине контр-адмирала.

Как один из предшественников Кука, он внес существенный вклад в открытие островов Тихого океана.

Записки одного из участников экспедиции Уоллиса были изданы в 1848 году.

Уоллис и Картерет, сами того не подозревая, были участниками решающего сражения англо-французской «холодной войны», которое разыгралось на Тихом океане в 1767–1769 годы.

Роберт Грей

Освободившись от гнета британской короны, Североамериканские Штаты с первых же лет своего существования стали осваивать новые территории.

В 1787 году компания американских купцов организовала в Бостоне экспедицию на двух кораблях на Тихоокеанский Запад за мехами.

Корабли («Леди Вашингтон» и «Колумбия») обогнули мыс Горн и в сентябре 1788 года достигли залива Нутка (у 49° северной широты), куда и раньше ходили бостонские суда. Заготовив в этом районе много пушнины, американцы решили послать корабль «Колумбия» (212 тонн) под командой Роберта Грея за чаем в Китай, а второй корабль оставить на месте — продолжать заготовки.

Роберт Грей (1755–1806) был приучен к морю с раннего возраста, послужил в американском военном флоте в период революции, проявил себя отличным боевым офицером.

От залива Нутка Грей перешел через Гавайские острова в Кантон, продал там пушнину и купил груз чая. Он вернулся в Бостон в августе 1790 года, пройдя вокруг мыса Доброй Надежды, завершив таким образом первое кругосветное плавание на корабле под флагом США.

Через месяц Р Грей был снова послан на «Колумбии» для заготовки пушнины. К лету 1791 года он достиг Нутки, построил там во время зимовки небольшое судно и отправил его в начале апреля 1792 года к берегам Аляски на заготовку пушнины. Сам Грей на «Колумбии» пошел вдоль американского берега на юг, по-видимому, со специальным заданием. Близ 46° северной широты он увидал линию белых бурунов и правильно предположил, что за ними должна быть большая река. Возможно, он знал, так как встречался с испанскими и английскими моряками, что именно в этом районе должно быть устье крупной реки.

Р. Грей пытался подойти к берегу, но не мог сделать этого из-за встречного ветра и течения. Потеряв напрасно больше недели, он вернулся, но мысль о реке не оставляла его. В начале мая он возобновил поиски реки от 47° северной широты. На этой параллели он открыл небольшой залив, позднее названный его именем (Грейс-Харбор, у 46° 15 северной широты), и 11 мая нашел, наконец, устье большой реки. Пройдя по ней примерно 30 километров против течения, судно село на мель.

Освободиться из песчаного плена удалось с трудом, и только через 10 дней Р. Грей вновь вышел в океан. Он назвал реку Колумбией, в честь своего корабля, и в устье водрузил флаг США: это была первая формальная заявка Соединенных Штатов Америки на ту территорию Тихоокеанского Запада Северной Америки, которая в первой четверти XIX века стала называться Орегоном.

В 1859 году Орегон был официально присоединен к территории США в качестве 33 штата.

Что же касается Роберта Грея, то он еще раз обогнул земной шар и по возвращении домой в июле 1793 года ушел на покой в качестве командующего торговым флотом США на Атлантическом побережье.

Джеймс Кук

В 1769 году планета Венера должна была проходить через солнечный диск. Для наблюдения за ее прохождением в Тихий океан была снаряжена экспедиция английских ученых во главе с Джозефом Банксом. Экспедиция отправилась на корабле «Индевор», командовал которым Джеймс Кук (1728–1799), первый человек, доказавший, что Южный материк находится не там, где его искали.

За свою изобилующую путешествиями и приключениями жизнь Кук обследовал множество островков Тихого океана и сделал немало открытий. Но больше, чем своими открытиями, он гордился тем, что в течение многих месяцев, проведенных в море, не потерял ни одного человека от цинги.

Джеймс Кук был отважным моряком, он обладал сильной волей. Его отец был сельскохозяйственным рабочим, и мальчик упорным трудом пробивал себе дорогу. Путь Кука был тяжел, но привел его, в конце концов, на капитанский мостик британского военного корабля. Он сумел твердо взять в свои руки управление кораблем, завоевав авторитет офицеров-«джентльменов», косившихся на него из-за его простого происхождения.

«Индевор» обогнул мыс Горн и встал на якорь у острова Таити, где экспедиция с успехом наблюдала прохождение Венеры. Стояла невыносимая жара, термометр показывал 48° по Цельсию.

Закончив наблюдение, Кук пустился в свое знаменитое плавание и, посетив острова Товарищества, направился затем к Новой Зеландии и обогнул оба ее острова, окончательно установив, что она не является частью материка. Это было нелегкой задачей, и другой, менее настойчивый человек, вероятно, не довел бы этого дела до конца. Береговую линию длиной более 3800 километров Кук добросовестно нанес на карту. В глубь острова он не решился проникнуть, так как ему пришлось быть свидетелем людоедства среди туземцев-маори.

Кук, знавший о существовании Новой Голландии (нынешней Австралии), поплыл на запад. 19 апреля 1770 года он подошел к материку с востока и направился вдоль берега к северу. Этот берег входит теперь в состав провинции Новый Южный Уэльс. 28 апреля корабли Кука бросили якорь в бухте Ботани, названной так благодаря ее богатой растительности.

«Индевор» шел вдоль пустынных берегов Австралии, часто замечая дымки на берегу, но лишь изредка встречая туземцев. Кроме многочисленных кенгуру, исследователи видели на австралийских берегах мало интересного. Все было благополучно до 10 июня, когда «Индевор» вышел из бухты к северу от мыса Грефтон. Матрос, измерявший глубину, прокричал: «Семнадцать сажен!», а через минуту корабль наткнулся на коралловый риф. Только напряженные усилия экипажа, начавшего откачку хлынувшей в трюм воды, и сообразительность мичмана Монкхауза, сумевшего заткнуть пробоину, спасли корабль и позволили ввести его в

устье какой-то речки, где он был поставлен на починку у отлогого берега. После починки «Индевор» благополучно достиг берегов Новой Гвинеи.

На корабле у Кука не было ни одного цинготного больного. Во время его прежних плаваний ему не раз приходилось быть свидетелем того, как половина, а то и больше половины команды умирали от этой ужасной болезни. И он поставил своей задачей всячески бороться с цингой. Прежде всего, он требовал чистоты и всегда лично обследовал корабль. Все помещения часто окуривали, тщательно мыли и чистили, причем каюты и трюмы после мытья просушивались горячими угольями. Строгость его обходов заставила одного из его биографов написать, что *«на корабле капитана Кука каждый день было воскресенье».*

Но самым главным противоцинготным средством была специальная, строго обязательная диета. Она включала кислые травы, горчицу, уксус, пшеницу в зернах, сгущенный апельсиновый и лимонный сок, салуп (напиток, сделанный из корней одной луговой травы, или американского лавра, широко распространенный до введения в употребление чая и кофе), «сухой суп», по виду напоминавший плитки столярного клея, сахар, патоку, овощи. Кроме того, всюду, где только можно было, пополнялся запас сельдерея, и часто заваривалось свежее солодовое сусло.

Все шло благополучно до прихода в Батавию. Но Батавия оказалась очагом тропической лихорадки. Во время стоянки там от нее умерло тридцать человек.

Из Батавии «Индевор» направился в Англию, куда и прибыл в июле 1771 года.

Кроме своих замечательных достижений по борьбе с цингой, первая экспедиция Кука внесла ценный вклад в географию. К главнейшим заслугам этой экспедиции относится доказательство того, что Новая Зеландия — остров, а не часть южного континента, а также нанесение на карту ее контуров и восточного берега Австралии.

В 1772 году Англия отправила вторую экспедицию из двух кораблей: кораблем «Резольюшен» командовал Кук, а «Эдвенчер» — Фюрно. Обогнув мыс Доброй Надежды, корабли взяли курс на юго-восток и в январе 1773 года пересекли Южный Полярный круг.

Южного материка нигде не было видно, зато ледяных полей и айсбергов встречалось гораздо больше, чем хотелось бы Куку. На Новой Зеландии удалось собрать большие запасы противоцинготных трав. Их варили и ели дважды в день. Травы пришлись как нельзя более кстати, так как кое-кто из команды уже заболел.

Повернув снова на юг и затем на восток, Кук окончательно пришел к убеждению, что Великого Южного материка, о котором говорили старинные географы, не существует.

Придя к такому убеждению, он покинул полярные воды, приплыл к Маркизским островам и затем к Таити. Описав дугу вокруг южной части океана, «Резольюшен» подошел к островам Эспириту-Санто, которые Кук переименовал в Ново-Гебридские. Дальше он двинулся на юго-запад и открыл большой остров, названный им Новой Каледонией.

Назад возвращались мимо Новой Зеландии и мыса Горн, с заходом на мыс Доброй Надежды. Во время этой экспедиции, длившейся три года, Кук пересек Тихий, Атлантический и Индийский океаны в полярных

широтах и снова сделал несколько открытий. Длина маршрута второй экспедиции равнялась 84 000 километров, то есть больше чем в два раза превосходила длину земного экватора.

Кук получил звание капитана 1-го ранга и был избран членом Королевского географического общества.

Уже в следующем году Кук организовал третью экспедицию, чтобы найти Северный проход из Тихого океана в Атлантический.

На этот раз он один командовал двумя кораблями: «Резольюшен» и «Дискавери». Корабли прошли по маршруту: мыс Доброй Надежды, Тасмания, Новая Зеландия, острова Тонга и острова Товарищества. Плывя затем на север, Кук вновь открыл найденные некогда испанцами и потом забытые Гавайские острова, которые он переименовал в Сандвичевы. Далее Кук в поисках Северо-западного прохода прошел вдоль западных берегов Америки до ее северо-западной оконечности — мыса Барроу. По дороге он подходил к берегам Чукотского полуострова. Проход в Атлантику Куку найти не удалось, и корабли вернулись назад, сначала к устью Юкона, а затем на Гавайские острова.

Здесь туземцы начали красть с кораблей всякие мелкие предметы. Размеры краж все возрастали, и дошло до того, что стащили катер с «Дискавери». Кук отправил несколько отрядов матросов на поиски пропавшего катера, а сам явился для объяснения к местному вождю Торреобоо. Конфликт уже готов был разрешиться мирным путем, когда пришло известие, что матросы убили какого-то местного царька. Туземцы схватились за оружие, и Куку с его моряками пришлось отступать к берегу.

Туземцы, прикрываясь циновками, которые прекрасно защищали их от огня английских мушкетов, атаковали камнями и дротиками. Когда англичане наконец достигли воды, Кук, прикрывавший отступление своих людей, повернулся на мгновение лицом к морю, чтобы отдать приказание одной из лодок. Это мгновение оказалось для капитана роковым, камень попал ему в голову, он упал в воду, и туземцы утащили его.

В течение нескольких дней на кораблях ничего не знали о судьбе капитана. Наконец партия туземных воинов во главе с вождем подъехала к кораблям и отдала англичанам полуобглоданные кости их начальника. 21 февраля на закате солнца «Резольюшен» с приспущенными флагами отдал салют своему погибшему командиру. Под звуки выстрелов останки Кука были опущены в пучину океана.

Капитан Кук был крупнейшим исследователем своего века и прекрасным руководителем и заслужил гораздо больший почет, чем тот, которым он при жизни пользовался в Англии.

Добрый и строгий, справедливый и энергичный, Джеймс Кук был и останется образцом благородства и мужества.

Жан Сюрвиль

Капитану французской Ост-Индской компании, прославившемуся во многих сражениях с англичанами, Жану Франсуа Мари де Сюрвилю, выпало на долю совершить важные открытия в Океании и вновь обнаружить, почти одновременно с Куком, землю, открытую некогда Тасманом и названную последним Землей Штатов. Вот как это произошло.

Правители французской Индии, Лоу и Шевалье, решили снарядить на свои средства судно для торговли в южных морях.

Они посвятили в свои планы Сюрвиля и отправили его во Францию. Получив необходимое разрешение от Ост-Индской компании, он взял на себя руководство оснащением судна. В Нанте был снаряжен корабль «Сен-Жан-Батист», который снабдили трехлетним запасом продовольствия и всем необходимым для дальней экспедиции. Затем Сюрвиль направился в Индию, где Лоу предоставил в его распоряжение двадцать четыре туземных солдата. 3 марта 1769 года «Сен-Жан-Батист», выйдя из бухты Анжели (восточное побережье Индостана), направился в гавань Пондишери, где принял добавочный груз.

2 июня Сюрвиль покинул Пондишери и взял курс на Филиппинские острова. 20 августа он бросил якорь у островов Бабуян (в проливе Баши). Слово «баши» означает на местном языке возбуждающий напиток, изготовляемый островитянами из сока сахарного тростника, который настаивается в течение нескольких дней на каких-то черных зернах. Там из команды сбежали трое матросов, видимо, памятуя о том, что когда-то несколько матросов Дампира сбежали на острова Бабуян, где каждый из них получил от туземцев жену, поле и земледельческие орудия. Но Сюрвиль не мог допустить убыль в своем экипаже. Поэтому он приказал захватить двадцать шесть туземцев и собирался их держать в качестве заложников, пока ему не вернут его людей.

Туземцам объяснили, что с ними поступили подобным образом лишь для того, чтобы заставить их товарищей выдать трех дезертиров. Островитяне показали знаками, что поняли, и тогда их всех отпустили, за исключением шести человек, захваченных на берегу. Та поспешность, с какой пленники покидали судно, прыгали в свои пироги, делала их возвращение мало вероятным. Поэтому французы очень удивились, когда через короткое время увидели, как недавние заложники с радостными криками подплывали к судну. Не оставалось никаких сомнений в том, что они везут командиру сбежавших матросов. И действительно, они поднялись на палубу и свалили на нее опутанных веревками… трех великолепных свиней!

Сюрвиль нашел шутку, если только то была шутка, совершенно неуместной; он оттолкнул туземцев с таким разъяренным видом, что они бросились в пироги и поспешили скрыться. На другой день «Сен-Жан-Батист» покинул острова Бабуян, увозя трех туземцев, захваченных для замены дезертиров.

7 октября после довольно длительного плавания на юго-восток, на 6°56 южной широты и на 13°30 долготы к востоку от Парижского меридиана французы увидели землю, которую назвали островом Премьер-Вю (Первый увиденный).

«Вдоль его берегов шли до 13 октября, когда была обнаружена прекрасная, защищенная от всех ветров гавань, образованная множеством островков, Сюрвиль, бросивший там якорь, назвал ее в честь морского министра Франции бухтой Прален: она расположена на 7°25'южной широты и на 150°55'долготы к востоку от Парижского меридиана».

Войдя в бухту, французы заметили на берегу нескольких туземцев, вооруженных копьями и носивших на спине что-то вроде щита. Вскоре пироги окружили «Сен-Жан-Батист»; сидевшие в них островитяне не

скрывали своей враждебности. Их удалось, однако, умиротворить. Человек тридцать самых смелых вскарабкались на палубу и с большим вниманием осмотрели все, представшее их взору. Вскоре дело дошло до того, что пришлось сдерживать любопытных, стремившихся подняться на палубу; так как среди экипажа было много больных, не следовало допускать на корабль такое множество туземцев.

Несмотря на дружелюбный прием, они, по-видимому, не успокоились, и их поведение говорило о чрезмерной подозрительности. При малейшем движении на судне островитяне прыгали в свои пироги или бросались в море. Один из них все же казался более доверчивым. Сюрвиль подарил ему несколько мелочей.

В ответ на эту любезность туземец сообщил, что в глубине бухты имеется место, где можно запастись водой.

Капитан распорядился спустить шлюпки и поручил командование ими своему помощнику Лаббе.

«Туземцы как будто с нетерпением ждали, чтобы шлюпки отвалили от судна, — рассказывает Флерье в своей книге „Открытия французов“, — и как только те отошли, так все пироги последовали за ними».

Однако вскоре французам показалось, что туземцы заманивают их в засаду, и они решили повернуть обратно.

«Больше двухсот пятидесяти островитян, — говорится в отчете, — вооруженных копьями длиной в семь-восемь футов, мечами или деревянными палицами, стрелами и камнями, собрались на пляже и наблюдали за всеми движениями французов».

Когда пять солдат, находившиеся на берегу, собирались занять свои места в шлюпке, дикари напали на них, ранили одного солдата ударом палицы, капрала — копьем, а затем набросились на остальных. Пострадал и сам Лаббе, получивший две стрелы в бедро и удар камнем в икру. По предателям открыли огонь. Первый залп ошеломил их до такой степени, что они как бы окаменели; жертв оказалось очень много, ибо туземцы сгрудились толпой на расстоянии всего двух-трех саженей от шлюпок, и ни одна пуля не пропала даром. Оцепенение островитян позволило французам дать второй залп, обративший врагов в бегство.

После этого побоища Сюрвиль решил захватить и использовать в качестве проводника какого-нибудь туземца, который, поняв превосходство европейского оружия, убедил бы соплеменников ничего не предпринимать против французов. Так был захвачен мальчик лет четырнадцати — пятнадцати, который подплыл к кораблю на своем каноэ.

В конце концов, матросы нашли достаточно полноводный источник; они смогли заняться и заготовкой дров. Большой остров, на котором находилась бухта Прален, назвали из-за вероломства жителей землей Арша-кидов (ныне архипелаг Нью-Джорджия, часть Соломоновыхостровов).

Дикий нрав жителей, населявших берега бухты Прален, не дал возможности французам проникнуть внутрь страны, и они смогли ознакомиться лишь с побережьем. Ни в глубине бухты, куда заходили шлюпки, ни на острове Эгад, исследованном на всем протяжении, не удалось обнаружить ни клочка возделанной земли.

Таковы те довольно поверхностные сведения, какие Сюрвиль смог собрать сам или с помощью своих людей К счастью, много дополнительных

данных было получено от пленного туземца, по имени Лова-Салега, обнаружившего изумительные способности к усвоению языков.

Наиболее распространенным украшением у жителей района бухты Прален являлись четки из человеческих зубов. Из этого сразу же заключили, что здешние туземцы были людоедами, хотя такая же «мода» была и у племен, которых ни в коем случае нельзя заподозрить в каннибализме. Однако сбивчивые ответы Лова-Салеги и полуобжаренная голова мужчины, обнаруженная Бугенвилем на пироге с близлежащего острова Шуазель, не оставляли никакого сомнения в существовании этого варварского обычая.

21 октября после девятидневной стоянки «Сен-Жан-Батист» покинул бухту Прален. В последующие дни судно все время шло в виду высоких и гористых островов. 2 ноября Сюрвиль заметил землю, получившую название острова Контрарьете (Препятствие) из-за встречных ветров, в течение трех дней препятствовавших движению судна.

Открывшийся ландшафт радовал взор. Остров был хорошо возделан и, по всей вероятности, если судить по количеству пирог, постоянно окружавших «Сен-Жан-Батист», густо населен.

Убедить туземцев подняться на судно долго не удавалось. Вид острова был до того привлекателен, а цинготные больные так нуждались в свежей провизии, что Сюрвиль решил направить к берегу шлюпку, чтобы выведать настроение жителей.

Едва шлюпка отвалила от судна, как ее окружили пироги с многочисленными воинами. Для предупреждения неминуемой стычки капитан приказал дать несколько ружейных залпов. Нападающие обратились в бегство. Ночью целая флотилия пирог направилась к «Сен-Жан-Батист»; из соображений гуманности Сюрвиль не стал ждать, пока островитяне приблизятся, и велел выстрелить в воздух из пушек, заряженных картечью; туземцы немедленно обратились в бегство. От высадки на берег пришлось отказаться, и Сюрвиль снова вышел в море. Один за другим он открыл острова Олу-Маган, Гольф и острова Деливранс, которыми заканчивался этот архипелаг.

Обнаруженный Сюрвилем архипелаг был не чем иным, как Соломоновыми островами. Французский мореплаватель прошел сто сорок лье вдоль берегов, составил их карту и зарисовал четырнадцать очень интересных прибрежных ландшафтов.

Чтобы предотвратить гибель значительной части экипажа, Сюрвилю необходимо было во что бы то ни стало достигнуть земли, где он смог бы высадить на берег больных и раздобыть для них свежую провизию. Он решил направиться в Новую Зеландию, никем не посещавшуюся после Тасмана.

12 декабря 1769 года Сюрвиль увидел ее берега на 35°37 южной широты и спустя пять дней бросил якорь в заливе, названном им Лористон. В глубине залива оказалась бухта, получившая название Шевалье — в честь одного из организаторов экспедиции. Напомним, что капитан Кук с начала октября того же года занимался исследованием Южного острова и через несколько дней после прибытия французских моряков миновал залив Лористон, не заметив их судна.

Во время стоянки в бухте Шевалье разыгрался ужасный шторм, чуть не погубивший «Сен-Жан-Батист»; однако матросы были так уверены в мореходных талантах своего командира, что ни на минуту не поддались унынию и выполняли все приказания Сюрвиля с хладнокровием.

Баркас, на котором везли больных, не успел добраться до земли, как разразилась буря и его отнесло в бухту, получившую название Рефюж (Убежище). Команду и больных очень тепло принял местный вождь, по имени Нажинуи. Он поместил чужеземцев у себя в хижине и снабжал все время свежими продуктами, какие только мог раздобыть.

Катер, шедший на буксире за «Сен-Жан-Батист», был унесен волнами. Сюрвиль увидал, как его выбросило на берег в бухте Рефюж. Он послал за ним шлюпку, но от него остался лишь швартов, все остальное успели утащить туземцы. Шлюпка поднялась вверх по течению реки, но никаких следов катера не обнаружила. Сюрвиль не захотел оставить кражу безнаказанной, он знаками подозвал туземцев, стоявших около своих пирог. Когда один из них приблизился, его немедленно схватили и увезли на судно. Остальные убежали.

«Французы завладели одной пирогой, — рассказывает Крозе, — сожгли несколько других, подожгли хижины и вернулись на „Сен-Жан-Батист“. Задержанный туземец, как выяснил судовой врач, оказался тем самым гостеприимным вождем, который так великодушно помог морякам во время бури. То был бедный Нажинуи. Прибежав по первому знаку Сюрвиля, он никак не ожидал подобного вероломства после всех услуг, оказанных чужеземцам».

Нажинуи умер 24 марта 1770 года вблизи островов Хуан-Фернандес.

Через несколько дней, убедившись в невозможности раздобыть необходимую для команды свежую провизию, Сюрвиль пустился в дальнейший путь, держась между 27° и 28° южной широты; однако цинга заставила его кратчайшим путем направиться к берегам Перу.

Он увидел их 5 апреля 1770 года и спустя три дня бросил якорь у отмели Чилка перед входом в гавань Кальяо.

Спеша доставить помощь больным и никому не желая доверить переговоры с губернатором, Сюрвиль сам отправился на берег. К несчастью, валы, разбивавшиеся об отмель, опрокинули шлюпку, и из ее экипажа спасся лишь один матрос, Сюрвиль и все остальные утонули.

Так трагически погиб этот искусный мореплаватель, который мог бы еще сделать много полезного на избранном им поприще. Что касается корабля «Сен-Жан-Батист», то его в течение трех лет продержали в Кальяо из-за бесконечных проволочек испанских таможенных властей. Командование над судном принял Лаббе, доставивший его 23 августа 1773 года во Францию в порт Лориан.

Василий Чичагов

В 1763 году великий русский ученый Михаил Васильевич Ломоносов разработал план освоения кратчайшего морского пути от Северной Европы в Тихий океан. Он предполагал, что летом вдали от берегов (500–700 верст) Ледовитый океан свободен от тяжелых льдов и суда могут перейти от Шпицбергена к Камчатке через Полярный бассейн и Берингов пролив. По инициативе Ломоносова в 1764 году была организована секретная правительственная «Экспедиция о возобновлении китовых и других

звериных и рыбных промыслов», начальником которой был назначен военный моряк Василий Яковлевич Чичагов.

В. Я. Чичагов (1726–1801) морскому делу обучался в Англии. Он поступил на морскую службу в 1742 году. Назначенный в 1764 году помощником главного командира Архангельского порта, он дважды (в 1765 и 1766 годы) направлялся с тремя кораблями из Колы в «секретную экспедицию» для отыскания «морского прохода Северным океаном в Камчатку», но из-за льдов мог достичь только 80°2 северной широты.

Задание было: «учинить поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку». Предполагалось, что он встретится в Тихом океане с другой секретной экспедицией — П. К. Креницына. Летом 1764 года лейтенант Михаил Немтинов отправился с флотилией для оборудования базы на Западном Шпицбергене, у залива Бельсунн, на случай вынужденной зимовки экспедиции. При базе оставлен был Моисей Рындин с партией в 16 человек. Тогда же в Архангельске начали строить три судна для полярного плавания. Командирами их, кроме Чичагова, были назначены Василий Бабаев и Никифор Панов.

В мае 1765 года все три судна вышли из Колы на северо-запад. Пройдя западнее Шпицбергена, они достигли в начале августа 80°26 северной широты, не могли дальше пробиться через льды и повернули в Архангельск В 1766 году Чичагов повторил попытку пройти через Полярный бассейн в Тихий океан. Тем же путем он 18 (29) июля 1766 года достиг 80°30 северной широты, но опять вынужден был отступить перед непроходимыми льдами.

На обратном пути Бабаев зашел в Бельсунн, чтобы забрать оставленных на базе зимовщиков во главе с Рындиным. Немтинов должен был сменить их еще летом 1765 года, но из-за тяжелых льдов не мог войти в Бельсунн. Зимовщики, среди которых было много больных цингой, дали знать в Архангельск о своем бедственном положении через кормщика Василия Меньшикова, который осенью 1765 года на простом промысловом карбасе перешел от Шпицбергена в Архангельск, совершив настоящий подвиг. Но раньше лета 1766 года Чичагов не мог помочь людям Рындина. Когда же Бабаев вошел в Бельсунн, половина зимовщиков уже умерла Остальные вместе с Рындиным были доставлены в Архангельск.

«С морской точки зрения обе экспедиции Чичагова были проведены безукоризненно. Три парусных корабля среди льдов, в штормах и туманах все время держались вместе. Что же касается маршрута, предложенного Чичагову, то теперь мы знаем, что задача, поставленная ему Ломоносовым, невыполнима».

(Н. Зубов)

Впоследствии В. Я. Чичагов был главным командиром портов Архангельского, Ревельского и Кронштадтского. По смерти адмирала Грейга, Екатерина II поручила Чичагову командовать флотом в войне со шведами (1789–1790), и он одержал три блестящих победы над более сильным неприятельским флотом — близ острова Эланда, на Ревельском рейде и близ Выборга, — взял в плен множество кораблей, фрегатов и других судов, более 5000 солдат и до 200 офицеров с контр-адмиралом во главе. Это принудило Густава III к скорейшему заключению мира.

Луи де Бугенвиль

Луи Антуан граф де Бугенвиль родился в Париже в 1729 году. Сначала был юристом, потом поступил в армию и во время Семилетней войны сражался в Канаде и Германии. Затем он избрал карьеру моряка и совершил кругосветное путешествие в поисках новых колоний для своей родины. Бугенвиль обладал большими знаниями он был одновременно юристом, математиком и превосходным дипломатом.

Когда после неудачных войн с Англией Франция потеряла Канаду, Бугенвиль поставил своей задачей во что бы то ни стало вернуть Франции ее колониальное могущество.

Сначала он с помощью богатых родственников занялся колонизацией Фолклендских островов, лежащих в южной части Атлантического океана, к востоку от Магелланова пролива. Начиная с 1764 года он трижды посещал эти острова и основал там маленькое поселение Сен-Луи.

В то время эти острова были предметом раздоров между Францией и Испанией. Встретившись с сильным соперником, король Людовик XV принужден был уступить острова Испании.

После этого Бугенвиль стал обдумывать план кругосветного путешествия. Осенью 1766 года двадцатишестипушечный фрегат «Будэз» и вспомогательное грузовое судно покинули Францию и направились в Тихий океан. Бугенвиль посетил рослых патагонцев и низеньких, невзрачных жителей Огненной Земли.

После пятидесятидвухдневного пребывания в Магеллановом проливе французы вышли на блестящую гладь Тихого океана. Корабли шли отдельно, но все же на виду друг у друга. Они искали острова, но вначале без особого успеха. Наконец, в одно ясное солнечное утро, когда пурпурный океан сверкал в лучах зари миллионами огненных языков, взорам путешественников открылся цветущий остров Таити с *«горами, одетыми, —* по словам Бугенвиля, *— до самых вершин пышным лесом, и с великолепным водопадом, срывавшимся с крутого склона…»* Еще не развращенные европейцами туземцы отличались добротой детей природы. Они звали французов «тайо», что значит «друг».

Таитяне были прекрасными людьми во всех отношениях, но обладали одним пороком: они были вороваты. Даже торжественные визиты не считались у них неподобающим моментом для кражи. Однажды почтенный, старый таитянин привез на корабль трех своих дочерей, чтобы в знак дружбы и любви предложить их в жены капитану. Бугенвиль принял его в своей каюте, но предложение деликатно отклонил. Когда семейство отправилось восвояси, он обнаружил исчезновение дорогой подзорной трубы. Бугенвиль тотчас послал лодку вдогонку. Заметив погоню, старик сам повернул обратно и, встретив преследователей, добродушно протянул им украденную вещь.

Этот прекрасный остров был назван Бугенвилем Новой Цитерой. Бугенвиль записал на пергаменте имена офицеров корабля и вложил записку в бутылку, которую залил сургучом и с соответствующей церемонией закопал в землю.

Захватив с собой молодого и умного таитянина Отуру, французы отправились дальше на запад. Они посетили острова Самоа, которые

назвали архипелагом Мореплавателей. Отуру пытался разговаривать с туземцами Самоа по-таитянски, но они не понимали его.

Приплыв на Новые Гебриды, Бугенвиль исправил ошибку, существовавшую в течение ста пятидесяти лет: он доказал, что они представляют собой острова, а не часть Южного материка, как было принято считать с легкой руки Кироса.

Путешествие чересчур затянулось. Пора было вернуться во Францию. Провизия подходила к концу, и силы команды тоже. Цинга — бич многих экспедиций того времени — начала свою смертельную жатву. Корабли прошли в виду Новой Голландии (ныне Австралия) и Новой Померании, затем взяли курс на Батавию, мимо Новой Гвинеи и Молуккских островов.

Вернувшись к привычным условиям роскоши и суеты Версальского двора, Бугенвиль не предался праздности, а усердно занялся приведением в порядок материалов экспедиции. Он стал чрезвычайно популярным во Франции.

Через два года он издал книгу — «Путешествие Бугенвиля». Умер он в 1811 году.

Именем Бугенвиля названы не только некоторые открытые им острова и проливы, но и растения, а также прекрасный, сочный сорт винограда, который он вывез из тропиков.

Уильям Блай

Море всегда уважало сильных и волевых людей, и, как мы уже не раз писали, многие проблемы у первооткрывателей возникали не только из-за трудностей плавания, но и из-за чрезмерно своевольной и буйной команды. Что уж говорить о тех, кто стоял во главе корабля? Эти люди должны были обладать поистине железной волей…

История мятежа на «Баунти», британском корабле, который крейсировал в южных морях под командой капитана Уильяма Блая, еще долгое время будет увлекать воображение авторов приключенческих романов и кинофильмов.

В сентябре 1787 года лейтенант Уильям Блай, участник третьей экспедиции Кука, был послан в южные моря, чтобы взять на Таити саженцы хлебного дерева и доставить их в Вест-Индию. В октябре 1788 года он прибыл на Таити, открыв по пути острова Баунти к юго-востоку от Новой Зеландии, и на Таити целых пять месяцев моряки вели погрузку саженцев. В апреле 1789 года «Баунти» зашел на острова Тонга и оттуда направился в Вест-Индию.

Блай был свирепым и беспощадным командиром. За любые провинности он жестоко наказывал матросов, и экипаж люто возненавидел его. Расправа с штурманом Флетчером переполнила чашу терпения, и 28 апреля 1789 года, ночью, заговорщики схватили Блая, вытащили его на палубу в одной рубахе и устроили над ним некое подобие суда, на котором председательствовал Флетчер. Согласно приговору, матросы посадили Блая и оставшихся верными ему восемнадцать офицеров и матросов на баркас и оставили их на произвол судьбы, а сами на «Баунти» отправились к острову Таити. Там они взяли на борт шесть таитян и двенадцать таитянок и двинулись дальше на поиски безопасного убежища.

На Таити, однако, часть мятежников осталась. Это были люди, которые лишь пассивно участвовали в заговоре против Блая, и они надеялись, что к ним британский морской трибунал отнесется с должным снисхождением.

Экипаж «Баунти» долго странствовал в водах Полинезии и в конце концов высадился на необитаемом острове Питкэрн.

В жестоких усобицах погибли все таитяне и большинство англичан. К 1800 году в живых остался лишь один мужчина — Александр Смит, принявший имя Джона Адамса. Адамс в качестве вождя-патриарха много лет правил общиной, состоявшей из его жен, сыновей, дочерей, внуков и внучек. О поселении на Питкэрне в Европе узнали только после того, как этот остров посетило в 1808 году американское судно «Топаз».

Английское правительство «простило» Адамса и приняло под свое покровительство эту странную колонию. Потомки Адамса населяют сейчас не только остров Питкэрн, но и остров Норфолк, куда двести питкэрнцев переселились в 1856 году.

Блай и его восемнадцать спутников остались в открытом море, в 30 милях от острова Тофуа. У них не было ни карты, ни огнестрельного оружия, вода и продовольствие оставлены им были в обрез. На Тофуа, ближайшем из островов Тонга, им высадиться не удалось: островитяне встретили их чрезвычайно враждебно. Поэтому Блай не решился идти к другим тонганским островам и направился через Торресов пролив кТимору.

По пути к Торресову проливу 4–7 мая 1789 года Блай открыл острова Янгасу, Моте, Нгау, Наираи, Вити-Леву, Коро и Ясаву в группе Фиджи, а 14–15 мая — острова Мотта, Саддл-Айленд, Риф-Айленд и Ватганаи в группе островов Банкса.

Однако моряки нигде не высаживались, опасаясь островитян.

На тридцать второй день плавания совершенно изнуренная команда баркаса достигла Торресова пролива, и на одном островке, откуда на следующий день моряков изгнали местные жители, им удалось добыть различные плоды и пресную воду.

Испытав всевозможные лишения, Блай и его спутники прошли через Торресов пролив и добрались до Тимора. В 1790 году Блай возвратился в Англию.

На поиски мятежников немедленно был послан корабль «Пандора» под командованием капитана Эдуарда Эдвардса (1791). Эдвардс отправился к Таити через архипелаг Туамоту, открыл к югу от этого архипелага остров Дюси и нанес на карту острова Марутеа и Туреиа; на Таити он поймал нескольких мятежников с «Баунти» и отправился на запад. Любопытно, что Эдварде вскоре «потерял» пленных мятежников. Они плыли на небольшом судне, которое собственными руками построили на Таити, и командовал ими унтер-офицер с «Пандоры» Оливер. Восточнее островов Самоа Оливер разлучился с Эдвардсом и догнал его только у берегов Явы.

От Таити Эдвардс направился через Торресов пролив в Батавию и по пути открыл остров Нукунону (12 июня 1791 года) в группе Токелау, острова Ротуму, Фатаку и Ануту (8–12 августа того же года) к северу от Фиджи.

Даже активное участие «мятежников» в этом беспримерном переходе через Тихий океан не смягчило британский суд. Английские морские законы того времени знали только одно наказание за бунт на корабле — виселица. Из десяти доставленных в Англию на суд мятежников трое были приговорены к повешению.

В 1792 году в Тихом океане снова появился Блай, на этот раз во главе экспедиции, посланной на острова Фиджи. Хотя острова Фиджи были открыты Тасманом еще в 1643 году, европейские мореплаватели либо оставляли их в стороне, либо проходили мимо них, не высаживаясь на берег. Блай в августе 1792 года нанес на карту большинство островов архипелага Фиджи и подробно описал обитателей островов Лакемба иНгау.

Острова Фиджи населены меланезийцами, и первое, что бросилось в глаза Блаю, был темный цвет их кожи. Однако Блай решил, что краска эта искусственная. Его ввело в заблуждение то обстоятельство, что в некоторых каноэ, подходивших к кораблям, сидели люди «еще более светлые, чем таитяне». Вероятно, это были выходцы с островов Тонга, которых много было на островах Фиджи.

Блай отметил, что архипелаг Фиджи очень густо населен и что земли здесь превосходно возделаны. Он очень высоко оценил мореходные качества фиджийских каноэ.

Джордж Ванкувер

Англичанин Джордж Ванкувер в 1772–1780 годы дважды обогнул земной шар, участвуя во второй и третьей экспедициях Кука, следовательно, плавал уже во всех зонах Мирового океана. В 1791 году он был назначен начальником экспедиции из двух кораблей, имевшей задание исследовать тихоокеанское побережье Америки между 30 и 60° северной широты. Обогнув мыс Доброй Надежды, Ванкувер в сентябре 1791 года был у юго-западного побережья Новой Голландии и поднял английский флаг на берегу бухты Кинг-Джордж, сделав, таким образом, официальную заявку на Западную Австралию. Англичане спешили, поскольку их тревожила подозрительная активность французов в Океании и в австралийских водах. Затем Ванкувер перешел к Новой Зеландии и Гавайям и составил сравнительно точную карту Гавайского архипелага.

В середине апреля 1792 года Ванкувер подошел к американскому берегу и приступил к выполнению основного задания. В три года он закартографировал побережье от 39°20 до 60° северной широты. В своей работе Ванкувер широко использовал указания русских, которых он (как в свое время и Кук) встречал на берегах залива Аляски. Но в его распоряжении были и другие русские материалы, в том числе копии секретных карт, добытые адмиралтейством с помощью тайных агентов или британцев, близких ко двору Екатерины II (например, ее лейб-медика Роджерсона) Использовал он также испанские материалы и непосредственные указания испанских моряков. Однако в проделанной им громадной работе имелись значительные пробелы, как доказали позднее русские моряки, открывшие ряд островов, проливов, бухт и рек между 56 и 58° северной широты. Это вполне понятно, если учесть чрезвычайную изрезанность берега на этом участке. Но крупнейший пробел отмечен не здесь, а между 43° и 46°30 северной широты, где почти прямолинейный берег тянется в меридиональном направлении: англичане заметили (за 46°)

белую линию бурунов, но не исследовали причины этого явления. А через несколько недель американец Роберт Грей именно за этими бурунами обнаружил устье Колумбии.

Величайших результатов Ванкувер — вместе с испанцами — добился на центральном участке побережья — между 47 и 56° северной широты. Корабли Ванкувера вошли в пролив Хуан-де-Фука и исследовали все его ветви, глубоко врезающиеся в сушу длинные и узкие заливы (в том числе Пьюджет-Саунд, открытый офицером П. Пьюджетом) и многочисленные острова. Никакого прохода на запад к другому океану там, конечно, не нашли.

В проливе Хуан-де-Фука Ванкувер встретил испанскую гидрографическую экспедицию под начальством Хуана Бодега-и-Куадры, почти двадцать лет плававшего в этих водах. Вместе они открыли и описали другой, более широкий, усеянный островами пролив, отделяющий от материка большую землю, которую они решили назвать Ванкувер-Куадра (теперь просто Ванкувер, а название Куадра присвоено сравнительно небольшому острову в проливе). Сам пролив назван Джорджией, по имени Ванкувера; малый архипелаг в его южной части — Сан-Хуан, в честь «святого покровителя» Хуана Куадры; малые острова и проливы получили и испанские и английские имена, например острова Кортеса (по имени конкистадора) и Бротона (офицера из экипажа Ванкувера), проливы Маласпина (испанский мореплаватель) и Джонстон (офицер Ванкувера) и т. д. На западном побережье большого острова на карте преобладают английские имена, хотя его открыли, как мы знаем, испанцы Перес и Бодега-и-Куадра еще в 1774–1775 годы. (Один из них тогда же открыл залив и остров Нутка.)

Выйдя северными проливами, узким — Джонстона и широким — Королевы Шарлотты, в залив Королевы Шарлотты, а затем в открытый океан, Ванкувер продолжал составлять карту. Здесь англичане работали одни, без испанцев, и это отразилось на географической номенклатуре. Несмотря на то, что острова Королевы Шарлотты были открыты и нанесены на карту (конечно, под испанскими именами) Пересом еще в 1774 году и Ванкувер знал об этом, вся группа и два крупнейших острова, входящие в нее, наречены английскими именами.

То же в основном повторилось и к северу с отдельными островами архипелага Александра, в котором первые открытия сделаны русскими за полвека до Ванкувера, а позднейшие — испанцами, за несколько лет до него (экспедиция Алехандро Маласпины, открывшая, в частности, остров Ревилья-Хихедо — у 56° северной широты). Ванкувер также улучшил карту всего залива Аляски, как выше указывалось, с помощью русских. Русские, между прочим, поразили англичанина тем *«спокойствием и добрым согласием, в каком они живут между самыми грубыми сыновьями природы… приобретая любовь их благосклонным обращением».* Ванкувер окончательно разрушил созданную Куком легенду о «великой реке Тернаген», позднее названной «рекой Кука», впадающей с севера в залив Аляску: он удостоверился, что это — большой залив, который русские открыли до Кука и назвали Кенайской губой (теперь залив Кука). В. М. Головнин по этому поводу писал: *«И если бы не Ванкувер, то и по сие время (1822) русским никто бы не поверил… а залив слыл бы ныне рекою…»*

Завершив картографирование побережья Америки до 60° северной широты, Ванкувер повел свои корабли обратно вдоль американских берегов, обогнул мыс Горн и в середине октября 1795 года после четырехлетнего отсутствия прибыл в Англию, завершив третье кругосветное плавание. Команды его судов вернулись в хорошем состоянии, но сам он был болен, не мог поправиться и умер в мае 1798 года в возрасте 41 года.

Обработку материалов экспедиции Д. Ванкувера закончил его брат Джон с помощью П. Пьюджета; труд этот издан в 1798 году после смерти мореплавателя под названием «Путешествие для открытий в Северный Тихий океан…» в трех томах с атласом.

Жан Франсуа Лаперуз

Трагическая судьба французского исследователя Лаперуза потрясла всю предреволюционную Европу.

После смерти Кука французское правительство решило продолжать исследования. Оно разработало чрезвычайно обширный план и отправило экспедицию во главе с офицером французского флота Лаперузом (1741–1788), которому предписывалось исследовать почти весь Тихий океан.

Жан Франсуа Голуп граф де Лаперуз был военным моряком с опытом плаваний в открытом океане. Когда он в 1785 году отплыл из Бреста, ему было уже сорок четыре года, и он имел за плечами опыт двух морских войн. В состав его экспедиции входили фрегаты «Буссоль» и «Астролябия» и двести двадцать три члена экипажа.

Лаперуз использовал богатое научное наследство и прекрасный опыт своего английского предшественника, прежде всего для того, чтобы избавиться от угрозы цинги. Очень хороший состав ученых, сопровождавших его, обеспечивал ему серьезный успех в научных исследованиях.

Обогнув мыс Горн, они через Маркизские и Гавайские острова направились к горе Святого Илии на Аляске. Оттуда путешественники спустились к бухте Монтерей в Калифорнии и снова пересекли Тихий океан на широте Гавайских островов в направлении Макао и Филиппин.

От Филиппин Лаперуз в 1787 году начал картографирование азиатских берегов. Его корабли прошли Формозу (Тайвань), острова Риу-Киу, остров Квельпарт и через Корейский пролив и Японское море вошли в Татарский пролив, отделяющий Сахалин от материка.

Лаперуз доказал, что Сахалин представляет собой остров. Далее экспедиция следовала проливом, отделяющим Сахалин от острова Хоккайдо (этот пролив теперь именуется проливом Лаперуза). Обследовав цепь Курильских островов, корабли пришли на Камчатку, откуда Лаперуз отправил через Сибирь во Францию донесение о состоянии экспедиции и ее достижениях, а также судовой журнал и сделанные им карты.

Затем он снова двинулся на юг, чтобы продолжать исследования. В январе 1788 года Лаперуз прибыл в Порт-Джексон (ныне Сидней). Вскоре его корабли покинули бухту Ботани и с тех пор исчезли бесследно.

В течение двух лет спасательная экспедиция д'Антркасто искала следы Лаперуза на многих островах Тихого океана, но вернулась ни с чем.

Между прочим, д'Антркасто побывал и у берегов острова Ваникоро, но не высаживался там. Было немало различных, иногда совершенно противоречивых предположений о месте и причине гибели «Буссоли» и «Астролябии». В конце концов пришли к выводу, что оба корабля затонули, разбившись о рифы. Поиски были прекращены после того, как в 1827 году ирландец Питер Диллон, плававший на маленьком судне за сандаловым деревом, нашел на отмели у Ваникоро и доставил французскому правительству обломки погибших кораблей и вещи с них. Путешественник Дюмон-Дюрвилль, посетивший по поручению французского правительства Ваникоро, узнал от туземцев, что корабли Лаперуза разбились о рифы, но команда благополучно добралась до берега.

Французы много лет прожили на уединенном острове, и последний из спутников Лаперуза умер всего за несколько лет до того, как Диллон посетил Ваникоро.

Дюмон-Дюрвилль узнал от туземцев Ваникоро, что моряки, потерпевшие крушение, видели корабли д'Антркасто и, зажигая костры, пытались привлечь их внимание, но на кораблях не заметили их сигналов.

Памятью об этом трагическом происшествии стала книга Лаперуза «Вокруг света», написанная по материалам его экспедиции под редакцией Л Миле-Моро и вышедшая в 1797 году.

Жозеф д'Антркасто

Франция в ту пору переживала исключительно серьезные события, однако когда в Париж поступило сообщение, что корабли Лаперуза не пришли к острову Маврикий, в конце сентября 1791 года из Франции на его поиски были отправлены корабли «Решерш» («Поиск») и «Эсперанс» («Надежда») под начальством Жозефа Антуана Брюни д'Антркасто. Этот офицер привлек к себе внимание морского министра успешно проведенной кампанией в Индийском океане. Он должен был также исследовать острова Океании и австралийские берега, и поэтому с ним в плавание отправились художники и ученые. Среди них был гидрограф и картограф Шарль Ботан-Бопре, естествоиспытатели Лабийярдьер, Вантен и Риш, астрономы — Бертран и Пирсон, инженер Жуване.

Фрегатом «Эсперанс» командовал капитан 1 —го ранга Юон де Кермадек. Среди командного состава обоих кораблей было много офицеров, впоследствии достигших высоких чинов.

В январе 1792 года Ж. д'Антркасто прибыл в Капстад, где ему сообщили, будто какой-то английский капитан видел с борта своего корабля на одном из островов Адмиралтейства людей во французских мундирах, но не имел времени высадиться на остров. Ж. д'Антркасто решил идти туда вокруг Тасмании и в конце апреля — мая закартографировал ее юго-восточное побережье, открыв небольшую бухту и остров Бруни. Во время короткой стоянки натуралисты совершили ряд экскурсий в глубь страны. Перейдя 16 июня к почти не исследованной Новой Каледонии, Ж д'Антркасто нанес на карту ее юго-западное побережье, оттуда он пошел к Соломоновым островам.

Французы высаживались на остров Бугенвиль, проникли через пролив между Новой Британией и Новой Ирландией в Новогвинейское море, прошли мимо островов Адмиралтейства, но нигде не встретили и следов Ж. Лаперуза.

На оба корабля было погружено большое количество предметов для обмена с туземцами и восемнадцатимесячный запас продовольствия. 28 сентября 1791 года экспедиция покинула Брест и 13 октября прибыла на остров Тенерифе. В ту эпоху восхождение на знаменитый пик считалось совершенно обязательным. Лабийярдьер на вершине горы наблюдал явление, уже виденное им в Малой Азии в облаках, находившихся под ним, в стороне, противоположной от солнца, вырисовывалась его тень, окрашенная во все цвета радуги.

Французы побывали на островах Санта-Крус, которые собирался посетить Ж. Лаперуз, и видели далеко на юго-востоке новый остров. Ж. д'Антркасто нанес его на карту, но не подходил к нему, а это был как раз тот остров Ваникоро, у которого потерпели крушение корабли Ж. Лаперуза.

Выполняя второе задание своего правительства, Ж д'Антркасто в конце года прошел вдоль Западной Австралии, и Ш Ботан-Бойре закартографировал большую часть южного побережья материка от мыса д'Антркасто (116° восточной долготы) до «вершины» Большого Австралийского залива у 13°30 восточной долготы и, следовательно, продолжил работу Д. Ванкувера еще на 1200 километров далее к востоку. При этом он открыл бухту Эсперанс у 122° восточной долготы и вторично, после Ф. Тейсена, цепь островов Решерш. Но эту работу пришлось прекратить, выяснилось, что запасы пресной воды подходят к концу. Корабли направились к юго-восточному берегу Тасмании и оставались в заливе Сторм до 15 февраля 1793 года.

Французы установили дружеские контакты с тасманийцами, а натуралист Жан Жюль Лабийярдер составил интересный отчет об их облике, манерах и обычаях. Затем Ж. д'Антркасто двинулся к Новой Зеландии, а оттуда через море Фиджи — к островам Тонга, где снова искал Лаперуза, и снова напрасно, но во время перехода 15–17 марта он обнаружил у 30° южной широты и 178°30 западной долготы группу небольших необитаемых островов, названных потом в честь командира одного из кораблей — Юона Кермадека. Жители Тонга, как всегда, дружелюбно встретили иноземцев и сообщили им точные сведения о судах, посещавших их архипелаг, но Ж. Лаперуз туда не заходил.

Ж. д'Антркасто вернулся (открыв еще один остров) к Новой Каледонии, теперь к ее северному берегу.

Покинув 21 флореаля (11 мая) Новую Каледонию, д'Антркасто прошел в виду островов Мулен, Юон и Санта-Крус, отделенных от острова Нью-Джерси (Утупуа) проливом, в котором подверглись нападению корабли Лаперуза.

Снова Ж. д'Антркасто посетил Соломоновы острова, в середине августа проследовал через архипелаг Луизиада, где открыл много новых островов, названных в честь офицеров экспедиции (в том числе остров Россел и острова Ренар), а оттуда перешел к юго-восточному берегу Новой Гвинеи. До конца августа в этом районе французы обнаружили группу вулканических островов д'Антркасто (общая площадь 3145 километров с вершинами до 2600 метров) и, осмотрев около 800 километров восточного берега, описали залив Юон и северо-восточный выступ Новой Гвинеи, назвав его полуостровом Юон.

Во время стоянки в бухте Баладе капитан Юон де Кермадек, уже несколько месяцев страдавший изнурительной лихорадкой, умер. Командиром «Эсперанс» вместо него был назначен д'Эсмиви-д'Орибо.

Проливом Дампира экспедиция вышла в Новогвинейское море и впервые нанесла на карту все северное побережье острова Новая Британия, пропустив, правда, ряд заливов: корабли держались недостаточно близко к берегу. Ж. д'Антркасто был тогда уже смертельно болен; товарищи на более быстроходном «Решерше» отправили его в ближайшую голландскую колониальную гавань — на остров Вайгео, у северо-западного выступа Новой Гвинеи, где он умер 20 июля 1793 года. Между тем голландский правитель Молукк узнал, что республиканская Франция объявила войну Англии и Нидерландам. Он задержал французские корабли, но через год отпустил их. Когда же они отправились на родину, их захватили в плен англичане. Только после Амьенского мира 1802 года пленники получили свободу и вернулись в Европу.

«Гидрографические работы экспедиции адмирала д'Антркасто, относящиеся к Тасмании, отличаются таким совершенством, — говорится в отчете, — что, пожалуй, ничего лучшего в этом роде найти невозможно, и Ботан-Бопре, выполнивший основную их часть, заслужил бесспорное право на уважение своих соотечественников и на признательность моряков всех стран. В тех случаях, когда обстоятельства позволяли этому опытному гидрографу заняться подробными исследованиями, он не оставлял никаких пробелов, которые могли бы пополнить последующие мореплаватели. Сказанное относится в особенности к проливу д'Антркасто и примыкающим к нему многочисленным заливам и бухтам. К сожалению, не так обстоит дело в отношении части Тасмании, находящейся к северо-востоку от пролива, и лишь очень поверхностно изученной помощниками французского адмирала».

Этьен Маршан

Капитан французского торгового флота Этьен Маршан, возвращаясь в 1788 году из Бенгалии, встретился в гавани на острове Святой Елены с английским капитаном Портлоком. Разговор, естественно, зашел о торговле, о предметах для обмена, о товарах, на продаже которых можно получить больше всего прибыли. Маршан, человек осторожный, побуждал собеседника говорить как можно больше, а сам лишь поддерживал беседу. Он вытянул от Портлока интересные сведения о том, что меха, в особенности морских бобров, на западном побережье Северной Америки очень дешевы, а в Китае за них можно получить баснословную цену; вместе с тем в Китайской империи легко можно найти товары для доставки в Европу.

По прибытии во Францию Маршан поделился полученными сведениями со своими хозяевами, судовладельцами братьями Бо из Марселя, и те сразу же решили воспользоваться случаем.

Для плавания в Тихом океане необходимо было исключительно прочное судно, обладающее особыми качествами. Братья Бо занялись постройкой судна, водоизмещением в триста тонн, с корпусом на болтах и двойной медной обшивкой; они снабдили его всем необходимым для защиты от нападения и для ремонта на случай аварии, а также для того,

чтобы облегчить торговые операции и сохранить здоровье команды во время плавания, которое должно было продолжаться три или четыре года.

Командиру корабля «Солид» («Сильный»), Маршану, дали в помощь двух капитанов. Масса и Проспера Шаналя, трех лейтенантов, двух врачей и еще трех человек, выразивших желание принять участие в экспедиции. Вместе с тридцатью девятью матросами экипаж состоял, таким образом, из пятидесяти человек.

Корабль был вооружен четырьмя пушками, двумя гаубицами и четырьмя фальконетами с необходимым запасом пороха и снарядов.

14 декабря 1790 года «Солид» вышел из Марселя. После кратковременной остановки в Прае на островах Зеленого Мыса Маршан взял курс на остров Эстадос, который увидел 1 апреля 1791 года, затем обогнул Огненную Землю и попал в Тихий океан. Капитан Маршан намеревался достичь северо-западного берега Америки без захода в промежуточный порт; но с начала мая вода в бочках стала портиться, и пришлось позаботиться о возобновлении ее запасов.

Капитан Маршан направился к Маркизским островам, находящимся на 10 южной параллели и у 141 меридиана к западу от Парижа.

«Местоположение этих островов, — пишет Флерье, опубликовавший очень интересное описание путешествия Маршана, — представляло тем большую выгоду, что, во избежание штилей, в полосу которых мореплаватели часто попадают, отклоняясь слишком далеко к востоку, Маршан предполагал двигаться вдоль 142° западной долготы».

Открытые в 1595 году испанцем Менданьей, Маркизские острова посетил в 1774 году Джеймс Кук.

12 июня увидели остров Фату-Хива, самый южный в архипелаге. Маршан и капитан Шаналь рассчитали курс настолько точно, что «Солид» пристал к Маркизским островам после семидесятитрехдневного перехода от мыса Сан-Хуан на острове Эстадос, перехода, во время которого моряки ни разу не видели никакой земли.

«Постоянно прибегая к астрономическим наблюдениям, капитаны обеспечили безопасность плавания среди океана, где из-за сильных течений, идущих в различных направлениях, все расчеты и обычные методы кораблевождения оказываются недостаточными».

Маршан взял курс на остров Монтана, вскоре оставшийся к западу. Затем он увидел острова Хива-Оа, Тахуата и Фату-Хуку, самый северный, и бросил якорь в бухте Мадре-де-Дьос.

Там туземцы устроили французам восторженную встречу, без конца повторяя: «Тайо! Тайо!»

Затем капитан Маршан решил побывать в нескольких бухтах острова Тахуата, оказавшихся более густо населенными, более плодородными и живописными, чем Мадре-де-Дьос.

Этьен Маршан описывает туземцев, как людей высокого роста, сильных и чрезвычайно ловких. Кожа у них светло-коричневая, но многие цветом лица и тела почти не отличаются от смуглых европейцев. Единственной одеждой им служит татуировка; впрочем, климат там таков, что никакой одежды и не требуется. Узоры татуировки размещены с исключительной правильностью; рисунки на руках или на ногах в точности соответствуют один другому, и эта пестрота вследствие своей

симметричности производит неплохое впечатление. Прически отличаются разнообразием, и мода полноправно царит на Маркизских островах, как и в любой другой стране. Одни носят ожерелья из красных зерен, другие — какие-то украшения, сделанные из кусочков легкого дерева. Хотя у всех, и у мужчин и у женщин, уши проколоты, обыкновения носить серьги не существует. Впрочем, французы:

«…видели молодую девушку, гордо выступавшую с висевшей на груди ржавой жестяной чашечкой для бритья, украденной у цирюльника с „Солида“, и мужчину, нахально разгуливавшего с воткнутым в ухо и свисавшим сбоку штыком от ружья капитана Маршана».

По утверждениям Кука, жители Маркизских островов знакомы с таитянским напитком «кава». Французские моряки убедились, что этим словом, означающим растение из семейства перечников, они называли водку, которой их угощали на «Солиде». По-видимому, островитяне не злоупотребляют «кава», так как ни одного из них никогда не видели в состоянии опьянения. У туземцев было принято при угощении друга предварительно разжевать кусок, чтобы тому осталось лишь проглотить. Как ни ценили французы подобный знак исключительной благосклонности и дружелюбия островитян, все же у них хватало скромности, чтобы не злоупотреблять до такой степени любезностью хозяев.

«Основное занятие жителей острова Тахуата, не считая рыбной ловли и изготовления от случая к случаю оружия, пирог и предметов домашнего обихода, состоит в пении, танцах и других развлечениях. Ходячее выражение „убивать время“ кажется как бы созданным для того, чтобы дать представление о бессмысленности существования, какое они ведут».

В первые дни стоянки в бухте Мадре-де-Дьос Маршан обратил внимание на явление, послужившее причиной открытия им группы островов, о существовании которых не знали ни древние мореплаватели, ни даже Кук. На закате в очень ясную погоду французский капитан заметил на горизонте неподвижное пятно, по виду напоминавшее высокий пик; это повторялось несколько дней. Несомненно, там находилась какая-то земля, и так как на картах в этом направлении ничего не было указано, то дело могло идти лишь о каком-нибудь неведомом острове.

Покинув 20 июня остров Тахуата, Маршан решил проверить свое предположение. И в самом деле, на северо-западе на седьмом градусе южной широты ему удалось открыть группу островов, из которых самый большой получил название в его честь.

Туземцы принадлежали, вероятно, к тому же племени, какое населяло Маркизские острова. Вскоре было открыто еще несколько островов — остров Бо (по имени владельцев корабля), он же Нукухива, Де-Фрер (остров Двух Братьев), Масс (Эиао) и Шаналь (Хатуту), по имени двух помощников Маршана, а весь архипелаг, причисляемый географами к Маркизским островам, получил название островов Революции (во Франции в это время происходили революционные события).

Покинув эти воды, «Солид» взял курс к американскому берегу. Для того чтобы добраться до расположенных у шестидесятой параллели залива Вильяме и реки Кука, было уже слишком поздно. Тогда Маршан решил направиться к мысу Эджкомб (архипелаг Александра) и заняться торговлей в бухте Норфолк, названной так Диксоном и являющейся не чем иным, как

бухтой Гуадалупе испанских мореплавателей.

7 августа показались земля и мыс Эджкомб, и после пяти дней штиля корабль бросил якорь в бухте Гуадалупе. До тех пор ни один человек из команды не болел цингой. После двухсот сорока двух дней плавания, из которых только десять заняли стоянки в Прае и в Мадре-де-Дьос, после пяти тысяч восьмисот лье пройденного пути такое состояние здоровья экипажа следовало считать великолепным; этим он был обязан и судовладельцам, ничего не упустившим при снаряжении экспедиции, и капитанам.

Во время пребывания в бухте Гуадалупе, носившей местное название Чинкитане, капитан Маршан купил большое количество шкурок морского бобра, в том числе сотню первосортных.

Индейцы, маленького роста, щуплые, хотя и довольно хорошо сложенные, с круглыми и плоскими лицами, произвели на капитана Маршана и его спутников неприятное впечатление. Глубоко сидящие гноящиеся маленькие глаза и выдающиеся скулы, жесткие, лохматые волосы, покрытые землей, птичьим пухом и прочим сором, делали их и вовсе непривлекательными. Что касается цвета их кожи, то его трудно было определить под покрывающим ее толстым слоем жира и смеси каких-то красных и черных веществ.

Женщины, не такие темные, как мужчины, показались французам еще безобразнее. Толстые и приземистые, с вывернутыми внутрь ступнями ног, неимоверно грязные, они имели отталкивающий вид. Врожденное женское кокетство побуждало их усиливать свое природное очарование весьма странным и неудобным украшением, прикрепляемым к губе.

21 августа «Солид» покинул бухту Чинкитане и взял курс на юго-восток, чтобы исследовать острова Королевы Шарлотты, виденные в 1786 году Лаперузом. 23-го Маршан увидел залив Клок-Бей Диксона, очень тщательно исследованный капитаном Шаналем.

На следующий день шлюпки вошли в бухту Коксинлет, где моряки приобрели у индейцев некоторое количество пушнины. Мореплаватели очень удивились при виде двух огромных картин старинного письма и гигантских статуй; эти произведения искусства имели лишь очень отдаленное сходство с шедеврами Древней Греции, но, тем не менее, говорили о художественном вкусе.

Низкие берега, образующие бухту Коксинлет и остров Кокс, поросли елями. Слой почвы, состоящий из остатков растений и разрушенных горных пород, судя по всему, неглубок, и растительность там такая же, как в Чинкитане.

Население составляло, вероятно, человек четыреста. Ростом они мало отличались от европейцев, будучи более привлекательны, чем туземцы в бухте Чинкитане.

Стоянка в Клок-Бей не дала того количества мехов, на какое Маршан рассчитывал, и он отправил баркас под начальством капитана Шаналя, который обошел расположенные к югу острова. Цель этого плавания состояла в нанесении на карту большей части островов, ранее никем не посещавшихся. Только корабль англичанина Джорджа Диксона проходил в этих местах, но ни один человек из его экипажа не высаживался на берег. Не приходится удивляться, что многие утверждения

Диксона оказались опровергнутыми или уточненными в результате более подробного исследования.

Пройдя мимо залива Нутка (остров Ванкувер), «Солид» направился к заливу Баркли; но в тот момент, когда он собирался войти в него, показалась трехмачтовая шхуна. Судя по ее курсу, она, очевидно, посетила побережье к югу, что намеревался сделать капитан Маршан. Такое открытие заставило французского мореплавателя поспешить к берегам Китая, чтобы распродать там свой груз, прежде чем замеченное им судно успеет добраться туда и составить ему конкуренцию.

Наилучший путь лежал через Гавайские острова. 5 октября французы увидели вершины гор Мауна-Лоа и Мауна-Кеа, совершенно свободные от снега — что полностью противоречило утверждению капитана Кинга.

Когда показался остров Гавайи, Маршан благоразумно решил произвести все закупки, держась под парусами. Там он раздобыл свиней, домашнюю птицу, кокосовые орехи, бананы и другие плоды, среди которых, к величайшей радости моряков, оказались тыквы и арбузы, выросшие, несомненно, из семян, посеянных капитаном Куком.

На приобретение свежей провизии ушло четыре дня; затем Маршан продолжал путь к Китаю, пройдя в виду Тиниана, одного из Марианских островов.

Маршан не пристал к Тиниану, где, по словам путешественников, побывавших там после Байрона, все вернулось к первобытному дикому состоянию, и взял курс на южную оконечность Формозы (Тайваня).

Прибыв 28 ноября в Макао (Аомынь), Маршан узнал неприятные новости. Китайское правительство только что запретило под страхом самых тяжелых наказаний всякий ввоз мехов в порты южной части империи. Обойти это запрещение оказалось совершенно невозможно.

Маршан написал представителям фирмы Бо в Кантон. Запрет распространялся и на этот город; не было смысла идти в Вампу, где на судно была бы наложена пошлина в сумме не меньше шести тысячпиастров.

Маршану ничего не оставалось, как направиться к острову Маврикий, а оттуда в Марсель, в порт своей приписки. Он так и поступил.

Каковы были научные результаты путешествия? С точки зрения географической, незначительные. Они сводятся к открытию части Маркизских островов, оставшихся не увиденными Куком и его предшественниками; более подробному изучению природы, а также нравов и обычаев жителей острова Тахуата из той же группы, бухт Чинкитане и Клок-Бей и островов Королевы Шарлотты у берегов Америки. Это довольно мало для официальной экспедиции, но много для корабля, снаряженного частными лицами. В то же время капитан Маршан и его помощники, Шаналь и Масс, так хорошо сумели применить новые методы, с такой пользой для дела изучили отчеты своих предшественников, что им удавалось прокладывать курс исключительно точно. Это означает, что они были очень искусными мореплавателями. Тщательным составлением карт они, в свою очередь, оказали большую услугу последующим путешественникам.

Петр Креницын и Михаил Левашев

В июле-августе 1761 года во время Семилетней войны при высадке русским флотом десанта с целью поддержки действий союзных армий против прусских войск, сосредоточенных в Померании в городе Кольберге, особенно отличился командир бомбардирского корабля «Юпитер» лейтенант Петр Кузьмич Креницын.

«…По справедливости засвидетельствую, —

писал в донесении Адмиралтейств-коллегий 26 октября 1761 года контр-адмирал С. И. Мордвинов, командующий Кронштадтской эскадрой, в состав которой входил „Юпитер“, —

о командирах бомбардирских судов флота лейтенантах; Бабаеве, Норманском и Креницыне и о всей команде их, …что во всю их бытность… против города Кольберга, невзирая на прежестокую с четырех разных батарей и из лесу из поставленных пушек пальбу и на окружающие неприятельские бомбы и повреждения корпусов своих судов и мачт, в самую близость города и батарей приходили и якори и завозы свои так близко к батареям завозили, что по шлюпкам их с тех батарей всегда картечами палили, и со всякой ревностию… как днем, так и ночью старались неприятеля разорить».

Адмиралтейств-коллегия обратила внимание на храброго офицера. Когда, по предложению великого русского ученого М. В. Ломоносова, началась подготовка Восточной морской экспедиции, которая должна была исследовать «новооткрытые острова в Восточном океане», Адмиралтейств-коллегия выдвинула кандидатуру Петра Кузьмича Креницына на пост руководителя этой экспедиции.

Год рождения П. К. Креницына неизвестен. Первые сведения о нем относятся к 16 октября 1742 года, когда он поступил учеником в Морскую Академию. По-видимому, Креницыну было в это время не менее двенадцати лет. Через год, в 1743 году, он был произведен в гардемарины.

В течение девяти лет (с 1745 по 1753 год) Креницын служил на Балтийском море. За это время он был произведен сначала в мичманы (1748), а затем в унтер-лейтенанты (1751).

В 1754 году Креницын был произведен в корабельные секретари и два года исполнял обязанности аудитора (военного юриста) в комиссии военного суда. В 1756 году Креницын вернулся во флот и на корабле «Астрахань» совершил переход из Архангельска в Кронштадт. В следующем году он был произведен в лейтенанты и до 1760 года плавал командиром пинка «Кола» на Балтийском море.

Командиром бомбардирского корабля «Юпитер» его назначили 19 мая 1760 года. В апреле 1762 года Креницын был произведен в капитан-лейтенанты, а месяц спустя назначен командиром тридцатидвухпушечного фрегата «Россия». В этой должности он находился вплоть до назначения его руководителем Восточной экспедиции.

Интерес русских промышленников к «Восточному океану», к островам, открытым А. И. Чириковым в 1741 году, начал особенно проявляться в середине XVIII века. В начале 60-х годов XVIII века камчатские власти, а через них и сибирский губернатор, знали о том, что между Командорскими островами и Америкой лежат, по крайней мере, две группы островов: ближние с прилегающими к ним на востоке Крысьими островами и отдаленные, примыкающие к Америке Лисьи острова

(включающие «остров Аляксу»). Так как основная часть Андреяновских островов тогда еще не была открыта, то между обеими островными группами предполагался большой разрыв.

В 1764 году по инициативе Ломоносова началась организация Северной якобы промысловой правительственной экспедиции с секретным заданием *«для пользы мореплавания и купечества на восток… учинить поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку».* Экспедицию возглавил В. Я. Чичагов. Предполагалось, что эта экспедиция встретится в Тихом океане с экспедицией П. К. Креницына; для встречи были предусмотрены специальные опознавательные сигналы и пароли.

В мае 1765 года три судна, специально построенные для плавания в полярных морях, вышли под командованием Чичагова из Колы на север.

В начале августа они достигли 80°26 северной широты (к северо-западу от Шпицбергена). Продвинуться дальше из-за тяжелых льдов им не удалось, и Чичагов привел свой отряд в Архангельск. В 1766 году Чичагов повторил «поиск», но продвинулся лишь немногим дальше — до 80°30.

Таким образом, предполагавшаяся встреча двух русских экспедиций в Тихом океане не состоялась.

Вторая экспедиция была организована после того, как Екатерина II в связи с проектом Ломоносова и докладом Чичерина приказала Адмиралтейств-коллегий *«отправить немедленно по своему рассуждению, сколько надобно, офицеров и штурманов, поруча над оными команду старшему, которого б знание в морской науке и прилежание к оной известно было».* Несомненно, что основной задачей этой экспедиции было не только описание открытых островов (к которым относили и Аляксу), но и формальное и фактическое закрепление их за Российской империей, приведение «американцев» (алеутов) в Российское подданство, урегулирование сбора ясака и контроль за промышленниками, имевший целью не допустить нарушения интересов казны.

Официально эта экспедиция называлась «Экспедицией о возобновлении китовых и других звериных и рыбных промыслов».

Офицеры, участвовавшие в экспедиции, тем же указом Екатерины II были поставлены в исключительно привилегированное положение. Одновременно с назначением в эту экспедицию они повышались в чине «с приобщением при том вечного пенсиона против получаемого по чину в оном пути жалованья, независящего от впредь положенного по чину оклада». Кроме того, им определялось на время участия в экспедиции двойное жалованье на том основании, что «не могут они, в таком отдалении будучи, смотрение иметь за своею собственною экономиею».

Начальником этой экспедиции и был назначен Креницын, произведенный в связи с этим назначением в капитаны 2-го ранга и награжденный золотыми часами. Креницыну разрешалось самому выбрать себе помощника, и он указал на Михаила Дмитриевича Левашева, с которым вместе участвовал в Кольбергской операции. Это был самый удачный выбор: Левашев полностью оправдал оказанное ему доверие.

Михаил Дмитриевич Левашев (точный год рождения неизвестен) осенью 1751 года поступил учеником в Морскую Академию, а через два года был определен в Морской корпус кадетом. С 1755 по 1762 год он

прослужил в Балтийском флоте, в 1757 году был произведен в гардемарины, через год в мичманы, а после Кольбергской операции (в 1762 году) — в унтер-лейтенанты. 1 июля 1764 года ему присвоили очередной чин — капитан-лейтенанта и наградили золотыми часами.

Цели и задачи восточной экспедиции держались в тайне: официально она именовалась «Экспедицией для описи лесов по рекам Каме и Белой». Формально она была подчинена сибирскому губернатору Чичерину, которому Екатерина II в своем рескрипте от 28 мая 1764 года предписывала:

«…Повелеваем вам на то употреблять из первых вступивших денег сколько потребно, присылая для известия оным счет в Адмиралтейскую Коллегию».

Действительно, на снаряжение экспедиции были отпущены очень большие для того времени средства — 100 837 рублей.

Об истинных целях экспедиции, которой ему надлежало руководить, Креницын узнал только 17 сентября 1764 года из инструкции сибирского губернатора, полученной им в Тобольске, куда он прибыл вместе с Левашевым, семью штурманами и двумя подштурманами. В этой инструкции Чичерин писал: «…За главнейшее основание порученной вам экспедиции поставляю несколько уже известных, сысканных купцами, Алеутских островов, основательное описание и положение оных на карту сделать, а особливо большого и многолюдного острова Кадьяк; приложив всевозможное старание, обходя его вокруг, писать весьма нужно, остров то или матерая земля, ибо на показания бывших на том острову наших людей утвердиться не можно».

Участники экспедиции привезли из Петербурга несколько карт района Алеутских островов, в том числе карты, составленные экспедицией Беринга — Чирикова и купцом Петром Шишкиным. Из навигационных инструментов они доставили двенадцать морских квадрантов.

В Тобольске к экспедиции были прикомандированы десять штурманских учеников из местной навигационной школы и команда из «нижних чинов». Экспедицию снабдили необходимыми материалами и припасами.

В начале марта 1765 года экспедиция в полном составе выехала из Тобольска и в октябре прибыла в Охотск.

В Петербурге очень внимательно следили за действиями отряда Креницына. Сохранились документы, свидетельствующие о том, что Екатерина II лично интересовалась этой экспедицией и возлагала на нее большие надежды. *«С нетерпением ожидаю, что далее произойдет»,* — писала она Чичерину осенью 1765 года.

Когда экспедиция прибыла в Охотск, оказалось, что строящиеся для нее по приказу Чичерина два судна еще не готовы. Креницын обвинял в этом командира Охотского порта Ртищева, а затем сменившего его Плениснера; небезынтересно отметить, что на последнего в то время жаловались и промышленники за то, что он *«во отправлениях на промыслы под разными видами их удерживает и тем желаемому успеху препятствует».* Постройка судов закончилась только в августе 1766 года. Кроме них, экспедиции передали еще два судна из числа приписанных к Охотскому порту — галиот «Св. Павел» и бот «Св. Гавриил». Командование большим

из построенных судов — бригантиной «Св. Екатерина» Креницын принял на себя. Командиром второго, меньшего судна, — гукора «Св. Павел» — он назначил Левашева, командиром галиота — штурмана Дудина 2-го, командиром бота — штурмана Дудина 1-го.

Из Охотска суда вышли 10 октября 1766 года. На третий день плавания, отойдя от Охотска всего лишь на несколько десятков километров, суда потеряли друг друга из виду.

Потерпев небольшую аварию, «Св. Екатерина» 22 октября достигла Большерецка (на западном побережье Камчатки) и стала на якорь. В ночь с 23 на 24 октября штормовой западный ветер понес бригантину на берег и выбросил левым бортом на мель.

Едва команда успела высадиться, как ударами волн бригантина была совершенно разбита. Экспедиция лишилась самого большого судна.

Левашев тем временем достиг устья Большой реки, но из-за шторма войти в Большерецкий порт не смог 24 октября штормовой ветер понес гукор к берегу. Ценой величайших усилий Левашеву удалось в ночь на 25 октября привести судно к низменному берегу в восьми километрах севернее устья Большой реки. Здесь гукор сел на мель. Все люди благополучно сошли на берег. Судно при этом пострадало сравнительно мало, и его впоследствии сняли с мели.

Третий корабль экспедиции — бот «Св. Гавриил» — благополучно дошел до устья Большой реки и вошел в него, но во время шторма 24–25 октября дал течь и был выброшен на берег.

Галиот «Св. Павел» не смог достигнуть западного берега Камчатки. Штормовым ветром его вынесло через Первый Курильский пролив в Тихий океан. Только через месяц, 21 ноября 1766 года, Дудин 2-й подошел к Авачинской бухте, но войти в нее из-за скоплений льда ему не удалось.

Через три дня льдины перетерли якорные канаты, и штормовой западный ветер снова увлек галиот в открытое море. Еще полтора месяца носило судно по разбушевавшемуся океану. Все паруса были изорваны, снасти повреждены; команда страдала от холода и жажды, так как кончились запасы дров и пресной воды. Вечером 8 января 1767 года во время густого тумана галиот был выброшен на скалы у Седьмого Курильского острова и разбился в щепы. Из сорока трех человек команды погибло тридцать. Потерпевшие крушение были дружелюбно приняты коренными жителями острова и перезимовали на нем. 3 августа 1767 года все они с помощью курильцев благополучно добрались до Большерецка. Зимовавшие здесь участники экспедиции отремонтировали к этому времени гукор «Св. Павел» и бот «Св. Гавриил» и построили две байдары. Креницын принял на себя командование ботом, экипаж которого был вынужденно увеличен до шестидесяти шести человек (то есть втрое больше, чем до крушения). Левашев остался командиром гукора с командой в пятьдесят восемь человек. 17 августа 1767 года оба судна вышли из Большерецка и 6 сентября прибыли в Нижне-Камчатск, расположенный в устье реки Камчатки на восточном побережье полуострова. Сюда же должны были прийти сухим путем участники экспедиции, оставшиеся в Большерецке.

Во время этого сравнительно короткого перехода выяснилось, что бот прогнил и для дальнейшего плавания не пригоден. Положение

экспедиции становилось критическим, но, к счастью, в распоряжение Креницына поступил галиот «Св. Екатерина». Галиот нуждался в основательном ремонте, поэтому Креницын решил отложить плавание до будущего года.

23 июля 1768 года галиот «Св. Екатерина» и гукор «Св. Павел» вышли из устья реки Камчатки и направились к Командорским островам.

Обогнув с юга остров Беринга, корабли 30 июля прошли проливом близ острова Медного и направились далее на восток. 11 августа из-за сильного ветра и пасмурной погоды суда потеряли друг друга и встретились лишь 22 августа у северного берега острова Уналяска.

14 августа «Св. Екатерина» подошла на расстояние видимости островов Алеутской гряды. Креницын узнал остров Сигуам — самый восточный из Андреяновской группы и остров Амухта — самый западный из Четырехсопочных островов.

На берегу одного из островов моряки увидели алеута, который приветствовал прибывших криком «здорово», а затем «стал расспрашивать через толмача: зачем пришли? Будут ли мирно обходиться с жителями? Ему отвечали, что не только будут жить мирно, но и дадут подарков. Первая встреча на том и покончилась…»

Левашев, как об этом можно судить по составленной им карте плавания гукора «Св. Павел», 14 августа увидел на юге неизвестный остров, названия которому он не дал, но нанес на карту, как «впервые открытый остров». На следующий день Левашев увидел еще два небольших острова, а к югу от них — третий. От них он повел гукор на северо-восток.

16–18 августа Левашев увидел на юго-востоке несколько мелких островов и один крупный, названный им на карте «Атуак». 19 августа «Св. Павел» достиг острова Амухта. Таким образом, Левашев видел и нанес на карту восточную часть Андреяновских островов.

В бухте острова Уналяска суда запаслись свежей водой и 23 августа отправились дальше, сначала в северо-западном, а затем в северо-восточном направлении. 25 августа экспедиция подошла к северному берегу Унимака (самого дальнего острова Алеутской гряды) и, обогнув весь остров, нанесла его на карту. 30 августа (согласно статье Соколова) суда:

«…проходили проливом между Унимаком и Аляской, и здесь гукор стал было на мель, однако ж был стащен на другой день. 1 и 2 сентября осматривали аляскинский берег, а потом отправились искать зимовья. 5 сентября оба судна разлучились и уже не встречались до весны следующего года».

Совместный осмотр Креницыным и Левашевым «Аляксы» был первым исторически доказанным плаванием европейцев вдоль северного берега полуострова Аляска (то есть в юго-восточной части Беринговаморя).

Как далеко продвинулись Креницын и Левашев на северо-восток от острова Унимак, точно не известно, но, по-видимому, недалеко, так как «Алякса» на карте Левашева показана островом, несколько уступающим по размерам Унимаку.

16 сентября Левашев подошел к Уналяске и бросил якорь в заливе, названном им Макушинским. Этот залив, расположенный на северном

побережье острова Уналяска, был давно известен русским промышленникам. Вероятно, залив показался Левашеву недостаточно удобным, и он отправился на поиски более подходящего места для зимовки. До 5 октября Левашев плавал у берегов Унимака, пытаясь, видимо, разыскать Креницына, а затем возвратился к Уналяске и 6 октября стал на зимовку в бухте Св. Павла, названной им так в честь своего судна. Эта бухта находится в глубине Капитанского залива, считающегося одной из лучших гаваней на Алеутских островах.

На острове Левашев встретил промышленников, которые везли с собой «аманатов» — заложников из числа детей алеутских старейшин. Стремясь обеспечить экипажу гукора безопасную зимовку, он потребовал, чтобы они передали ему часть захваченных ими заложников. В конце концов, Левашеву удалось наладить отношения с алеутами. 10 мая 1769 года они помогли ему связаться с Креницыным.

Большая часть моряков зимовала на судне, остальные в юрте, построенной из плавника. Люди страдали от сырости, не хватало пищи и топлива. «Пищу худую имеем и малую, а от стужи и дождя нигде не можно сыскать покою!» — записывал Левашев. К концу зимовки в отряде Левашева было двадцать семь больных, однако смертность за все время зимовки была невелика: умерли трое и двое пропали без вести.

Во время зимовки на Уналяске Левашев собрал обширные этнографические сведения об алеутах. Свои наблюдения он записал в журнал. Эти записки, озаглавленные им «О жителях того острова», представляют большую историческую ценность, так как содержат чрезвычайно интересные сведения о быте и древней культуре алеутов, еще не подвергшихся европейскому влиянию.

«Оной народ, — писал Левашев, *— росту не малого; волосы имеют на головах черные жесткие; лицо смуглое, русаковато, а телом черноваты».*

Жилища алеутов — *«земляные юрты, в которых сделаны подставки из выкидного лесу»,* — Левашев описывает очень кратко. В частности, он не отмечает у алеутов крупных жилищ, вмещающих большое число людей, о чем сообщали русские промышленники, зимовавшие в то же время на Алеутских островах. Впрочем, промышленники говорили не об одном, а о нескольких типах алеутских жилищ, как больших, так и малых.

Описал он и пищу алеутов, и их способ добывания огня.

«По надобности своей, — писал Левашев, — вырубают огонь: на какой ни есть камень положат сухой травы и птичьего пуху, которые осыплют мелкою горячею серою, и ударят в тот камень другим, от чего сделаются искры, и положенная на камень сера, с травою и птичьим пухом, загорится; а некоторые достают огонь и деревом, наподобие как сверлом вертят».

Поразило Левашева то, что алеуты, по крайней мере, те, которых он встречал, не отапливали своих жилищ.

«А во время студеные погоды оные жители, в юртах и в проезде, выходят на берег согреваться; ставят между ног с китовым жиром плошки; и зажигают тот жир, положа на него сухую траву, от чего и нагреваются».

Эту же особенность быта алеутов отметили и промышленники, зимовавшие за несколько лет до Левашева на Лисьих островах. Однако так делали не все алеуты; некоторая — весьма незначительная — часть разводила огонь непосредственно в юртах.

Много времени Левашев уделил изучению орудий лова и оружию алеутов, оставив по этому вопросу подробнейшие записи, представляющие большую научную ценность.

Особое внимание Левашева привлекали легкие алеутские лодки — одноместные, обшитые кожей (на деревянном остове) байдарки.

«У них, — писал он, — сделаны байдарки наподобие челноков, из тонких деревянных трещин, обтянуты опареною китовою или нерпичьего кожею как дно, так и крышка; длиною же байдарки от 16 до 18 футов, шириною по верху 141 фуга, и другие несколько более, глубиною 14 дюйм; и на средине круглое отверстие, в которое садится человек на дно той байдарки, в руках одно веселко, у которого на обеих концах сделаны лопаточки, и гребет им на обе стороны; а во время волнения обтягивают около того отверстия и около себя выделанною широкою китовою кишкою, чтобы не могла в байдарку попасть вода». Подробно описывает Левашев одежду, украшения и прически алеутов, их нравы и обычаи.

Наконец, большое внимание в своих записках Левашев уделил культу алеутов, праздники которых были связаны с магическими обрядами.

Левашев дает разностороннее этнографическое описание быта алеутов, сделанное без преувеличений и прикрас и, что еще важнее, без злобной клеветы, свойственной европейским путешественникам XVIII–XX веков.

В гораздо более тяжелых условиях протекала зимовка Креницына на Унимаке. До середины октября люди Креницына строили юрты из плавника. Галиот они вытащили на берег, чтобы он не пострадал во время зимних бурь. В районе зимовки не было постоянного населения. Лишь изредка сюда приходили на байдарках алеуты, просили подарков, но на судно подниматься не решались Очевидно, они были напуганы русскими промышленниками, зимовавшими ранее на этом острове.

Наладить хорошие отношения с коренными жителями не удавалось, хотя Креницын несколько раз получал от них тюлений и китовый жир за кожу, бусы («корольки») и т. п. 10 мая 1769 года в журнале Креницына появилась запись о том, что «американцы» (алеуты), привезшие письмо от Левашева, были щедро награждены.

Экипаж очень страдал от цинги, смертность была исключительно велика. За время зимовки от цинги умерли шестьдесят человек, а оставшиеся в живых двенадцать человек настолько ослабели, *«что ежели бы капитан-лейтенант Левашев не пришел к нему со своими людьми, то бы не с кем было и судном управлять».*

6 июня 1769 года в гавань, где зимовал Креницын, прибыл Левашев. Покидая место своей несчастливой зимовки, Креницын приказал поставить у покинутых им жилищ «деревянный крест и на оном же медный. В том кресте, в скважине», оставить составленную им записку.

Большое научное значение имеют записи о землетрясениях, происшедших 15 января, 20 февраля и 16 марта 1769 года, сделанные Креницыным в его журнале во время зимовки. Эти заметки являются первыми в истории указаниями на сейсмические явления в зоне Алеутских островов.

4 июня 1769 года Креницын был произведен в капитаны 1-го ранга.

Зиму 1769–1770 годов отряды Креницына и Левашева провели в Нижне-Камчатске, испытывая крайнюю нужду, так как из-за нерадения высшего начальства они не получали ни порционных денег, ни так называемого «сухопутного провианта». Капитаны вынуждены были для питания команды покупать у местных жителей рыбу по цене, в пять раз превышавшей казенную. В конце концов, они организовали собственный «рыболовный промысел», который дал возможность дожить до лета и даже засолить к моменту выхода судов в море девятнадцать бочек рыбы.

К началу июля 1770 года, когда судна были готовы к плаванию в Охотск, перед самым выходом в море, 4 июля 1770 года, нелепым образом погиб Петр Кузьмин Креницын. Набежавшая внезапно волна опрокинула челн, в котором начальник экспедиции плыл по Камчатке, и Креницын утонул.

Левашев принял командование экспедицией. В Петербург он вернулся 22 октября 1771 года, то есть через семь лет и четыре месяца. За несколько месяцев до возвращения — 12 марта 1771 года — он был произведен в капитаны 2-го ранга, а ровно через месяц после возвращения — в капитаны 1-го ранга. Такое быстрое продвижение свидетельствовало о том, что ни Екатерина II, ни Адмиралтейств-коллегия не считали экспедицию Креницына — Левашева неудачной, несмотря на большие расходы и гибель трех судов.

В следующем, 1772 году, Левашев, командуя новым военным кораблем «Борис и Глеб», совершил переход из Архангельска в Кронштадт, а в начале 1773 года вышел в отставку по болезни, в чине капитан-командора.

В 80–90-х годах XVIII века вышло, по крайней мере, шесть изданий материалов экспедиции Креницына и Левашева на четырех языках, что свидетельствует о повышенном интересе к этой экспедиции. Следует отметить, что особенно привлекало читателей этнографическое описание алеутов, составленное М. Д. Левашевым.

Географические результаты экспедиции использовались всеми позднейшими русскими и иностранными исследователями северо-восточной части Тихого океана, начиная от известного английского мореплавателя Джеймса Кука, действовавшего через «славного англичанина» Кокса, и кончая замечательным русским исследователем северо-западной части Тихого океана М. Д. Тебеньковым, который подчеркивал, что экспедиция Креницына и Левашева 1764–1769 годов положила начало «математическому определению» Алеутских островов.

Экспедиция Креницына-Левашева во второй половине XVIII века продолжила научное исследование северной части Тихого океана, начатое в первой половине XVIII века великими русскими мореплавателями — участниками Первой и Второй Камчатской экспедиций. Креницын и Левашев завершили открытие Алеутских островов. На их материалы в значительной мере опиралась последняя в XVIII веке крупная русская правительственная экспедиция Биллингса (1785–1793), фактическим руководителем которой являлся замечательный русский мореплаватель Г А Сарычев.

Гавриил Сарычев

Гавриил Андреевич Сарычев был одним из образованнейших русских морских офицеров конца XVIII-начала XIX века Он известен как крупный ученый-гидрограф, руководитель ряда экспедиций, составитель карт, атласов и лоций, а также наставлений по морской описи.

Сарычев родился в 1763 году. Семи лет он был зачислен в подготовительный класс Морского кадетского корпуса. В 1778 году после окончания корпуса Сарычев, произведенный в гардемарины, плавал в Финском заливе в эскадре контр-адмирала Сухотина на корабле «Не тронь меня». В 1781 году он был произведен в мичманы и на том же корабле совершил плавание от Кронштадта до Ливорно и обратно. С 1782 по 1784 год Сарычев снова служил на Балтийском море, а также участвовал в картографировании рек Днестра и Сожи.

В 1785 году Сарычев был произведен в лейтенанты и назначен в Северо-восточную географическо-астрономическую экспедицию, руководство которой было возложено на англичанина И. И. Биллингса, специально приглашенного для этой цели на русскую службу.

Для двадцатидвухлетнего Сарычева Северо-восточная экспедиция, в которой он оказался без всякого руководства и действовал совершенно самостоятельно, явилась прекрасной школой. В ней он закалился и сложился как ученый и гидрограф. Больше того, Сарычев сыграл в этой экспедиции главную роль. Известный русский мореплаватель И. Ф. Крузенштерн так оценил участие Сарычева в экспедиции:

«…Все, что сделано полезного, принадлежит Сарычеву, толико же искусному, как и трудолюбивому мореходу. Без его неусыпных трудов в астрономическом определении мест, снятии и описании островов, берегов, портов и пр. не приобрела бы может быть Россия ни одной карты от начальника сей экспедиции».

1 августа Сарычев по приказанию Биллингса выехал из Охотска в Верхнеколымск. Здесь, на реке Ясашной (ныне Ясачная), под его руководством были построены два судна: «Паллас», командование которым принял на себя Биллингс, и «Ясашна», командиром которого был назначен произведенный в это время, в соответствии с указом императрицы, в капитан-лейтенанты Сарычев. Следует отметить, что на «Ясашне» только Сарычев и боцманмат были знакомы с морем. Все остальные никогда в море не бывали, и потому Сарычеву пришлось, прежде всего, взяться за обучение своей команды морскому делу.

24 июня 1787 года «Паллас» и «Ясашна» вышли из Колымы в море.

Пройти на восток из-за льдов не удалось, и 26 июля, то есть в самый разгар полярного лета, суда вернулись в Колыму.

Неумелые и нерешительные действия Биллингса во время этого плавания впоследствии были подвергнуты жестокой критике.

Биллингс сразу же после возвращения из плавания уехал в Якутск, взяв с собой врача, секретаря и часть команды. Устройство и отправка остальной команды и все остальные дела были поручены Сарычеву во время экспедиции во все трудные операции. Сарычев посылался первым и возвращался последним.

В январе 1788 года Сарычев выехал из Якутска в Усть-Майскую пристань, где наладил постройку лодок для перевозки пушек, якорей,

камбузных котлов и других тяжелых грузов. 14 июля он во главе отряда из 120 человек на семнадцати лодках направился от Усть-Майской пристани по рекам Мая и Юдоме до Юдомского Креста; здесь кончился водный путь, и лодки были разгружены. Сам Сарычев, подготовив все для перевозки грузов сухим путем, поехал с командой в Охотск, куда и прибыл в сентябре. Оставленные у Юдомского Креста грузы были перевезены на собаках по зимнему пути.

На судне «Слава России» Сарычев посетил острова Прибылова и Святого Лаврентия. После плавания в Беринговом проливе «Слава России» 4 августа зашла в губу Святого Лаврентия. В феврале 1792 года Сарычев занялся картографированием острова Уналашка. За сорок дней на трехместной байдарке в сопровождении двух алеутов Сарычев обошел вокруг острова, посетил ряд поселений алеутов и собрал ценнейшие сведения о природе острова и о быте его жителей. Названия многих мысов и бухт, появившихся на карте Сарычева (в частности, Капитанская гавань, названная так в честь предшественников Сарычева капитанов Креницына и Левашева), сохранились и до сих пор.

В апреле 1794 года Сарычев вернулся в Петербург.

До 1801 года он служил в Кронштадте. В 1799 и 1800 годы, командуя кораблем «Москва», он совершил переход из Архангельска к берегам Англии и затем в Кронштадт. В 1801 году он был произведен в капитан-командоры.

Одновременно со многими служебными обязанностями Сарычев усердно работал над большой книгой «Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану в продолжение восьми лет при географической и астрономической экспедиции, бывшей под началом флота капитана Биллингса с 1785 по 1793 г.». Книга эта была издана в 1802 году и вскоре переведена и издана в Германии, Франции, Голландии. Канадский ученый Бэнкрофт, автор изданной в 1886 году обширной монографии по истории Аляски, подчеркивал выдающееся значение этого труда Сарычева. Не потеряла своего значения эта книга и в настоящее время.

С 1802 года в течение шести лет Сарычев занимался исправлением морских карт Балтийского моря и Финского залива.

В 1803 году Сарычев был произведен в контр-адмиралы, командовал эскадрой из трех фрегатов в Балтийском море, на них обучались гардемарины и исправлялись морские карты. В том же году он был определен в члены Адмиралтейств-коллегий.

В 1805 году во время войны России, Англии, Австрии и Швеции с наполеоновской Францией Сарычеву было поручено конвоировать двадцать шесть торговых судов, доставлявших в Померанию десантные войска с острова Рюген. На переходе во время шторма бриг «Диспач», на котором находился Сарычев, разбился. Сильно пострадавший адмирал покинул корабль последним.

В 1827 году Сарычев был назначен главным командиром и военным губернатором Кронштадта, а после преобразования учреждений Морского ведомства — генерал-гидрографом Главного Морского Штаба. Последние десять лет своей жизни Сарычев писал историю всех русских портов.

Сарычев снискал глубокое уважение современников. Исключительной чертой его были добросовестность и точность наблюдений. Сам Сарычев в «Предуведомлении» к книге о своих путешествиях в 1785–1893 годы писал.

«…До пользы мореплавателей касающиеся наблюдения учинены со всякою точностью и описаны сколько можно обстоятельнее».

Точность наблюдений Сарычева считалась сама собой разумеющейся — моряки верили ему. Так, например, В. М. Головнин прямо писал:

«Усмотрев Петропавловскую гавань… мы употребили карту Сарычева: известная точность этого мореходца, с какою описывал он берега, заставила меня иметь к его планам гаваней полную доверенность…»

Сарычев был не только замечательным практиком-гидрографом, но и теоретиком этого дела. Он обладал пытливым умом настоящего исследователя, его научные интересы были необычайно широки. Он был действительно одним из крупнейших океанографов и предшественников славных русских ученых моряков, блестяще проявивших себя в кругосветных плаваниях начала XIX столетия.

Мэтью Флиндерс

У кафедрального собора Святого Павла в Мельбурне высится памятник: молодой британский морской офицер в форме конца XVIII столетия стоит на носу шлюпки. Красивое его лицо серьезно, пожалуй, даже хмуро, левая рука сжимает эфес шпаги. «Капитан Мэтью Флиндерс» — гласит надпись на монументе. Всякого, кто побывал в Австралии, поражает, как часто встречается это имя в названиях городов, улиц, железнодорожных станций, учебных заведений, бухт, мысов, рифов, островов, лесных заповедников, горных цепей, кораблей, самолетов, поездов, маяков. В стране воздвигнуто немало памятников Флиндерсу, его изображают на денежных знаках, ему посвящены мемориальные доски. Нет австралийца, который бы не слышал имени этого человека и не мог бы хоть что-нибудь о нем рассказать.

Мэтью Флиндерс, пожалуй, самая популярная на пятом континенте историческая личность. Все знают о значении его плаваний и исследований, но мало кому известно, как трудно сложилась его жизнь, как сильно он любил и как сильно страдал, сколько разочарований выпало на его долю. Он не завершил дела своей жизни — изучения Австралии. Через вою жизнь он пронес любовь к женщине, с которой смог соединиться лишь в преддверии смерти. Злая судьба преследовала Флиндерса и после смерти: его могила не сохранилась, она была уничтожена еще в середине XIX века. Об этом узнали в Австралии почти через столетие.

Мэтью Флиндерс родился 16 марта 1774 года в городе Донингтоне в Линкольншире, на восточном побережье Англии. Его отец, тоже Мэтью, и дед Джон были врачами. Вообще семейство Флиндерсов было, можно сказать, сухопутным. Лишь один из братьев отца — Джон — служил в королевском флоте. Мэтью был старшим из семи детей. Детские годы его прошли в Донингтоне, который в те времена насчитывал едва ли тысячу жителей. Свое образование будущий мореплаватель начал в Донингтонской свободной школе, основанной в 1718 году, а когда ему исполнилось 12 лет, он перешел в Горблингскую грамматическую школу,

находившуюся в шести милях от Донингтона, где проучился еще три года.

Доктор Мэтью был уверен, что дальнейшая жизнь старшего сына пойдет по привычному для Флиндерсов руслу, он будет изучать медицину и со временем займет его место в Донингтоне.

Но произошло непредвиденное. Мэтью попалась на глаза книга Д. Дефо «Робинзон Крузо». В том, что он познакомился с ней, не было ничего удивительного: книга стала очень популярной сразу же после издания в 1719 году и имелась во многих английских семьях. Неожиданной была реакция Мэтью, прочитавшего замечательное произведение Дефо: он раз и навсегда решил стать моряком.

Незадолго до смерти Флиндерс, отвечая на вопросы редактора журнала «Морская хроника», писал, что решение идти в море возникло у него после чтения «Робинзона Крузо». Но, видимо, дело было не только в этом. Скорее всего, решение Мэтью созревало постепенно. Ведь он жил у моря. В Бостоне, в десяти милях к юго-западу от которого расположен Донингтон, Мэтью видел корабли, подымавшиеся по реке Уитем почти до центра города. В самом Донингтоне изготовляли корабельные канаты. Из окна мансарды трехэтажного родительского дома Мэтью часто наблюдал, как мощные восточные ветры гонят серые волны залива Уош далеко в глубь суши, как соленая морская вода заливает окрестные равнины. Такая обстановка располагала к размышлениям о море. Знакомство с книгой «Робинзон Крузо» было последним толчком.

Родные и друзья убеждали Мэтью отказаться от его намерения. Отец и вовсе не хотел слышать о затее сына. Юноша искал сочувствия у дяди Джона, единственного моряка в их родне. Но и тот не поддержал его. Джона Флиндерса угнетало медленное продвижение по службе.

«Ты никогда не сможешь стать капитаном корабля, — с горечью говорил он, — если у тебя не будет могущественной поддержки. Посмотри на меня. После одиннадцати лет службы я — младший офицер и останусь им до самой смерти. Да и смерти, которая ждет меня, я не пожелаю никому: либо я буду разорван на куски вражеским ядром, либо сброшен в морскую пучину на корм рыбам. Нет уж, оставайся дома и изучай медицину, как велит тебе отец».

Но Мэтью твердо стоял на своем. Тогда дядя Джон открыл свой морской сундучок и вынул оттуда две книги. Это были «Элементы навигации» Робертсона и «Принципы тригонометрии» Мура. Советуя племяннику прочитать их, Джон Флиндерс надеялся, что чтение сухих и сложных книг отобьет у него охоту стать моряком. Но Мэтью всерьез занялся изучением навигации и математики и уже через год был достаточно подготовлен к морской службе.

В 1798 году было окончательно доказано, что между Новой Голландией и Вандименовой Землей имеется широкий проход, который назван был в честь Басса Бассовым проливом. Открытие это сделал Мэтью Флиндерс, неутомимый исследователь и талантливый гидрограф. Австралийские географы оценивают работы Флиндерса столь же высоко, как исследования и открытия Кука.

Флиндерсу было всего лишь двадцать один год, когда в 1795 году он прибыл в Порт-Джексон. Ему поручили обследование берегов Нового Южного Уэльса, и в 1797 году он вместе с Бассом совершил плавание, в

котором приняли участие беглые каторжники. В феврале 1798 года Флиндерс на корабле «Фрэнсис» отправился к полуострову Вильсоне-Промонтори и оттуда через Бассов пролив прошел к островам, лежащим у северной оконечности Вандименовой Земли. Он открыл группу островов Кент и остров Пирамид. В том же 1798 году на корабле «Норфолк» Флиндерс отправился к берегам Вандименовой Земли, обошел вокруг нее, нанеся на карту еще никому не ведомый северный берег острова.

Он открыл остров Уотерхаус и архипелаг Хантер близ северных берегов Тасмании, бухту Порт-Далримпл — эстуарий крупнейшей на этом острове реки Теймар, и 9 декабря 1798 года обогнул северо-западную оконечность Тасмании. Флиндерс отметил в своем дневнике:

«Ныне мы совершенно убеждены, что между Вандименовой Землей и Новым Южным Уэльсом действительно существует пролив, и что этот пролив мы действительно прошли в эти дни».

Далее Флиндерс обследовал весь западный берег Тасмании и ряд бухт на ее восточном побережье. Результатом этого замечательного плавания была карта, на которой Тасмания впервые показана была как остров.

В 1799 году Флиндерс на том же «Норфолке» вместе с Бассом обследовал участок восточного побережья Австралии и нанес на карту залив Херви, который глубоко врезается в сушу севернее современного Брисбена.

В 1795 и 1796 годах английские мореплаватели мичман Мэтью Флиндерс и врач Джордж Басс на небольшом корабле «Том-Пус» исследовали на протяжении двадцати миль реку Джорджес и закартографировали значительную часть морского побережья.

В 1797 году Басс сообщил о существовании обширной гавани, названной им, по ее местонахождению, Уэстерн-Порт (Западный порт).

«Так как запасы продовольствия у него вышли, — рассказывает в своей „Истории путешествий“ Дезборо Кули, — ему пришлось, несмотря на сильное желание произвести точную и подробную съемку открытой им бухты, вернуться назад. Он захватил продовольствия всего на шесть недель, но благодаря изобилию рыбы и морских птиц ему удалось провести в плавании на пять недель больше, хотя он и взял к себе на корабль двух встреченных им ссыльных. Этот переход в шестьсот миль на беспалубном барке является одним из самых замечательных во всей истории мореплавания. Он был совершен не в силу крайней необходимости, а в результате принятого решения исследовать неведомые и опасные берега».

В 1798 году Басс, сопровождаемый Флиндерсом, открыл пролив, носящий теперь его имя и отделяющий Тасманию от Австралии. На шхуне «Норфолк» водоизмещением 25 тонн он обошел вокруг Тасмании. Сведения о реках и бухтах этой страны, доставленные смелыми исследователями, имели очень важное значение для ее последующей колонизации.

В Порт-Джексоне Бассу и Флиндерсу устроили восторженную встречу. По прибытии в Англию Флиндерс получил, вместе с чином лейтенанта, назначение командиром корабля «Инвестигейтор» («Исследователь»), специально снаряженного для изучения берегов

Австралии. Южное и северо-западное побережье, залив Карпентария и Торресов пролив — таковы должны были быть основные этапы, намеченные для предстоящей гидрографической кампании.

В июле 1801 года Флиндерс на корабле «Инвестигейтор» вышел из Англии для обследования берегов Австралии. Высадившись 6 декабря 1801 года у мыса Луин, на юго-западной оконечности Австралии, он прошел на восток вдоль берега Земли Нейтса, ранее уже обследованной Ванкувером и д'Антркасто, и вошел в воды, омывающие еще неведомые берега юго-восточной Австралии. На 35°50 южной широты, за мысом Катастроф (здесь разбилась одна из шлюпок «Инвестигейтора»), Флиндерс обнаружил разрыв в линии берега, который оказался входом в большой воронкообразный залив. Флиндерс прошел в глубь этого залива (он назвал его заливом Спенсер), нанес на карту его западный и восточный берега и открыл за узким и длинным полуостровом Йорк еще один залив, который назван был заливом Сент-Винсент. Эти открытия имели огромное значение. На южном берегу Австралии были обнаружены глубоко вдающиеся в сушу заливы с обширными и удобными гаванями. В заливе Сент-Винсент, тридцать два года спустя, был основан город Аделаида — столица Южной Австралии и один из крупнейших портов пятого материка.

Флиндерс установил, что берега заливов Спенсер и Сент-Винсент обитаемы. Он описал аборигенов, живших по берегам залива Спенсер, похожих на обитателей Нового Южного Уэльса. Кое-где на побережье встречались эвкалиптовые и казуариновые леса, пресную воду легко было добыть из неглубоких колодцев, климат казался превосходным, и моряков совершенно не донимали насекомые, как на западных берегах Австралии. Очень часто попадались кенгуру и великолепные черные лебеди. У берегов материка Флиндерс открыл множество островов (острова Инвестигейтор, Грин, Пирсон, Уорд и др.) и нанес на карту северный берег большого острова Кенгуру.

От залива Энкаунтер (бухты Встречи — здесь Флиндерс встретил французский корабль «Географ» под командой Никола Бодена). «Инвестигейтор» направился в Порт-Джексон, куда прибыл 9 мая 1802 года. 22 июля того же года Флиндерс вышел из Порт-Джексона и обследовал все восточное побережье Австралии вплоть до мыса Йорк, нанес на карту Большой Барьерный риф, а затем прошел в залив Карпентария и в самой глубине его открыл группы островов Уэлсли и Сэр-Эдуард Пелью. Флиндерс окончательно доказал, что Карпентария — это залив, глубоко врезанный в материк. Флиндерс открыл в Торресовом проливе проход, расположенный севернее острова Принца Уэльского; проход этот оказался безопаснее пролива Эндевор, которым в 1770 году Кук проследовал из Кораллового моря к берегам Новой Гвинеи.

Флиндерсу было двадцать восемь лет, когда завершилась эта экспедиция. Но в дальнейшем судьба не баловала его. Со всеми своими материалами он в июле 1803 года отправился из Порт-Джексона в Англию. Корабль, на котором Флиндерс плыл в качестве пассажира, разбился у Большого Барьерного рифа. Флиндерс прошел на шлюпке 800 миль, добрался до Порт-Джексона, снарядил там судно и спас затем всех потерпевших кораблекрушение.

На пути в Европу в декабре 1803 года он зашел на остров Маврикия — французскую колонию в Индийском океане, не ведая о том, что наполеоновская Франция после кратковременного мира вступила в войну с Англией. Флиндерс был арестован, и все его бумаги французские власти конфисковали. Он протомился на Маврикии шесть с половиной лет и в конце 1810 года возвратился в Англию. Французы не только продержали Флиндерса в плену, но и без его ведома использовали конфискованные материалы последней экспедиции.

В 1812 году Флиндерс провел весьма удачное исследование влияния судового железа на показания компаса. Итогом всей его деятельности явился четырехтомный труд «Путешествие к Terra Australis». Флиндерс умер в День выхода в свет этой книги, 14 июля 1814 года.

Современное название пятого материка непосредственно связано с именем Флиндерса. В своей книге «Путешествие к Terra Australis» он писал, «…не будь я скован названием Terra Australis, я заменил бы его другим термином — Австралия». А сводную карту, приложенную к этой книге, Флиндерс озаглавил: «Генеральная карта Terra Australis, или Австралии». После выхода в свет книги Флиндерса название Австралия быстро стало популярным. Губернатор Нового Южного Уэльса Макуори с 1817 года начал применять этот термин в официальной переписке, а с 1824 года название Австралия окончательно вытеснило с карт старое обозначение — Новая Голландия.

Отдавая должное Флиндерсу, за которым следует признать право приоритета на новое название пятого материка, нельзя, однако, не отметить, что задолго до Флиндерса почти таким же образом окрестил свой мифический материк Кирос (Tierra Austral del Espiritu Santo). По отношению к собственно австралийской территории термин Австралия впервые был использован выдающимся голландским картографом Хесселем Герритсом в 20-х годах XVII века. Он назвал огромную и еще совершенно не обследованную землю Astralis Incognita. Голландцы, однако, предпочли названия Зейдландт и Новая Голландия.

Термин Австралия сразу же получил признание в мировой географической литературе — прежде всего потому, что он указывал на принадлежность пятого материка к южному полушарию.

Никола Боден

С того времени, как Тасман побывал на северном берегу Австралии, в изучении этого огромного таинственного материка был достигнут большой прогресс. Кук описал весь восточный берег, открыл пролив Эндевор и настойчиво обращал внимание своего правительства на те выгоды, которые могла дать организация колонии в Ботани-Бей. В 1788 году английский капитан Филипп, доставив сюда партию ссыльных, положил начало Порт-Джексону и британскому владычеству над пятой частью света.

Отчеты Кука и д'Антркасто пробудили в широких кругах Франции интерес к Австралии. Этот загадочный материк с очень своеобразным животным миром, местами покрытый лесами гигантских эвкалиптов, а местами представлявший собой пустыню, поросшую лишь жалкими колючками, еще долгое время скрывал свои тайны от любопытных взоров европейцев и ставил перед исследователями почти непреодолимые

преграды.

Французская Академия наук стала выразительницей общественного мнения, обратившись к правительству с просьбой организовать экспедицию для изучения южных земель. По ее предложению, к участию в путешествии были привлечены двадцать четыре ученых.

Никогда еще научная часть экспедиции не организовывалась с таким размахом, никогда не принималось таких серьезных мер для обеспечения ее успеха. Астрономы, географы, геологи, ботаники, зоологи, художники, садовники — всех их имелось по двое, по трое и даже по пяти человек провели исследования и экспедиции. Команды исследовали побережье Австралии и назвали острова Лермит, мели Географ, которые с трудом удалось обойти, острова Беда, Ласепед, мысы Борда и Мольен, острова Шампаньи, д'Арколь, Фрейсинс, Люка и т. д.

«Во время плавания среди этих многочисленных островов, — говорится в отчете, — ничто не радует взора; земля голая, знойное небо всегда чисто и безоблачно; море совершенно спокойное, и только ночные бури вздымают волны. Казалось, человек избегает здешних неприветливых мест; во всяком случае, мы нигде не видели ни человеческих следов, ни поселений.

Мореплаватель, напуганный пустынным ландшафтом, подвергающийся бесконечным опасностям, приходит в изумление и отводит усталый взгляд от зловещих берегов; а, вспомнив о том, что эти негостеприимные острова расположены поблизости от огромных азиатских архипелагов, щедро наделенных природой, он почти отказывается понять как может; существовать такое полное бесплодие рядом с таким изобилием».

Исследование северного берега Австралии закончилось открытием архипелага Бонапарта.

«Отвратительная пища, которую мы получали со времени отплытия от острова Маврикий, подорвала здоровье самых крепких людей; цинга уже начала свирепствовать, и многие матросы сильно от нее страдали. Запас воды приближался к концу, и мы убедились в невозможности пополнить его на этих унылых берегах. Приближалось время смены муссона, и нельзя было допустить, чтобы обычные для этого периода ураганы застали нас в здешних водах. Наконец, следовало раздобыть шлюпку и соединиться с „Натуралистом“».

Все эти соображения заставили командира направиться к острову Тимор, и 22 августа он бросил якорь на рейде Купанга.

Необходимо упомянуть, что команда очень нуждалась в отдыхе и, что десять человек, болевших тяжелой формой цинги, были высажены на берег. А сколько оставалось других, чьи распухшие, кровоточащие десны говорили о плачевном состоянии!

Цинга быстро поддалась лечению обычно употребляемыми в подобных случаях средствами, но, к несчастью, ее сменила дизентерия, за несколько дней она поразила восемнадцать человек.

Болезни, свирепствовавшие среди несчастных мореплавателей, привели к тому, что между командиром Боденом и его ближайшими помощниками на время воцарился мир. Его самого мучила злокачественная перемежающая лихорадка. Болезнь протекала в такой тяжелой форме, что несколько часов его считали мертвым. Это не помешало ему через неделю

после выздоровления арестовать мичмана Пике, которому высшие офицеры обоих кораблей продолжали выказывать самое искреннее уважение и дружбу. По возвращении во Францию Пике был произведен в лейтенанты, что уже само по себе говорит о том, что никакой вины за ним не имелось.

21 сентября показался, наконец, «Натуралист». Его командир терпеливо ждал «Географа» в заливе Шарк, куда Боден не явился, хотя и назначил его местом встречи. Офицеры «Натуралиста», воспользовавшись длительной стоянкой, составили самый подробный план побережья и острова Ротнест, а также реки Эйвон.

На острове Дерк-Хартог капитан Гамелен обнаружил две оловянные тарелки с выгравированными надписями на голландском языке. Одна надпись сообщала о посещении 25 октября 1616 года судна «Эндрахт» из Амстердама, вторая — о пребывании в этих местах в 1697 году корабля «Гелвинк» под командованием капитана Фламинга.

Покинув Тимор 13 ноября 1801 года, французские моряки ровно через два месяца увидели южный берег этого острова. Болезнь продолжала свирепствовать с той же силой, и число ее жертв стало довольно значительным.

Оба корабля вошли в пролив д'Антркасто, не замеченный ни Тасманом, ни Куком, ни его спутником Фюрно, ни Марионом. Стоянка там имела целью пополнение запаса воды. Поэтому несколько шлюпок немедленно были посланы на ее поиски. Именно эту часть побережья стремились закартографировать гидрографы. Внесение исправлений и дополнение данных д'Антркасто задержало экспедицию Бодена до 5 февраля. Затем она приступила к изучению юго-восточного берега Тасмании.

У южного побережья Австралии произошла интересная встреча с кораблем «Инвестигейтор», за восемь месяцев до того вышедшим под командованием Флиндерса из Европы, чтобы более подробно исследовать берега Австралии. Флиндерс занимался этим уже три месяца. Как и французские моряки, он много натерпелся от ураганов и бурь; во время одной из последних бурь он потерял в Бассовом проливе шлюпку с восемью матросами и старшим офицером.

Тем временем цинга продолжала свирепствовать среди отважных исследователей. Больше половины матросов были не в силах нести службу. Из рулевых только двое оставались на ногах. К тому же в южном полушарии начиналась зима. Экипаж испытывал настоятельную потребность в отдыхе. Ближайшим подходящим местом для стоянки был Порт-Джексон; самый короткий путь до него лежал через Бассов пролив, но Боден, всегда избегавший проторенных дорог, решил по-иному и приказал обогнуть южную оконечность Тасмании.

20 мая бросили якорь в бухте Эдвенчер. Ходячих больных свезли на берег, где без труда набрали пресную воду. Плавание в этих бурных морях становилось уже невозможным, густой туман заволакивал все вокруг, и о близости берега предупреждал лишь оглушительный шум огромных валов, разбивавшихся о скалы. Больных становилось все больше. Ежедневно океан поглощал новую жертву. 4 июня осталось всего шесть человек, способных нести вахту.

17 июня заметили судно, с него французским мореплавателям сообщили, что «Натуралист», не дождавшись своего спутника в Порт-Джексоне, отправился на его поиски, что брошенную на произвол судьбы шлюпку подобрал английский корабль, и ее экипаж находится сейчас на «Натуралисте», и что «Географа» с величайшим нетерпением ждут в Порт-Джексоне, где приготовлены все средства помощи егокоманде.

В течение трех дней «Географ» находился в виду Порт-Джексона, но из-за слабости матросов не мог войти в бухту.

Наконец от берега отошла английская шлюпка и доставила на корабль необходимых для управления им людей и лоцмана.

Английские власти в Порт-Джексоне оказали французам сердечный прием, предоставили в распоряжение ученых все необходимое для продолжения исследований. Одновременно военные власти и частные граждане снабдили моряков свежей провизией, запасом продовольствия, медикаментами и т. п.

Здоровье моряков несколько восстановилось, но число матросов, способных продолжать плавание, оказалось настолько незначительным, что пришлось примириться с необходимостью отправить «Натуралиста» во Францию, предварительно забрав с него самых крепких людей. «Натуралиста» заменила шхуна «Казуарина», водоизмещением в тридцать тонн, командование которой было поручено Луи де Фрейсине. Маленькие размеры судна и неглубокая осадка делали его чрезвычайно ценным для плавания вдоль побережья.

Кроме подробного отчета о ходе экспедиции и о результатах всякого рода исследований, проведенных в течение двух кампаний, с «Натуралистом» отправили, по словам Перона, «более сорока тысяч чучел животных, собранных за истекшие два года в разных местах. Тридцать три больших ящика были заполнены этой коллекцией, самой многочисленной и богатой из всех, когда-либо привозившихся в Европу путешественниками; частично размещенная в доме, который я занимал вместе с Бельфеном, она вызывала восхищение всех образованных англичан, в особенности знаменитого естествоиспытателя Патерсона».

18 ноября 1802 года «Географ» и «Казуарина» покинули Порт-Джексон. Во время новой кампании мореплаватели открыли и исследовали остров Кинг, острова Хантер и северо-западную часть Тасмании, завершив, таким образом, съемку берегов этого большого острова. Затем с 27 декабря до 15 февраля 1803 года капитан Боден производил у юго-западного побережья Австралии съемку острова Кенгуру и двух расположенных против него заливов.

Гидрографы, отправившиеся на «Казуарине» для исследования залива Спенсер и отделяющего его от залива Сент-Винсент полуострова Йорк, проделали работу самым тщательным образом и установили, что ни одна большая река не впадает там в море.

Однако им пришлось сократить программу исследования бухты Линкольн, так как истекал срок, назначенный для возвращения на остров Кенгуру. Не сомневаясь, что в случае опоздания их не будут ждать, они все же немного задержались, и, когда достигли 1 февраля места встречи, «Географ» уже ушел, не побеспокоившись о «Казуарине», хотя на ней

оставалось очень мало продовольствия.

Боден один продолжал исследование берега и картографирование архипелага Сент-Франсис — очень важную работу, так как со времени открытия этих островов в 1627 году Петером Нейтсом ни один мореплаватель не уделял им достаточного внимания.

Правда, Флиндерс незадолго до Бодена тоже составил карту тех мест, но тот ничего не знал о его плавании и считал себя первым европейцем, посетившим эти края со времени их открытия.

Когда 6 февраля «Географ» вошел в бухту Кинг-Джордж, он застал там «Казуарину», получившую такие повреждения, что ее пришлось вытащить на берег.

Открытая в 1791 году Ванкувером бухта Кинг-Джордж имеет очень большое значение, так как на всем протяжении берега, равном, по меньшей мере, расстоянию от Парижа до Петербурга, она представляла собой единственное известное в Австралии место, где во всякое время года можно было раздобыть пресную воду.

После двенадцатидневной стоянки в бухте Кинг-Джордж мореплаватели пустились в дальнейший путь. Они уточнили и дополнили карты д'Антркасто и Ванкувера, относящиеся к землям Луин, Эделс и Эндрахт (Западная Австралия). Оттуда Боден направился к земле Уитт (северная Австралия), очень мало изученной к тому времени, когда он впервые ее посетил. Он надеялся, что ему больше повезет, чем его предшественникам, постоянно наталкивавшимся на препятствия при приближении к этим берегам, но мели, подводные скалы и песчаные банки делали плавание там очень опасным.

Вскоре к перечисленным преградам прибавился еще странный оптический обман — мираж. Дело доходило до того, что, «когда „Географ“ шел на расстоянии больше лье от бурунов, казалось, будто он со всех сторон ими окружен, и на борту „Казуарины“ никто не сомневался в его неминуемой гибели. Иллюзию разрушала лишь полная ее неправдоподобность».

3 мая «Географ», сопровождаемый «Казуариной», вторично бросил якорь в гавани Купанг на Тиморе. Ровно через месяц, пополнив запасы, капитан Боден покинул Тимор и взял курс сначала на землю Уитт, где надеялся встретить ветер с суши и спокойное море, которые дали бы ему возможность продвинуться на запад, а затем к острову Маврикий. Там он умер 16 сентября 1803 года.

23 марта 1804 года «Географ» вошел на рейд Лориана, а через три дня приступил к выгрузке доставленных научных коллекций.

«Кроме большого количества ящиков с минералами, гербариями, заспиртованными рыбами, пресмыкающимися и зоофитами, чучелами и препаратами четвероногих и птиц, мы привезли еще семьдесят больших ящиков, наполненных живыми растениями, среди которых было около двухсот видов полезных культур и около шестисот видов семян, а также сотню живых животных».

ОТКРЫТИЯ НОВОГО ВРЕМЕНИ (XIX век)

Жюль Дюмон-Дюрвиль

Жюль Себастьян Сезар Дюмон-Дюрвиль (1790–1842) был не только выдающимся мореплавателем, но и ученым-энциклопедистом. Отличный

энтомолог и ботаник, он был одновременно лингвистом-полиглотом, этнографом, физиком и историком. В 1819–1820 годы Дюмон-Дюрвиль плавал в водах Черного и Эгейского морей, и его имя оказалось теснейшим образом связанным с одним великим, хотя отнюдь не географическим, открытием. Он приобрел статую Венеры, найденную греческим крестьянином на острове Милос. Благодаря этому знаменитая Венера Милосская переселилась с родного острова в залы Лувра. В 1822 году Дюперре взял его с собой в кругосветное плавание. Дюмон-Дюрвиль превратил его корабль «Кокий» в зооботанический музей и за годы плавания собрал коллекцию, в которой насчитывалось одиннадцать тысяч насекомых (в том числе триста совершенно новых видов) и огромный гербарий.

По возвращении во Францию Дюмон-Дюрвиль организовал новую экспедицию в южные моря. Переименовав прославленный корабль «Кокий» в «Астролябию», Дюмон-Дюрвиль в апреле 1826 года покинул Тулон и, обогнув мыс Доброй Надежды, направился в Тихий океан. Бассовым проливом он прошел к Новой Зеландии и далее к островам Тонга и Фиджи.

Опись островов, составленную Дюмон-Дюрвилем на этом этапе плавания, высоко оценил И. Ф. Крузенштерн, который в 30-х годах XIX века использовал эти данные для уточнения своего «Атласа Южного моря» Дюмон-Дюрвиль посетил также Новые Гебриды, острова Лоялти, Новую Каледонию и Новую Британию. От Новой Британии он прошел к Молуккским островам вдоль северных берегов Новой Гвинеи и нанес на карту более 2 тысяч километров береговой линии этого острова на участке от пролива Дампира до залива Гелвинк.

От острова Амбоины Дюмон-Дюрвиль направился в Тасманию. В тасманийской столице Хобарте он узнал, что в мае 1826 года на острове Ваникоро, в архипелаге Санта-Крус, английский капитан Питер Диллон нашел следы экспедиции Лаперуза, которую мореплаватели искали в водах Океании сорок лет.

Вскоре на Ваникоро прибыл и Дюмон-Дюрвиль, которому удалось не только отыскать остов «Астролябии», но и множество вещественных следов экспедиции Дюмон-Дюрвиль воздвиг на острове памятник Лаперузу. В апреле 1828 года он прошел через Каролинский архипелаг к Сулавеси и, минуя мыс Доброй Надежды, возвратился в Марсель в марте 1829 года.

Коллекции, которые он привез на этот раз, по объему превзошли его собрания 1822–1825 годов. Гербарий Дюмон-Дюрвиля насчитывал более семи тысяч видов. Всемирную известность приобрел его труд о кругосветном путешествии 1826–1829 годов.

27 декабря 1831 года на заседании Парижского Географического общества он внес предложение о подразделении Океании на Полинезию, Микронезию и Меланезию.

В 1837–1840 годы Дюмон-Дюрвиль совершил второе самостоятельное кругосветное плавание на двух кораблях «Астролябия» и «Зеле» На этот раз главным объектом экспедиции была не Океания, а Антарктика, хотя существенные открытия Дюмон-Дюрвиль сделал и на берегах Новой Гвинеи. В марте-апреле 1839 года он прошел с запада на восток вдоль юго-западного берега острова. В начале марта 1839 года, следуя в непосредственной близости от берега, видел в глубине острова

высокие горы, которые он назвал хребтом Шарля Луи. Это был один из отрогов Снежных гор.

В 1840 году Дюмон-Дюрвиль обследовал южную часть архипелага Луизиада и затем, находясь в восточной части залива Папуа, нанес на карту горы Астролябии (Ганаи.) В северной части Торресова пролива он открыл на 9°47 южной широты и 142°59 восточной долготы проход Мове. Утром 7 ноября 1840 года изрядно потрепанные «Астролябия» и «Зеле» бросили якорь на маленьком внутреннем рейде Тулона. Путешествие продолжалось 38 месяцев. Его результат — значительные океанографические работы, великолепные и редкостные минералогические, зоологические и ботанические коллекции, новые карты, описания, рисунки. Но самое главное — это открытия, совершенные в Антарктике. Они вписали новые страницы в исследование земель, лежащих за Южным полярным кругом.

Через месяц и три недели после возвращения, 31 декабря 1840 года, Дюмон-Дюрвилю присвоили звание контр-адмирала. В ознаменование совершенных им открытий и исследований Французское географическое общество наградило его своей высшей наградой — золотой медалью. Он начал готовить к печати материалы своей экспедиции.

Трагическая случайность оборвала жизнь этого талантливого исследователя. В мае 1842 года Дюмон-Дюрвиль, его жена Адель, в честь которой названа была часть Антарктиды, и его сын погибли в железнодорожной катастрофе близ Парижа. Труд о второй кругосветной экспедиции Дюмон-Дюрвиля вышел в свет после смерти этого выдающегося мореплавателя.

Родной город Кан установил ему в 1844 году бронзовую статую. Имя Дюмон-Дюрвиля, одного из выдающихся мореплавателей XIX века, исследователя-географа, ученого, внесшего значительный вклад в исследование Океании и Антарктиды, блестящего и мужественного человека, присвоено одной из улиц Парижа. Его именем назвали один из Каролинских островов, один из островов в Меланезии, гору на Земле Луи-Филиппа. В 1914 году известный полярный исследователь, австралиец Дуглас Моусон, называл море, омывающее берега открытой Дюмон-Дюрвилем Земли Адели, морем Дюрвиля.

Уильям Бичи

Английский мореплаватель Фредерик Уильям Бичи представляет совсем иной тип исследователя Океании. Бичи начал флотскую службу в десятилетнем возрасте и изучал навигацию у корабельного штурвала. В юности он участвовал в арктических экспедициях Франклина и Парри и в гидрографических работах, которые проводились на Средиземноморье и у берегов Африки. В 1825 году он был назначен командиром корабля «Блоссом» и отправился на поиски Северо-западного прохода. Проследовав через Берингов пролив, он вдоль северных берегов Аляски дошел до 156° западной долготы, но был остановлен льдами. Из северных морей Бичи прошел в южную часть Тихого океана и в 1826 году детально обследовал архипелаг Туамоту.

На пути к островам Туамоту он зашел на остров Пасхи. Местные жители, которым памятен был пиратский набег капитана Крозера, встретили «Блоссом» крайне враждебно Бичи обстрелял их из пушек и

покинул остров. В январе 1826 года Бичи открыл в архипелаге Туамоту атоллы Ванавана, Фангатауфа и Ахунуию.

Однако Бичи памятен тем, что нашел мятежников, захвативших и угнавших за пятьдесят лет до этого судно «Баунти» под руководством капитана Блая. К тому времени в живых остался один из матросов — Смит, принявший имя Адамса, ставший главой маленькой общины, состоявшей из десяти женщин и девятнадцати детей, старшим из которых было не более семи-восьми лет. Этому человеку, много размышлявшему о своей прежней беспорядочной жизни, совершенно переродившемуся в результате раскаяния, пришлось исполнять обязанности отца, священнослужителя, мэра и короля. Своей справедливостью и твердостью он сумел завоевать неограниченное влияние в этой странной общине.

Необыкновенный наставник, который в дни своей молодости нарушал все законы, для которого раньше не существовало ничего святого, проповедовал теперь милосердие, любовь, согласие, и маленькая колония процветала под кротким, но в то же время твердым управлением этого человека, ставшего под конец жизни праведником.

Таково было моральное состояние колонии на Питкэрне в то время, когда у его берегов появился корабль Бичи. Мореплаватель, превосходно принятый жителями, пробыл там восемнадцать дней. Чистые хижины стояли среди пандановых деревьев и кокосовых пальм, поля были хорошо возделаны, под руководством Адамса жители Питкэрна смастерили для себя с поистине изумительным искусством самые необходимые орудия. Эти метисы, обладавшие большей частью приятным и кротким лицом, были пропорционально сложены, что говорило о незаурядной силе.

После Питкэрна Бичи посетил острова Тимоэ, Гамбье (Мангарева), Гуд, Клермон-Тоннер, Серл, Уитсанди, Королевы Шарлотты, Техан, Лансье, составляющие часть архипелага Туамоту, а также маленький остров, которому он дал название Байам-Мартин. Здесь мореплаватель встретил одного островитянина, по имени Ту-Вари, которого занесло туда бурей. Выехав со ста пятьюдесятью земляками на трех пирогах с островка Анаа, чтобы принять участие в торжествах по поводу вступления на трон короля Помаре III, Ту-Вари был унесен западными ветрами далеко в сторону. Затем ветры стали неустойчивыми.

Вскоре запасы провизии совершенно истощились, и несчастные были вынуждены поедать трупы умерших товарищей. Наконец, Ту-Вари добрался до острова Барроу, расположенного посреди Опасного архипелага (Туамоту), где он раздобыл немного провизии, он снова пустился в море, но на этот раз плавание продолжалось недолго, так как у острова Байам-Мартин его пирога дала течь и ему пришлось там остаться.

В конце концов, Бичи уступил мольбам Ту-Вари и взял его с женой и детьми к себе на корабль, чтобы отвезти на Таити.

На следующий день, когда Бичи пристал к берегу Хеиоу, по одной из тех случайностей, какие бывают только в романах, Ту-Вари встретил там своего брата, который считал его давно погибшим. После радостных излияний оба туземца важно уселись рядом и, нежно сжимая друг другу руки, принялись по очереди рассказывать о своих приключениях.

10 февраля Бичи отплыл от Хеиоу, прошел в виду островов Мелвилл и Крокер и 18-го стал на якорь у Таити, где ему с трудом удалось пополнить

запасы продовольствия. Туземцы требовали теперь полноценные чилийские доллары и европейскую одежду — иначе говоря, то, чего на «Блоссоме» не было. После приема регентши на борту корабля капитан получил приглашение на вечер, который должен был состояться в его честь в королевской резиденции, в Папеэте. Но, когда англичане явились, оказалось, что во дворце все спали. Регентша забыла о своем приглашении и легла спать раньше обычного.

Тем не менее, она весьма милостиво приняла своих гостей и, несмотря на строгий запрет миссионеров, устроила небольшую вечеринку с танцами. Празднество, впрочем, должно было протекать, так сказать, в молчании, чтобы шум его не достиг ушей полицейских, разгуливавших на берегу. По этой детали можно судить о том, как мало свободы предоставлял миссионер Притчард высшей знати Таити. Какой же свободой пользовались туземцы?

3 апреля юный король нанес визит Бичи, и тот подарил ему от имени Адмиралтейства превосходное охотничье ружье.

Отношения стали самыми сердечными, и влияние, которое сумели завоевать английские миссионеры, еще более укрепилось в результате радушия и предупредительности, постоянно проявлявшихся по отношению к островитянам командованием «Блоссома».

Покинув Таити, Бичи 26 апреля достиг Сандвичевых островов, где сделал остановку дней на десять, и направился в дальнейший путь к Берингову проливу и Северному Ледовитому океану. Полученные инструкции предписывали ему идти вдоль берега Америки до тех пор, пока позволит состояние льдов. «Блоссом» остановился в заливе Коцебу, мало гостеприимном и мало приятном месте; там англичане много раз встречались с туземцами, но не могли получить никаких сведений о Франклине и его отряде. Затем Бичи выслал навстречу этому неустрашимому исследователю палубный баркас под командованием лейтенанта Элсона. Тот не смог продвинуться дальше мыса Барроу (71°23 северной широты) и вынужден был вернуться к «Блоссому». Надвинувшиеся льды заставили «Блоссом» 13 октября, при ясной и очень морозной погоде, покинуть Берингов пролив.

Бичи посетил гавань Сан-Франциско, а 25 января 1827 года снова стал на якорь в Гонолулу на Сандвичевых островах. Благодаря искусной политике английского правительства эта страна делала большие успехи на пути прогресса.

Количество домов увеличилось; город принимал все более и более цивилизованный вид, в порт часто заходили многочисленные английские и американские суда, создан был даже собственный флот, насчитывавший пять бригов и восемь шхун.

Земледелие процветало; появились обширные плантации кофе, чая, пряностей, и предпринимались попытки использовать заросли сахарного тростника, прекрасно произраставшего на островах.

После стоянки в апреле в устье реки Кантон в Южном Китае «Блоссом» приступил к картографированию архипелага Рюкю, цепи островов, соединяющих Японию с Формозой (Тайвань), и группы островов Бонин, на которых исследователь не обнаружил никаких животных, кроме больших зеленых черепах.

Покончив с этими работами, «Блоссом» вновь направился к северу; но так как метеорологические условия оказались менее благоприятными, ему удалось на этот раз достичь лишь 70°40.

В этом пункте оставили на берегу продовольствие, одежду и инструкции на тот случай, если Парри или Франклину удалось бы сюда добраться.

Прокрейсировав здесь до 6 октября, Бичи скрепя сердце решил вернуться в Англию. По дороге он зашел в Монтерей, Сан-Франциско, Сан-Блас, Вальпараисо, обогнул мыс Горн, сделал остановку в Рио-де-Жанейро и 27 октября стал на якорь в Спитхеде.

Идя по стопам Дюперре и русских мореплавателей, Бичи выполнил в Тихом океане огромную работу по «привязке» к карте ранее открытых островов и внес много ценных поправок в географию Океании. Так же как и работа Дюперре, книга Бичи, посвященная его исследованиям в Тихом океане, долгое время играла роль лоции для мореплавателей. О его работах с большим уважением отзывался И. Ф. Крузенштерн, а в британских ученых кругах деятельность Бичи нашла весьма высокое, хотя и изрядно запоздалое, признание. В 1855 году, за год до смерти, Бичи был избран президентом Королевского географического общества.

Иван Крузенштерн и Юрии Лисянский

В июле 1803 года из Кронштадта в первое в истории русского военного флота кругосветное плавание вышли шлюпы «Надежда» и «Нева». Командовали этими кораблями молодые, но уже опытные мореплаватели капитан-лейтенанты Иван Федорович Крузенштерн и Юрий Федорович Лисянский. Они оба получили образование в Морском шляхетном корпусе, единственном в то время в России военно-морском учебном заведении, готовившем морских офицеров. Оба были выпущены досрочно в связи с началом боевых действий со Швецией и получили боевое крещение в морском сражении при острове Готланд. Затем оба были направлены в Англию и служили на английских кораблях. Вернувшись из Англии, Крузенштерн представил Павлу I две докладные записки, в которых он настойчиво добивался разрешения на организацию кругосветного плавания. В одной из них Крузенштерн писал, что владение Камчаткой и Алеутскими островами явится средством *«для пробуждения Российской торговли и не нужно будет платить англичанам, датчанам и шведам великие суммы за ост-индийские и китайские товары».*

К началу XIX века русскими моряками были открыты и описаны Берингов пролив, Сахалин, Командорские, Прибыловы, Курильские и Шантарские острова, Алеутская гряда — Ближние, Крысьи, Андреяновские и Лисьи острова, острова, прилегающие к Аляске (Кадьяк и Шума-гинские). Русские первыми из европейцев проложили путь к северо-западному побережью Америки, в Японию, Китай и на Гавайские (Сандвичевы) острова.

Русские были первыми европейцами, основавшими поселения на северо-западном побережье Америки, возле которого, как и в других районах северной части Тихого океана, они промышляли морского зверя. Продолжала активную деятельность Российско-американская компания, создавшая на берегу Тихого океана свои фактории. Со стороны

правительства компании было предоставлено монопольное право эксплуатировать богатства северо-западной части Тихого океана, торговать с соседними странами, возводить укрепления, содержать военные силы, строить флот. Правительство возложило на компанию задачу дальнейшего расширения русских владений на Тихом океане.

Развитие торговли, морского и охотничьего промыслов в дальневосточных водах потребовали детального изучения этих районов Тихого океана. Российско-американская компания выполнить такую задачу своими силами не могла: она не располагала для этого ни квалифицированными моряками, ни кораблями, приспособленными для исследований. Послать такие корабли можно было только из Петербурга.

Была и еще одна весьма важная причина для организации кругосветного плавания. Торговые связи Российско-американской компании ширились и развивались. Среди основных тихоокеанских стран только одна Япония не покупала товары компанейских купцов, несмотря на то, что Россия не раз предлагала Японии установить с нею торговые сношения. В 1782 году японское правительство изъявило согласие вступить в переговоры, указав, что русский корабль может посетить для этой цели порт Нагасаки.

Крузенштерн неоднократно обращался к царю с докладными записками об организации кругосветного плавания. В 1802 году очередная его докладная записка заинтересовала морского министра адмирала Н. С. Мордвинова.

Проектом Крузенштерна заинтересовался и глава Российско-американской компании Н. П. Резанов. Он понимал, что кругосветное плавание может принести компании большую пользу, такой поход не только разрешил бы проблему снабжения факторий в Русской Америке необходимыми товарами, но и поднял бы авторитет и популярность компании в России и за границей.

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

Кругосветное плавание финансировалось совместно Российско-американской компанией и русским правительством. Руководство экспедицией было возложено на Крузенштерна.

О подготовке первой кругосветной экспедиции русских знали не только в России, но и далеко за ее пределами.

«Экспедиция наша, — писал Крузенштерн, — казалось мне, возбудила внимание Европы. Удача в первом сего рода опыте была необходима: ибо в противном случае соотечественники мои были бы, может быть, еще на долгое время от такого предприятия отвращены; завистники же России, по всему вероятию, порадовались такой неудаче».

Помощником Крузенштерна и командиром второго корабля был назначен по рекомендации самого Крузенштерна его друг Юрий Федорович Лисянский, которого Крузенштерн характеризовал как:

«…человека беспристрастного, послушного, усердного к общей пользе… имевшего как о морях, по коим нам плыть надлежало, так и о морской астрономии в нынешнем усовершенствованном ее состоянии достаточные познания».

Несмотря на то, что в России уже сто лет строились добротные военные корабли, приобрести корабли для кругосветного плавания решено было за границей, в Англии, где уже был опыт строительства кораблей для длительных путешествий. В Англию выехали Лисянский и Розумов. С большим трудом им удалось купить два подходящих шлюпа водоизмещением один 450, другой 370 тонн. Обошлись они очень дорого, так как кроме 17 тысяч фунтов стерлингов, которые взяли за них судовладельцы, пришлось заплатить еще 5 тысяч фунтов стерлингов за ремонт.

В июне 1803 года Лисянский привел шлюпы в Россию. Больший из них был назван «Надеждой», а меньший — «Невой».

Не обошлось без трений между руководителями экспедиции и морским ведомством и по вопросу о комплектовании команд.

«Мне советовали, — писал Крузенштерн, — принять несколько и иностранных матросов, но я, зная преимущественные свойства российских, коих даже и английским предпочитаю, совету сему последовать не согласился».

В те времена в армию и флот брали крепостных, и обычно никто не считался с желанием этих людей. Но Крузенштерн и Лисянский считали, что такой метод комплектования экипажей кораблей, уходящих в длительное плавание, неприемлем, и добились разрешения набирать команды из желающих.

Охотников идти в кругосветное плавание оказалось очень много:

«…Если бы принять всех охотников, явившихся с просьбами о назначении их в сие путешествие, — писал Крузенштерн, — то мог бы я укомплектовать многие и большие корабли отборными матросами Российского флота».

Тщательно подбирался и офицерский состав. В поход с Крузенштерном и Лисянским пошли действительно лучшие офицеры русского военного флота. Среди офицеров «Надежды» были такие опытные моряки, как старший лейтенант М. И. Ратманов — участник многих боевых кампаний на Балтийском, Черном и Адриатическом морях, лейтенант Петр Головачев, мичман Фаддей Беллинсгаузен, открывший впоследствии вместе с М. П. Лазаревым Антарктиду; на «Неве» служили лейтенанты Павел Арбузов и Петр Повалишин, мичман Федор Коведяев и Василий Верх, впоследствии видный историк флота, и другие.

Именами этих людей русские мореплаватели впоследствии назвали острова, проливы, моря, бухты и другие открытые ими географические пункты.

27 июля 1803 года шлюпы вышли в море. После десятидневного плавания «Надежда» и «Нева» прибыли в Копенгаген.

С момента выхода кораблей в плавание Крузенштерн и Лисянский регулярно вели метеорологические и гидрологические наблюдения. Вскоре они заметили, что с продвижением на юг свечение воды увеличивается.

Плавание к берегам Бразилии, длившееся почти два месяца, оказалось очень изнурительным. Корабли шли в тропических и экваториальных широтах. Слабые переменные ветры сменялись шквалами, бури — штилями, жаркие и душные дни — не приносившими прохлады ночами.

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

У бразильского острова Святой Екатерины шлюпы были встречены туземцами, которые предложили провести «Надежду» и «Неву» проливом между островами Альварадо и Гал к месту стоянки. Согласно описанию Лаперуза, этот пролив считался весьма опасным для плавания, поэтому Крузенштерн и Лисянский охотно воспользовались услугами местных жителей. Каково же было их удивление, когда эти сведения не подтвердились.

Как и вся Бразилия, остров Святой Екатерины принадлежал в то время Португалии, которая широко использовала труд невольников-рабов. На острове процветала работорговля. Сюда из Анголы, Бенгуэлы и Мозамбика (Африка) приходили транспорты с неграми.

«Содержание же сих бедных невольников в рассуждении их пищи и одежды, — писал в своих „Записках“ один из участников первого русского кругосветного плавания приказчик Российско-американской компании Н И. Коробицын, — малым чем отличается от животных и при всем том еще угнетаемы всякими наитягчайшими работами. А обходятся со оными почти бесчеловечно Продажа сих бедных невольников состоит так же, как каковых-либо животных. Их выгоняют во время дни на площади, не имевших почти одеяния, которые весь день от толь жаркого солнечного зноя не имеют ни какого прикрытия и до самого вечера бывают почти совсем без пищи, а в вечеру уводят оных с площади и запирают в пустыя покои, похожия на тюрьму, где и бывают выпускаемы до утра».

Мореплаватели предполагали пробыть у острова Святой Екатерины не более десяти дней, но чрезвычайное обстоятельство вынудило их задержаться здесь почти на пять недель. «Нева» не выдержала длительных штормов. Фок- и грот-мачты дали трещины, и потребовалось срочно заменить их. Для этого пришлось срубить в лесу два подходящих дерева, изготовить из них мачты и установить. Впоследствии, оценивая качество кораблей, совершавших первое русское кругосветное плавание, известный русский мореплаватель В. М. Головнин в «Записках о состоянии Российско-американской компании в 1818 году» писал:

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

24 января шлюпы вышли в море. Теперь им предстояло, обогнув мыс Горн, выйти в Тихий океан и направиться к Гавайским островам, где их

пути должны были разойтись: «Неве» следовало идти к острову Кадьяк за грузом пушнины, а «Надежде» — в Японию для доставки туда русского посольства, а затем на Камчатку, также за пушниной.

К вечеру 14 февраля, когда корабли находились в районе Огненной Земли, резко ухудшилась погода. Разыгрался жестокий шторм. Холодный юго-восточный ветер свирепо рвал снасти. Тяжелые волны крушили надстройки. Промокшие до нитки люди неутомимо работали, невзирая ни на леденящий холод, ни на валивший с ног штормовой ветер. Только к вечеру 17 февраля начал успокаиваться разбушевавшийся океан.

Русские моряки с честью выдержали суровое испытание. Десятиузловым ходом шлюпы обошли 19 февраля остров Штатов и к восьми часам утра 20 февраля оставили за кормой мыс Горн.

Вскоре погода резко ухудшилась. Крутая океанская волна затрудняла плавание шлюпов. 21 февраля корабли попали в полосу густого тумана и потеряли друг друга из виду. И как раз в это время Крузенштерн вынужден был немного изменить маршрут.

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

Взяв курс на остров Пасхи, Лисянский решил идти к нему несколько западнее пути французского мореплавателя Маршана, чтобы обследовать место, где, по предположению Маршана, должен был находиться остров. Никаких признаков земли в указанном французским мореплавателем месте (39°20 южной широты и 98°42 западной долготы) обнаружено не было.

3 апреля «Нева» подошла к острову Пасхи. Не найдя здесь «Надежды», Лисянский решил подождать ее несколько дней, занявшись в это время описанием побережья острова. Не ограничившись изучением очертаний побережья и прибрежных глубин, он описал природу острова, быт и нравы его жителей. Следует отметить, что со времени открытия острова Пасхи в 1722 году на нем побывали француз Ж. Лаперуз, англичанин Дж. Кук и другие иностранные мореплаватели. Однако никто из них не составил такого полного описания, как это сделал Лисянский.

9 апреля «Нева» направилась к Маркизским островам и 29 апреля встретилась у острова Нука-Хива с «Надеждой», которая пришла сюда за три дня до этого.

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

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

свои названия, и, таким образом, единого обозначения на картах они не имели. Побывав на каждом из этих островов, Крузенштерн пришел к выводу, что им следует дать такие названия, «под каковыми они известны у природных жителей». Эти названия сохранились до наших дней.

6 мая «Надежда» и «Нева» покинули остров Нука-Хива. Крузенштерн повел суда на Камчатку. Избранный курс лежал несколько западнее обычного в этом районе пути кораблей, так как Крузенштерн решил убедиться в существовании острова Огиво-Потто, об открытии которого объявил тот же французский мореплаватель Маршан. Вскоре корабли достигли указанной Маршаном точки и не обнаружили никакого острова.

В полдень 13 мая русские корабли вновь пересекли экватор, только теперь уже с юга на север. Дальнейший путь на Камчатку лежал мимо Гавайских островов. Крузенштерну нужно было торопиться, чтобы успеть разгрузиться на Камчатке, дойти до Японии и войти в Нагасаки с попутным муссоном, но он был крайне обеспокоен тем, что на судах не было свежего мяса. Попытка выменять мясо у жителей острова Нуку-Хива не дала результатов, и начальник экспедиции опасался, что недостаток свежего мяса повлечет за собой вспышку цинги.

Двухсуточная стоянка у Сандвичевых островов также оказалась безрезультатной. Туземцы, подплывавшие к судам на своих лодках, мяса не предлагали. Убедившись, что матросы его корабля вполне здоровы, Крузенштерн решил продолжать плавание, не задерживаясь для пополнения запасов мяса. Лисянский же мог не торопиться с выходом, так как дальнейший путь «Невы» к острову Кадьяк, а затем в Кантон был гораздо короче пути «Надежды», которой предстояло с Камчатки следовать в Японию. Поэтому он решил задержаться у Гавайских островов.

Но самые тяжелые испытания ожидали экипаж «Надежды» у японских берегов. Корабль попал в страшную бурю.

«Ветер, — вспоминал об этой буре Крузенштерн, — постепенно усиливаясь, скрепчал в один час пополудни до такой степени, что мы с великой трудностию и опасностию могли закрепить марсели и нижние паруса, у которых шкоты и брасы, хотя и по большей части новые, были вдруг прерваны. Бесстрашие наших матросов, презиравших все опасности, действовало в сие время столько, что буря не могла унести ни одного паруса. В 3 часа пополудни рассвирепела, наконец, оная до того, что изорвала все наши штормовые стаксели, под коими одними мы оставались. Ничто не могло противостоять жестокости шторма. Сколько я не слыхивал о тифонах, случающихся у берегов китайских и японских, но подобного сему не мог себе представить. Надобно иметь дар стихотворства, чтобы живо описать ярость оного».

Ветер изорвал все паруса. Буря несла корабль прямо на прибрежные скалы. Только изменившееся в последнее мгновение направление ветра спасло корабль от гибели. 27 сентября 1804 года «Надежда» бросила якорь на рейде Нагасаки.

Резанову предстояло выполнить здесь важнейшее поручение русского правительства — установить дипломатические отношения с Японией. Однако переговоры Резанова закончились безрезультатно. Японцы отказались даже принять подарки русского правительства

японскому императору, сославшись на то, что:

«…в сем случае должен был бы и японский император сделать российскому императору взаимные подарки, которые следовало бы отправить в С. Петербург с нарочным посольством. Но сие невозможно, потому что государственные законы запрещают отлучаться японцу из своего отечества».

5 апреля 1805 года «Надежда» покинула Нагасаки.

Невзирая на запрещение японских властей, Крузенштерн решил пройти вдоль западного побережья Японии, чтобы составить подробное описание этого района.

«Лаперуз один был предшественником нашим в сем плавании, — объяснял Крузенштерн смысл своего маршрута. — …Зная, что ни он и никто другой из европейских мореходцев не определил точного положения всего западного берега Японии, большей части берега Кореи, целого западного острова Иессо, юго-восточного и северо-западного берегов Сахалина, также и многих из островов Курильских, вознамеривался я изведать из сих стран те, кои удобнее при настоящем случае избрать возможно будет».

Крузенштерну удалось осуществить весь этот обширный план исследований. Он закартографировал западное и северо-западное побережья японских островов, исправил ошибки, допущенные Лаперузом при описании этого района, открыл и нанес на карту множество мысов и бухт. Много времени Крузенштерн уделил изучению и описанию побережья Сахалина.

Сложная ледовая обстановка не позволила продолжить плавание на север и закончить описание Сахалина. Крузенштерн решил изменить маршрут и возвратиться в этот район позднее, когда льда уже не будет. Он повел корабль к Курильским островам, где были открыты четыре маленьких каменистых островка, почти не выступавших из воды.

Сильное течение, обнаруженное возле них, делало плавание в этом районе в условиях штормовой погоды и туманов, обычных в этой части Тихого океана, весьма опасным. Не зная о существовании островов, можно было налететь на один из них и потерпеть крушение. Крузенштерн назвал эти острова Каменными Ловушками и нанес их на карту.

Вскоре «Надежда» прибыла на Камчатку, где Крузенштерн оставил Резанова и сопровождавших его лиц.

Спустя две недели, потребовавшиеся на разгрузку доставленных из Японии грузов, «Надежда» вновь вышла в океан. Ее путь лежал к Сахалину, описание побережья которого стремился закончитьКрузенштерн.

Пройдя неизвестным до тех пор проливом в Курильской гряде, названным проливом Надежды, Крузенштерн подошел к мысу Терпения. Окончив описание восточного побережья Сахалина, он направился в южную часть Сахалинского залива.

Наблюдения за удельным весом и цветом воды в заливе привели Крузенштерна к выводу, что где-то в самой южной части залива в него впадает большая река. Это же подтверждалось тем, что вода в глубине залива была пресной. В поисках устья реки Крузенштерн направил корабль к берегу, но глубина резко уменьшалась, и, боясь посадить «Надежду» на мель, Крузенштерн вынужден был повернуть корабль обратно в открытое море. Честь открытия Амура, так же как и честь открытия Татарского

пролива, выпала на долю другого знаменитого русского мореплавателя Геннадия Ивановича Невельского, исправившего ошибку Крузенштерна, — который посчитал Сахалин полуостровом.

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

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

Оставшись у Гавайских островов в мае 1804 года, Лисянский собрал сведения о быте, нравах и ремеслах островитян. Наблюдения и описания, сделанные Лисянским, значительно пополнили скудные этнографические познания об этих островах.

«Тамошний народ, — писал Лисянский, — кажется, имеет большую способность и вкус к рукоделиям; все делаемые ими вещи отменно хороши, но искусство в тканях превосходит даже воображение. Увидев их в первый раз, я никак не мог поверить, чтобы дикой человек имел столь изящный вкус. Смешение цветов и отличное искусство в рисунке со строжайшим наблюдением соразмерности прославили бы каждого фабрикандта… а особливо ежели возьмем в рассуждение, что дикие столь редкие удивительные изделия производят самыми простыми орудиями».

Покинув Гавайские острова, «Нева» направилась к острову Кадьяк, куда и прибыла 1 июля 1804 года.

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

Чтобы отразить нападение американцев, Баранов с группой колонистов направился к острову Ситка. В своей записке он просил Лисянского поспешить к нему на помощь. Последний немедленно отправился на Ситку. В результате, благодаря распорядительности Лисянского и отличной военной выучке экипажа «Невы», боевые действия были закончены успешно и в короткое время Матросы и офицеры корабля, поддержанные метким огнем судовой артиллерии, разгромили неприятеля. На острове была заложена новая крепость, названная Ново-Архангельской.

В тихоокеанских владениях Российско-американской компании «Нева» пробыла более года. За это время Лисянский составил описание островов Кадьяк и Ситка и открыл в этом районе два маленьких острова, которым присвоил имена Чичагова и Круза (офицера, участника Чесменского сражения).

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

Более месяца шла «Нева» через Тихий океан, не встречая никаких признаков земли. И вот поздним вечером 3 октября 1805 года, когда Лисянский, отдав последнее приказание вахтенному офицеру, собрался уже спуститься в каюту, корпус «Невы» дрогнул: корабль сел на неизвестную до того коралловую мель. С большим трудом шлюп был снят с мели, недалеко от нее на 26°02 48″ северной широты и 173°35 45″ восточной долготы был обнаружен небольшой необитаемый островок.

Остров и коралловая мель были нанесены на карту. По единодушному требованию команды острову было присвоено имя славного командира «Невы» Юрия Лисянского, а коралловая отмель названа в честь шлюпа Невскою 11 октября был открыт коралловый риф, который был назван рифом Крузенштерна.

От рифа Крузенштерна Лисянский взял курс на Тайвань мимо Марианских островов. 10 ноября, когда далеко позади остался самый высокий остров этой группы — Сайпан, началась буря, которая, — по описанию Лисянского:

«…сперва начала рвать снасти, а потом положила корабль на бок, так что подветренная сторона была в воде до самых мачт, разбило в щепки ял, висевший за кормою, а несколько времени спустя оторвало шкафуты и унесло в море многие вещи, находившиеся наверху…»

Вода начала быстро проникать в трюм. Люди работали по колено в воде. Невероятными усилиями команды корабль был спасен, но часть мехов была испорчена.

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

За два месяца пребывания в Китае русские мореплаватели собрали много ценнейших сведений об этой стране, о ее государственном устройстве, экономике, быте и нравах китайского народа.

«Благосостояние, — писал Крузенштерн, — и покой китайцев есть ложный блеск, нас обманывающий. Довольно известно уже, что число недовольных распространилось ныне по всему Китаю. В бытность мою в Кантоне 1798 года возмущалось три провинции… но теперь бунтуют многие области, почти вся южная часть Китая вооружилась против правительства. Искра ко всеобщему возмущению тлеется».

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

Пройдя сложный лабиринт Малайского архипелага, шлюпы вошли в Зондский пролив, связывающий Южно-Китайское море с Индийским океаном. Здесь они попали в полосу жестоких штормов, но благодаря искусству командиров благополучно прошли пролив и вышли в океан.

В начале апреля русские моряки увидели вдалеке очертания земли — это было побережье Африки. В середине апреля у мыса Доброй Надежды корабли в тумане потеряли друг друга из виду.

Обогнув 7 апреля южную оконечность Африки, «Надежда» направилась к острову Святой Елены, где была намечена встреча кораблей. Здесь Крузенштерн узнал о начавшейся войне между Россией и Францией. Событие это обязывало командира «Надежды» принять меры на случай встречи с французскими кораблями, тем более что часть корабельных пушек он оставил на Камчатке, где они были необходимы для защиты русских селений от туземцев. Так как достать орудия на острове Святой Елены не удалось, Крузенштерн решил несколько изменить маршрут и возвращаться на родину не Английским каналом, около которого обычно крейсировали французские корабли, а обогнув Англию с севера.

«Сей путь, — записал в своем дневнике Крузенштерн, — долженствовал быть продолжительнее, как то подтвердилось и на самом деле — но я признал его надежнейшим по обстоятельствам».

Решение это следует считать правильным еще и потому, что Крузенштерн не встретил возле Святой Елены «Невы» Не дойдя немного до острова, Лисянский решил изменить маршрут и, не заходя ни в одну гавань, идти прямо в Англию.

«Освидетельствовав количество съестных припасов, — писал Лисянский, — увидел, что при хозяйственном употреблении было оных вполне достаточно на три месяца, я решился оставить прежнее свое намерение идти к острову Св. Елены, а направил путь свой прямо в Англию, быв уверен, что столь отважное предприятие доставит нам большую честь, ибо еще ни один мореплаватель, подобный нам, не отважился на столь дальний путь, не заходя куда-либо для отдохновения».

Лисянский блестяще выполнил свой замысел. 12 апреля «Нева» вышла в Атлантический океан, 28 апреля пересекла Гринвичский меридиан, а 16 июня вошла на Портсмутский рейд. Таким образом, впервые в истории мирового мореплавания был совершен за 142 дня безостановочный переход из Южного Китая в Англию.

После двухнедельной стоянки «Нева» направилась к родным берегам. 22 июля 1806 года она бросила якорь на Кронштадтском рейде. Две недели спустя сюда пришла и «Надежда». Исторический вояж вокруг света закончился.

Слава первой русской кругосветной экспедиции, распространившаяся по всей России и далеко за ее пределами, была вполне заслуженной. Результаты этого замечательного плавания обогатили русскую науку. На карту мира были нанесены новые острова, проливы, рифы, бухты и мысы, исправлены неточности карт Тихого океана. Русские моряки составили описание побережья Японии, Сахалина, Курильской гряды и многих других районов, по которым пролегал их путь.

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

океане и его частях.

Богатейшие коллекции, собранные Крузенштерном и Лисянским, снабженные подробными описаниями, значительно пополнили этнографию сведениями о странах, в которых побывали русские корабли.

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

Несмотря на все трудности, Крузенштерну удалось в 1809–1812 годы опубликовать свой труд за государственный счет. Лисянскому же, закончившему подготовку труда к изданию почти одновременно с Крузенштерном, пришлось пережить множество обид и неприятностей, пока его книга не увидела свет. Адмиралтейские чиновники дважды отказывали ему в издании якобы «по множеству погрешностей против российского языка и слога».

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

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

Иван Федорович Крузенштерн остался на военной службе и посвятил себя научной деятельности. В 1811 году он был назначен инспектором классов Морского корпуса.

В 1815 году, получив отпуск по болезни, Крузенштерн приступил к составлению необходимого мореплавателям «Атласа Южного моря». Много лет посвятил он этому труду.

Значение «Атласа Южного моря» для развития географической науки и мореплавания огромно.

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

«Атлас» Крузенштерна был признан учеными всего мира. Со времени его издания ни один корабль не выходил в море, не имея полного комплекта карт «Атласа южных морей».

Крузенштерн оказал огромное влияние на дальнейшее развитие русской географической науки и мореплавания. При его непосредственном

участии были организованы путешествия Бэра-Миддендорфа, Коцебу, Врангеля и Литке. Крузенштерн первым высказал мысль о необходимости организации экспедиции в Антарктику и написал для нее инструкцию. Начальником этой экспедиции был назначен, по предложению Крузенштерна, Ф. Ф. Беллинсгаузен.

За пятнадцать лет руководства Морским корпусом Крузенштерн добился многих преобразований в системе воспитания и обучения кадетов и гардемаринов.

Огромные заслуги знаменитого мореплавателя были по достоинству оценены учеными России и Европы. Российская Академия наук избрала его своим почетным членом, Дерптский университет присвоил ему ученую степень почетного доктора философии Академии Парижа, Лондона и Геттингена избрали его своим членом-корреспондентом.

В 1842 году ученый и мореплаватель вышел в отставку и поселился близ Таллина. Спустя четыре года первый русский «плаватель кругсвета» умер.

Знаменитый русский мореплаватель не был забыт соотечественниками. На деньги, собранные по подписке, ему был поставлен 6 ноября 1869 года против здания Морского корпуса на набережной Невы в Петербурге бронзовый памятник. Имя Крузенштерна увековечено на карте мира. В его честь названы: гора на северном острове Новой Зеландии, мыс в заливе Коронации (Канада), губа на западном побережье полуострова Ямал, пролив между островами Матуа и Ловушки в Курильской гряде, острова — в архипелаге Туамоту, в Маршалловом архипелаге, в цепи Радак и в Беринговом проливе, надводные камни к юго-западу от Гавайских островов.

Василий Головнин

В плеяде исследователей XIX века Василий Михайлович Головнин занимает особое место. Он внес значительный вклад во все области военно-морского дела, много сделал для организации и строительства флота, известен как талантливый ученый и писатель.

В. М. Головнин родился 8 апреля 1776 года в небогатой дворянской семье. Десяти лет он лишился родителей. Когда Головнину исполнилось тринадцать лет, близкие родственники определили его в Морской кадетский корпус. В 1790 году Головнин был произведен в гардемарины и назначен на корабль «Не тронь меня». Во время русско-шведской войны 1788–1790 годов он участвовал в двух сражениях и за проявленную отвагу и храбрость был награжден золотой медалью.

Через два года Головнин успешно закончил курс теоретического обучения. По существовавшим тогда порядкам, лица, не достигшие семнадцатилетнего возраста, не могли быть выпущены из корпуса с офицерским званием. Поэтому Головнин был оставлен при корпусе еще на один год. Этот год не прошел для него даром. Головнин занялся более глубоким изучением словесности, истории, физики, естественной истории, английского, французского и шведского языков.

В первые же годы после окончания корпуса он участвовал в плаваниях Кронштадтской эскадры в Северное море и к берегам Англии.

В 1799 году Головнин был произведен в лейтенанты, а в 1802 году в числе наиболее способных и подготовленных морских офицеров был

послан в Англию для ознакомления с организацией и тактикой английского флота.

По возвращении на родину, в 1806 году, Головнин был назначен командиром шлюпа «Диана», отправлявшегося в кругосветное плавание к русским владениям в Северной Америке с целью гидрографических исследований в этой части Тихого океана. Попутно «Диана» должна была сопровождать судно Российско-американской компании «Неву», но подготовка «Дианы» к плаванию затянулась, и «Нева» отправилась в далекий путь одна.

Экипаж «Дианы» был тщательно подобран лично Головниным. Своим помощником он избрал капитан-лейтенанта П. И. Рикорда, с которым его до конца жизни связывала искренняя, сердечная дружба.

Адмиралтейский департамент снабдил Головнина специальной инструкцией, содержавшей основные методы научных исследований. Командиру «Дианы» предписывалось делать подробные описания земель и островов, не отмеченных на карте, и определять их координаты, производить тщательные промеры глубин, собирать сведения о море и о господствующих ветрах. Также, если случится *«заметить судно, построенное особенным образом, для особливого какого-нибудь намерения, морской порядок, наблюдаемый в команде и содержании служителей, инструмент какой-нибудь новый или употребляемый с лучшим успехом, нежели у нас»,* — этого также не оставлять без внимания. При плавании в районе дальневосточных владений России предлагалось определить возможность постоянного судоходства и собрать сведения о климате и экономике тех мест, *«кои пристанищем служить могут»* . Наконец, инструкция обязывала собирать сведения, касающиеся развития военно-морского искусства в посещаемых странах. При этом подчеркивалось, что интерес могут представлять не только данные, имеющие непосредственное отношение к морскому искусству, но и все новое, полезное, любопытное, служащее к распространению *«познаний человеческих во всех частях».*

В связи со всеми этими указаниями Адмиралтейский департамент обращал особое внимание на тщательное ведение журнала. *«Польза всякого путешествия,* — говорилось в инструкции, *— состоит в замечании всего, что случится видеть нового и полезного. Для таковых замечаний должны вы вести журнал путешествия вашего».*

Таким образом, перед экипажем «Дианы» стояли очень серьезные задачи.

25 июля 1807 года «Диана» снялась с якоря Вскоре поднялся порывистый, встречный штормовой ветер, два дня продержавший «Диану». Шлюп успешно выдержал шторм. Его экипаж действовал слаженно и четко. *«Сей случай мне показал, что матросы наши весьма проворны и исправны в своем ремесле»,* — вспоминал впоследствии Головнин. Его вера в экипаж укрепилась еще больше. Он не сомневался, что с такими матросами можно преодолеть все трудности, которые могут встретиться в дальнем плавании.

4 августа «Диана» прошла мимо датского острова Борнхольм и рано утром 7 августа бросила якорь на Копенгагенском рейде.

Столица Дании была в это время осаждена английскими сухопутными войсками и флотом. Причиной боевых действий было то, что

Англия, воевавшая с Францией, стремилась отобрать у Дании флот, так как боялась, что Наполеон использует его в своих интересах. Дания, сохранявшая в этой войне нейтралитет, отвергла требования Англии. Тогда англичане без объявления войны напали на Копенгаген. Решимость датчан отстоять свою независимость и их героическая борьба против превосходящих сил английских войск и флота вызвали искреннее восхищение Головнина.

2 января 1808 года «Диана» бросила якорь в гавани бразильского острова Святой Екатерины. Пока производился ремонт шлюпа и грузилось продовольствие, Головнин определил географические координаты острова и сделал подробное описание гавани и ее укреплений. 29 февраля «Диана» взяла курс на восток. Западный ветер благоприятствовал плаванию.

18 апреля 1808 года русские моряки увидели мыс Доброй Надежды, а через два дня «Диана» вошла в бухту Симонстаун в Капской колонии, принадлежавшей англичанам. Здесь командующий английской эскадрой объявил Головнину о начале войны между Россией и Англией. Эта война началась в результате присоединения России согласно Тильзитскому миру (1807) к наполеоновской Франции, осуществлявшей континентальную блокаду Англии. Англичане начали боевые действия на русских коммуникациях в Балтийском, Баренцевом, Средиземном и Адриатическом морях и в Атлантическом океане. Они захватывали русские суда с ценными грузами.

Вынужденное пребывание у мыса Доброй Надежды в течение года Головнин использовал для научных исследований. Он составил точное описание мыса, изучал климат, флору, фауну, экономику, быт и обычаи местного населения. Наконец Головнин *«решился, не теряя первого удобного случая, извлечь порученную мне команду из угрожавшей нам крайности, уйти из залива и плыть прямо на Камчатку»* . При выполнении этого решения Головнину помогло прилежное изучение направления ветров у берега и в открытом океане. Он выждал, пока начнется шквальный ветер, и велел поставить штормовые паруса, «Диана» снялась с якоря. Тотчас же с флагманского корабля англичан последовал приказ о задержке шлюпа, но английские корабли не были готовы к выходу в море, и «Диана» благополучно вышла в открытое море и взяла курс на Камчатку.

Замысел Головнина удался блестяще благодаря тому, что *«офицеры, гардемарины, унтер-офицеры и рядовые — все работали до одного на марсах и реях…»*

23 сентября в 12 часов дня взорам русских мореплавателей открылся полуостров Камчатка. Испытав много лишений, преодолев много трудностей, экипаж «Дианы» успешно достиг родной земли. Через два дня шлюп вошел в гавань Петропавловска-Камчатского. Здесь Головнин получил известие о награждении его двумя орденами: боевым орденом Святого Георгия «За осьмнадцать морских кампаний» и орденом Святого Владимира «За благополучное совершение многотрудного путешествия».

Отдыхать после продолжительного плавания пришлось недолго.

В первые дни Камчатка произвела на Головнина неблагоприятное впечатление. Но вскоре оно рассеялось. Головнин оценил богатства камчатского края и с присущей ему энергией и увлечением занялся его изучением. За время пребывания на полуострове ему удалось собрать

богатый материал о флоре и фауне края, о населяющих его народностях, их быте и нравах. В отличие от многих западноевропейских путешественников Головнин относился к местному населению с большой теплотой. Его возмущали злоупотребления царских чиновников, жестоко угнетавших и грабивших местных жителей.

Головнин собрал ценные материалы, говорящие о положительной роли русских людей, которые, принеся на Камчатку более высокую культуру, помогли местному населению освоить земледелие и животноводство. В своих записках Головнин отмечал, что камчадалы легко воспринимали обычаи русских.

Деятельность Головнина не ограничивалась исследованием полуострова Камчатка. Он внимательно изучил материалы, собранные его предшественниками по изучению северной части Тихого океана. В Петропавловске ему посчастливилось достать карты Берингова и Охотского морей, Алеутских и Курильских островов, генеральную карту Российской империи, журналы Алексея Чирикова, Витуса Беринга, Степана Крашенинникова, Григория Шелихова, Лаперуза, Кука и других ученых и мореплавателей. Кроме того, ему удалось достать карты Крузенштерна и Лисянского, присланные ими в Петропавловск-Камчатский.

Весной 1810 года Головнин отправился в плавание к американским берегам для доставки продовольствия жителям поселений Российско-американской компании.

На следующий год Головнину было поручено произвести опись Алеутских и Курильских островов, Татарского берега (Приморья) до реки Уды, мыса Хабарова и Шантарских островов и астрономически определить их положение. Выполняя это задание, Головнин в течение нескольких месяцев исследовал ряд островов Курильской гряды.

«Цепь или гряду островов, лежащих между южным мысом Камчатки и Японией, Курильскими островами, наименовали русские, — писал Головнин, — ибо, увидев с Камчатского берега дымящиеся на сих островах сопки, они назвали их Курилы, от слова курящиеся, а от того и самые острова получили свое название; природные же жители оных на своем языке не знают никакого имени для названия всей гряды вообще, но имеют только собственные имена каждому острову в особенности».

Исследование Курильских островов было сопряжено с большими трудностями. Постоянные туманы, обрывистые и скалистые берега, отсутствие удобной, укрытой от ветров якорной стоянки часто лишали моряков возможности проникнуть в глубь того или иного острова. Однако Головнин и его спутники, успешно совершившие тяжелый переход от Кронштадта до Камчатки, ради выполнения порученного им дела были готовы на любые лишения.

Результаты исследований В. М. Головнина были весьма значительны. Он составил точную карту Курильских островов, уточнив сведения о них, собранные другими русскими мореплавателями и учеными.

Постоянные ветры и густые туманы не позволили «Диане» подойти к берегу. Более двух недель шлюп лавировал у островов Итуруп, Кунашир и Шикотан. Наконец, вечером 4 июля 1811 года «Диана» подошла к длинной косе, составляющей восточную сторону гавани острова Кунашир, и стала на якорь.

Через несколько дней, когда шлюп подошел к берегу, Головнин с семью матросами отправился на остров. Японцы встретили его с притворным радушием, пригласили в крепость, а когда ничего не подозревавшие Головнин и его спутники вошли в нее, японцы неожиданно напали на невооруженных русских моряков и захватили их в плен. Больше всего Головнина возмущало коварство и вероломство японцев.

«От чистого сердца и от желания им добра поехал я к ним в крепость, как друг их, а теперь что они с нами делают. Я менее мучился бы, — писал он позже в своих „Записках“, — если б был причиной только моего собственного несчастья; но еще семь человек подчиненных также от меня страдают».

Вскоре русских моряков перевели с острова Кунашир в город Хакодатэ на острове Хоккайдо и заключили в тюрьму. Головнина посадили в отдельную темную и сырую камеру.

Но и в этих условиях Головнин не прекращал своих научных занятий. Все, что он наблюдал во время прогулок и узнавал из разговоров с охранниками, Головнин заносил в свой оригинальный «журнал» из ниток, облегчавший ему запоминание. Каждому примечательному событию, о котором Головнину удалось узнать, в этом «журнале» соответствовала нитка определенного цвета. (Нитки выдергивались из манжет, подкладки из мундира или шарфа). Эти нитки искусно сплетались в узелок. Только благодаря этому «дневнику» Головнин впоследствии написал свое замечательное произведение «Записки флота капитана Головнина о приключениях его в плену у японцев в 1811, 1812 и 1813 годах», опубликованное в 1818 году и впоследствии переведенное почти на все европейские языки. В книге содержатся исключительной ценности сведения о нравах и обычаях японцев, об их культуре. Это был первый обстоятельный труд о Японии. По ясности и красочности изложения «Записки» принадлежат к числу лучших произведений русской литературы.

Головнин и его спутники решили бежать. С большим трудом морякам удалось раздобыть старое, покрытое ржавчиной долото, с помощью которого под крепостью был сделан подкоп, 24 апреля пленники вырвались на волю, но вскоре были пойманы.

Лишь в 1813 году, когда слух о славе русской армии, разгромившей полчища Наполеона, достиг Японии, стало возможным освобождение нашего отважного капитана. 1 октября 1813 года, после более чем двухлетнего пребывания в плену Головнин и его товарищи были отпущены на волю.

В 1814 году Головнин возвратился в Петербург и был назначен почетным членом Государственного Адмиралтейского департамента и в том же году начал готовиться к новому кругосветному плаванию, на этот раз на шлюпе «Камчатка». Ему было поручено доставить на Камчатку грузы, а затем определить астрономические координаты тех островов, на которых эта работа еще не была сделана, и произвести описание северо-западных берегов Америки от 60 до 63° северной широты.

Этому путешествию Головнин придавал особое значение. Хорошей организацией и успешным осуществлением кругосветного плавания он надеялся поддержать лучшие традиции русского флота, привлечь к нему

внимание общественности.

21 сентября судно отправилось дальше и уже 23 октября, на пятьдесят восьмой день плавания, пересекло экватор. Переход в южную часть Атлантического океана был отпразднован русскими моряками согласно обычаю, принятому во всех флотах мира. Головнин поздравил экипаж с успехом и приказал выдать всем матросам двухмесячное жалование за отличное исполнение своих обязанностей, а офицеров и гардемарин пообещал при первом же удобном случае представить к награде.

В июне «Камчатка» вошла в Павловскую гавань на острове Кадьяк. За девять дней пребывания на острове Головнин составил обстоятельную карту Чиниатского залива и тщательно обследовал деятельность Российско-американской компании. Он описал природные условия острова, изучил экономику, быт и культуру его жителей.

«Они, — писал Головнин, — сильны, терпеливы в трудах и смелы до отчаяния; любят независимость столько, что захотят расстаться с жизнью, и покорить их не только трудно, но даже невозможно».

Во второй половине августа 1818 года Головнин совершил плавание к берегам Калифорнии и составил обстоятельное описание этой страны, ее естественных богатств, климатических условий, социального строя.

В октябре 1818 года Головнин отправился к Гавайским островам и весьма обстоятельно описал экономику, культуру, нравы местного населения.

Выполнив обширную программу исследований Гавайских островов, Головнин в конце октября направился к Филиппинским островам, и 13 декабря «Камчатка» бросила якорь на Манильском рейде. Новый год русские моряки встречали среди гостеприимных филиппинцев.

В сентябре следующего года «Камчатка» благополучно прибыла в Кронштадт. Кругосветное путешествие, продолжавшееся два года и десять дней, было успешно завершено. За все время плавания корабль не потерял ни одного паруса и не имел повреждений в рангоуте.

Обстоятельное описание второго кругосветного плавания представлено в двухтомном сочинении «Путешествие вокруг света по повелению государя императора, совершенное на военном шлюпе „Камчатка“ в 1817 и 1819 годах флота капитаном Головниным», опубликованном в 1822 году.

В 1821 году в чине капитан-командора Головнин был назначен помощником директора Морского корпуса. Состоя в этой должности, он проявил исключительную заботу о подготовке высококвалифицированных офицеров. В это же время Головнин перевел с английского языка трехтомный труд Дункана «Описание примечательных кораблекрушений». В 1823 году Головнина назначили генерал-интендантом флота. Ему были подчинены все судостроительные верфи и береговые здания Адмиралтейского ведомства. На этом новом поприще он отдавал все свои силы строительству флота на Балтийском и Белом морях. Обладая глубокими познаниями в различных областях военно-морского дела, Головнин лично наблюдал за постройкой и вооружением кораблей, добиваясь сокращения сроков их постройки.

В своем замечательном труде «О состоянии Российского флота 1824 г», написанном в этот период, но изданном спустя тридцать лет после смерти автора, Головнин дал глубокий анализ причин упадка русского флота в 20-х годах прошлого столетия. Бичуя бюрократизм и расхищение казенных средств, Головнин подверг жестокой критике организации Адмиралтейского департамента.

«Если хитрое и вероломное начальство, — писал Головнин, — пользуясь невниманием ко благу отечества, хотело, по внушению и домогательству внешних врагов России, для собственной своей корысти довести разными путями и средствами флот наш до возможного ничтожества, то и тогда не могло бы оно поставить в положение более презренное и более бессильное, в каком оно находится».

В 1827 году в подчинение Головнина были переданы Кораблестроительный, Комиссариатский и Артиллерийский департаменты. Не жалея сил, трудился Головнин над созданием сильного флота. И его труды не пропали даром: в течение семи лет на балтийских и архангельских верфях было построено двадцать шесть линейных кораблей, двадцать шесть фрегатов и множество мелких судов.

Летом 1831 года Василий Михайлович Головнин умер. Известие о его смерти глубоко опечалило не только моряков русского флота, но и всех истинных патриотов России.

Деятельность Василия Михайловича Головнина была многогранной и плодотворной. Обладая разносторонними и глубокими познаниями и большим практическим опытом, он внес ценный вклад в различные области науки. Он был одним из наиболее одаренных военно-морских теоретиков в 20-х годах XIX века. Верно оценив значение парового флота для защиты морских рубежей страны, он прилагал большие усилия для его создания в России. Особое внимание Головнин обращал на укрепление русских дальневосточных границ, считая, что правительство должно срочно принять неотложные меры для усиления безопасности Аляски, Алеутских и Курильских островов.

Головнин воспитал целую плеяду отважных русских мореплавателей. В числе их можно назвать Ф. П. Литке, Ф. П. Врангеля. Ф. Ф. Матюшкина и других.

Вклад, внесенный Василием Михайловичем Головниным в науку, был высоко оценен в нашей стране. Головнин при жизни был избран почетным членом Харьковского университета, его именем названы мыс на юго-западном берегу бывшей «Русской Америки», гора на острове Новая Земля и пролив между островами Райкоку и Матау в Курильской гряде.

Фаддей Беллингсгаузен и Михаил Лазарев

Первая русская антарктическая экспедиция капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена и лейтенанта М. П. Лазарева, морские экспедиции на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» под начальством М. Н. Васильева и Г. С. Шишмарева, на бриге «Новая Земля» под начальством А. П. Лазарева, как и сухопутные экспедиции П. Ф. Анжу, Ф. П. Врангеля и Ф. Ф. Матюшкина, предпринятые русскими моряками в 20-х — начале 30-х годов прошлого столетия, — были в сущности отрядами одного крупного научного предприятия, имевшего целью изучение полярных областей обоих полушарий.

У каждой экспедиции были вполне определенные задачи: отряды Анжу, Врангеля и Матюшкина должны были уточнить карты северного побережья Азии от устья Лены до Берингова пролива и проверить существование ряда островов Экспедиции, на бриге «Новая Земля» предстояло описать берега Новой Земли и изучить Баренцево и Карское моря. Экспедиция Васильева — Шишмарева, или, как она именовалась в официальных документах, «вторая дивизия», посылалась для изыскания северного морского пути к западу и востоку от Берингова пролива вдоль побережий Азии и Америки. В задачу же «первой дивизии», как называлась экспедиция Беллинсгаузена — Лазарева, входили:

«…новые поиски в Южном Ледовитом море, покушение как можно далее проникнуть к югу и, наконец, вообще открытия, долженствующие расширить круг географических знаний».

«Сия экспедиция, — писал И. Ф. Крузенштерн в своей докладной записке морскому министру, — кроме главной ее цели — изведать страны Южного полюса, должна особенно иметь в предмете поверить все неверное в южной половине Великого океана и пополнить все находящиеся в оной недостатки, дабы она могла признана быть, так сказать, заключительным путешествием в сем море. Славу такого предприятия не должны мы допускать отнять у нас…»

Многовековая загадка «Terra Australis Incognita» была разрешена лишь спустя полстолетия русскими военными моряками Фаддеем Фаддеевичем Беллинсгаузеном и Михаилом Петровичем Лазаревым. Всей своей прежней службой он утвердил за собой репутацию талантливого ученого-мореплавателя и смелого исследователя.

Беллинсгаузен родился 18 августа 1779 года на острове Эзель (ныне остров Сааремаа, Эстония). Близость моря, общение с моряками и рыбаками с раннего детства привили мальчику любовь к флоту. Десяти лет он был отдан в Морской корпус. Будучи гардемарином, Беллинсгаузен совершил плавание в Англию. Окончив корпус в 1797 году, он в чине мичмана служил на кораблях Ревельской эскадры в Балтийском море.

В 1803–1806 годы Беллинсгаузен принял участие в кругосветном плавании И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского. Это плавание было отличной школой для молодого моряка. По возвращении на родину Беллинсгаузен продолжал служить на Балтийском флоте. В 1810 году его перевели на Черноморский флот, где он командовал фрегатом «Минерва», а затем фрегатом «Флора». За время службы на Черном море Беллинсгаузен проделал большую работу по уточнению морских карт Кавказского побережья, провел ряд астрономических наблюдений, точно определил координаты главнейших пунктов побережья. Таким образом, к руководству экспедицией Беллинсгаузен пришел уже опытным ученым, моряком и исследователем.

Под стать начальнику экспедиции был и его помощник-командир шлюпа «Мирный» лейтенант Михаил Петрович Лазарев, образованный, опытный моряк, впоследствии прославленный флотоводец, создатель знаменитой лазаревской морской школы.

Лазарев родился 3 ноября 1788 года во Владимирской губернии. По окончании Морского корпуса, в 1803 году, он в течение пяти лет плавал в

Северном и Средиземном морях, Тихом, Атлантическом и Индийском океанах. По возвращении на родину Лазарев служил на корабле «Всеволод» и участвовал в боевых действиях против соединенного англо-шведского флота. В Отечественную войну 1812 года он служил на бриге «Феникс», принимал участие в высадке десанта в Данциге.

В сентябре 1813 года по предложению Российско-американской компании Лазарев принял командование кораблем «Суворов» и совершил на нем свое первое кругосветное плавание к берегам Аляски.

В этом плавании он показал себя не только как искусный и решительный морской офицер с большими организаторскими способностями, но и как смелый исследователь.

Беллинсгаузен получил назначение на должность начальника экспедиции лишь незадолго до ухода в плавание, поэтому заботы о снаряжении экспедиции и комплектовании команд шлюпов легли на Лазарева. Пользуясь правом набирать людей по своему усмотрению, Лазарев укомплектовал экипажи шлюпов бывалыми моряками, добровольно пожелавшими отправиться в неведомые края. В дальнейшем это немало способствовало успеху плавания.

Экипаж «Востока» состоял из 117 человек. Экипаж «Мирного» — из 73 человек.

«Все офицеры и чиновники… были русскими, — писал участник экспедиции профессор И. М. Симонов. — Некоторые носили немецкие имена, но, будучи дети российских подданных, родившись и воспитавшись в России, не могут назваться иностранцами».

Шлюпы «Восток» и «Мирный», на которых совершалось плавание, были построены на отечественных верфях почти одновременно.

Уже в Кронштадте перед самым уходом экспедиции русский корабельный мастер Амосов по мере возможности укрепил подводную часть корпуса «Востока» и обшил ее снаружи медью. Значительно лучшими качествами обладал шлюп «Мирный», переоборудованный из транспорта «Ладога». По настоянию М. П. Лазарева на «Мирном» сделали дополнительную обшивку, поставили добавочные крепления, заменили такелаж. Благодаря этому из кругосветного плавания «Мирный» возвратился в значительно лучшем состоянии, нежели «Восток». Единственно, в чем уступал он «Востоку», это в скорости.

Основной целью экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева, согласно инструкциям Морского министерства, было *«приобретение полнейших познаний о нашем земном шаре»* и *«открытия в возможной близости Антарктического полюса».*

Беллинсгаузену, как начальнику экспедиции, предписывалось во время пребывания *«в иностранных владениях и у народов различных стран обходиться с ними ласково и сохранять всякую благопристойность и учтивость, внушая сие и всем подчиненным»*, с населением земель, которые посетят шлюпы, надлежало обращаться *«сколь можно дружелюбнее».*

По возвращении на родину участники экспедиции обязаны были представить отчеты обо всем увиденном.

«Вы пройдете, — говорилось в инструкции, полученной Беллинсгаузеном, — обширные моря, множество островов, различные

земли; разнообразность природы в различных местах, натурально, обратит на себя любопытство ваше. Старайтесь записывать все, дабы сообщить сие будущим читателям путешествия вашего…»

С полным сознанием ответственности перед отечеством, посылавшим их в дальний вояж, русские мореплаватели покинули родные берега.

29 августа «Восток» и «Мирный» взяли курс в Атлантический океан. Сделав короткую остановку на острове Тенерифе, шлюпы направились к берегам Южной Америки. 18 октября в 10 часов утра пересекли экватор на 29°20″ западной долготы и вступили в южное полушарие. 2 ноября «Восток» и «Мирный» бросили якорь на рейде Рио-де-Жанейро. В бухте уже стояли «Открытие» и «Благонамеренный», прибывшие накануне.

За двадцать дней пребывания в Рио-де-Жанейро экипаж хорошо отдохнул, исправил повреждения в такелаже, принял на борт запасы свежей провизии, пресной воды и дров. Симонов определил астрономические координаты и выверил корабельные хронометры.

22 ноября 1819 года шлюпы «Восток» и «Мирный» вышли в океан. 8 декабря они пересекли 45-ю параллель. Утром 15 декабря показались остроконечные вершины острова Южная Георгия и соседнего с ним небольшого островка Уиллиса (Виллиса), открытых Куком в 1775 году. В течение двух дней русские моряки нанесли на карту юго-западный берег Южной Георгии, увязав его с картой Кука, прошедшего вдоль северо-восточного берега острова. Именно в эти дни, 15–17 декабря 1819 года, на карте южного полушария впервые появились русские названия, данные в честь офицеров — участников экспедиции: мысы Порядина, Демидова, Куприянова, залив Новосильского и остров Анненкова — первый остров, открытый экспедицией.

От Южной Георгии шлюпы взяли курс на юго-восток, к Земле Сандвича. Температура воздуха понизилась, ветер крепчал. Шлюпы бросало с борта на борт. На четвертые сутки плавания от Южной Георгии встретился первый айсберг. А утром 22 декабря в тридцати милях к северу от шлюпов показался неизвестный высокий остров с заснеженной вершиной. «Восток» и «Мирный» повернули к нему.

Именно в этих местах, где находились русские корабли в последних числах декабря 1819 года, в водах, омывающих Землю Сандвича, Кук в феврале 1775 года записал в своем путевом журнале следующие строки, отпугнувшие европейских мореплавателей от попыток поиска Южного материка:

«Риск, связанный с плаванием в этих необследованных и покрытых льдами морях в поисках Южного материка, настолько велик, что я смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем это удалось мне. Земли, что могут находиться на юге, никогда не будут исследованы. И эти трудности еще более возрастают вследствие ужасающего вида страны…»

Беллинсгаузена и Лазарева не устрашили выводы Кука. Они мужественно вели корабли к цели. Днем 29 декабря на юго-юго-западе открылся высокий, покрытый снегом и окруженный тяжелыми льдами берег острова Сандерса. Назвав этот клочок суши островом, Кук не был твердо уверен в том, что перед ним действительно остров. Русские моряки

подтвердили его предположение. Они определили координаты острова; Михайлов зарисовал в свой альбом очертания его берегов.

Наступил январь 1820 года. Русские моряки упорно пробивались сквозь тяжелые льды к югу. Но 4 января сплошные льды преградили им путь. Беллинсгаузен взял курс на северо-восток, а затем на восток, выискивая во льдах проход на юг.

Где же Южный материк? Существует ли он? Русские моряки старались найти ответ на эти вопросы в каждом наблюдаемом явлении.

Матросам удалось убить на дрейфующей льдине тюленя.

«При встрече в Ледовитом океане подобных животных можно ли заключить о близости берега или нет? — спрашивал Беллинсгаузен себя и тут же отвечал, — Сей вопрос остается нерешенным, тем более, что они могут щениться, линять и отдыхать на плоских льдинах, как мы теперь видели; известные же нам самые близкие берега, то есть Сандвичевы острова, были в 270 милях…»

Шлюпы продвигались в восточном направлении, выбираясь из ледяного лабиринта. Но едва обстановка улучшалась, Беллинсгаузен снова поворачивал к югу. 12 января 1820 года шлюпы взяли курс прямо на юг.

15 января «Восток» и «Мирный» впервые пересекли Южный полярный круг. Северный ветер нагнал тучи, поднял волну. Снег, туман заволокли горизонт. В полдень 16 января на 69°2 28″ южной широты и 2°14 50″ западной долготы моряки заметили блестящую полосу высоких льдов. Вначале они приняли льды за облака. Шлюпы продолжали идти на юго-восток. Временами снег прекращался, и тогда мореплаватели видели полосу сплошных бугристых льдов, простиравшуюся с востока на запад…

Это была Антарктида.

Ледяной берег желанного Южного материка увидели впервые в истории человечества русские моряки — спутники Беллинсгаузена и Лазарева 16 января 1820 года. Но вид берегов был слишком необычен. Туман и снег помешали морякам определить, что находится дальше, за бугристыми льдами. Это, по-видимому, и заставило тогда Беллинсгаузена воздержаться от заключения, что перед ним материк. 16 января 1820 года шлюпы достигли самой южной точки за первый год плавания — 69°25 южной широты и 2°10 западной долготы.

В течение четырех суток шлюпы плыли вдоль выступавшего к северу ледяного барьера, а затем снова повернули на юг.

К исходу января «Восток» и «Мирный» выбрались на чистую воду, а уже 2 февраля Беллинсгаузен вновь отдал распоряжение изменить курс.

Вечером следующего дня шлюпы в третий раз пересекли Южный полярный круг.

В своем предварительном донесении, посланном позже из Австралии, Беллинсгаузен сообщал на родину:

«Здесь за льдяными полями мелкого льда и островами виден материк льда, коего края отломаны перпендикулярно и который продолжается по мере нашего зрении, возвышаясь к югу подобно берегу. Плоские льдяные острова, близь сего материка находящиеся, ясно показывают, что они суть отломка сего материка, ибо имеют края и верхнюю поверхность подобную материку».

Русские моряки видели ледяные берега Южного материка и 16, и 21 января, и 5–6 февраля 1820 года, но они решили еще раз убедиться в том, что открыли материк, хотя и Беллинсгаузен, и Лазарев, и их спутники были твердо убеждены в том, что перед ними земля.

4 марта 1820 года на 90° восточной долготы Беллинсгаузен повернул к берегам Австралии. Несмотря на очевидную опасность раздельного плавания кораблей (в случае гибели одного корабля второй не мог бы прийти на помощь его экипажу), Беллинсгаузен и Лазарев все же решились на это, чтобы осмотреть возможно большее пространство океана. Шлюпы взяли курсы, параллельные курсам, которыми некогда шли корабли Кука «Резольюшен» и «Эдвенчер». «Мирный» пошел на 5–3° южнее пути «Эдвенчера», Лазареву надлежало разрешить одну географическую загадку: попытаться отыскать остров Компании, якобы виденный испанскими мореплавателями.

30 марта 1820 года на 132-е сутки после выхода из Рио-де-Жанейро «Восток» бросил якорь в Порт-Джексоне. Через семь суток сюда же благополучно прибыл и «Мирный», экипаж которого удостоверился в том, что остров Компании существовал лишь в воображении его «открывателей».

В дальнейшем шлюпы совершили также плавание в тропической части Тихого океана, после чего карта южных морей пополнилась русскими названиями вновь открытых островов.

Затем шлюпы вторично направились к Южному материку, открыв вблизи него остров, названный островом Петра Первого.

Открытием Антарктиды героические русские моряки внесли величайший вклад в мировую географическую науку, вписав новую замечательную страницу в книгу русской морской славы.

* * * Экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева справедливо считается одной из самых замечательных антарктических экспедиций. Ею пройдено в общей сложности 49 723 мили — путь, в два с четвертью раза превышающий длину экватора. Плавание шлюпов продолжалось 751 день.

Из них в южном полушарии корабли находились 535 дней, причем 122 дня — южнее 60-й параллели и 100 дней — во льдах.

На протяжении всего плавания, и в особенности в южных полярных водах, русские моряки показали блестящие образцы кораблевождения.

Экспедиция на «Востоке» и «Мирном» замечательна еще и ценнейшими для науки систематическими наблюдениями за температурой воздуха, барометрическим давлением, элементами земного магнетизма, а также многочисленными измерениями глубин океана, температуры, удельного веса океанской воды на различных глубинах и определением степени ее прозрачности.

Беллинсгаузен дал правильную характеристику главных особенностей климата Антарктики, сделал первую попытку описать и классифицировать антарктические полярные льды, изложить теорию льдообразования. Русские моряки, систематически наблюдая за океанскими течениями, дали правильное объяснение происхождению Канарского течения, ранее считавшегося ветвью Флоридского. Верные соображения высказал Беллинсгаузен и о происхождении водорослей

Саргассова моря. Наконец, огромную ценность представляли этнографические, ботанические и зоологические коллекции, собранные русскими моряками.

Выдающиеся результаты экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева вызвали восхищение ученых всего мира.

Свой обстоятельный труд «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света на шлюпах „Восток“ и „Мирный“…» Ф. Ф. Беллинсгаузен закончил в 1824 году, но из-за бюрократизма чиновников Адмиралтейского департамента этот труд увидел свет только через семь лет после его написания, при этом издан он был тиражом в 600 экземпляров.

Работа Беллинсгаузена, переведенная на немецкий, голландский, шведский и английский языки, произвела за границей огромное впечатление. В 70-х годах XIX столетия известный немецкий географ Август Петерман писал:

«Он бесстрашно пошел против… решения Кука, царившего во всей силе в продолжение пятидесяти лет и успевшего уже прочно укрепиться. За эту заслугу имя Беллинсгаузена можно поставить наряду с именами Колумба, Магеллана, с именами тех людей, которые не отступали перед трудностями и воображаемыми невозможностями, созданными их предшественниками, с именами людей, которые шли своим самостоятельным путем, и потому были разрушителями преград к открытиям, которыми обозначаются эпохи».

Беллинсгаузен и Лазарев оставили яркий след в русской военно-морской истории. По возвращении из экспедиции Беллинсгаузен, уже в чине капитан-командора, в течение двух лет командовал 15-м флотским экипажем и затем занимал должность дежурного генерала и генерал-цейхмейстера (инспектора морской артиллерии). Затем он принял участие в российско-турецкой войне и осаде Варны.

По возвращении с Черного моря Беллинсгаузен уже в чине вице-адмирала был назначен командиром 2-й флотской дивизии, которой командовал до 1839 года, то есть до момента назначения на пост главного командира Кронштадтского порта и Кронштадтского военного губернатора.

За время пребывания в этой должности Беллинсгаузен очень много сделал для укрепления Кронштадта и для поднятия боеспособности флота. Под его личным наблюдением были выстроены новые и перестроены многие портовые сооружения и здания — гранитные форты, доки, судостроительный завод. Большое внимание Беллинсгаузен уделял обучению личного состава флота.

Еще более полной, разносторонней и плодотворной была жизнь Михаила Петровича Лазарева. В 1822–1825 годы он совершил свое третье кругосветное плавание в качестве начальника экспедиции и командира фрегата «Крейсер».

И это плавание было ознаменовано рядом замечательных исследований и открытий. В ходе его Лазарев со своими помощниками проделал огромную работу по корректированию мореходных карт, уточнению месторасположения многих островов, собрал ценные материалы по океанографии, метеорологии, этнографии и другим отраслям науки.

Подчиненные Лазарева, среди которых находились такие прославленные впоследствии военные моряки, как Нахимов, Путятин, Бутенев, Парядин, будущий декабрист Завалишин, в этом плавании приобрели большой опыт в управлении кораблем при различных погодах, в воспитании личного состава. Именно тогда, в годы плавания на «Крейсере», и был заложен фундамент знаменитой «лазаревской школы».

Вскоре после возвращения из этого плавания Лазарев, уже в чине капитана 1-го ранга, получил назначение в Архангельск на должность командира строившегося линейного корабля «Азов». В битве при Наварине экипаж этого корабля проявил необычайный героизм, покрыв себя славой.

«В честь достохвальных деяний начальников, мужества и неустрашимости офицеров и храбрости нижних чинов» кораблю Лазарева впервые в истории русского военного флота было присвоено высшее боевое отличие — Георгиевский кормовой флаг. Командир «Азова» был произведен в контр-адмиралы и награжден орденом.

В 1832 году Лазарев занял пост начальника штаба Черноморского флота. Спустя еще некоторое время он, уже в чине вице-адмирала, был назначен главным командиром Черноморского флота и Николаевским и Севастопольским военным губернатором.

За научные и ратные подвиги, совершенные во славу России, за стремление возвеличить ее, видеть ее первой среди других государств, за неослабное рвение и заботу о ее мощи, за упорную борьбу против преклонения перед иностранщиной и веру в духовные и физические силы русского народа — в нашей стране чтут память своих выдающихся соотечественников Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева.

Отто Коцебу

Замечательный русский моряк и ученый Отто Евстафьевич Коцебу родился 18 декабря 1788 года в Ревеле (ныне Таллин) в семье популярного в то время писателя Августа Коцебу. Когда мальчику исполнилось восемь лет отец отдал его в Первый кадетский корпус, готовивший офицеров для армии. Но юноша избрал другую дорогу в жизни — он стал моряком. В 1803 году он вместе с братом Маврикием Коцебу поступил волонтером на шлюп «Надежда», отправлявшийся в первое в истории русского военного флота кругосветное плавание.

За той года плавания под начальством И. Ф. Крузенштерна юноша стал настоящим моряком. При этом он не только овладел всеми знаниями необходимыми военному моряку, но и усвоил лучшие традиции русского флота Именно на «Надежде» молодому моряку привили вкус к научным исследованиям. Все это вместе взятое в сочетании с твердым характером, волей и настойчивостью в преодолении трудностей и позволило Отто Евстафьевичу Коцебу занять вскоре видное место в блестящей плеяде русских мореплавателей.

В 1806 году по возвращении из кругосветного плавания, Коцебу получил чин мичмана, а два года спустя его назначили командиром транспорта плававшего на Балтийском море. В 1811 году двадцатитрехлетний Коцебу произведенный в лейтенанты, командовал яхтой на Белом море, а еще через три года он принял командование над строившимся бригом «Рюрик», которому предстояло отправиться в кругосветное плавание.

На «Рюрике» в 1815–1818 годы Коцебу совершил свое второе по счету, но первое самостоятельное кругосветное плавание, которое принесло ему широкую известность.

Главной особенностью этого плавания было то, что «Рюрик» шел в кругосветный вояж исключительно с научными целями. Совершенные раньше, да и почти все позднейшие кругосветные плавания были связаны с транспортными задачами и организовывались Российско-американской компанией для снабжения своих поселений продовольствием и необходимыми товарами. «Рюрик» же снаряжался на средства государственного канцлера графа Н. Н. Румянцева, известного мецената, «покровителя наук; и искусств».

Программа исследований была составлена Крузенштерном и Горнером. Коцебу предписывалось, *«следуя из Берингова пролива по северной стороне Америки искать соединений Великого океана с Атлантическим»* .

Кроме того, экспедиции надлежало обследовать приэкваторные и тропические пространства западной части Тихого океана, в то время еще очень мало изученные.

В программу исследований входили главным образом гидрографические работы — опись берегов, определение астрономических координат, рекогносцировочный промер и сбор данных, характеризующих условия плавания. Большое место занимали также определения элементов земного магнетизма и некоторые гидрологические наблюдения, то есть наблюдения за течениями, приливами, температурной, удельным весом и прозрачностью воды. Все эти обширные работы выполнял командный состав «Рюрика», то есть всего два человека: сам Коцебу и его помощник лейтенант Шишмарев. Некоторую помощь наблюдателям оказывали находившиеся на корабле три штурманских ученика.

Наблюдения и сбор материалов по этнографии, биологии, геологии и другим наукам осуществляли находившиеся на борту брига естествоиспытатели Шамиссо, Вормшельд (оставшийся на Камчатке), а Эшшольц (Эшгольц), бывший одновременно врачом экспедиции, и художник Хо-рис.

Команда «Рюрика» насчитывала тридцать четыре человека. Она была подобрана самим Коцебу из множества добровольцев, вызвавшихся отправиться в далекое плавание.

Постройка корабля под личным наблюдением Коцебу и его офицеров шла очень быстро. Командир принял все необходимые меры, чтобы сделать бриг удобным и для офицеров и для матросов. *«Я не жалел для этого места, будучи уверен, что от этого зависит сохранение здоровья всего экипажа»*, — писал он. И действительно, все, кто посетил «Рюрик» перед отплытием, отмечали отличное внутреннее устройство корабля. Это обстоятельство очень радовало молодого командира, так как все оборудование было сделано по его указаниям.

«Рюрик» представлял собой небольшой двухмачтовый бриг, вооруженный восемью пушками. Он мог принять в трюм всего 180 тонн груза.

Столь небольшие размеры брига создавали известные трудности в обеспечении экипажа провизией и запасными материалами на длительный срок плавания. Но, с другой стороны, малые размеры обеспечивали судну хорошую маневренность, позволяли подходить близко к берегам и уменьшали риск посадки на мель. А риск этот был чрезвычайно велик и в неисследованных коралловых архипелагах, и в Северном Ледовитом океане, где «Рюрику» предстояло плавать длительное время.

11 мая 1815 года новый корабль сошел со стапелей. По просьбе Коцебу «Рюрику» было разрешено плавать под военным флагом, так как, по мнению Коцебу, *«путешествие, совершаемое для открытий под купеческим флагом, может быть подвержено разным неудобствам и препятствиям»* . Опыт плавания показал, что Коцебу был прав; к русским военным кораблям всюду относились с большим уважением.

Завершилась подготовка к кругосветному плаванию в Кронштадте, откуда «Рюрик» отчалил 30 июля 1815 года.

После захода в Копенгаген и Плимут «Рюрик» вышел в Атлантический океан и направился к проливу Дрейка По пути он заходил для пополнения запасов провианта в гавань Санта-Крус на острове Тенерифе и в бразильский порт на острове Святой Екатерины 23 января «Рюрик» миновал мыс Горн, а 13 февраля стал на якорь в заливе Консепшен на чилийском побережье. Здесь Коцебу пробыл около месяца, готовясь к трудному переходу через Тихий океан.

9 марта «Рюрик» покинул Чили. Пришло время приступить к первой части основных исследований — к работам на «Южном море», как, по примеру И. Ф. Крузенштерна, выпустившего незадолго до этого свой «Атлас Южного моря», именовал Коцебу этот район Тихого океана.

Направившись сначала к острову Пасхи, Коцебу проверил по пути местоположение некоторых островов, открытых в этом районе иностранными мореплавателями и показанных на карте Арросмита. Его сомнения относительно точности координат этих островов подтвердились: астрономические определения показали, что острова были нанесены на карты совершенно неправильно.

На острове Пасхи Коцебу пробыл очень недолго из-за враждебного отношения местных жителей. По-видимому, заключил он, *«европейцы в недавнем времени производили здесь всякого рода бесчинства».*

По пути к Камчатке Коцебу удалось открыть ряд новых островов. 19 июня «Рюрик» стал на якорь в Петропавловской гавани Коцебу тотчас же начал готовиться к самому ответственному этапу плавания — походу в Северный Ледовитый океан. На ремонт корабля, закупку и погрузку продовольствия ушел месяц. В начале июля «Рюрик» вышел из Авачинской губы и направился на север.

Обойдя с запада остров Святого Лаврентия, лежащий в северной части Берингова моря, «Рюрик» подошел к мысу Принца Уэльского — крайней западной точке американского побережья. Отсюда Коцебу повел бриг вдоль берега, пытаясь найти проход в Атлантический океан вокруг северного побережья Америки.

Вскоре выяснилось, что «Рюрик» находится в глубоко вдающемся в сушу заливе, который был назван заливом Коцебу.

Обратный путь из Северного Ледовитого океана Коцебу решил использовать для дополнительных работ в Беринговом море. Он обследовал залив Святого Лаврентия на Чукотке и юго-восточный край острова Святого Лаврентия. После этого он пошел на юг, и 19 сентября «Рюрик» встал на якорь в бухте Иллюлюк на острове Уналяска. Здесь Коцебу оставил представителям Российско-американской компании указания о подготовке второго похода «Рюрика» на север, который должен был состояться летом следующего гола. Нужен был не только запас провианта. Для плавания во льдах следовало по примеру алеутов построить большую (двадцативесельную) байдару.

При изучении островов Радак моряки сделали еще ряд открытий. Особенно подробно они исследовали группу островов Румянцева, затем открыли и описали острова Чичагова, Аракчеева и другие. Эта весьма обстоятельная работа заняла два с половиной месяца: только в середине марта «Рюрик» покинул коралловые острова и направился в северную часть Тихого океана на поиски Северо-западного прохода вдоль побережья Америки.

Во время этого перехода «Рюрик» попал в очень сильный шторм, от которого пострадал не только корабль, но и некоторые члены его команды, особенно сам Коцебу: при резком крене корабля он упал и ударился грудью так сильно, что потерял сознание. Впоследствии это послужило причиной постоянного недомогания Коцебу, не позволившего ему завершить экспедицию так, как он этого хотел.

12 апреля 1817 года «Рюрик» пришел к Уналяске, а 29 июня отправился дальше на север. После посещения острова Святого Павла (в группе Прибыловых островов) бриг 10 июля бросил якорь у острова Святого Лаврентия. Затем Коцебу повел корабль на север, но вскоре встретил тяжелые льды. Это серьезное, почти непреодолимое препятствие для маленького судна, каким был «Рюрик», заставило Коцебу вернуться. Да и сам он чувствовал себя совершенно больным, у него началось кровохаркание, и врач настаивал на прекращении плавания. Как ни хотел Коцебу идти к северу, как ни боролся с собой, но должен был признать, что самым благоразумным было повернуть назад.

Подготовив корабль к длительному плаванию, Коцебу 29 января 1818 года вышел в море. «Рюрик» прошел Зондским проливом (между вами Суматра и Ява), бросил якорь в порту Кейптаун, в котором задержался до 8 апреля, затем направился мимо островов Святой Елены, Вознесения и Азорских островов к английскому порту Портсмут, где пришлось стоять в течение двух недель. 30 июня «Рюрик» покинул Англию, совершил переход Балтийским морем и 13 августа 1818 года вошел в Неву. Научные результаты плавания были весьма значительны. Командир «Рюрика» оправдал надежды И. Ф. Крузенштерна, рекомендовавшего молодого лейтенанта на пост руководителя столь ответственного плавания. О. Е. Коцебу был произведен в капитан-лейтенанты и награжден орденом, а в 1823 году ему вновь было поручено командовать кораблем, отправлявшимся в кругосветное плавание, — шлюпом «Предприятие».

Шлюп «Предприятие» был спущен на воду 3 июня 1823 года. Он был больше «Рюрика» и мог взять на борт 750 тонн груза. Экипаж шлюпа состоял из 118 человек.

Первоначально шлюп предназначался для перевозки грузов в Русскую Америку. Но пока корабль готовился к плаванию, назначение его изменилось: было решено послать «Предприятие» в кругосветное плавание с научными целями.

Проведение исследований чисто навигационного характера возлагалось на командира, у которого на этот раз было гораздо больше помощников: четыре лейтенанта, восемь мичманов и три штурманских помощника. Научная же группа состояла из трех студентов Дерптского университета — В. Прейса (астронома), Э. Гофмана (минералога) и Э. Ленца (физика). Эти студенты были приглашены Крузенштерном в экспедицию по рекомендации профессоров Струве, Энгельгардта и Паррота. Особенно удачным оказалось участие Ленца. Хотя Ленцу, впоследствии крупнейшему русскому физику, в год выхода экспедиции исполнилось всего девятнадцать лет, именно его исследовательская работа определила огромную роль кругосветного плавания шлюпа «Предприятие» в развитии новой науки — океанографии.

Незадолго до выхода шлюпа в море цель плавания вновь была изменена: опять было решено использовать «Предприятие» для перевозки грузов в Русскую Америку, а научные работы вести попутно.

Наконец, 9 августа 1823 года шлюп «Предприятие» покинул Кронштадт и отправился западным путем к русским владениям в Тихом океане.

Но едва шлюп подошел к рейду Санта-Крус на острове Тенерифе и Коцебу сигналами попросил выслать лоцмана для проведения судна на рейд, раздался выстрел одного из береговых орудий. Коцебу был чрезвычайно удивлен такой встречей.

«Предположим, — писал он, — что нас сочли за неприятеля; но мог ли шлюп повредить городу, защищенному отличными крепостями, против которых многочисленный английский флот под начальством самого Нельсона, потерявшего здесь руку, ничего не мог сделать?»

Впоследствии выяснилось, что губернатор острова был человеком прогрессивных политических взглядов и не хотел принимать у себя корабль русского царя — жандарма Европы.

Отойдя от Санта-Крус, 13 февраля шлюп отправился к островам Паумоту. И на этот раз Коцебу избрал курс, которым не ходил еще ни один мореплаватель. 14 марта находившийся на салинге матрос-наблюдатель увидел остров. Коцебу, «имея причины полагать, что до сего времени он не усмотрен ни одним мореплавателем», назвал этот остров именем своего корабля. На карте появился, таким образом, новый остров — остров Предприятие.

Описав новооткрытый остров и определив его координаты, Коцебу направился дальше. Пройдя мимо открытых им же самим во время плавания на «Рюрике» островов Румянцева, Спиридова, цепи островов Рюрика и других, а также мимо открытых Беллинсгаузеном островов Аракчеева, Грейга и соседних с ним островов, Коцебу проверил их координаты, а затем привел шлюп в бухту Матаваи на острове Таити.

Здесь Коцебу занялся описанием острова Таити и близлежащих островов. Он открыл новую, очень удобную гавань, в которой впоследствии

расположилась столица острова Таити и всей французской Океании — Папеэте. От острова Таити Коцебу направился к островам Самоа, где ему удалось открыть новую группу островов, которые были названы островами Беллинсгаузена. Затем Коцебу занялся описанием и уточнением местоположения уже известных островов. Исправив ряд ошибок прежних мореплавателей, Коцебу 19 апреля 1824 года направился к Камчатке, проложив курс по освоенным районам Тихого океана и через группу островов Радак, открытых им во время плавания на «Рюрике».

Выполнив необходимые Российско-американской компании работы, Коцебу 23 августа 1825 года повел шлюп в обратный путь — в Кронштадт мимо Гавайских и Филиппинских островов. Хотя инструкция рекомендовала и четвертый год плавания посвятить научным работам, Коцебу не мог этого сделать, так как на корабле подходили к концу все запасы. Если провиант можно было купить где-нибудь по пути, то такелаж, а особенно рангоут, добыть было очень трудно. А судно за долгое плавание очень износилось и требовало серьезного ремонта.

На пути между Гавайскими и Марианскими островами Коцебу открыл несколько небольших коралловых островов, в том числе атолл Бикини (он назвал его именем Эшшольца). Задержавшись недолго на острове Гуам (Марианские острова), шлюп отправился в Манилу, куда и прибыл 8 ноября.

Кругосветные плавания на бриге «Рюрик» и шлюпе «Предприятие» Коцебу описал в своих трудах. В работе «Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив для отыскания северо-восточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817и 1818 годах», первые две части которой вышли в 1821 году, Коцебу подвел научные итоги плавания на «Рюрике». В 1823 году им была издана третья часть этой книги, в которой приводились журналы наблюдений и статьи естествоиспытателей, принимавших участие в плавании. Описание плавания шлюпа «Предприятие» приведено в книге «Путешествие вокруг света на военном шлюпе „Предприятие“», изданной в 1828 году. Обе эти книги вскоре после их издания были переведены на немецкий, английский, голландский и шведский языки.

Плавания О. Е. Коцебу на «Рюрике» и «Предприятии» были чрезвычайно плодотворны. В этих плаваниях было открыто 399 новых островов и среди них такая крупная группа островов, как цепь Радак. Конечно, большая часть этих островов — мелкие необитаемые атоллы. Но тем не менее открытие их имеет немалое значение, так как плавание корабля безопасно только тогда, когда командир его имеет хорошую и точную карту, на которой показаны все островки, мели, проливы и т. д.

Именно так и оценивал свои открытия Коцебу. *«Подобные открытия сами по себе маловажны*, — писал он, — *но верные описания и точные определения положения их необходимы для мореплавателей»* .

Коцебу не только нанес на карту новые острова, он исправил многочисленные ошибки в определении координат островов, допущенные иностранными мореплавателями, а также убрал с карты несуществующие острова, «открытые» рядом иностранных моряков. Некоторые иностранные географы не поверили Коцебу и даже обвинили его в том, что он сделал неверные определения и присвоил себе чужие открытия. На эти несправедливые упреки дал достойный ответ И. Ф. Крузенштерн в статье о

плавании «Рюрика», напечатанной в книге Коцебу. Путем сравнения различных карт с картой Коцебу и анализа условий плавания «Рюрика» Крузенштерн последовательно и убедительно доказал, что открытия, совершенные во время этого плавания, были действительно первооткрытиями О. Е. Коцебу.

Адмирал С. О. Макаров с особенной похвалой отзывался о наблюдениях «Рюрика» и исключительно высоко оценил (выше собственных и выше наблюдений «Челленджера») научные исследования, проведенные во время этого плавания.

Федор Литке

Жизнь нашего замечательного соотечественника Федора Петровича Литке представляет собою яркий пример любви к родине и служениянауке.

Федор Петрович Литке родился 17 сентября 1797 года в Петербурге, в семье таможенного чиновника. В тот же день умерла от родов его мать, оставив пятерых малолетних детей, а отец вскоре женился вновь на очень молодой женщине, невзлюбившей своих пасынков и падчериц.

Под влиянием новой жены отец отдал своих детей чужим людям. Шестилетний Федор стал воспитанником захудалого пансиона.

В своей автобиографии Литке писал, что в этой школе *«считали палку альфой и омегой всего воспитания»*, а все обучение было основано на механической зубрежке.

«Результатом четырехлетнего моего пребывания в школе, — вспоминал Литке, — было весьма плохое лепетание по-немецки, по-французски и по-английски, четыре правила арифметики с именованными числами и дробями, да из географии названия главных стран и городов».

На этом и закончилась вся школьная подготовка будущего мореплавателя и географа. В 1808 году, когда умер отец, мачеха вынуждена была взять мальчика из пансиона, так как некому было платить за его обучение. Вскоре мачеха вышла замуж и бросила детей на произвол судьбы. Федор попал к дяде, брату матери, человеку легкомысленному и недалекому.

«Дядя взял меня к себе, но как берут с улицы мальчика, чтобы не дать ему умереть с голоду, — писал Литке. — Он не обращал на меня никакого внимания, как разве для того только, чтобы меня побранить или выдрать за уши… Я оставался без всякого надзора, без всякого руководства, не имел ни одного учителя, — и все это с 11 до 15 лет!»

Но рано пробудившаяся в мальчике страсть к чтению, жажда знаний сделали свое дело. Среди пошлых французских романов он разыскал в библиотеке дяди сочинения по математике, истории, литературе и философии, *«бросился на эти книги с жадностью и давай все читать, разбирать, переводить»* . В этот же период Литке познакомился с произведениями Ломоносова, Державина, Крылова и других русских писателей.

В 1810 году произошло событие, предопределившее дальнейшую судьбу Литке. Одна из его сестер вышла замуж за морского офицера Сульменева, человека отзывчивого, полюбившего сироту, как родногосына.

Сульменевы жили в Кронштадте, и не проходило недели, чтобы мальчик, проживавший в Петербурге, не совершил туда путешествия на пассажботе, — небольшом парусном суденышке, управляемом бывшими

боцманами военного флота. Вспоминая в своей автобиографии об этом времени, Литке писал: «Судьба моя была встретить всегда противный ветер, иногда крепкий».

«…Повороты и разные другие маневры меня очень занимали. Иногда я сам принимался за работы, — вытянуть кливершкот, раздернуть гротатопенант. Иногда меня пускали даже постоять на руле. Старики боцманы все меня знали. Качка и тогда меня не беспокоила. Иногда, чтобы погреться, заберусь в матросскую каюту, попрошу сухарика, сижу и слушаю рассказы стариков о сенявинском и еще более ранних походах. Таким образом, сам того не замечая, я делался помаленьку моряком».

Чем чаще навешал Литке Кронштадт, тем сильнее становилось его желание стать моряком, и вскоре эта мечта исполнилась. Во время Отечественной войны 1812 года Сульменев командовал отрядом балтийских парусно-гребных канонерских лодок. Когда отряд стал на зимовку в Свеаборге, к Сульменеву приехали его жена со своим маленьким братом — Федором Литке. Отныне мальчик все дни проводил на кораблях, а его любимыми книгами стали сочинения знаменитых мореплавателей.

Убедившись в том, что Литке серьезно решил стать моряком, Сульменев нанял учителей, которые в течение зимы познакомили Федора с основами математики и навигации. По словам Литке, это были учителя, плохо знавшие свое дело, но он уже имел навык в самостоятельной учебе и, просиживая дни и ночи за книгами, к концу зимы овладел этими науками.

Весной 1813 года пятнадцатилетний Литке предстал перед экзаменационной комиссией из высших офицеров базы.

«Экзаменовали меня из всех предметов, которые я знал и даже которых не знал, например по артиллерии, и аттестовали — отлично», — вспоминал потом Литке.

После экзамена Литке был внесен в списки флота с отметкой: «Прослужить ему гардемарином одну кампанию и по окончании оной объявить мичманский чин».

Свою флотскую службу юный гардемарин начал в отряде Сульменева. Летом 1813 года ему довелось участвовать в боевых действиях Отряд был послан содействовать осаде Данцига, захваченного наполеоновскими войсками Канонерские лодки вели артиллерийскую перестрелку с неприятельскими береговыми укреплениями. Вот как описал эти события сам Литке, всегда отличавшийся большой скромностью:

«Моя роль в этих делах состояла в разъезде на катере между лодками и в передаче приказаний отрядного начальника. Большой трусости я не чувствовал, да, сказать правду, и опасности большой не было. Ядра перелетали через головы или рикошетировали вблизи, не нанося вреда».

На самом деле бой был жаркий, и обе стороны понесли большие потери. В этом бою юный гардемарин обнаружил находчивость, самообладание и смелость, за что был награжден боевым офицерским орденом и 26 сентября 1813 года произведен в мичманы.

Понимая, что ему недостает знаний, необходимых офицеру, юный мичман стал самостоятельно изучать астрономию и штурманское дело, сложное устройство парусного корабля и морскую практику.

Летом 1815 года Литке участвовал в плавании в Финском заливе на бриге «Молния», а затем был назначен адъютантом главного командира

Свеаборгского военного порта. Служба эта требовала много времени, и свой досуг Литке по-прежнему посвящал самообразованию, совершенствуясь в военно-морском деле и перечитывая труды Крузенштерна, Лисянского, Сарычева и других мореплавателей.

«„Сделать дальний вояж“, „сходить в безызвестную“, как тогда еще говорили, было всегда моей мечтой», — писал Литке.

Осуществить эту мечту помог ему все тот же Сульменев. Узнав, что В. М. Головнин собирается в новый кругосветный поход на шлюпе «Камчатка», Сульменев рекомендовал ему своего любимца. Головнин встречался с Литке в доме Сульменева и знал его как любознательного и старательного юношу. Он согласился включить Литке в число офицеров шлюпа.

Трудно было найти для офицера лучшую морскую школу, чем дальнее плавание под руководством Головнина. Но не было, пожалуй, и более трудной школы. Головнин не любил читать нравоучений. Он считал, что лучшим средством воспитания является повышенная требовательность. Литке приходил в отчаяние от излишней, как ему казалось, придирчивости командира корабля и даже решил было при первом удобном случае покинуть шлюп, но вовремя одумался.

Здравый смысл взял верх. Литке стал служить ревностно, стараясь извлечь для себя как можно больше пользы из уроков Головнина Свободное от вахт время он, как и прежде, отдавал книгам, изучая высшую математику, астрономию, навигацию и другие науки, без знания которых нельзя стать полноценным морским офицером. В результате он день ото дня стал все реже и реже получать замечания, а к исходу первого года плавания стал отличным офицером, удостоившимся похвалы своего строгого командира.

Это плавание, продолжавшееся два года и десять дней, сделало из Литке настоящего моряка, *«полюбившего море и морскую службу, умеющего владеть собою, решительного и смелого в минуту опасности, хорошего товарища»,* как аттестовал его скупой на похвалы Головнин.

В 1821 году Адмиралтейский департамент решил послать в Северный Ледовитый океан гидрографическую экспедицию для описи берегов Новой Земли. Возглавить такую экспедицию мог только высокообразованный морской офицер, способный выполнить исследовательские работы. Выбор пал на двадцатитрехлетнего лейтенанта Федора Петровича Литке, рекомендованного на этот пост В. М.Головниным.

В распоряжение экспедиции был предоставлен шестнадцатипушечный бриг «Новая Земля» (длина около 24,4 метра, ширина 7,6 метра, осадка — 2,75 метра, водоизмещение 200 тонн).

В начале мая вскрылась Северная Двина, и тотчас началась подготовка брига к плаванию.

Большую заботу Литке проявил о команде корабля. Каждый офицер и матрос получил добротную полярную одежду; в рацион были введены противоцинготные средства. В результате всех этих мер в течение всей экспедиции не был потерян ни один человек.

Первое самостоятельное плавание молодого командира корабля началось с серьезного испытания. При выходе из Белого моря бриг сел на необозначенную на карте мель. Вскоре начался отлив, и бриг оказался как

бы на острове, в полуверсте от чистой воды. Но Литке не растерялся. Он принял такие меры и так расставил людей, что когда начался новый прилив, бриг был стянут на чистую воду. Работа эта потребовала огромного напряжения сил, но команда *«переносила все тягости с тем веселием духа, которое отличает русского матроса»*, — подчеркивал Литке в своих записках.

Точно определив координаты мели, Литке повел бриг к НовойЗемле.

Плавание у Новой Земли было чрезвычайно тяжелым. То и дело встречались непроходимые ледяные поля, которые не позволяли приблизиться к Новой Земле, и Литке пришлось ограничиться составлением приблизительной карты видневшегося на горизонте побережья и наметить опорные пункты для будущих исследований.

Поход 1821 года являлся как бы разведкой. В результате него Литке пришел к важному выводу, что ледовая обстановка в этом районе не всегда бывает такой неблагоприятной, какой она была летом 1821 года, и что в следующем году может появиться возможность плавания у самого побережья Новой Земли. Так и было сделано.

Начальство было очень довольно результатами второго плавания. Литке был досрочно произведен в капитан-лейтенанты, все офицеры брига получили награды, а матросам выдали *«в единовременное вознаграждение годовой оклад жалованья».* Летом 1823 года Литке вышел в третий рейс к берегам Новой Земли.

К 1 августа Литке вновь достиг мыса Нассау и убедился, что это не самая северная оконечность острова. Пройти же далее на север из-за сплошного льда он не смог. Возвратившись к проливу Маточкин Шар, он произвел подробную опись его со шлюпки.

Два года обрабатывал Литке материалы своей четырехлетней арктической экспедиции. Составленные им карты в течение целого столетия были единственным надежным руководством для мореплавателей.

В 1828 году вышла в свет книга Литке «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан на военном бриге „Новая Земля“ в 1821–1824 годах», которая принесла ему известность и признание в научном мире. В предисловии к немецкому переводу этой книги указывалось, например, что исследования Литке в Арктике *«нельзя пройти молчанием ни в истории мореплавания, ни в истории географии».*

Едва Литке подготовил к изданию свою рукопись о результатах арктического плавания, как его назначили командиром шлюпа «Сенявин», отправлявшегося в кругосветное плавание.

«Сенявин» был построен специально для этого плавания под личным наблюдением Литке на Охтенской верфи в Петербурге. Это был трехмачтовый парусный корабль водоизмещением около 300 тонн. Кроме Литке, на шлюпе было восемь офицеров, семь старшин и сорок три матроса. Для научных работ были взяты три натуралиста.

Экспедиции предстояло побывать в еще неисследованных районах Тихого океана и Берингова моря.

20 августа 1826 года «Сенявин» покинул Кронштадтский рейд. Первым делом Литке в самом начале плавания отменил телесные наказания. Как и Крузенштерн, Лазарев и другие прогрессивные деятели

русского флота, Литке считал, что культурные меры воспитания личного состава более способствуют налаживанию дисциплины на корабле. Однако он прекрасно отдавал себе отчет в том, что такое новшество могло реально стоить ему карьеры.

Литке повседневно заботился о матросах. Команда всегда получала свежую пишу, во время холодов в жилой палубе непрерывно топились две печи. Он открыл матросам доступ в свою библиотеку, а неграмотным роздал буквари, и к концу плавания на корабле не осталось ни одного неграмотного матроса. Офицерскому составу он вменил в обязанность регулярно проводить с матросами образовательные беседы.

Не допуская скуки и уныния, он настаивал на том, чтобы на судне ни одного праздничного дня не проходило без самодеятельного спектакля или концерта.

Литке повел свой корабль через те районы Тихого океана, где еще не бывали европейские мореплаватели. Он надеялся открыть новые земли, но его надежда не оправдалась, — шлюп не встретил на своем пути ни одного островка. В Русской Америке «Сенявин» пробыл больше месяца. За это время шлюп, изрядно потрепанный штормами, был подремонтирован, а Литке собрал богатый материал о природе и коренном населении этого далекого русского владения.

Затем шлюп вышел к Каролинским островам и до конца марта 1828 года проводил гидрографические исследования в районе Каролинского и Марианского архипелагов.

Определив по пути положение многих островов Океании, Литке 29 октября при попутном ветре отправился из гостеприимного русского порта Петропавловска-Камчатского, чтобы, обогнув всю Евразию, закончить плавание на другом конце России.

Дальнейшее плавание шлюпа проходило в разных метеорологических условиях. Корабль то попадал в жестокие штормы, то подолгу оставался на одном месте в ожидании ветра, то быстро продвигался вперед, подгоняемый попутным ветром. После небольшой остановки на Филиппинах обогнул мыс Доброй Надежды и в середине апреля был у острова Святой Елены.

В течение всего плавания, наряду с другими исследованиями, Литке проводил сложные маятниковые наблюдения для определения истинной формы Земли. На острове Святой Елены он завершил эти свои исследования.

25 августа «Сенявин» бросил якорь на Кронштадтском рейде. Плавание продолжалось три года и пять дней. Географы считают его одной из самых плодотворных русских кругосветных экспедиций.

Литке составил точную карту значительной части побережья и островов Берингова моря, открыл в этом море большую группу островов, измерил высоту многих сопок Камчатки. В Тихом океане он открыл двенадцать неизвестных островов и описал двадцать шесть групп не обследованных до него островов, составил карты Каролинского и Марианского архипелагов. В результате всех этих работ был составлен мореходный атлас, содержащий более пятидесяти карт и планов.

Литке внес ценный вклад в океанографию, метеорологию и другие науки. Натуралисты экспедиции собрали ценные коллекции по зоологии,

ботанике, минералогии и сделали до 1250 зарисовок. Литке привез богатую коллекцию одежды, орудий, утвари и украшений народностей Америки, Камчатки и тихоокеанских островов.

Научный успех экспедиции был так велик, что Литке был избран в члены-корреспонденты Академии наук. Высоко оценило плавание Литке и морское начальство: он был произведен «через чин» в капитаны 1-го ранга. В 1832 году Федор Петрович закончил описание своего плавания. Этот трехтомный труд был новым выдающимся достижением русского мореплавателя, блестяще продемонстрировавшим его обширные познания в самых разнообразных областях науки.

Книга Литке была переведена за границей. По свидетельству современника Литке академика В. П. Безобразова, *«имя Литке сделалось известным всему образованному миру и поставлено в ряду замечательнейших путешественников и мореплавателей».*

Слава не вскружила голову Федору Петровичу Литке. Он мечтал о новых дальних плаваниях, об изучении неведомых земель и народов. Но совершить далекий поход ему больше не удалось, поскольку в 1832 году царь Николай I оказал ему высокое доверие, назначив его воспитателем одного из своих сыновей.

Когда в 1850 году Литке освободился от обязанностей воспитателя великого князя, ему было уже 53 года. Мог ли он в эти годы думать о дальних плаваниях? К тому же воспитанник Литке, великий князь Константин Николаевич, произведенный в генерал-адмиралы и поставленный царем во главе всего военного флота, не отпускал своего наставника далеко от себя, так как постоянно нуждался в его советах и помощи.

В годы Крымской войны Литке назначили главным командиром и военным губернатором Кронштадтского порта. Вскоре на Балтике появился неприятельский англо-французский флот. Литке разработал план обороны Кронштадта и всего русского балтийского побережья, в котором предусмотрел использование изобретенного в России минного оружия. Этот план был блестяще претворен в жизнь, более сильный флот противника не смог подойти к русским берегам и с позором отступил.

27 марта 1855 года Литке был произведен в адмиралы и назначен членом Государственного совета. Однако с гораздо большим энтузиазмом занялся он своим любимым делом — наукой.

Еще в 1845 году, пользуясь своим положением во дворце, Литке добился осуществления давнишней мечты русских географов — организации Русского Географического общества. Президентом общества царь назначил своего восемнадцатилетнего сына. Вице-председателем, то есть фактическим руководителем этой научной организации, ученые избрали Литке.

В то время как за границей подобные общества занимались преимущественно географией зарубежных стран, устав Русского Географического общества, автором которого был Литке, требовал от своих членов изучения своего отечества.

«Наше Отечество, простираясь по долготе более нежели на полуокружность Земли, — говорил Литке на первом собрании Общества, — представляет нам само по себе особую часть света, со всеми

свойственными такому огромному протяжению различиями в климатах, отношениях геогностических, явлениях органической природы, с многочисленными племенами и т. д. и, прибавим, часть света сравнительно еще весьма мало исследованную. Такие совершенно особые условия указывают прямо, что главным предметом Русского Географического общества должно быть возделывание географии России».

Во главе Русского Географического общества Литке стоял до 1873 года, пока он сам не вынужден был с сожалением признать, что «всему есть конец, и старость, со всеми своими последствиями, всегда берет свое». Большие заслуги его перед русской географической наукой были признаны еще при его жизни. В 1872 году была учреждена золотая медаль его имени, которой до сих пор награждаются выдающиеся отечественные географы-исследователи.

Федор Петрович Литке умер 8 августа 1882 года в возрасте 85 лет. Имя этого выдающегося мореплавателя-исследователя, посвятившего всю свою жизнь самоотверженному труду во славу отечественной науки и русского военного флота, увековечено потомками. Оно было присвоено одному из советских ледоколов и четырнадцать раз повторяется на карте мира. Именем Литке названы: пролив между Камчаткой и островом Карагинским, гора, залив, полуостров, губа и мыс на Новой Земле, один из островов Земли Франца-Иосифа, мыс одного из Алеутских островов, остров в Карском море, течение в Баренцевом море, банка в Белом море, группа островов в архипелаге Норденшельда, мыс на острове Врангеля и мыс в Беринговом проливе.

Петр Пахтусов

С незапамятных времен предпринимались попытки пробиться на суда к восточному берегу Новой Земли без карт и лоций. Немногим смельчакам посчастливилось прорваться сквозь Карские Ворота. Из поколения в поколение передавались имена отважных, которые, зазимовав на Новой Земле, невредимыми возвращались домой.

Думал о путешествии на Новую Землю и молодой кондуктор корпуса флотских штурманов Петр Кузьмич Пахтусов. Это был человек высокого роста, могучего здоровья и несокрушимой настойчивости.

«Заботы и физические труды, неизбежные в сборах в такую дальнюю дорогу, — писал он в своем дневнике, — казались для меня легки. Я чувствовал себя здоровее и веселее, чем когда-либо».

Пахтусов прожил недолгую, но насыщенную самоотверженным трудом жизнь. Он родился в Кронштадте в 1800 году. Отец Пахтусова весь свой век прослужил во флоте и, выйдя в преклонных годах в отставку, получил самый что ни на есть низший чин шкипера 13-го класса. Старик с семьей переехал в Сольвычегодск, где жить было дешевле. Там Пахтусовы, перебиваясь на маленькой пенсии, едва сводили концы с концами.

Семи лет мальчик осиротел: умер отец. Единственной кормилицей осталась мать. В поисках работы она перебралась в Архангельск, где после долгих хлопот ей удалось определить сына в военно-сиротскую школу. Семья бедствовала, жила впроголодь. Способного, не по летам физически сильного и усердного ученика отличило начальство. Кто-то замолвил доброе словцо, и шестнадцати лет он получил направление в Кронштадтское штурманское училище. Юношу отправили на попутном

военном корабле. Три года молодой человек овладевал навигационной наукой, изучал математику, физику, географию. В свободные часы его нельзя было оторвать от книг. Он зачитывался историей исследования полярного бассейна, мечтал над картой Ледовитого океана, пестревшей «белыми пятнами», восстанавливал маршруты старинных мореплавателей. И в нем все больше и больше крепла мысль попробовать свои силы на этом трудном и славном поприще.

В летние месяцы будущий штурман участвовал в учебных плаваниях к берегам Испании и Франции. В 1820 году Петр Пахтусов, успешно сдав выпускные экзамены, получил звание штурманского помощника унтер-офицерского класса. По его личной просьбе он был направлен в Архангельск, куда давно рвался всем сердцем. Здесь и началась его служба в качестве штурманского помощника на гидрографическом судне.

Одиннадцать лет провел Пахтусов в неустанных плаваниях, занимался сложной топографической съемкой дельты Печоры и берегов Северного Ледовитого океана от Канина Носа до острова Вайгач, приобрел огромный опыт. Когда начали картографирование острова Колгуев, он охотно вызвался идти в экспедицию. Ему принадлежат многие гидрографические описания и первые измерения глубин Белого моря.

В 1828 году за добросовестное выполнение заданий Пахтусова произвели в прапорщики, а три года спустя — в подпоручики корпуса флотских штурманов.

Офицера-гидрографа поздравляли друзья, однако он искренно говорил, что был бы больше рад, если бы приняли его проект изучения восточного побережья Новой Земли, посланный им в Петербург в Гидрографический департамент. Проект одобрили, но… отложили до лучших времен по причине «отсутствия потребных ассигнований». И это несмотря на то, что экспедиция должна была обойтись неслыханно дешево, требовалось всего несколько тысяч рублей. Гидрографический департамент, очевидно, побоялся отпустить средства на осуществление проекта никому не ведомого штурмана, да и вообще сомневался в возможности проникнуть к восточному побережью Новой Земли. Но Пахтусов не сдавался. Он решил организовать экспедицию на частные средства и стал упорно искать человека, который бы разделял его взгляды на необходимость снаряжения такой экспедиции. Вскоре такое лицо нашлось. Это был советник Северного округа корабельных лесов П. Клоков, ученый лесничий, которого самого давно увлекала мысль возобновить старинный морской путь на Восток. Новая Земля представляла собой как бы промежуточную станцию на этой дороге.

В начале 1832 года образовалась торгово-промышленная компания архангельского купца Брандта и Клокова. Она-то и взяла на себя расходы по снаряжению и укомплектованию экспедиции. За это компания получала у царского правительства привилегию свободного промысла морского зверя в Северном Ледовитом океане в течение четверти века.

В экспедицию, которую снаряжала компания, входило два отряда. Один из них под командованием лейтенанта Кротова должен был на шхуне «Енисей» отправиться из Архангельска к проливу Маточкин Шар, пройти проливом в Карское море, а затем следовать к устью Енисея.

Другой отряд — Пахтусова — должен был произвести опись восточного берега Новой Земли. Полностью осуществить этот замысел не удалось — судно Кротова разбилось у западного входа в Маточкин Шар, и вся его команда погибла.

Назначенный начальником экспедиции, Пахтусов чувствовал себя бесконечно счастливым. Денег на постройку судна было отпущено в обрез, и Пахтусов сам работал над чертежами одномачтового карбаса.

Длина карбаса была 12,7, ширина 4,3, осадка 1,8 метра. В корме и на носу под палубой имелись крошечные каюты. Среднюю часть судна палуба не закрывала, ее заменяли брезенты, перекрывавшие друг друга. В наши дни на подобном кораблике не каждый даже опытный моряк решится выйти хотя бы просто порыбачить. А Пахтусова ожидал Ледовитый океан.

Вечером 1 августа 1832 года карбас, названный «Новой Землей», имея на борту, кроме начальника, девять человек команды, покинул Архангельск.

Море встретило смельчаков шквальными ветрами и сильным волнением, сменившимся густым туманом. 9 августа, когда рассеялся туман, вдали показался остров Колгуев.

В штурманской рубке, раскрыв свой дневник, Пахтусов перечел краткий и выразительный эпиграф, размашисто выведенный им на первой странице: *«Я расскажу как было, а вы судите как угодно»* . Под свежим впечатлением пережитого шторма он записал:

«Казалось, что каждый находящий на нас вал старается покрыть судно наше седым своим гребнем, но бот наш гордо рассекал валы и несся на хребтах их, не страшась ярости бури».

Вечером впереди показалась полоска Новой Земли. Пока судно лавировало среди льдин, выискивая разводья и узкие полоски чистой воды, Пахтусов на шлюпке пошел осматривать пролив между островом и мысом.

«Не более как в час, — отметил он в дневнике, — убили мы тут 12 гагар и сварили их в братском нашем котле. Эта пища показалась нам очень вкусною».

«Братский котел» символизирует дружеские отношения между членами команды. Эти отношения, созданные Пахтусовым, никогда не нарушались, что не в малой мере способствовало успеху экспедиции.

Погода ухудшилась. Короткое и холодное северное лето было на исходе. Чем дальше на восток уходил карбас, тем непреодолимее становились препятствия. Но Пахтусов не хотел возвращаться назад, второй такой случай мог представиться не скоро.

«Частые неудачи в описи от туманов, дождей и большей частью от льдов, — записал он в дневнике, — делали положение наше для меня невыносимым. Мысль, что, несмотря на раннее еще время, придется нам зимовать, не увидев восточного берега, меня крайне беспокоила. Только примеры предшествовавших экспедиций в полярные страны несколько ободряли меня. Я знал, что и в позднюю осень Карские Ворота бывают иногда чисты ото льда».

В губе Каменка он нашел ветхую избу, ставленную, как гласила надпись на стоявшем рядом кресте, лет за семьдесят пять до этого. Решив здесь зазимовать, Пахтусов привел избу в порядок.

Команда без малейшего ропота переносила трудности:

«Все, — отмечал Пахтусов, — были веселы и шутили над своим положением».

Через десять лет, когда в «Записках Гидрографического департамента» были опубликованы «Дневные записки, веденные подпоручиком Пахтусовым при описи восточного берега Новой Земли в 1832 и 1833 годах», к этим строкам было сделано такое примечание:

«Пахтусов с самого начала похода имел одинаковую пищу с командою и во всех трудных работах участвовал лично. Известным своим присутствием духа снискал он полное послушание и доверенность команды».

Обновленная изба, хотя и была сделана добротно, оказалась не очень вместительной. Однако выбора не было. Рядом поставили русскую баню и соединили ее с избой своеобразным коридором-сенями из досок, бочек и ящиков с провизией. Затем разгрузили, очистили ото льда и вытащили на берег карбас.

С первых же дней зимовки Пахтусов строго следил за чистотой, за разнообразием пищи, старался сберечь здоровье и силы команды. Ежедневно совершались прогулки. Их могла «отменить» только сильная пурга. Без дела «дома» никто не сидел: чинили одежду, готовили пищу, мастерили капканы для ловли зверей.

Только во второй половине марта Пахтусов смог возобновить гидрографические работы. Он приступил к картографированию Никольского Шара. Опись пролива, усеянного островками, с линией берега, изрезанной заливами, требовала исключительного внимания. Смерзшийся снег, отражая яркие солнечные лучи, слепил глаза. Выручало пахтусовское упорство и находчивость. Опись продвигалась вперед. Отважных исследователей на каждом шагу подстерегала опасность: часто безоблачное небо неожиданно заволакивало тучами, поднимался ветер, и все заслоняла белая снежная пелена. Однажды такая пурга застала Пахтусова и его товарищей на открытом мысу. Ветер валил с ног; все вынуждены были лечь в снег, который вскоре набился внутрь малиц (меховой одежды). Мучили жажда и голод. Можно было бы поесть сухарей, но от них еще больше хотелось пить, а добыть воду, не разводя огня, было невозможно. Одежда отсырела, люди дрожали от холода, но ветер не давал встать, чтобы согреться. Оставалось только ждать. Так прошло двое суток.

«Мы потеряли всю надежду на спасение; положение наше сделалось еще бедственнее от невозможности утолить жажду, — писал в дневнике Пахтусов. — Тщетно мы держали по свинцовой пуле во рту; сначала казалось, жажда несколько утихла, но через несколько минут возрождалась она еще с большей силой. Наконец, мне пришла мысль, что снег можно растаять в кружке, за пазухою. И не более как через полчаса достал я таким образом чарки полторы воды, которая в то время была для меня столь драгоценна, что, казалось, не отдал бы ее ни за какие миллионы».

По колено в воде, проваливаясь в мокром снегу, перетаскивая на плечах шлюпку через торосы, лавируя между ними, исследователи продвигались вперед, нанося на карту очертания берегов, островов, мысов, измеряя глубины, следя за перелетом птиц, стаями прибывавших с

материка.

Примерно в 115 километрах от становья, как в шутку Пахтусов называл свою зимовку, на берегу небольшого залива, он наткнулся на руины черной от времени покосившейся избы, поблизости от которой лежал сломанный бурей крест. По буквам разобрал вырезанную на ней короткую надпись:

«Поставлен сей животворящий крест на поклонение православным христианам, зимовщики 12 человек, кормщик Савва Феофанов, на Новой Земле по правую сторону Кусова Носа».

А ниже дата — 1742.

«Нет сомнения, — замечает Пахтусов, — что это тот самый Савва, который обошел Новую Землю кругом, около мыса Доходы. Хотя предание называет его Лошкиным, но эта разница в прозвище могла произойти от двух причин: или Савва имел две фамилии — Лошкин и Феофанов, или вырезывающий надпись на кресте, из уважения к своему кормщику, назвал его только по отчеству Феофановым».

Бухту, на побережье которой были найдены руины дома и крест, Пахтусов назвал Саввиной губой. Это название можно прочитать на современных картах. За двухнедельный поход Пахтусов описал более 130 верст береговой линии.

11 июля карбас покинул становье, где команда прожила почти десять месяцев. Опять настали дни борьбы с ветрами, шквалами и льдами: все дальше на восток и север вела линия на карте, составляемой Пахтусовым.

В бухте, названной именем лейтенанта Литке, судно оказалось затертым льдами. Снова наступило вынужденное бездействие, длившееся неделями, Пахтусов с горечью записал:

«Зная, что отчаяние — первый повод к неудачам и всегда ведет за собою самые бедственные последствия, я стараюсь скрыть мои опасения от товарищей моих и даже от самого себя».

Наконец, судно снова могло передвигаться. И на карте возникли новые бухты, полуострова и устья рек, стекающих с гор. Вот и Маточкин Шар.

«Итак, — отметил Пахтусов, — нам первым после Саввы Лошкина удалось обойти остров Новой Земли. Это радовало нас».

Путь домой был тяжелым. В Баренцевом море изрядно потрепанное судно подхватил крепкий восточный ветер, перешедший в жестокий шторм.

«Представьте себе, — писал Пахтусов, — среди необозримого океана под небом, покрытым черными тучами, маленький наш бот, осыпаемый брызгами волн, то сильно бросаемый на хребет вала, то поглощаемый бездною…»

Материалы, которые привез с собою Пахтусов в Петербург, убедили всех, что легендарное восточное побережье Новой Земли досягаемо. Тщательно выполненные карты охватывали береговую линию всего южного острова. Метеорологический журнал с данными за год, наблюдения над приливами в Карском море представляли собой первые научные сведения о природе и климате Новой Земли.

Докладывая о результатах экспедиции, Пахтусов поставил вопрос о необходимости ее продолжить, чтобы довести до конца опись восточного

побережья.

О походе Пахтусова заговорили всюду. Гидрографический департамент готов был оказать ему всяческую помощь, тем более что, не затратив ни гроша, приобрел ценную гидрографическую опись.

А пока вопрос обсуждался и согласовывался в инстанциях, Пахтусов не терял зря времени. Он изучал минералогию, ботанику, зоологию, усиленно посещал кунсткамеру.

Весной 1834 года Пахтусову вручили инструкцию, составленную Гидрографическим департаментом, в которой говорилось:

«Главная цель делаемого вам поручения состоит в том, чтобы описать восточный берег северного острова Новой Земли, доселе никем еще не осмотренный».

Вторая экспедиция была снаряжена значительно лучше первой. На этот раз львиную долю расходов взял на себя П. Клоков. В распоряжении Пахтусова были шхуна «Кротов» и карбас «Казаков», команда состояла из шестнадцати человек. Сам Пахтусов командовал шхуной, а его помощник — кондуктор корпуса штурманов А. К. Циволька — карбасом.

24 июля 1834 года суда вышли из Архангельска в плавание.

У мыса Журавлева суда были остановлены сплошными ледяными полями, преградившими выход из пролива в Карское море. Сентябрь был на исходе. Пахтусов на шлюпке несколько раз пытался разведать, нет ли возможности пробиться к морю, но всюду натыкался на льды.

Приготовления к зиме заняли немного времени: суда разгрузили и вытащили на берег в удобном, хорошо защищенном от ветров месте.

Из плавника и остатков старинных изб построили жилье.

Наступила лютая северная зима.

«Часто случалось, — писал в дневнике Пахтусов, — что избу заносило до того, что место ее можно было узнать только по флюгеру на шесте высотою до 6 сажен».

Жизнь в становье подчинялась строгому распорядку. На сон отводилось шесть часов в сутки, ежедневно совершались прогулки, еженедельно мылись в бане. Развлекались охотой, в непогоду — поднятием тяжестей.

В результате цинга, исконный недруг северных экспедиций прошлого, благодаря заботам Пахтусова отступила, не унеся ни одной жертвы.

В марте 1835 года Пахтусов провел по льду геодезическую съемку и опись южного берега Маточкина Шара, а также астрономические наблюдения с целью установить точное расположение устьев пролива. Циволька описал восточный берег Новой Земли на протяжении 160 километров к северу от пролива.

Однако карбас неожиданно затерло во льдах. Моряки едва успели вырваться на берег. В «Дневных записках» второй экспедиции, напечатанных в «Записках Гидрографического департамента» через десять лет после окончания плавания, Пахтусов так описывает это событие:

«Мы… до крайности перемокли и устали. Разведя огонь и устроя палатки из парусов, мы обратились к перетаскиванию оставленной на прибрежном льду провизии и бочки со смолою. Последняя нам была нужна для исправления лодок, потерпевших от перетаски по ледяным торосам; но

льдина, на которой все это стояло, уже ушла в море. Таким образом мы лишились значительной части наших вещей».

И все-таки моряки не поддались отчаянию. Гибель судна, утрата почти всех вещей и продуктов, полная неосведомленность о завтрашнем дне — ничто не могло лишить их присутствия духа. И в эти критические дни Пахтусов продолжал свои наблюдения. Именно в день гибели карбаса он внес в дневник строки, поражающие своей будничной простотой.

Нежданная помощь пришла с моря. К острову подошло судно кормщика Еремина, а несколько дней спустя в этом районе появилось еще одно судно — промышленника Ивана Гвоздарева.

Оказывается, по пути, проложенному Пахтусовым, в 1835 году прошло 118 судов поморов-промышленников. Цифра неслыханная по тем временам. В 1831 году, накануне первого путешествия Пахтусова, на Новую Землю отправилась только одна ладья.

Кормщики охотно взялись доставить Пахтусова и его команду к зимовью и спорили за честь оказать помощь отважным путешественникам. Решено было идти на обоих судах.

На обратном пути, преследуя морского зверя, суда проникли в залив, не помеченный на карте. Пахтусов назвал его именем кормщика Еремина.

9 августа Пахтусов и его спутники высадились в зимовье. Пахтусов был болен. Он простудился, попав в ледяную воду во время катастрофы у острова Верха. Но ничего не могло остановить Пахтусова, он был непреклонен в своем решении продолжать исследования.

Узнав, что восточное устье Маточкина Шара наконец освободилось ото льда, он решил предпринять еще одну попытку дойти до мыса Желания, на этот раз вдоль восточного побережья. Для этой цели он взял у промышленников карбас.

На случай, если ему не удастся возвратиться к зимовью до начала зимы, Пахтусов перед выходом в плавание дал Цивольке указание: взять с собой часть имущества экспедиции, а главное — документы, и вернуться в Архангельск на ладье Еремина. Шхуну оставить в районе зимовья; там она понадобится штурману, когда он завершит съемку.

В своем дневнике Пахтусов сдержанно и просто рассказывает об этом походе, в котором с наибольшей силой проявились его замечательные качества: неустрашимость, собранность и целеустремленность.

Плавание оказалось на редкость тяжелым: непрестанные дожди и туманы, ветры и льды мешали движению судна. Карбас медленно продвигался по узкой прибрежной полоске чистой воды. Чем дальше к северу, тем более сплоченными становились льды.

Ценою невероятных усилий Пахтусов к 23 августа достиг островов, расположенных на 74°24 северной широты. Пройти сквозь узкие проливы между островами, несмотря на многократные попытки, не удалось.

Льды плотно прижимались к берегу. Пахтусов нанес на карту очертания части островов, обозначил мысы; самому отдаленному высокому мысу он дал имя Дальний.

Позже этот маленький архипелаг в честь бесстрашного полярного исследователя получил название островов Пахтусова.

В октябре 1835 года Пахтусов вернулся на материк, пробыв, таким образом, в экспедиции 440 дней.

По возвращении домой Пахтусов начал приводить в порядок свои записи. Он писал подробный отчет о путешествии, уточнял составленные им карты побережья, переписывал материалы астрономических и магнитных наблюдений, сопоставлял данные о приливах и отливах, сверял определения высот гор Новой Земли.

Он довел до конца эту грандиозную работу, но здоровье его было подорвано непомерными лишениями двойного, почти 900-дневного похода в суровых условиях Арктики. 7 ноября 1835 года Петр Кузьмич Пахтусов скончался. Он умер в расцвете творческих сил и смелых планов, не успев выполнить многое из того, что было им задумано, о чем он мечтал, что было выношено трезвой мыслью моряка-исследователя.

Похоронен Пахтусов на Соломбальском кладбище в Архангельске. На могильной плите выбита скромная надпись. «Корпуса штурманов подпоручик и кавалер Петр Кузьмич Пахтусов». А ниже сказано, что онумер *«от понесенных в походах трудов и д.о.»,* эти две буквы расшифровывались современниками как начальные буквы слов «домашних огорчений».

Пахтусов первый указал, что на Новой Земле находятся залежи каменного угля, использование которых, по его мнению, должно было бы сыграть важную роль в хозяйственном освоении просторов Севера.

В 1875 году штурманы военного флота решили увековечить имя Пахтусова, воздвигнув ему монумент на свои трудовые деньги В течение десяти лет они ежемесячно отчисляли небольшой процент из своего скудного жалованья, пока не накопили необходимую сумму.

Бронзовый монумент этот и сейчас стоит в Кронштадте. Трудно переоценить значение вклада, который сделал этот отважный русский мореплаватель в географическую науку.

Он положил на карту восточный берег южного острова и значительную часть восточного берега северного острова Новой Земли, подтвердил своими данными опись пролива Маточкин Шар, составленную Розмысловым, наново нанес на карту западное побережье до острова Панкратьева.

Большой научный интерес представляют его астрономические координаты, наблюдения за приливами и отливами, сведения по метеорологии, коллекции минералов и камней, описания животного и растительного мира.

Геннадий Невельской

В славной плеяде выдающихся русских мореплавателей XIX века Геннадий Иванович Невельской занимает особое место. В 1849–1856 годы, возглавляя Амурскую экспедицию, этот смелый исследователь совершил крупнейшие географические открытия в районе нижнего течения Амура и северных берегов Японского моря и присоединил к России огромные пространства Приамурья и Приморья.

Геннадий Иванович Невельской родился 23 ноября 1814 года в семье отставного потомственного моряка. Его детство проходило в усадьбе Дракино Солигалического уезда Костромской губернии. В доме Невельских высоко чтились морские традиции. Неудивительно, что с первых дней своей сознательной жизни Геннадий Невельской стал мечтать о море, про

которое много и увлекательно рассказывал ему отец. Сосед Невельских — Полозов, высокообразованный по тому времени человек, любивший маленького Геннадия, как родного сына, занялся его воспитанием, и, когда на одиннадцатом году жизни Невельской лишился отца, Полозов помог ему поступить в Морской кадетский корпус. Это знаменательное событие в жизни Невельского произошло 8 апреля 1829 года.

Невельской учился в то время, когда корпус возглавлял выдающийся русский мореплаватель и ученый И. Ф. Крузенштерн, а к преподаванию были привлечены такие крупнейшие отечественные ученые, как М В. Остроградский и Э. Х. Ленц — люди передовых идей того времени, оказывавшие огромное влияние на своих слушателей.

21 декабря 1832 года, по окончании Морского корпуса, Невельской был произведен в мичманы и оставлен для дальнейшего обучения в офицерских классах. В этом учебном заведении, преобразованном впоследствии в Морскую Академию, слушатели совершенствовали свои знания в области морских наук и практики. Изучая в классах историю России и отечественного флота, Невельской глубоко и всесторонне познакомился с героической эпопеей освоения русскими Сибири и Дальнего Востока.

Особое внимание Невельского привлекло устье Амура. Многие мореплаватели, исследовавшие этот район, утверждали, что устье великой дальневосточной реки несудоходно, как несудоходен и Татарский пролив, который они считали заливом.

Однако молодой офицер не соглашался с этими утверждениями.

«Подобное заключение о реке Амуре и его лимане, — писал он, — не кажется весьма сомнительным, ибо из всех обнародованных сведений и описей… еще нельзя делать об устье реки такого заключения. Более того, невольно рождается вопрос: неужели такая огромная река, Амур, не могла проложить для себя выхода в море и теряется песках, как некоторым образом выходит из упомянутых описей?»

Невельской поставил задачей своей жизни исследование устья Амура и Татарского «залива». Но разрешить эту задачу оказалось весьма трудно. В 1836 году, после окончания офицерских классов, Г. И. Невельской был произведен в лейтенанты.

Ф. П. Литке, занимавшийся в это время воспитанием одного из царских сыновей — Константина, обратил внимание на молодого и способного офицера, и вскоре после окончания классов Невельской был назначен на корабль, плававший под флагом великого князя.

Такое назначение сулило Невельскому блестящую придворную карьеру, но это его не привлекало. Всей душой он стремился на Дальний Восток для исследования устья Амура.

«Амурский вопрос» к тому времени, когда его изучением занялся Невельской, был далеко не новым в научной и политической жизни. Татарский пролив и река Амур в те времена считались несудоходными.

В 1846 году Невельской был произведен в капитан-лейтенанты. Как высокообразованного моряка, имеющего семнадцатилетний опыт плавании, его предполагали назначить на строящийся фрегат «Паллада», которым должен был командовать сам генерал-адмирал, то есть сделать фактически командиром этого корабля. Но к общему удивлению

Невельской обратился к великому князю Константину с просьбой о назначении командиром на маленький транспорт «Байкал», предназначенный для перевозки грузов Российско-американской компании из Кронштадта на Камчатку. Просьба была удовлетворена.

В середине июля 1848 года транспорт на месяц ранее намеченного срока пришел в Кронштадт, где принял на борт товары дляПетропавловска.

Одновременно Невельской обратился в Главный Морской штаб с просьбой разрешить ему произвести опись юго-восточного берега Охотского моря и исследовать лиман Амура.

Невельскому в его просьбе отказали и только на всякий случай предложили составить инструкцию для производства описи. Представив проект инструкции, Невельской 21 августа 1848 года покинул Кронштадт, надеясь, что за время его переходов на Камчатку инструкция будет утверждена и разрешение на опись будет дано.

Личный состав «Байкала» состоял из четырех унтер-офицеров, двадцати двух матросов, фельдшера, баталера и четырнадцати мастеровых (которых надо было доставить на Камчатку). Помощником Невельского был назначен лейтенант П. В. Козакевич.

Путь корабля лежал через Рио-де-Жанейро, мыс Горн, Вальпараисо и Гавайские острова в Петропавловск, куда «Байкал» прибыл 12 мая 1849 года.

Однако надежды Невельского не оправдались. Вместо утвержденной царем инструкции в Петропавловске ему вручили письмо, в котором сообщалось, что как только инструкция будет утверждена, ее немедленно доставят на Камчатку.

Но Невельской не хотел отступать от задуманного плана и решил ослушаться «высочайшей воли». Он спешно сдал груз и 30 мая повел «Байкал» не в Охотск, как было ему предписано, а к Амурскому лиману. Подойдя 12 июня к восточному берегу Сахалина на 5°3 северной широты, Невельской приказал спустить шлюпку и произвести тщательную опись берега.

На судне началась напряженная работа. Съемке мешали частые туманы и ветры. Так, 19 июня шторм в течение шестнадцати часов держал «Байкал» прижатым к мели у мыса Елизаветы, и только железная воля командира, четкие действия и мужество команды спасли судно от гибели.

Все это заставило Невельского быть более осторожным и, не тратя сил и времени на побочные работы, направиться в Амурский лиман, чтобы выполнить главную задачу своей экспедиции — исследовать лиман и произвести опись юго-восточного берега Охотского моря.

Повернув на юг, «Байкал» 27 июня подошел к мысу Головачева. Отсюда началось вошедшее в историю исследование Амурского лимана, открывшее миру вековую тайну Амура.

Опись лимана производилась одновременно и с транспорта и со шлюпок. Быстрые течения, юго-западные ветры, лабиринт мелей и банок делали этот труд почти непосильным для небольшой команды судна. *«Много надобно было энергии, чтобы при таких обстоятельствах твердо итти к намеченной цели»,* — писал впоследствии об этих днях Невельской.

Чтобы уложиться в назначенный срок, Невельской, посоветовавшись с офицерами, решил произвести рекогносцировочные

исследования в двух направлениях — в устье Амура и вдоль западного берега Сахалина.

Выполнение первой задачи было поручено лейтенанту Казакевичу, второй — мичману Гроте. Козакевич, следуя вдоль берега, достиг мыса Табах, за которым перед ним и его спутниками открылось широкое устье Амура. После казака Пояркова это были первые европейцы, увидевшие устье великой реки.

Менее удачной была экспедиция мичмана Гроге. Встретив отмели, тянувшиеся поперек лимана, он вернулся, уверенный в том, что Сахалин — полуостров.

Обрадованный открытием Козакевича, Невельской не поверил сообщению мичмана Гроге о том, что лиман Амура имеет только один северный выход, и 10 июля на трех шлюпках и байдарке с четырнадцатью матросами, тремя офицерами и доктором сам отправился в устье Амура.

От мыса Табах вдоль левого берега Амура Невельской и его спутники поднялись до низменного мыса Куегда, названного ими Константиновским, и, перейдя к противолежащему мысу Мео, пошли обратно вдоль правого берега реки до мыса Пронге, откуда начинался лиман.

Следуя по лиману вдоль берега к югу, искусно обходя мели, отряд Невельского 22 июля достиг самого узкого места лимана. Оказалось, что Сахалин отделяется от материка проливом шириною в четыре мили и глубиною в пять сажен. Это было великое открытие. Тот факт, что Сахалин — остров, а устье Амура — судоходно и имеет два выхода — на север в Охотское море и на юг в Татарский пролив, теперь не вызывал сомнений.

Кроме того, было точно установлено, что в районе Амура нет никаких китайских поселений.

Невельской поспешил послать в Петербург курьера с сообщением об открытиях. Он надеялся, что в Петербурге ему позволят приступить к более подробным исследованиям открытых районов. Но не так-то легко было сломить тех, кому невыгодны были открытия Невельского. Отважный моряк был вызван в Петербург для объяснений. Здесь он узнал, что в декабре 1849 года ему присвоили звание капитана 2-го ранга. Созданный по приказу Николая I «Амурский комитет», возглавляемый Нессельроде, заслушав Невельского, отнесся к его открытиям с недоверием и по настоянию Нессельроде вынес половинчатое решение: создать Амурскую экспедицию во главе с капитаном 1-го ранга Невельским (этот чин был присвоен ему 8 февраля 1850 года) и поручить ей основать зимовье на юго-восточном берегу Охотского моря, но ни в коем случае не *«касаться лимана и реки Амура».*

Вернувшись на Амур, Невельской вторично нарушил инструкции.

Гиляки рассказывали, что в районе Амурского лимана все чаще и чаще стали появляться иностранные корабли. Стоило какому-нибудь предприимчивому иностранцу основать здесь пост, и бассейн реки Амур, а следовательно, и все еще не исследованные районы южнее его, были бы навсегда потеряны для России. Этого не мог допустить Невельской. Рискуя навлечь на себя недовольство начальства, он решил основать в Амурском лимане первый русский пост и поднять на нем национальный флаг.

Тяжело было на сердце у Невельского. Он хорошо помнил, как холодно приняли в Петербурге его открытия в лимане, и понимал, что вторичное ослушание может стоить ему очень дорого, но шел на это, сознавая, что судьба открытых им земель, их принадлежность русскому народу зависела в тот момент от его действий.

Когда все дела в селении Петровском, основанном Невельским 29 июня 1850 года на побережье залива Счастья, были улажены и погода несколько улучшилась, Невельской вышел на шлюпке вверх по Амуру на поиски места для будущего поста.

Оба берега в этом месте были густо населены. Гиляцкие стойбища различных размеров виднелись почти за каждым поворотом реки. Во многих из них Невельской бывал в прошлом году, и сейчас его узнавали. Но и там, где он не был, русских встречали толпы гиляков Старейшины родов приглашали остановиться у них, угощали матросов и всем своим поведением изъявляли радость по поводу появления русских.

Осмотрев еще раз мыс и прилегающие к нему места, Невельской объявил команде, что на обратном пути здесь будет поставлен пост. Для изучения района он оставил топографа и двух матросов. Выше мыса Куегда Невельской пересек Амур и направился вверх по течению вдоль правого берега. В этих местах русские еще не бывали, но слухи об их прошлогоднем плавании дошли и сюда. Гиляки рассказали, что выше устья Амгуни на правом берегу Амура есть высокие камни, которые, по преданию гиляков, были поставлены «лоча» (русскими) давным-давно, и что гиляки берегут эти камни. Загадочные столбы находились в трех верстах от селения Тырс на правом берегу Амура, они представляли собой высокие естественные скалы. На двух из них Невельской обнаружил русские надписи, высеченные два столетия назад. На одной скале было высечено «1644 год», на другой — «1669 год» и славянская буква «Б». В значении первой надписи сомнения быть не могло: 1644 год был годом плавания по Амуру отважного русского казака Пояркова, следовательно, эту надпись сделали либо он, либо его люди. Надпись являлась новым доказательством ото, что русские первыми открыли Амур.

Расположившись лагерем на мысе Куегда, Невельской приказал матросам поставить здесь небольшую юрту, соорудить пакгауз для товаров и поставить флагшток. Пока шли эти приготовления, он в сопровождении, переводчиков несколько дней объезжал окружающие гиляцкие селения Л приглашал жителей 1 августа 1850 года явиться на мыс Куегда, на церемонию торжественного подъема русского флага.

И вот этот день настал. На расчищенной поляне уже возвышались возведенные матросами постройки. Свежий ветер с океана разогнал облака. Яркое солнце отражалось в металлических украшениях праздничной одежды гиляцких женщин и начищенных ружьях матросов, выстроившихся у флагштока.

Ровно в двенадцать часов дня, после того как Невельской коротко объяснил собравшимся смысл происходящих событий, он приказал поднять над открытой им землей русский военно-морской флаг.

Когда торжественная церемония подъема флага окончилась, Невельской передал присутствовавшим гилякам заготовленное им объявление на французском и английском языках:

«От имени Российского правительства сим объявляется всем иностранным судам, плавающим в Татарском заливе, что так как прибрежье этого залива и весь Приамурский край, до корейской границы, с островом Сахалином составляют Российские владения, то никакие здесь самовольные распоряжения, а равно обиды обитающим народам, не могут быть допускаемы. Для этого ныне поставлены российские военные посты в заливе Иской и в устье реки Амура. В случае каких-либо нужд или столкновений с местным населением нижеподписавшийся, посланный от правительства уполномоченным, предлагает обращаться к начальникам этих постов».

Районы южнее Амура и Сахалина вплоть до Корейской границы еще не были исследованы. Многие ученые высказывали предположение, что побережье этих районов не имеет удобных гаваней и вообще не представляет никакого интереса. Невельской предполагал обратное.

Но прежде чем продолжать исследования, надо было явиться в Петербург. Невельской прибыл туда зимой 1850–1851 годов. Сообщение его об основании Николаевского поста (так был назван пост, поставленный им в устье Амура) вызвало возмущение среди правительственных чиновников Было решено пост ликвидировать, а Невельского за *«дерзкие и противные высочайшей воле»* действия разжаловать в рядовые. Только благодаря энергичному вмешательству генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьева, сумевшего доказать Николаю I необходимость занятия бассейна реки Амур, это решение было отменено. Но одновременно было дано указание ограничить действия Амурской экспедиции.

27 июня 1851 года Невельской в сопровождении членов Амурской экспедиции лейтенанта Н. К. Бошняка, штурманского прапорщика А. И. Воронина, доктора Д. И. Орлова, топографа Попова, служащего Российско-американской компании Березина и тридцати человек команды прибыл в залив Счастья, чтобы продолжать исследование неизвестного края и начать его освоение. Узнав от оставшегося зимовать на берегах Амура прапорщика Орлова о том, что иностранцы подбивали гиляков не пускать русских на Амур, Невельской решил в первую очередь укрепить основанный им в 1850 году пост Николаевский и выделил для этого часть людей во главе с Бошняком.

В феврале 1852 года, когда члены Амурской экспедиции разрабатывали планы своих исследований на летний период, в Петровское приехали с далекой реки Уссури несколько местных жителей. Они рассказали Невельскому о реках Уссури и Суйфус, о возможности выхода по ним к морю. Можно себе представить, как взволновали эти сведения членов Амурской экспедиции, какие заманчивые перспективы открылись перед ними. Но случилось так, что буквально на следующий день пришедшая из Аяна первая зимняя почта доставила из Петербурга распоряжение, подействовавшее на Невельского и его спутников как ушат холодной воды Петербургские чиновники во главе с министром иностранных дел Нессельроде, всячески препятствовавшие работе экспедиции, и на этот раз требовали, как писал Невельской, *«не распространять исследований далее земли гиляков, обитающих по Амурскому лиману и в окрестностях Николаевска».*

Разгневанный Невельской в ответ на это написал Муравьеву письмо, в котором развил планы своих дальнейших работ, показав себя не только великим исследователем, но и дальновидным политиком. Основываясь на работах экспедиции и только что полученных сведениях, он настаивал на необходимости быстрейшего продвижения к югу, призывая *«не следовать указаниям Петербурга, так как при таких мерах… мы легко можем потерять навеки для России этот важный край».*

Нарушая директивы Петербурга, Невельской летом 1852 года послал несколько экспедиций, целью которых была подготовка дальнейшего продвижения русских на юг. В результате этих экспедиций были исследованы и описаны район бухты Де-Кастри, озеро Кизи, река Амгунь и другие. Во многих селениях были назначены старшины, которым члены экспедиции оставляли письменные документы, объявлявшие, что весь этот край принадлежит России.

Бошняк летом 1852 года исследовал район между истоками Амгуни и Горина, подпоручик Воронин — Сахалин, другие офицеры — озеро Кизи и бухту Де-Кастри. Результаты экспедиций говорили об одном — необходимо пройти в Де-Кастри и оттуда начать поиски южных бухт.

Осенью 1852 года Невельской разместил несколько складов с продовольствием на пути будущих южных экспедиций. В феврале 1853 года он поручил Бошняку выехать в Де-Кастри, основать там пост и подготовиться к плаванию на юг.

23 мая Бошняком было совершено крупнейшее открытие Амурской экспедиции — найдена южная бухта, названная Бошняком Императорской (ныне Советская Гавань). На берегу бухты Бошняк и его спутники водрузили столб со следующей надписью:

«…Гавань императора Николая, открыта и глазомерно описана лейтенантом Бошняком 23 мая 1853 года на туземной лодке со спутниками казаками Семеном Парфентьевым, Киром Белохвостовым, Амгинским крестьянином Иваном Мосеевым».

Отдавая должное этому открытию Бошняка, Невельской впоследствии писал:

«Результаты открытий и исследований Н. К. Бошняка были очень важны. Он был первым из европейцев, который дал свету точное понятие о северной части побережья Татарского пролива и обнаружил неточное изображение этой части берега на карте Крузенштерна; он открыл на этом берегу одну из превосходнейших и обширнейших гаваней в свете и узнал, что там находится еще несколько гаваней, чем разрушил сложившееся до этого времени мнение, отразившееся на карте Крузенштерна, что будто бы на всем пространстве этого берега — от залива Де-Кастри до корейской границы — нет не только ни одной гавани, но даже какой-либо бухты, сколько-нибудь удобной для якорной стоянки, почему берег этот считался опасным и недоступным. Наконец, он разрешил окончательно весьма важный вопрос: именно, что жители, обитающие на этом берегу, никогда зависимы не были и китайской власти не признавали».

Открытие Бошняка имело огромное значение для будущего всего края; это вынуждены были понять даже царские чиновники. Под влиянием неоспоримых преимуществ, даваемых результатами исследований Амурской экспедиции, а также в связи с ухудшением взаимоотношений с

Англией и Францией и опасностью их вооруженного нападения на Дальний Восток правительство признало важность открытий Амурской экспедиции и необходимость занятия Сахалина и южных гаваней.

Считая ошибочным стремление правящих кругов направить главное внимание экспедиции на освоение только Сахалина, Невельской писал Муравьеву:

«Не на Сахалин, а на матерой берег Татарского пролива должно обратить главное наше внимание… Только закрытая гавань на этом побережье, непосредственно связанная внутренним путем с рекою Уссури, обусловливает важность для России этого края в политическом отношении; река же Амур представляет не что иное, как базис для наших здесь действий, ввиду обеспечения и подкрепления этой гавани как важнейшего пункта всего края».

И снова Невельской, этот неутомимый и упорный борец с косностью правительственных чиновников, идет на прямое ослушание: вопреки распоряжениям свыше, он готовит десант не только на Сахалин, но и в Императорскую гавань.

7 сентября 1853 года Невельской во главе так называемого Сахалинского десанта на судне «Николай» вышел из Петровского зимовья.

Командовали десантом майор Буссе и лейтенант 47-го флотского экипажа Рудановский.

19 сентября «Николай» вошел в залив Анива. Основание поста в Императорской гавани имело очень большое значение. Бошняк писал об этом:

«Меня посылали в Императорскую гавань с целью основать там опорный пункт для дальнейших наших исследований южного Манчжурского берега и сообщения его с реками Уссури и Амуром».

Бошняк должен был зимой на собаках, весной на байдарках отыскать путь из Императорской гавани к Амуру и Уссури.

29 сентября «Николай» прибыл в Императорскую гавань. Невельской, осмотрев гавань, приказал ставить пост в Константиновской бухте, а сам направился в Де-Кастри, куда должна была прибыть шхуна «Восток», посланная адмиралом Путятиным.

В Де-Кастри Невельской узнал, что шхуна «Восток» за несколько дней до его прибытия сюда ушла в лиман.

Невельской поспешил в Петровское, а «Николай» возвратился в Императорскую гавань, где 7 октября высадил партию Бошняка на первую зимовку в открытой гавани, превратившуюся и в первую трагедию отважных исследователей. Дело в том, что рано нагрянувшие морозы сделали невозможным возвращение в лиман Амура «Николая».

В результате вместо намечавшихся десяти человек в Константиновской бухте осталось на зимовку девяносто (восемьдесят человек должны были, построив пост, уйти на «Николае»), Ограниченные продовольственные запасы, отдаленность от базы снабжения (500 верст), суровая зима сделали зимовку очень тяжелой. В ноябре началась цинга. Подпоручику Орлову, которого Бошняк послал к Невельскому, лишь в марте удалось добраться до Петровского. Невельской, еще в январе 1854 года узнавший от местных жителей о скоплении людей на зимовке Бошняка, отправил к нему на оленях продовольствие, но зимовщики

получили его только в марте, когда цинга уже унесла 20 человек. Остальных спас приход 17 апреля корвета «Иртыш», затем барка «Меньшиков» и, наконец, 23 мая, фрегата «Паллада».

Понимая оборонное значение своих открытий, Невельской много сделал для защиты русских берегов Тихого океана от покушений врага.

На горе Чныррах, в Амурском лимане, была построена крепость. Во всех открытых гаванях ставились военные посты. В 1854 году соратник Невельского по открытию устья великой реки П. В. Козакевич организовал отправку вниз по Амуру флотилии в составе семидесяти пяти барж, во главе с пароходом «Аргунь» (первый пароход, построенный на Шилкинском заводе). 14 мая флотилия пошла вниз по Шилке. 14 июля она в полном составе была уже в Марнинске, где первых поселенцев открытого им края встретил Невельской.

16 мая 1858 года был заключен Айгунский договор с Китаем, который окончательно закрепил за Россией все открытые Невельским земли в бассейне Амура и в Татарском проливе.

Все эти мероприятия по укреплению морских границ русского Дальнего Востока оправдали себя уже в 1854–1855 годы во время Крымской войны, когда англо-французы, не ограничиваясь наступлением на черноморскую твердыню России — Севастополь, сделали попытку атаковать и главную базу Сибирской флотилии — город Петропавловск-Камчатский. Первая атака Петропавловска летом 1854 года была героически отбита защитниками города под руководством В С. Завойко. Весной 1855 года, чтобы сохранить силы защитников тихоокеанских побережий, Завойко эвакуировал гарнизон и корабли флотилии в Николаевск-на-Амуре. Англо-французы, не зная об открытии устья Амура и основании здесь нового порта, не смогли найти русские корабли, а их попытки атаковать ряд пунктов на берегу Татарского пролива были отбиты гарнизонами созданных Невельским постов.

Открытия Невельского и его спутников, их работу по освоению открытого края по достоинству сумели оценить лишь немногие современники. Наслушавшись всяких ужасов и небылиц, многие офицеры неохотно шли служить на Амур. И тем большими были изумление и радость тех, которые шли служить на Амур из патриотических побуждений и находили здесь дружный коллектив простых русских людей, отдавших все свои силы освоению нового края. Душою этого коллектива были Невельской и его жена — Екатерина Ивановна, героическая русская женщина, переносившая вместе с мужем все трудности и невзгоды, выпадавшие на долю членов Амурской экспедиции.

Значительную часть первых поселенцев Амура, вынесших на своих плечах всю тяжесть освоения сурового края, составляли солдаты и матросы. Сам Невельской и другие офицеры экспедиции высоко ценили эту самоотверженность простых русских людей.

«Вся тягость здешних казенных работ, — писал один из участников Амурской экспедиции, — лежит на бедных солдатах. Зимой по грудь в снегу вытаскивают они из лесу бревна, летом работают в тайге над просеками или же бревнами, и тогда бывает им еще труднее от мошки… Без преувеличения можно сказать, что все здешние постройки и огороды смочены солдатским потом».

Именно эту созидательную сторону деятельности русских людей на берегах Тихого океана подчеркивал Энгельс, писавший в статье «Успехи русских на Дальнем Востоке»:

«Русские завладели территорией к Северу от Амура и большей частью берега Манчьжурии к югу от этой реки, укрепились там, произвели изыскания для железнодорожной Ливии и начертали планы городов и гаваней».

Простые русские люди не жалели сил для дальнейшего освоения и укрепления русской дальневосточной земли.

Но Геннадию Ивановичу Невельскому не пришлось участвовать в этой созидательной деятельности. После окончания работ Амурской экспедиции в 1856 году он был отозван с Дальнего Востока и служил на различных должностях. В 1864 году Невельской был произведен в вице-адмиралы, а десять лет спустя — в адмиралы. 17 апреля 1876 года Невельской умер.

Царские чиновники делали все, чтобы замолчать его великие открытия. Несколько десятилетий имя Невельского почти не упоминалось даже в работах, посвященных Дальнему Востоку. Поэтому особенно большое значение для всех, кто дорожил славой и честью родины, имели выступления в печати А. П. Чехова в защиту первенства открытий Невельского и его соратников. Чехов называл Невельского «замечательным русским человеком». Он писал:

«Это был энергичный, горячего темперамента человек, образованный, самоотверженный, гуманный, до мозга костей проникнутый идеей и преданный ей фанатически, чистый нравственно».

Чехов с горечью отмечал, что официальная Россия не только не оценила подвиги русских офицеров, но и предала забвению их имена. Смелым упреком царизму стали следующие гневные слова писателя:

«Интересно, что на Сахалине дают названия селениям в честь сибирских губернаторов, смотрителей тюрем и даже фельдшеров, но совершенно забывают об исследователях, как Невельской, моряк Корсаков, Бошняк, Поляков и многие другие, память которых, полагаю, заслуживает большего уважения и внимания, чем какого-нибудь смотрителя Дербина, убитого за жестокость».

Фицрой и Дарвин

Экспедиция на «Бигле».

Большую роль в исследовании Патагонии и Огненной Земли сыграла вторая кругосветная экспедиция на «Бигле» под командованием Фицроя благодаря участию в ней Дарвина.

Первоочередным заданием кругосветной экспедиции на «Бигле» было уточнение результатов работы, проделанной экспедицией Кинга, и продолжение описи берегов Южной Америки. Фактически нужно было завершить съемку Патагонии примерно от 13° южной широты до Магелланова пролива, тихоокеанских берегов материка от пролива до 12° южной широты, архипелагов Фолклендского, Огненной Земли иЧилийского.

Другая задача, поставленная перед экспедицией на «Бигле», имела очень большое научное значение: произвести хронометрические измерения в последовательном по широте ряде пунктов вокруг Земли, чтобы точно

определить меридианы этих пунктов. Именно для этого «Бигль» под командой Фицроя и должен был совершить кругосветное плавание.

Английские хронометрические экспедиции, снаряжавшиеся после наполеоновских войн в те моря, которые еще не были достаточно освоены торговым флотом, в действительности преследовали не «чисто научные цели», а подготовляли военную и торговую экспансию Англии.

А для этого в первую очередь нужно было проверить старые морские карты берегов Южной Америки и составить новые, более точные, основанные на ряде хронометрических определений долгот. Таким образом, оба задания, полученные командиром «Бигля» для экспедиции, — гидрографическое и «высоконаучное» — были взаимно связаны.

Фицрой интересовался естественной историей и поэтому пригласил участвовать в новой экспедиции только что окончившего Кембриджский университет двадцатидвухлетнего натуралиста Чарлза Роберта Дарвина, который был определен в эту экспедицию сверх штата. В 1831 году никто не подозревал, что именно благодаря его участию экспедиция на «Бигле» войдет в историю мировой науки как одно из наиболее значительных научных предприятий XIX века.

Находясь в Атлантическом океане до зимы 1834 года, офицеры «Бигля» произвели новые съемки Ла-Платы, заливов Вайя-Бланка, Сан-Матиас, Сан-Хорхе и Баия-Гранде. Дарвин за это время совершал экскурсии, изучая природу Уругвая, нижней Параны, Аргентинской Пампы и северо-восточной Патагонии.

В середине апреля 1834 года «Бигль» стал на якорь в устье Санта-Крус, и Фицрой решил продолжить исследование, начатое Стоксом. Вверх по реке он повел (18 апреля) три шлюпки с командой в 25 человек, считая, что с таким отрядом можно отбить даже большой отряд патагонских индейцев, которые не имели оснований дружественно относиться к европейцам. Выше того места, куда доходил прилив и где вода стала пресной, река неизменно имела в ширину примерно 300–400 метров, глубина ее достигала 5 метров. *«Вода чисто голубого цвета, но с легким молочным оттенком».* Моряков поразило ее быстрое для равнинной реки течение: скорость его была от 7 до 10 километров в час, и против течения нельзя было идти ни на веслах, ни под парусами. Фицрой распорядился связать шлюпки нос с кормой, оставил на каждой двух матросов, а все остальные, не исключая и самого капитана, превратились в бурлаков и тянули на бечеве шлюпки в две смены, по полтора часа каждая. В сумерки останавливались на ночлег на первом же ровном месте, где росли кусты. Топливом служил хворост.

Путешественники, поднимаясь вверх по реке, проходили в день с большими усилиями 20–30 километров. 5 мая, когда они находились, по их расчету, довольно точному, примерно в 260 километрах от Атлантического океана и в 110 километрах от Тихого океана, а впереди отчетливо видна была снежная цепь Патагонских Анд, они повернули обратно. Теперь шлюпки мчались вниз по течению, проходя более 20 километров в час. Через три дня они были в устье Санта-Крус. «Все, кроме меня, — говорит Дарвин, — имели основание быть недовольными; но мне экспедиция принесла знакомство с интереснейшим разрезом великой третичной формации Патагонии». Эта трехнедельная экскурсия по небольшой реке

дала великому натуралисту нужный ему дополнительный и очень важный материал для геологического обобщения о строении Патагонского ступенчатого плато.

В первый раз Огненной Земли «Бигль» достиг 16 декабря 1832 года и оставался там почти до 25 февраля 1833 года, то есть провел там лето южного полушария; вторично он находился у Огненной Земли 2 февраля — 5 марта 1834 года. Дарвин описал быт и обычаи огнеземельцев.

22 декабря «Бигль» в ясный и светлый день обогнул мыс Горн. Но ночью поднялся сильный встречный ветер, а когда на следующий день «Бигль» снова подошел к Горну, мыс был:

«…в его настоящем виде… окутан дымкой, а вокруг его смутных очертаний бушевали ветер и вода. Большие черные тучи, клубясь, носились по небу, а шквалы дождя и града налетали на нас так неистово, что капитан решил укрыться в бухте Вигвамов… неподалеку от мыса Горн».

«Страна представляет собой хаотическое нагромождение диких скал, высоких гор и бесполезных лесов, и все это видно лишь сквозь туманы да бесконечные бури. Обитаемы только прибрежные скалы; в поисках пищи огнеземельцы вынуждены беспрестанно кочевать с места на место, а берег до того крут, что передвигаться они могут только на своих убогих челноках».

«Ночью эти люди, голые и едва защищенные от ветра и дождя здешнего бурного климата, спят по пяти, по шести часов на сырой земле… Как только наступит отлив… они должны подниматься, чтобы набрать моллюсков на камнях… Если убьют тюленя или найдут в море гниющий труп кита, то это уже праздник…»

19 января четыре шлюпки — 28 человек под командой Фицроя — вошли в пролив Бигль и, продвигаясь на запад, через день вступили в район, населенный яганами.

«Вряд ли кто-нибудь из здешних туземцев видел когда-либо белого человека, и едва ли что-нибудь могло сравниться с их изумлением при появлении четырех шлюпок. На каждом возвышении вспыхнули огни (отсюда и название Огненной Земли) — как для привлечения нашего внимания, так и для распространения повсюду новости о нашем появлении».

28 января Фицрой на двух шлюпках вместе с Дарвином отправился картографировать западный участок пролива Бигль — вдоль северного берега острова Осте. К удивлению англичан, день был очень жаркий, видимость отличная.

«…При такой прекрасной погоде вид с середины канала Бигль был особенно чудесным. Куда ни глянь — вперед ли, назад ли, — ничто не заслоняло от нас двух точек на горизонте, где этот длинный, проходящий между гор канал терялся из виду. То, что канал представляет собой морской рукав, подтверждала встреча с несколькими громадными китами».

Через день шлюпки подошли к тому месту, где пролив разветвлялся на два рукава, и 30 января вошли в северный рукав, продолжая двигаться на запад. Здесь, вдоль берега главного острова Огненной Земли, круто поднимались высокие горы, *«одетые обширным покровом вечных снегов»*, с вершиной 2350 метров (пик Дарвин). Новооткрытый северный рукав пролива Бигль Фицрой назвал проливом Дарвина, о чем тот нигде в своей книге не упоминает.

Продолжая исследование северного рукава пролива Бигль, моряки открыли у его западного выхода группу небольших пустынных островов и, пройдя между ними, достигли острова Стюарт, за которым простирался открытый океан. Обратный путь к месту стоянки корабля «Бигль» они проделали через южный рукав, затем через пролив Понсонби и залив Нассау, то есть обогнули с юга остров Наварино. Погода была скверная, море бурное, шлюпки тяжело нагружены, и этот переход был очень опасен. 7 февраля Фицрой и его спутники вернулись на «Бигль», пройдя в обоих направлениях в открытых шлюпках около 550 километров и значительно расширив сведения о южной части архипелага Огненная Земля.

В 1832–1835 годы «Бигль» крейсировал в южноамериканских водах и 20 октября 1835 года, покинув Галапагосские острова, отправился к берегам Новой Зеландии и Австралии. Через архипелаг Туамоту Фицрой прошел к Таити, а оттуда проследовал к Северному острову Новой Зеландии. 30 декабря 1835 года «Бигль» прибыл в Сидней, откуда спустя месяц направился к берегам Тасмании и Южной Австралии. 2 октября 1836 года экспедиция возвратилась в Англию.

Фицрой сделал в Океании весьма скромные открытия: ему удалось лишь впервые положить на карту два небольших атолла (Таиаро и Кауэхи) в архипелаге Туамоту. Но огромное значение имели работы, проведенные в ходе транстихоокеанского плавания Дарвином.

Дарвин предположил, что рост коралловых островов происходит в процессе постепенного опускания вулканических островов.

«…Атоллы, — писал он, — приблизительные контуры карты погрузившихся островов, над которыми они стоят».

Поскольку коралловые сооружения быстро растут на внешнем крае, Дарвин пришел к заключению, что сперва возникает барьерный риф, отделенный от вулканического острова лагуной, а затем при дальнейшем и полном погружении острова на его месте остается лагуна, окаймленная атоллом, причем лагуна постепенно заполняется продуктами разрушения окружающих рифов.

Книга «Путешествие натуралиста вокруг света на корабле „Бигль“» — путевые записки Дарвина, вышедшая в свет в 1839 году, многократно переиздавалась и на родине великого ученого, и за ее пределами. На ней воспитывались поколения географов и естествоиспытателей, и главы ее, посвященные Океании и Австралии, вошли в золотой фонд научной литературы, посвященной этой части света. В истории геологических наук очень важной вехой явился труд Дарвина «Строение и распределение коралловых рифов», основанный главным образом на океанийских наблюдениях автора и капитала Фицроя.

Джеймс Уэдделл

Почти поголовное истребление тюленей на известных к тому времени островах толкало промышленников-зверобоев на поиски новых лежбищ этих морских животных.

В 1823 году английский капитан английского королевского флота Джеймс Уэдделл был назначен одной эдинбургской торговой фирмой начальником экспедиции, направлявшейся на добычу тюленьих шкур в южные моря, где она должна была провести два года.

На 160-тонном бриге «Джейн» Уэдделл прошел на юг в поисках тюленей до 74° 15 южной широты и 34° 16 западной долготы, но не достиг берега. В состав экспедиции входил и 65-тонный куттер «Бофорт» под командованием Мэтью Брисбена. Оба корабля 17 сентября 1822 года покинули Англию, зашли на Боавишта, один из островов Зеленого Мыса, и 11 декабря следующего года бросили якорь в гавани Санта-Элена на восточном берегу Патагонии, где исследовали местоположение этойгавани.

27 декабря Уэдделл снова вышел в море и, взяв курс на юго-восток, 12 января очутился в виду архипелага, которому дал название Южных Оркнейских островов. Они расположены на 60°45 южной широты и 43° долготы к западу от Гринвичского меридиана.

Эта небольшая группа островов имеет, по словам мореплавателя, еще более устрашающий вид, чем Южные Шетландские острова. Куда ни взглянешь, повсюду видны только остроконечные вершины совершенно голых скал, выступающих из бурного моря, на котором с грохотом сталкиваются огромные плавучие льдины. Корабли здесь постоянно подвергаются опасности, и в течение одиннадцати дней, проведенных Уэдделлом в море за детальной съемкой островов, островков и скал этого архипелага, экипаж, видевший, что ему каждое мгновение угрожает гибель, не имел ни минуты покоя.

Затем Уэдделл углубился на юг, пересек Полярный круг по 30 меридиану к востоку от Гринвича и вскоре встретил многочисленные айсберги. Когда он миновал 70 параллель, количество айсбергов уменьшилось и в конце концов они совершенно исчезли; погода стала мягче, вокруг корабля снова появились бесчисленные стаи птиц, и стада китов резвились за кормой. Странное неожиданное потепление удивило всех, тем более что оно все усиливалось по мере продвижения на юг.

Обстоятельства складывались так благоприятно, что Уэдделл с минуты на минуту ждал появления какой-нибудь новой земли. Однако этого не произошло. 20 января корабль находился на 36° восточной долготы и 74°15 южной широты.

«Я охотно продолжил бы исследования в юго-западном направлении, — рассказывает Уэдделл, — но, приняв во внимание, что время года было уже позднее и что на обратном пути нам предстояло преодолеть тысячу миль усеянного айсбергами океана, я вынужден был принять решение воспользоваться благоприятным ветром и повернуть назад».

Не обнаружив никаких признаков земли в этом направлении, Уэдделл, подгоняемый сильным южным ветром, пустился в обратный путь, достиг 58 параллели и, направившись на восток, не дошел ста миль до Южных Сандвичевых островов.

7 февраля мореплаватель еще раз повернул корабль к югу, преодолел полосу сплошного льда шириной в пятьдесят миль и 20 февраля достиг 74°15 северной широты. С верхушек мачт во все стороны было видно только свободное от льда море с четырьмя айсбергами на горизонте. Исследованной им части антарктического моря он дал название моря Георга IV (море Уэдделла). Следует особо подчеркнуть странное явление: по мере продвижения дальше на юг льдов становилось меньше, все время наблюдались туманы и грозы, воздух постоянно был насыщен сыростью, море было глубокое и свободное, а погода исключительно мягкая.

Еще одно ценное наблюдение: колебания стрелки компаса в южных широтах оказались столь же замедленными, как и в арктических областях, где это уже констатировал Пари.

Корабли Уэдделла, разлученные бурей, соединились в Южной Георгии после опасного плавания среди льдов, во время которого они прошли тысячу двести миль. Этот остров, открытый Ларошем в 1675 году, посещенный в 1756 году кораблем «Лион», в сущности был как следует изучен лишь в результате исследований, произведенных Куком. Сообщенные им в отчете подробные сведения об изобилии тюленей и морских слонов побудили многих судовладельцев к частым посещениям этих краев. В основном то были англичане и американцы, доставлявшие шкуры убитых животных в Китай, где продавали их не меньше чем по двадцать пять — тридцать франков за штуку.

В некоторые годы количество шкур убитых тюленей достигало миллиона двухсот тысяч штук. Неудивительно, что эти животные были здесь почти полностью истреблены.

«Южная Георгия, — сообщал Уэдделл, — имеет в длину около тридцати лье, а ширина острова в среднем составляет три лье. Берега так изрезаны крошечными заливами, что местами оба берега этих бухточек почти соприкасаются. Вершины гор очень круты и всегда покрыты снегом. Летом растительность в долинах довольно пышная; особенно часто встречается один вид травы, мощные стебли которой обычно достигают двух футов в вышину. Четвероногих животных на острове совершенно не водится, но он населен птицами и ластоногими».

Там встречаются огромные стаи пингвинов, которые, задрав голову, с важным видом разгуливают по берегу. *«Можно подумать,* — как выразился старинный мореплаватель сэр Джон Нарборо, — *что маршируют ребята в белых передниках».* Там обитает также множество альбатросов, размах крыльев которых достигает шестнадцати — семнадцати футов.

Уэдделл побывал также на Южных Шетландских островах и установил, что остров Бриджмена, входящий в этот архипелаг, представляет собой еще действующий вулкан. Высадиться здесь оказалось невозможным, так как все бухты были забиты льдами, и Уэдделлу пришлось направиться к Огненной Земле.

За время двухмесячного пребывания на ней английский капитан собрал ценные сведения об условиях стоянки у этих берегов и местных жителях.

В глубине острова возвышается несколько покрытых вечным снегом гор; самая высокая из них, вероятно, не превышает трех тысяч футов. Уэдделлу не удалось обнаружить вулкана, виденного другими путешественниками, и в частности Бэзилом Холлом в 1822 году, но он собрал несколько образцов лавы, когда-то излившейся из этого вулкана. Впрочем, сомневаться в его существовании не приходилось, так как Уэдделл во время одного из своих более ранних путешествий, в 1820 году, видел над Огненной Землей небо ярко-красного цвета, а объяснить эту необыкновенную окраску можно было лишь вулканическим извержением.

До того времени путешественники, посещавшие Огненную Землю, проявляли мало единодушия в оценке климата этой полярной области.

Уэдделл приписывает расхождения тому обстоятельству, что мореплаватели бывали там в разное время года, когда господствуют различные ветры. По его наблюдениям, если ветер дует с юга, термометр никогда не показывает больше двух или трех градусов выше нуля; если же он северный, тогда бывает тепло, «как в Англии в июле».

Из животных Уэдделл обнаружил собак и выдр; по его словам, они являются единственными четвероногими обитателями острова.

Отношения с туземцами все время были самые дружеские. Вначале островитяне лишь подплывали к кораблю в лодках, но не решались подняться на него, вскоре, однако, они стали осваиваться. Те же сцены, что не раз описывались со времен прохода первого корабля через Магелланов пролив, в точности повторялись и теперь, хотя с тех пор прошло много лет. Когда туземцев угощали хлебом, мадерой и говядиной, они брали только говядину Наибольшую ценность для них имели железо и зеркала, перед которыми они принимались корчить гримасы и кривляться самым нелепым образом, что очень забавляло моряков. Впрочем, одного вида огнеземельцев было достаточно, чтобы возбудить веселье. С черными как смоль волосами, украшенными синими перьями, с лицами, испещренными красными и белыми параллельными полосами, подобно ткани для матрасов, они своей причудливой внешностью вызывали шутки и смех англичан.

Вскоре, перестав удовлетворяться кусками обручей с бочек, которые им давали, и, считая, по-видимому, что люди, обладающие такими богатствами, могли бы быть пощедрее, огнеземельцы стали брать все, что попадалось под руку. Кражи, правда, были без труда прекращены, но послужили причиной множества забавных сцен, вызвавших восхищение изумительной способностью дикарей к подражанию.

«Какой-то матрос, — рассказывает Уэдделл, — дал одному из туземцев оловянную кружку с кофе, которое тот сразу же выпил, а Кружку оставил себе. Матрос, заметив исчезновение своей кружки, немедленно потребовал ее, но, несмотря на его выразительные жесты, никто не явился, чтобы вернуть украденную вещь. Использовав все возможные средства, матрос пришел в ярость и, приняв трагическую позу, раздраженно крикнул: „Чернокожая каналья, что ты сделал с моей кружкой?“ Туземец, подражая его позе, повторил по-английски тем же тоном: „Чернокожая каналья, что ты сделал с моей кружкой?“ Подражание было таким точным и мгновенным, что вся команда разразилась смехом, за исключением обокраденного матроса, который набросился на вора, обыскал его и нашел свою оловянную кружку».

Позднее открытое им море было названо в честь его первооткрывателя — морем Уэдделла. Теперь мы знаем, что оно вдается в Антарктический континент до 78° южной широты в виде обширного залива самой южной части Атлантического океана. Никогда с тех пор это море не было свободным ото льдов. В год плавания Уэдделла ледовые условия были, по-видимому, необычно благоприятными.

Джон Биско

В 1830–1832 годах была предпринята еще одна примечательная экспедиция в антарктические воды. Она была снаряжена торгово-промысловой лондонской фирмой братьев Эндерби. Один из владельцев фирмы, Чарлз Эндерби, был в числе активных создателей

Лондонского географического общества.

Начальником новой экспедиции назначили опытного моряка, капитана Джона Биско Два небольших корабля экспедиции — бриг «Туле» и одномачтовая яхта «Лайвли» — зашли сначала на Южные Сандвичевы острова. Убедившись, что тюленей там нет, начальник экспедиции повел суда на восток. В конце января 1831 года они пересекли Южный полярный круг у нулевого меридиана и затем пошли в восточном направлении, то приближаясь к кромке плавучих льдов, то удаляясь от нее. Так же как и русские мореплаватели за 11 лет до того, Биско и его спутники видели участки ледяного берега, но лед, штормы и плохая видимость мешали кораблям подойти ближе к берегу и убедиться в его существовании.

28 февраля 1831 года у полярного круга, вблизи 50° восточной долготы, английские моряки увидели черные вершины гор, поднимающиеся над снежным покровом Биско пытался пройти к этой земле по образовавшемуся среди льдов разводью Но страшный пятидневный шторм обрушился на небольшие суда Яхта «Лайвли» исчезла из поля зрения. Бриг «Туле», на котором находился Биско, отнесло вместе со льдом на 120 миль. Когда шторм стих, Биско еще раз попытался подойти к берегам гористой земли. Но шторм повредил шлюпки. На борту «Туле» матросы начали болеть цингой, и Биско решил идти в Тасманию. 10 мая 1831 года бриг прибыл в Хобарт, причем на пути два матроса умерли, многие были тяжело больны, и парусное судно вел сам капитан, два помощника и юнга.

Яхта «Лайвли» оказалась в еще худшем положении. На ее борту остались в живых только капитан, один матрос и юнга. Но они храбро сражались с морем и через четыре месяца привели «Лайвли» к берегам Австралии. Затем они пришли в порт Хобарт, где соединились с «Туле».

Открытый Биско в это плавание берег показался мореплавателям островом. И Биско назвал его «островом Эндерби». На самом же деле это был огромный полуостров, который впоследствии получил название Земли Эндерби.

В начале 1832 года, после ремонта, суда экспедиции Биско продолжили плавание. Они шли сначала в умеренной зоне Тихого океана, а в районе 80° западной долготы пересекли полярный круг. 14 февраля 1832 года английские моряки увидели к северо-востоку от Земли Александра I остров с вершиной, уходящей в облака. Остров был назван именем королевы Аделаиды (Аделейд). Биско указал в вахтенном журнале, что открытый им остров на 67° южной широты является самой южной из когда-либо открытых земель. По-видимому, Биско не знал о находящихся еще южнее острова Петра I и Земле Александра I, открытых русской экспедицией. От острова Аделейд корабли Биско пошли на север. 17 и 18 февраля 1832 года была открыта группа островов, которая с того времени стала называться островами Биско. Позади этих островов виднелись горы. По предположению Биско, они находились на антарктическом континенте. Чарлз Эндерби, докладывавший об открытиях Биско на заседании Лондонского географического общества в феврале 1833 года, предложил назвать виденную за островами горную страну Землей Грейама, в честь тогдашнего первого лорда адмиралтейства. На карте, представленной Эндерби Географическому обществу, Земля Грейама расположена южнее земель Тринити и Палмера. Позднее англичане стали называть Землей

Грейама весь полуостров.

Экспедиция Биско вернулась в Лондон в январе 1833 года. В награду за свои открытия Биско получил большие золотые медали Лондонского и Парижского географических обществ.

Джон и Джеймс Россы

Джеймс-Кларк Росс (1800–1862) принимал участие в семи арктических экспедициях, но прославился главным образом тремя экспедициями в Антарктику. Во время своего первого путешествия он открыл путь в Антарктиду, которым после него пользовались многие исследователи и который до сих пор считается самым удобным.

Джеймсу Россу было всего двенадцать лет, когда он попал во флот под начальство своего дяди, капитана Джона Росса (1777–1856). Ему было восемнадцать лет, когда Джон Росс впервые отправился в Арктику. Молодой Джеймс Росс сопровождал его на корабле «Изабелла», обошел с ним Баффинов залив и с ним же исследовал часть Баффиновой Земли. В то время капитан Джон Росс не имел еще опыта в ледовых плаваниях, поэтому он не решился войти в пролив Ланкастер, думая, что в нем есть мели, и вернулся домой, не узнав ничего интересного Но молодой Джеймс Росс уже успел повидать айсберги и ледяные поля, испытать борьбу со штормами, туманами и сильными течениями.

Через год Джеймс Росс снова оказался в Арктике и наконец попал в пролив Ланкастер с экспедицией Парри. Корабли Парри прошли дальше в пролив Барроу, обследовали берега островов Баттерст и Мелвилл и зазимовали около южного берега Мелвилла.

Парри едва успел дописать отчет о своем путешествии, как ему пришлось снарядить два корабля — «Фьюри» и «Гекла» — для новой экспедиции. Молодой Росс снова поехал с ним. В этот раз они открыли пролив, отделяющий Баффинову Землю от полуострова Мелвилл, и назвали его проливом Фьюри и Гекла.

В 1824 году Джеймс Росс в третий раз поехал с Парри. Они пытались пройти на запад проливом Ланкастер, но ледовые условия были неблагоприятны, и им мало что удалось сделать. В дороге «Фьюри» потерпел аварию В течение двадцати пяти дней команда всячески пыталась спасти корабль, но в конце концов вынуждена была его покинуть.

В 1829 году Росс снова плавал под командой своего дяди. Но на этот раз он уже выполнял ответственную и самостоятельную работу. Экспедиция отправилась на крохотном суденышке «Виктори», снабженном гребным колесом и маленькой паровой машиной. Это была первая слабая попытка использовать механический двигатель на экспедиционном судне, но машина вскоре вышла из строя. «Виктори» проникла в пролив Принца-Регента вблизи места гибели «Фьюри». Полуостров, вдоль которого они плыли, Росс назвал Бутией — в честь Феликса Бута, давшего денег на экспедицию Джеймс Росс совершил вылазку на берег этого полуострова и впервые определил местоположение Северного магнитного полюса. Он же открыл Землю короля Уильяма.

Экспедиция провела в этом районе четыре зимы подряд. Льды повредили корабль, и его пришлось покинуть. Люди вышли к проливу Ланкастер, где их подобрало китобойное судно и доставило в Англию.

В 1839 году Росс-младший был назначен командиром экспедиции, направлявшейся в южные полярные воды. В его распоряжение были предоставлены два старых военных судна: «Эребус» и «Террор» Они были тяжелы, тихоходны, но прочны, а прочность — весьма важное качество для плавания среди льдов.

«Эребусом» командовал Росс, «Террором» — Крозье. Целью экспедиции было изучение земного магнетизма путем производства большого количества измерений в высоких южных широтах. Адмиралтейство доверяло Россу и предоставило ему свободу в выборе маршрута. Росс был очень доволен тем, что, найдя Северный магнитный полюс, он имел теперь возможность искать Южный.

Он полагал, что подойдет к нему ближе всего, если обогнет с востока землю, которую видел Уилкс.

В январе 1841 года Росс встретил сплошной пак. Наступило испытание его находчивости, воли и опытности. Он решительно пошел вперед, ломая ледяное поле. Из описаний позднейших путешествий в Южном полярном бассейне видно, что с антарктическими льдами нелегко бороться даже пароходам, вооруженным мощными современными машинами, а суда Росса были парусными и не имели никаких вспомогательных двигателей. К тому же паруса были прямые, и это не позволяло идти под острым углом к ветру, что сильно ограничивало возможность лавирования.

Росс вошел во льды, из борьбы с которыми лишь немногие корабли выходили победителями. И его смелость была вознаграждена, прорвавшись через ледяное поле, он вышел на широкое пространство открытой воды.

После этого он обогнул мыс Адэр, двинулся к югу от него, не встречая льда, и 28 января под 78° южной широты увидел две величественные снежные вершины, возвышавшиеся почти отвесно из льдов и моря. Это были вулканы, один из которых как раз в это время извергал пар, дым и пепел. Тяжелые черные тучи пепла висели над ослепительно белыми снежными полями и ледниками. Росс назвал эти горы Эребус и Террор — в честь кораблей, которые принесли его в этот удивительный уголок мира.

Вдоль берега тянулся колоссальный ледяной обрыв высотой от 45 до 75 метров. Это был край исполинского ледника, сползавшего в море. Впоследствии этот ледник назвали Барьером Росса.

Росс произвел магнитные измерения и исследовал берег открытого им моря Его наблюдения и расчеты показали, что Южный магнитный полюс лежит недалеко от берега, внутри страны, защищенной ледяным барьером, горами и ледниками Росс объехал море, которое теперь носит его имя. С юга оно было ограничено гигантским ледяным барьером— стеной, тянувшейся на 500 километров. В январе 1841 года Росс добрался до 78°4 южной широты, но ему никак не удавалось преодолеть барьер. Он не нашел также ни одного подходящего местечка для зимовки. Тогда он снова повернул на север, пробился через пак и привел корабли к острову Тасмания.

Росс еще два раза пытался приблизиться к Южному магнитному полюсу. Вторая попытка была сделана в 1842 году. На этот раз Росс подошел к берегам Антарктиды на 2200 километров восточнее, чем во

время первой экспедиции. Ледовые условия не благоприятствовали путешествию, и он продвигался долго и медленно Тем не менее он побил свой собственный рекорд.

В наши дни нелегко представить себе все трудности, которые встретил Росс во время своих антарктических путешествий. Россу дважды пришлось встретить смерть лицом к лицу, но оба раза он с большой находчивостью вышел из опасного положения. Однажды, когда корабли Росса пробирались через ледяные поля, их застигла ужасная буря. Как бы ни был силен ветер, сплошной пак не дает волнам разбушеваться. Но теперь пак был раздроблен и состоял из отдельных огромных льдин. Тяжелые льдины угрожали стереть все на своем пути.

Росс рассказывал позднее, что когда его корабли поднимались на гребнях волн, между ними оказывалась пропасть, которая кишела ударявшимися друг о друга льдинами. Казалось, что корабли вот-вот ринутся в эту пропасть и столкнутся. Однако волна прокатывалась, суда оказывались на противоположных сторонах ее, и с палубы одного корабля видны были лишь верхушки мачт другого.

Корабли настолько потеряли управляемость, что их не удавалось даже отвести друг от друга на безопасное расстояние. Вследствие ударов об лед у обоих были сильно повреждены рули. Когда буря наконец стихла, суда подошли к противоположным сторонам большой плоской льдины и плотно пришвартовались к ней. Плотники и слесаря сняли рули и один из них исправили, а другой заменили новым. Кроме того, во время стоянки у этого своеобразного плавучего дока были изготовлены запасные рули на случай новой аварии.

В другой раз, когда оба корабля мчались в сумерках, подгоняемые бурей, внезапно перед ними выросла громадная ледяная стена.

Быстро нарастал рев и грохот прибоя. Росс положил «Эребус» на левый галс и пошел как можно круче к ветру Он уже думал, что маневр удался, когда из темноты вдруг вынырнул «Террор», несшийся прямо на него.

На «Терроре» тоже заметили ледяную гору, но, не разобрав точное положение «Эребуса», попытались обойти айсберг правым бортом, то есть пошли как раз навстречу «Эребусу». Росс быстро положил судно на другой галс, но столкновения уже нельзя было избежать. Корабли ударились друг о друга с большой силой. «Эребус» потерял бушприт, верхушку передней мачты и еще несколько снастей. Удар был так силен, что лапа якоря, висевшего у борта «Эребуса», пробила его прочную обшивку и целиком вошла внутрь.

После столкновения снасти обоих кораблей перепутались и сцепились. Ни один из них не мог маневрировать Каждая проходящая волна толкала их друг на друга Непрерывно слышался треск ломаемых брусьев и раздавливаемых шлюпок. А буря все время гнала сцепившиеся суда туда, откуда доносился грозный вой прибоя. Наконец онирасцепились.

«Террор», который меньше пострадал, вновь попытался обойти айсберг «Эребус» же не мог развернуться, так как ледяная гора была уже совсем близко Тогда Росс попытался снова поймать ветер Это ему удалось, и с помощью откатывающихся волн прибоя он отвел корабль немного назад, избежав серьезного столкновения с айсбергом Однако долго так

держаться было невозможно. Вдруг Росс заметил промежуток в ледяной стене. В сгустившемся мраке видна была только черная щель, но он надеялся, что за ней скрывается полоса чистой воды, разделяющая два айсберга. Он решил воспользоваться последней надеждой на спасение и, поставив паруса полнее к ветру, устремился в узкое темное пространство. Его расчет оказался верным: расщелина имела выход, перед ним были две ледяные горы. Благодаря удивительному присутствию духа капитана и исключительно напряженной работе всей команды «Эребус» благополучно прошел через узкий проход, который только в три раза был шире корабля. Волны и брызги окатывали палубу от носа до кормы.

Избавившись от ледяных гор, Росс быстро зажег сигнальные огни, чтобы узнать, что случилось с «Террором» Прошла минута томительного ожидания, и вдали загорелся ответный огонь. «Террор» успел повернуть против ветра и обойти айсберги.

Плавание Росса в полярных водах продолжалось четыре года. Россу цивилизация обязана открытием в Антарктиде Моря Росса и Земли королевы Виктории 2 сентября 1843 года он вернулся в Англию, причем весь экипаж его был здоров, лишь один матрос погиб во время бури у мыса Горн По возвращении Росс был представлен к званию рыцаря.

Так как Росс не собирался больше путешествовать, ему было приказано передать оба корабля Франклину для поисков Северо-западного прохода.

Во время этих поисков Франклин вместе со всеми своими спутниками исчез во льдах Арктики. Шли годы, а о пропавшей экспедиции ничего не было слышно. Россом все больше и больше овладевало беспокойство. Он чувствовал необходимость что-либо предпринять для розысков человека, который в свою бытность губернатором Тасмании много ему помогал Он не забыл, как они вместе стояли на палубе «Эребуса» в Хобарте и с каким интересом Франклин слушал его рассказы об Антарктике.

В 1848 году Джеймс Росс первый снарядил спасательную экспедицию на корабле «Энтерпрайз». Через два года правительство призвало на помощь старого Джона Росса, который тотчас же отправился на поиски. Ему было тогда уже семьдесят три года.

К этому времени оба Росса побывали и в Арктике и в Антарктике и немало потрудились над усовершенствованием карты обеих этих областей Однако природа с величайшей неохотой открывала свои тайны. Северные ледовые походы всегда были сопряжены с крайней опасностью для жизни. Печальная судьба Джона Франклина служит еще одним тому подтверждением.

Джон Франклин

Джон Франклин (1786–1847) вступил в английский королевский флот 14 лет от роду, совершив в столь нежном возрасте поход в Австралию под руководством Мэттью Флиндерса (1801–1803). Он доказал свою храбрость в битвах при Трафальгаре (1805) и при Нью-Орлеане (1814). Во время арктического похода Дэвида Бучана (1818 года) Франклин командовал кораблем «Трент».

В 1818 году лейтенант Франклин пытался плыть на север от Шпицбергена, но из-за плохой погоды вынужден был отказаться от этого

намерения. В следующем году Франклин организовал сухопутную экспедицию в Канаду. Экспедиция высадилась у фактории Йорк на берегу Гудзонова залива, прошла к Большому Невольничьему озеру и затем по пути, проложенному Хирном, спустилась вдоль реки Коппермайн. От устья Коппермайна партия повернула на запад и обследовала свыше 800 километров американского побережья, вплоть до мыса Торнэгейн. Несмотря на голод и бесчисленные лишения, исследователи вернулись благополучно на родину.

Теперь, когда Франклин изучил северное побережье Америки, Беринг и Кук определили ее западную границу, а Парри основательно исследовал восточные подступы к архипелагу, задача открытия Северо-западного прохода из Атлантического и Тихий океаны, казалось, была близка к практическому разрешению.

В 1823–1825 годы были годами усиленной атаки на восточную часть американского Севера. Нужно было связать воедино уже открытые отдельные части материка и островов. Парри хотел пройти через проливы Ланкастер и Принца-Регента. Однако ему не удалось привести в исполнение этот план Франклин же спустился по реке Мэккензи и нанес на карту еще 600 километров северного побережья Америки к западу от устья этой реки.

Другой член экспедиции прошел на восток от Мэккензи и достиг реки Коппермайн. Капитан Бичи должен был выйти в Северный Ледовитый океан через Берингов пролив и идти на восток, но он достиг только мыса Барроу, а дальше пройти не смог. Таким образом, остался неисследованным один только кусочек американского побережья между мысом Барроу и крайней точкой пути Франклина.

Когда Франклин вернулся в Англию, его имя уже было широко известно. Можно было ожидать, что он сделает хорошую карьеру в качестве исследователя, но он был назначен губернатором Тасмании. В течение нескольких лет, казалось, что он стал просто исполнительным чиновником, управлявшим захолустным уголком мира, и что он окончательно оставил географические исследования. Но однажды и на Тасмании ему удалось соприкоснуться с миром исследователей. К нему на остров зашли корабли Джеймса Росса, «Террор» и «Эребус», направлявшиеся в Антарктику Франклин сделал все, что от него зависело, чтобы помочь успеху экспедиции.

Прослужив семь лет в Тасмании, он вернулся в Англию как раз в то время, когда Королевское географическое общество усиленно готовило экспедицию для завершения изучения арктических берегов Америки и открытия Северо-западного прохода. Росс только что вернулся из Антарктики, и его открытия подогревали интерес к полярным странам.

Приезд Франклина пришелся как нельзя более кстати. Несмотря на почтенные годы (ему было пятьдесят девять лет), Франклин казался самым подходящим человеком для руководства большой экспедицией. Ни географы, ни широкая публика не забыли его прежних работ.

Когда ему предложили возглавить новую экспедицию, он охотно согласился.

На основательно отремонтированных кораблях «Террор» и «Эребус» были установлены небольшие паровые машины. Команда состояла из ста

двадцати девяти человек, и в трюмах находился полный запас продовольствия на три года. У Франклина было несколько опытных сотрудников — Крозье, который участвовал в экспедициях Парри и Росса, Гор, тоже сопровождавший Росса, и Бэк, участник первой экспедиции Франклина, открывший Большую Рыбную реку к западу от Гудзонова залива.

Экспедиция отправилась в путь, полная самых светлых надежд. 12 июля 1845 года Франклин послал с острова Уэлфиш письмо в английское адмиралтейство. Но письмо не содержало ничего существенного и не указывало, по какому пути экспедиция собиралась плыть дальше.

Две недели спустя капитан некоего китобойного судна видел «Террор» и «Эребус». Они пришвартовались у айсберга под 74°40″ северной широты и 66°13″ западной долготы и, по-видимому, ждали, когда льды освободят вход в пролив Ланкастер.

Китобои были последними, кто видел корабли Франклина. С тех пор никто из европейских путешественников не видел ни кораблей, ни кого-либо из участников экспедиции.

Неоднократно устраивались поиски членов экспедиции Франклина. Спасательные партии проникали в неизвестные еще районы и нанесли на карту тысячи километров новых берегов.

Весной 1847 года, в то самое время, когда корабли Франклина стояли затертые льдами у западного берега Бутии, а Гор ходил на землю, чтобы положить записку под каменный столб, англичанин Рэй исследовал полуостров Бутия. По злой насмешке судьбы он прошел в 250 километрах от места бедствия и не видел никого из людей. Если бы они встретились, все участники экспедиции, вероятно, были бы спасены. Когда были посланы спасательные партии, Рэй тоже был привлечен к участию в них. Рэй и Холл вели поиски на суше вдоль северного побережья Канады, в то время как Мак-Клинток, Коллинсон, Мак-Клур и другие действовали с моря.

Из морских спасательных экспедиций самой значительной была экспедиция Мак-Клура. Он думал, что корабли Франклина прошли далеко на запад, и потому решил двинуться им навстречу через Берингов пролив. Он достиг Земли Бэнкса, но к северу от нее его судно «Инвестигейтор» было зажато льдами. Тогда он с командой покинул корабль и продолжал путь на санях. Случайно ему удалось встретить одну из спасательных партий, продвигавшихся с востока. Она взяла Мак-Клура и его команду на свои корабли и благополучно доставила их в Англию.

Джеймс Росс вел спасательную экспедицию со стороны Баффинова залива. В этой экспедиции получил свое боевое крещение Мак-Клинток. Через год, в 1849 году, он участвовал в другой экспедиции под начальством капитана Остина. Она была проведена чрезвычайно благополучно, даже без ущерба для здоровья участников. Во время этой экспедиции был сделан ряд вылазок на санях общим протяжением в 11 000 километров, из них около 2000 километров по новым территориям: по островам Корнуолл, Рессель, Батерст и Мелвилл.

В том же году в поисках приняла участие американская экспедиция под командой Де-Хэйвна. Его корабль более 1600 километров дрейфовал во льду. Де-Хэйвн исследовал канал Уэллингтона и открыл Землю Гриннелл.

В 1851 году Рэй спустился по реке Коппермайн, пересек Землю Уоллестона и исследовал Землю Виктории. Через эскимосов до него дошли первые слухи о судьбе экспедиции Франклина.

В 1852 году была организована большая экспедиция под командой Эдуарда Бельчера.

В ней снова принял участие Мак-Клинток, который за год прошел 2250 километров, из них половину по неисследованным землям.

Другой участник экспедиции, Мечем, прошел 1800 километров.

В 1854 году Рэй попал на полуостров Бутия. Здесь он нашел предметы, оставленные экспедицией Франклина, по которым точно установил место высадки команд «Террора» и «Эребуса» на берег.

Правительство удовлетворилось этими сведениями и прекратило поиски. Но вторая жена лорда Франклина еще надеялась. Двенадцать лет спустя леди Джейн Франклин за свой счет снарядила корабль «Фоке» и организовала повторную поисковую экспедицию, которую возглавил Фрэнсис Мак-Клинток. Посетив полуостров Виктория, на котором еще в 1831 году Росс сложил кучу камней, Мак-Клинток нашел там следующую записку:

«28 мая 1847 года. Корабли его величества „Эребус“ и „Террор“ зимовали во льду под 70° с.ш. и 98°23□ з.д. Перезимовав в 1846–1847 годы у острова Бичи, поднялись по каналу Уэллингтона до 77° северной широты и вернулись к западу от острова Корнуэлс. Сэр Джон Франклин командует экспедицией. Все в порядке Партия из двух офицеров и шести матросов покинула корабль в понедельник 24 мая 1847 года.

Гор, лейтенант, де-Ве, штурман».

В этой записке, по-видимому, имеется ошибка. На самом деле корабли Франклина зимовали у острова Бичи в 1845–1846 годы и во льду в проливе Виктория в 1846–1847 годы. В течение следующей зимовки они не сдвинулись с места и ничего особенного не произошло. На полях записки имеется следующая приписка:

«25 апреля 1848 года. Корабли его величества „Террор“ и „Эребус“ были покинуты 22 апреля в 5лигах от этого места, будучи с 12 сентября 1846 года затерты льдами. Офицеры и команда в составе 105 человек под командой капитана Ф. Р. М. Крозье высадились под 69°37 42□ с.ш. и 98°4 з.д.».

Эта бумага была найдена лейтенантом Ирвингом под грудой камней, сложенной, как предполагали, Джеймсом Россом в 1831 году в 4 милях к северу отсюда, куда она была положена командиром Гором в 1847 году. Однако столб Джеймса Росса тогда не был найден, и бумага была перенесена в то место, на котором был сооружен столб Джеймса Росса.

«Джон Франклин умер 11 июня 1847 года, а всего до настоящего времени умерло 9 офицеров и 15 матросов. Ф. Р. М. Крозье, капитан и старший офицер. Джеймс Фиц-Джеймс, капитан „Эребуса“. Завтра выступаем на Рыбную реку Бэка».

Таким образом, стало достоверно известно, что в течение полутора лет корабли были зажаты льдами и не могли освободиться, что корабли дрейфовали с ледяным полем на расстоянии около 30 километров, что зимовка прошла без особых трудностей, и что весной умер Франклин.

Оставшиеся в живых покинули корабли и пытались спастись, отправившись пешком в Канаду. Часть из них потом сделала попытку вернуться на корабли, но это удалось лишь одному человеку.

Позднейшие экспедиции нашли несколько вещей с «Террора» и «Эребуса» и скелет человека Одна старая эскимоска рассказывала, что видела партию, продвигавшуюся на юг. По ее словам, *«то один, то другой падали и умирали на ходу».*

Другие эскимосы нашли лодку с несколькими скелетами. В лодке был также ящик с книгами. Это, надо полагать, были записи членов экспедиции, но эскимосы отдали их детям, и те изорвали их.

Один старый эскимос рассказывал, что осенью он видел затертый льдами корабль. Но никто не решился приблизиться к нему. Когда весной эскимосы обнаружили корабль на том же месте, они отважились подойти к кораблю, стали кричать и стучать.

Никто не отвечал. Тогда они прорубили в борте дыру и осмотрели корабль. Он был пуст. Лишь в одной каюте лежало тело человека, умершего сравнительно недавно Значит, когда осенью они издали следили за кораблем, не решаясь подойти к нему, в нем еще оставался живой человек.

Сопоставляя все скудные сведения об экспедиции Франклина, можно установить, что часть моряков прошла через Землю короля Уильяма по направлению к Большой Рыбной реке, на всем пути теряя людей, умиравших от голода и цинги.

В книге Маркэма «Жизнь сэра Джона Франклина» имеется примечание, на которое мало кто обращает внимание. А между тем в этом примечании рассказывается об очень интересном факте, который проливает свет на одну из причин гибели экспедиции. Вот что там говорится:

«На первой зимовке Франклина на острове Бичи было найдено несколько куч консервных банок высотой свыше полуметра и шириной от трех до четырех метров. Доктор Сузерланд насчитал около 700 штук этих банок, а во время поисков записок было еще много банок найдено в окрестностях. Эти банки с надписью „Патент Гольднера“ были доставлены экспедиции по заказу адмиралтейства в качестве запаса консервированного мяса, но в этих банках очень часто оказывалось гнилое мясо. Большое количество найденных банок наводит на мысль, что моряки обнаружили порчу консервов и выбросили их. Если эта догадка правильна, потеря громадного количества мяса, на которое моряки рассчитывали как на свежее, в противовес соленому, должна была иметь самые серьезные последствия и, по-видимому, так сократила запасы экспедиции, что привела к катастрофе».

Следовательно, одной из причин гибели героической экспедиции Франклина была алчность английского торгаша, снабдившего своих смелых соотечественников, направлявшихся на штурм Северо-западного прохода, недоброкачественными продуктами. В решительный момент, когда консервы должны были спасти людей от голодной смерти, оказалось, что в них тухлое мясо, опилки и песок.

Шведский путешественник Свен Гедин пишет об этом факте:

«В довершение всего, экспедиция Франклина оказалась жертвой величайшей человеческой гнусности, о которой можно говорить лишь с содроганием».

Человечество по крупицам собирало данные о Земле. Даже трагедия экспедиции Франклина не прошла бесследно. За время поисков десятки людей овладели искусством плавания в Арктике и научились жить на Севере. В результате гибели Франклина возникла современная карта арктической Америки.

Роберт Мак-Клур

Мак-Клур — британский арктический мореплаватель. Он родился в Уэксфорде 28 января 1807 года и участвовал в двух полярных плаваниях. В 1850–1853 годы в должности капитана судна «Инвестигейтор» принимал участие в поисках Франклина. Во время этих поисков он разведал последний отрезок водного пути между Атлантическим и Тихим океаном. Северо-западный проход, который искали в течение нескольких столетий, был наконец им найден. Однако обнаружилось, что для судоходства он не имеет практической ценности.

В январе 1830 года из Англии были отправлены вокруг мыса Горн к Берингову проливу два корабля поисковой экспедиции Ричарда Коллинсона, бывшие ранее под начальством Джеймса Росса: «Энтерпрайз» под командованием самого начальника экспедиции и «Инвестигейтор» под командованием Роберта Джона Мак-Клура, только что вернувшегося из Арктики с Джеймсом Россом. Разнотипные корабли разлучились еще в Атлантическом океане; «Энтерпрайз» шесть дней дожидался в Гонолулу сравнительно тихоходного «Инвестигейтора» и пошел далее к Берингову проливу общепринятым тогда путем — через Петропавловск-на-Камчатке.

Сильно запоздавший Мак-Клур повел из Гонолулу «Инвестигейтор» прямо на север, через Берингов пролив в залив Коцебу. Он и там вопреки инструкции не стал дожидаться Коллинсона и двинулся на свой страх и риск в море Бофорта. В августе он шел на восток путем, уже разведанным русскими и англичанами, вдоль материкового берега. В начале сентября за мысом Парри, когда льды отошли далеко от материка, Мак-Клур повернул на северо-восток, и перед ним открылась высокая зеленеющая земля. Мыс этой земли, к которому Мак-Клур подошел, он назвал Нельсон-Хед. К востоку от мыса была видна другая суша, ей было дано название Земля Принца Альберта.

Новооткрытые земли разделял узкий залив или пролив, которым Мак-Клур свободно шел в северо-восточном направлении, пока его не остановили льды. В конце сентября двухдневный ледовый дрейф увлек «Инвестигейтор» еще несколько дальше на север, до 72″50 северной широты, 117°55 западной долготы. Здесь он в октябре и вынужден был стать на зимовку.

Мак-Клур знал, что находится приблизительно в 100 километрах от пролива Мелвилл, но боялся, что попал в тупик, так как полоса суши могла отделять его на севере от Мелвилла. В том, что он открыл настоящий пролив — Принца Уэльского, он убедился только 26 октября 1850 года. В этот день, после санного похода в северо-восточном направлении, Мак-Клур поднялся на вершину высокого берегового холма и увидел к

северу, северо-востоку и западу от него широкое пространство, покрытое океанским льдом — пролив Мелвилл и его западное продолжение, позднее названное проливом Мак-Клура. Северо-западный проход был найден! Но проходим ли он для судов?

Весной 1851 года Мак-Клур послал на запад, юг и восток три санных отряда. Западный отряд под командой Кресуэлла доказал, что по ту сторону от пролива Принца Уэльского лежит именно остров Банкс, а не какая-то другая земля. Южный отряд под командой Хасуэлла открыл широкий «пролив Принс Альберт», на самом деле это глубоко вдающийся в сушу залив, отделяющий полуостров Уолластон от массива острова Виктория. В посещенном им районе Хасуэлл встретил эскимосов, которые никогда не видели ни европейцев, ни европейских изделий; следовательно, экспедиция Франклина сюда не заходила.

Припасы истощились; пришлось уменьшить на треть ежедневный паек; начались заболевания цингой. В апреле 1852 года Мак-Клур совершил санный поход на северо-восток через пролив к острову Мелвилл и увидел на берегу полуострова Дандас «скалу Парри». Итак, он достиг с запада, частью дрейфуя в море и забитом льдом проливе, частью на санях, того пункта, до которого с востока доходил на своем судне Парри. Вторично был найден Северо-западный проход, но и в этом районе он был непроходим для судов. У подножия скалы Мак-Клур нашел записку, оставленную в прошлом году Мак-Клинтоком, и положил под гурий свою записку с кратким описанием плавания и указанием места зимовки. Благодаря этому в апреле 1853 года, когда люди на «Инвестигейторе» пришли уже в полное отчаяние, они были спасены экспедицией Белчера.

Летом 1851 года Мак-Клур снова пытался продвинуться на «Инвестигейторе» в северо-восточном направлении до острова Мелвилл, но дошел только до 73°44 северной широты.

«Так как я не мог продвинуться дальше ни в конце одного лета, ни в начале другого, — писал Мак-Клур, — то я счел этот пролив непроходимым».

И Мак-Клур повернул на юго-запад, избрав другой путь. «Инвестигейтор» вышел из пролива Принца Уэльского, обогнул с юга и запада остров Банкс, но затем попал в непроходимые льды. Дрейфуя, корабль был вовлечен из моря Бофорта в пролив Мак-Клур и стал на вторую зимовку в бухте Мерси у северного берега Банкса, на 74°06 северной широты, 118°15 западной долготы.

Тем временем два судна из экспедиции Белчера, отряд Генри Келлетта на паруснике «Резольют» и буксирном пароходе, разлучившись с остальными тремя судами экспедиции Белчера, в середине августа 1852 года шли на запад путем Парри до острова Мелвилл, где 10 сентября стали на зимовку в заливе Бридпорт. Оттуда несколько групп было послано осенью в разных направлениях организовать склады для зимних походов. Одна из этих групп во главе с Джорджем Мечемом нашла в Уинтер-Харбор (на юге острова Мелвилл) записку Мак-Клура, что он зимует в бухте Мерси, у северного берега Банкса. Туда в марте 1853 года было послано десять человек под командой Бедфорда Пима, с собачьей упряжкой, везшей продовольствие. Лица всех были вымазаны сажей — мера, предписанная Келлеттом, по совету судового врача, *«для защиты лица от солнечных лучей».*

6 апреля Пим подошел к месту зимовки Мак-Клура. Ему не терпелось, и он, оставив товарищей далеко позади, один побежал к «Инвестигейтору» — кораблю Мак-Клура.

«…Мы увидели, — писал Мак-Клур, — что к нам по льду быстро приближается какая-то человеческая фигура… Мы подумали, что это кто-нибудь из наших, преследуемый медведем. Но чем ближе человек подходил, тем сомнительнее становилось наше предположение… Мы пошли навстречу. На расстоянии двухсот ярдов от нас человек стал поднимать руки, делать знаки подобно эскимосам и… кричать, но ветер относил звуки… Мы остановились. Странная фигура безбоязненно приблизилась, но когда мы увидели, что лицо ее черно как смола, то у нас невольно родился вопрос, имеем ли мы дело с обитателем земли или пришельцем с того света… Если бы обвалился небесный свод, то и тогда, кажется, мы были бы поражены меньше, чем словами, которые услышали: „Я лейтенант Пим… с корабля "Резольют" под командованием капитана Келлетта…“

Здоровые и больные высыпали на палубу, не веря ушам и глазам своим… отчаяние уступило место самой горячей радости…»

Группа Пима вместе с десятью людьми Мак-Клура через две недели вернулась на «Резольют». За ними прибыла еще часть людей Мак-Клура. Остальные вместе со своим командиром остались на «Инвестигейторе».

Английская пресса подняла невообразимую шумиху по поводу «открытия» Мак-Клуром «непроходимого прохода». Он получил большие золотые медали Лондонского и Парижского географических обществ, драгоценные золотые часы от Британского Адмиралтейства, а парламент постановил выдать ему премию в 10 тысяч фунтов стерлингов. Книга его «Открытие Северо-западного прохода» до конца 50-х годов XIX века выдержала три издания.

Мак-Клур умер в Портсмуте 17 октября 1873 года.

Эдуард Белчер

Совсем иная судьба ждала человека, который был послан на поиски экспедиции Мак-Клура и в итоге спасшего его.

Крупнейшая поисковая экспедиция вышла из лондонского порта весной 1852 года. Начальником ее был назначен капитан Эдуард Белчер. В его распоряжении находились все четыре судна экспедиции Остина (два парусных корабля и два буксирных парохода) и еще плавучая база «Норт-Стар». Экипаж всех пяти судов состоял из 222 человек. Кроме поисков экспедиции Франклина, Белчер должен был оказать помощь Коллинсону и Мак-Клуру, о судьбе которых в Англии начали тревожиться.

Следуя через Баффинов залив и пролив Ланкастер, флотилия Белчера в середине августа подошла к острову Бичи. Здесь суда разделились. «Норт-Стар» остался у острова. Генри Келлетт, заместитель Белчера, с парусником «Резольют» и пароходом прошел дальше на запад, в пролив Барроу.

Сам Белчер с парусником «Ассистанс» и другим пароходом двинулся на север через проливы Веллингтон и Пенни и остановился на зимовку у северо-западного берега полуострова Гриннелла.

На шлюпках Белчер и его спутники в конце августа — начале сентября обошли северное побережье Гриннелла, открыли к северу от него,

за заливом Белчер, под 77°30 северной широты, 95° западной долготы, остров Корнуолл (иначе Норт-Корнуолл, 3400 квадратных километров) и высадились на него. При ясной погоде с высокого холма далеко на востоке было видно море, и Белчер сделал правильный вывод:

«…Это большое восточное водное пространство соединено с проливами Джонс и Смит или с Полярным океаном».

В апреле 1853 года выступила в путь на запад от места зимовки группа Джорджа Генри Ричардса; виднейшим его спутником был Шерард Осборн. Они открыли северное побережье Батерста и близлежащий небольшой архипелаг Беркли и посетили цепь островов, которая протягивается к северу от западного выступа Батерста, но приняли ее за часть этого большого острова. Затем они пересекли пролив Байам-Мартин и исследовали восточную половину острова Мелвилл. К своей зимовке группа Ричардса вернулась в середине июля.

Группа, руководимая самим Белчером, оставила зимовку в начале 1853 года. Она прошла на санях вдоль всего северного берега полуострова Гриннелла и 19 мая открыла за ним, к востоку, за узким проливом Кардиган, остров Норт-Кент (76°40 северной широты, 90°20 западной долготы). Поднявшись на высокий холм (около 500 метров), Белчер увидел, что и самый пролив, и широкие водные пространства, которые он соединяет, покрыты только плавучим льдом и доступны для плавания.

Белчер теперь получил подтверждение той догадки, которую высказал в минувшем году: он стоял у западного входа в пролив Джонс, а к северу два ряда проливов действительно выводили в «Полярный океан». На обратном пути к своей зимовке Белчер открыл и исследовал длинный узкий фьорд Артур, почти отсекающий полуостров Гриннелл от Девона. Суда отряда Белчера с середины июля 1853 года дрейфовали на юг вместе со льдами и были вынесены течением через проливы Пенни и Куинс-Чаннел к северному входу в Веллингтон. Здесь они вынуждены были стать на вторую зимовку в небольшой бухте у западного берега Девона.

25 августа следующего, 1854 года Белчер приказал своим людям бросить оба (вполне исправные) судна — «Ассистанс» и буксир; их команды на санях и шлюпках направились через пролив Веллингтон к острову Бичи, где их ждал «Норт-Стар».

В начале апреля 1853 года Келлетт разослал в разных направлениях своих людей, в числе которых были Джордж Мечем и Френсис Мак-Клин-ток, на поиски экспедиции Франклина.

Лейтенанты Джордж Мечем и Френсис Мак-Клинток не были руководителями экспедиции и, даже более того, не отличились особыми успехами как исследователи или первопроходцы, и тем не менее именно они сыграли решающую роль в открытии знаменитого Северо-западного прохода, который столько времени не давал покоя европейским исследователям.

Группа Джорджа Мечема прошла от места зимовки к заливу Лиддон, а от него начала движение в западном направлении вдоль еще неизвестного участка южного побережья острова Мелвилл, нанося на карту береговую линию. За мысом Рассел берег круто повернул на север, и Мечем оказался у входа в пролив Келлетт, за которым на западе была видна земля (Эглинтон). Обойдя ее с юга, Мечем открыл другой пролив —

Крозье, за ним — новую землю, остров Принс-Патрик. Обогнув и его с юга, Мечем достиг пункта, где берег резко поворачивал на северо-восток. Этот пункт был назван «Концом земли» (мыс Лэндс-Энд, 76° 15 северной широты, 124° западной долготы), поскольку дальше на запад не видно было суши. Так Джордж Мечем завершил открытие пролива Мак-Клур, самого западного участка «непроходимого Северо-западного прохода», выводящего из Баффинова залива прямо в море Бофорта.

За «Концом земли» Мечем прошел в северо-восточном направлении еще около 200 км, до того пункта у залива Сателлайт, где берег поворачивал прямо на восток. Таким образом, Мечем открыл все западное побережье Принс-Патрика, но не смог завершить открытие его береговой линии, так как должен был возвращаться из-за нехватки продовольствия.

На обратном пути Мечем пересек южную часть Принс-Патрика и обогнул с севера Эглинтон, убедившись, что это сравнительно небольшой остров (1400 квадратных километров). После трехмесячного отсутствия отряд вернулся на «Резольют», пройдя в оба конца на санях более 1800 километров. Очень важным географическим достижением Мечема было то, что он не только открыл Принс-Патрик и описал большую часть его побережья, но и положил начало исследованию внутренних районов этого большого острова (его площадь 15 500 квадратных километров).

Огромную географическую работу проделала также группа Френсиса Мак-Клинтока. В апреле 1853 года она открыла и описала все северо-западное побережье острова Мелвилл и увидела далее на западе новую землю — выступ острова Принс-Патрик. Оставив ее пока в стороне, Мак-Клинток двинулся на юг через новооткрытые проливы Фицвильям и Келлетт и обследовал почти все западное, ранее неизвестное, побережье Мелвилла. Только затем он повернул на запад и в середине мая вышел на Принс-Патрик, открыв его независимо от Мечема. До середины июня Мак-Клинток обследовал восточное и северное побережья Принс-Патрика и достиг залива Сателлайт. К северу и западу от залива он видел хаотическое нагромождение льдов и никаких признаков суши. Отсюда и начинается арктическая «область относительной недоступности», где в XIX веке не проходило ни одно судно и никогда по льду не ступала нога человека. Лишь несколько километров отделяло Мак-Клинтока от того мыса, до которого с юга доходил Мечем.

У отряда Мак-Клинтока было достаточно продовольствия, так как он нашел на севере Принс-Патрика много мускусных быков, мясо которых пришлось по вкусу англичанам. Но Мак-Клинток повернул назад: вероятно, он боялся задержать суда.

На обратном пути Мак-Клинток открыл к северу от пролива Фицвильям небольшой остров Эмералд (около 600 квадратных километров). На базу он вернулся 18 июля, пройдя за 105 дней на санях около 2200 километров. При этом Мак-Клинток проследил более 1200 километров неизвестной ранее береговой линии: он завершил открытие Мелвилла (411 000 квадратных километров) и почти одновременно с Мечемом открыл остров Принс-Патрик.

В середине августа 1853 года суда отряда Келлетта на короткое время получили относительную свободу движения, но очень немного продвинулись на восток. Несколько недель они дрейфовали со льдами в

разных направлениях и к концу сентября стали на вторую зимовку в проливе Мелвилл. Не удалось освободиться и «Инвестигейтору». Оставшаяся на нем часть команды во главе с Мак-Клуром вынуждена была бросить корабль и соединилась с людьми Келлетта. А те в свою очередь по приказу Белчера, несмотря на возражения Келлетта, бросили свои суда.

К середине июня 1854 года экипажи пяти покинутых судов собрались у острова Бичи, где их ждал «Норт-Стар». Чрезмерно перегруженный «Норт-Стар» вышел в обратный путь 26 августа. К счастью, навстречу ему пришли два судна вспомогательной экспедиции Инглфилда, и моряки разместились на трех судах.

Без дальнейших происшествий они вернулись в Корк (южная Ирландия) в конце сентября 1854 года.

Через год, 10 сентября 1855 года, капитан американского китобойного судна Сидней Баддингтон встретил в проливе Дейвиса, на широте 67°, дрейфующий во льдах, вполне исправный корабль, на котором не было ни одного человека. Это был «Резольют», вынесенный льдами через проливы Мелвилл, Барроу, Ланкастер и Баффинов залив к центру пролива Дейвиса. Баддингтон благополучно привел свой трофей на родину.

Согласно закону, Белчер как начальник экспедиции, капитаны и старшие офицеры пяти брошенных в Арктике кораблей были преданы суду. Капитаны и офицеры были «оправданы с честью», и председатель суда, возвращая им шпаги, произносил лестные для них заключительные слова. Белчер был также оправдан, но в приговоре сознательно были пропущены слова «с честью», а председатель вернул ему шпагу молча.

Алексей Бутаков

Это море протянулось с северо-востока на юго-запад на 428 километров, ширина его доходит до 284 километров. С юга и северо-востока в Аральское море несут свои воды две громадные реки — Амударья и Сырдарья.

Под нижней рамкой карты Аральского моря, изданной Гидрографическим управлением советских военно-морских сил, справа некрупным, но четким шрифтом напечатано: «Составлена по карте Бутакова 1850 года»! Подвижнический труд этого человека по прошествии целого столетия со времени его опубликования служит целям и задачам сегодняшнего дня.

Служба в военно-морском флоте была славной традицией семьи Бутаковых. Алексей был старшим сыном в семье, которая дала России пятерых братьев-моряков. Он родился 7 февраля 1816 года в семье черноморского моряка И. Н. Бутакова, впоследствии вице-адмирала и одного из сподвижников выдающегося русского флотоводца М. П. Лазарева.

Все они, за исключением Дмитрия, погибшего от ран, полученных им во время героической обороны Севастополя в 1854–1855 годы, были адмиралами русского флота.

Позже Григорий Бутаков явился создателем тактики парового флота и основателем новой школы воспитания и подготовки морских офицеров; Иван Бутаков был кругосветным мореплавателем, дважды обогнувшим земной шар, причем одно из своих плаваний он совершил на фрегате.

«Паллада», одновременно с писателем И. А. Гончаровым; Владимир Бутаков был одним из героев севастопольской обороны.

С ранних лет отец часто брал Алексея с собой в далекие морские походы, прививал сыну любовь к морю и морскому делу. Рано узнал Алексей Бутаков тяжелую службу матросов и на всю жизнь сохранил уважение к их труду. С каждым новым походом у мальчика все более зрела мечта о собственных дальних плаваниях в океанских просторах. Он горячо полюбил флот и морскую службу.

В двенадцать лет Алексей Бутаков был зачислен в Морской кадетский корпус в Петербурге и в 1828 году произведен в гардемарины.

Морской кадетский корпус являлся в то время одним из лучших учебных заведений в стране. Большая заслуга в этом принадлежала адмиралу И. Ф. Крузенштерну, назначенному в 1827 году директором корпуса. Опытный, всесторонне образованный моряк и отличный воспитатель, первый российский «плаватель круг света» сумел в годы николаевской реакции решительным образом улучшить преподавание и систему воспитания в корпусе, запретив телесные наказания.

Гардемарин Алексей Бутаков учился хорошо, особенно выделяясь среди своих товарищей по корпусу успехами в навигации, мореходной астрономии, истории, физике и иностранных языках.

Каждое лето он проводил в плаваниях по Финскому заливу и Балтийскому морю на кораблях флота или на фрегатах Морского корпуса. Все свободное время Алексей Бутаков посвящал чтению любимых им описаний путешествий знаменитых мореплавателей в далекие страны, совершенствованию в английском и французском языках и спорту. Больше всего он увлекался хождением на шлюпке под парусами, буерным спортом и коньками.

21 декабря 1832 года, семнадцатилетним юношей, Алексей Бутаков был произведен в первый офицерский чин мичмана, окончив Морской корпус восьмым по списку. Одновременно с Бутаковым окончил корпус товарищ его по совместной учебе Г. И. Невельской — будущий выдающийся исследователь низовьев Амура, Татарского пролива и юго-западной части Охотского моря.

В числе лучших выпускников Бутаков был зачислен в офицерскийкласс.

«По отличной их нравственности, — говорил об Алексее Бутакове, Геннадии Невельском и зачисленных вместе с ними в офицерский класс моряках директор корпуса Крузенштерн, — по наукам, по знанию их иностранных языков и особенно по примеченной в них страсти к усовершенствованию себя в высших науках, они подают несомненную надежду, что окажутся сего отличия весьма достойными…»

После успешного окончания офицерского класса Бутаков был назначен вахтенным офицером на один из корветов Балтийского флота.

С первых дней службы молодой офицер столкнулся с безотрадной картиной бюрократизма, очковтирательства и казнокрадства, царивших на флоте. Однако прогрессивно настроенная передовая часть морского офицерства стремилась даже в этих условиях сделать все возможное для пользы и возвеличивания своей родины. Вопреки реакционной, верхушке морского ведомства передовые деятели русского флота — М. П. Лазарев,

П. С. Нахимов, В. А. Корнилов, В. И. Истомин, А. П. Авинов, Ф. П. Литке и др. — направляли все свои силы на повышение боеспособности русского флота.

Бутаков был чрезвычайно прост в своих отношениях с матросами. Ежегодно, с детских лет, плавая на кораблях Черноморского и Балтийского флотов и разделяя с матросами опасности и трудности морской службы, он хорошо изучил характер русского матроса.

«Я не следую правилам наших нынешних отчаянных дисциплинистов в обращении с командою, — писал он отцу, — и оттого меня однажды спросил мой нынешний командир корвета — „отчего на вашей вахте люди работают лучше и усерднее, нежели на прочих?“ Эти вещи убеждают меня… что добром можно заставить работать лучше, нежели палкой».

После окончания навигации зиму 1838–1839 годов Бутаков использовал для успешного изучения еще одного иностранного языка — итальянского. К этому же периоду относятся первые шаги Бутакова на литературном поприще. В журнале «Сын отечества» из номера в номер начинают печататься его переводные статьи на самые разнообразные темы, а «Библиотека для чтения» издает переведенную и литературно обработанную им повесть «Три яхты».

Не ограничиваясь занятиями литературой и итальянским языком, Бутаков совершенствуется в мореходной астрономии и знакомится с работами А. Гумбольдта — выдающегося немецкого естествоиспытателя, географа и путешественника. Особый интерес у него вызвала книга Гумбольдта «Фрагменты по геологии и климатологии Азии», содержавшая научные результаты его путешествия по России через Средний Урал на Алтай до китайской границы.

Впервые ознакомившись таким путем со Средней Азией, Бутаков уже в то время обратил внимание на обширное и своеобразное белое пятно, упразднение которого явилось впоследствии его громадной заслугой перед наукой, — никем не исследованное и не положенное на карту Аральское море.

В начале 1840 года молодой офицер, успевший за двенадцать совершенных им на Балтийском море кампаний зарекомендовать себя опытным, образованным и отлично подготовленным к трудностям флотской службы моряком, был назначен старшим лейтенантом на отправлявшийся в кругосветное плавание военный транспорт «Або».

Целью плавания транспорта являлась доставка различных грузов из Кронштадта в Охотск и Петропавловск-на-Камчатке. Однако, несмотря на ограниченность стоявших перед экипажем транспорта задач, Бутаков с особой ответственностью смотрел на свое участие в кругосветном плавании и прилагал усилия для успешного осуществления во время предстоявшего «вояжа» всесторонних научных наблюдений во славу родины.

«…Приготовления к вояжу, — писал Алексей Иванович, — совершенно овладели моим временем; мы будем производить наблюдения над магнитною стрелкой и над всеми ее капризами в разных частях земного шара… Кроме того, будут делаться барометрические наблюдения и вероятно опись какой-нибудь группы островов Тихого океана. Так как, по-видимому, все наблюдения, равно как историческая часть вояжа (если только мы

оставим потомству описание наших деяний в обеих полушариях), достанутся на мою долю, то надобно приготовиться, чтоб приняться за дело надлежащим образом. Поэтому я теперь изучаю теорию магнетизма и электромагнетизма и также теорию барометрических наблюдений; знакомлюсь со всеми академиками — Купфером, Ленцом и пр. и скоро буду ходить на обсерваторию Академии наук, учиться у Купфера делать наблюдения над магнитной стрелкой».

Одновременно Бутаков находил время для изучения могущего оказаться полезным во время кругосветного плавания португальского языка.

Россия к этому времени стараниями прогрессивных русских людей занимала первое место в мире по числу дальних и кругосветных плаваний. В период с 1803 по 1840 год состоялось 26 одних только кругосветных походов русских кораблей, сопровождавшихся крупнейшими географическими открытиями и тщательными гидрографическими исследованиями.

Кругосветные плавания являлись отличной школой совершенствования военных моряков, укрепляли международно-политические позиции и военно-морскую мощь России и способствовали ее экономическому развитию.

Командиром транспорта «Або» начальник Главного морского штаба Меншиков назначил капитан-лейтенанта Юнкера, абсолютно не подготовленного к выполнению кругосветного похода. Вместо подготовки в Кронштадте транспорта к длительному и трудному плаванию Юнкер продолжал жить в Петербурге, проматывая экипажные деньги, принятые на два года. Вся тяжесть и ответственность за подготовку транспорта к кругосветному «вояжу» легла на плечи старшего офицера Бутакова.

«Мы, — отмечал впоследствии один из офицеров транспорта, — уже видели при самом начале, что это за господин Юнкер, и предвидели будущие печальные результаты нашей кампании».

И действительно, из-за безнравственного поведения Юнкера, безответственного отношения его к своим служебным обязанностям и слабого знания им морского дела плавание «Або», несмотря на все старания Бутакова и товарищей его по кораблю, было одним из самых неудачных в истории русских кругосветных путешествий.

По вине своего капитана «Або» во всем протяжении своего пути терпел лишения, а в Рио-де-Жанейро вообще оказался без денег и не мог закупить продовольствие для экипажа. Средства пришлось одалживать у русского посла. Более того, капитан подбивал своих офицеров подделывать шнуровые книги, чтобы списывать невесть куда потраченные им деньги.

Все это явилось предметом разбирательства в военно-морском ведомстве, по возвращении транспорта Алексей Бутаков попадает в опалу и отсылается подальше от столицы. В своей далекой ссылке на берега Арала он неожиданно находит свое призвание ученого гидрографа и геолога.

Вместе с Бутаковым на Арале служил другой замечательный человек того времени — легендарный Кобзарь, Тарас Шевченко отбывал ссылку в должности солдата и написал там лучшие из своих стихотворений.

На шхуне «Константин» Бутаков обошел все Аральское море, нанося на карту все его уголки. В результате первого 56-дневного плавания, кроме рекогносцировки всего моря, находки каменноугольного месторождения, открытия и съемки нескольких островов, ранее не известных даже местным жителям, Бутаковым были произведены значительные по площади промеры, причем была найдена наибольшая на Арале 68-метровая глубина, определены скорость и направление постоянного течения, идущего по ходу часовой стрелки, что отличает Аральское море от других морей, изучены геологические особенности берегов Арала, содержащие мелоподобный (верхний мел) известняк. В некоторых местах побережья Бутаковым были обнаружены обнажения с массой олигоценовых раковин, собранные образцы которых были впоследствии подробно описаны Абихом. На основании находок в береговых отложениях пластов окаменелых раковин, *«не принадлежащих к нынешним породам Аральского моря»*, Бутаков указал на более высокий уровень Аральского моря в исторические времена, то есть на постепенное усыхание Арала.

Зиму 1848–1849 года экспедиция провела на острове Кос-Арал Бутаков занимался обработкой астрономических наблюдений, разбором и систематизацией собранных за время плавания геологических и ботанических коллекций.

Тарас Шевченко, вынесший из путешествия по неизведанному морю множество впечатлений, обогативших поэта новыми знаниями и поэтическими образами, рисовал и писал стихи. На Кос-Арале Шевченко создал цикл стихотворений, впоследствии переработанных им в поэму, известную теперь под названием «Цари», и изумительные песни, проникнутые подлинно народным восприятием природы и человеческих чувств. Более пятидесяти стихотворений было написано Тарасом Шевченко за время зимовки на Кос-Арале. Ни в одну из зим ни до, ни после он не писал такого количества их.

Моряки всячески старались помочь местным жителям-казахам, систематически разоряемым разбойничьими набегами хивинцев.

«…Глядя на них, — писал Бутаков, — удивляешься живучести человеческой, они едва одеты, живут в прозрачных кибитках, продуваемых насквозь морозными ветрами, и едва не умирают с голода. Довольно сказать, что кочующие по Сырдарье киргизы были ограблены 4 раза в течение каких-нибудь 8 месяцев!»

Фельдшер Истомин принялся за лечение больных казахов. Матросы делились с казахами последней рубашкой, ежедневно приглашали детей к себе в казарму на обед, помогали казахам в их домашних работах.

Близко познакомившись с жизнью казахов, Бутаков пришел к выводу, что окончательное присоединение к России всей территории Казахстана, большая часть которого находилась под властью отсталого Хивинского ханства, и воссоединение казахского народа с русским народом имело бы для казахов положительные последствия и *«было бы величайшим благодеянием для всех подданных хивинского хана»* . Он с уверенностью заявлял, что *«при первом появлении русских все киргизы, каракалпаки и большинство туркменов переходят к нам»* .

27 января 1849 года Бутаков пережил радость первого признания своего высокого научного подвига — с очередной почтой на остров Кос-Арал был доставлен диплом об избрании Алексея Ивановича в действительные члены Русского географического общества. Это была большая, заслуженная благодарность Алексею Бутакову за его самоотверженный исследовательский труд от отечественных ученых и путешественников, принявших его в свою семью.

С новой, возросшей энергией приступил Бутаков, произведенный за отличие в капитан-лейтенанты, к подготовке второго плавания по своенравному Аральскому морю.

В течение двух кампаний берега Аральского моря были покрыты сетью астрономических пунктов (11 пунктов), явившихся опорными при составлении карты.

Бутаков произвел также первые определения магнитного склонения для различных районов Аральского моря.

В результате произведенных гидрологических наблюдений были изучены характер глубин, направление и скорость постоянного течения в Аральском море. Одновременно с промерами на площади всего моря были взяты пробы грунта. Определялись также соленость, цвет и прозрачность воды Аральского моря. Проводились также метеорологические наблюдения, в ходе которых было установлено, что ветры, дующие из северной половины горизонта, являются господствующими на Аральском море. Бутаков собрал также исчерпывающие данные о ледовом режиме Аральского моря.

Не будучи ни геологом, ни ботаником, но, желая и в этом отношении принести пользу науке, Бутаков собрал богатейшую коллекцию ископаемых и образцов горных пород, переданных затем в Петербургский горный институт, произвел измерение толщины береговых геологических пластов, определил их наклон и направление, систематизировал обильные разносторонние сведения о природных богатствах побережья Аральского моря. Был собран также гербарий.

Неожиданно Бутаков, посвятивший изучению и освоению Аральского моря и рек Сырдарьи и Амударьи 15 лет своей жизни, был отозван в Петербург.

В Петербурге ему присвоили звание контр-адмирала, дали особую пенсию (аренду) на 12 лет и назначили на должность начальника штаба практической эскадры, совершавшей плавания по Балтийскому морю с великими князьями, а затем поручили командование отрядом судов на реке Неве. Несмотря на неблагожелательное отношение к Бутакову, чиновники из морского ведомства вынуждены были считаться с большим морским опытом, научными знаниями, осведомленностью в новейших достижениях военно-морской техники и заслуженным авторитетом Алексея Ивановича. В 1865 году он был назначен младшим флагманом броненосной эскадры Балтийского флота и в качестве начальника самой передовой в то время в техническом отношении шхерной эскадры броненосных кораблей, состоявшей из десяти мониторов, посетил Стокгольм.

Вскоре после успешного плавания отряда мониторов выдающийся ученый-гидрограф был неожиданно назначен членом артиллерийского отделения только что организованного Морского технического комитета, а

год спустя направлен в распоряжение главного командира петербургского порта.

Страдая болезнью печени, Бутаков отправился для лечения в Германию и 28 июня 1869 года скончался в Швальбахе на 54 году жизни.

Журналы «Морской сборник», «Всемирная иллюстрация» да еще две-три газеты откликнулись официальными некрологами, и затем имя Алексея Ивановича Бутакова было надолго предано забвению.

Лишь в начале XX века по предложению президента Географического общества, академика Л. С. Берга, именем Бутакова был назван южный мыс острова Барса-Кельмес. В советское время одному из островов в дельте реки Сырдарьи было присвоено имя другого великого участника первой экспедиции, исследовавшей Аральское море, — Тараса Шевченко.

Вся пятнадцатилетняя деятельность Бутакова на Аральском море — героический научный подвиг, яркий пример беззаветного служения отчизне. Автор некролога, помещенного в журнале «Морской сборник» за 1869 год, отзывается об Алексее Ивановиче, как о *«настоящем типе морских офицеров, которым бы гордилась каждая страна и каждый народ»* .

Отто Свердруп

Норвежец Отто Свердруп, опытный моряк, впервые попал в Американскую Арктику в 1888 году, а в августе-сентябре того же года он вместе с Фритьофом Нансеном на лыжах впервые пересек ледяной купол Гренландии. И когда позднее Нансен приступил к организации арктической экспедиции на пароходе «Фрам», он пригласил Отто Свердрупа на должность капитана.

Летом 1893 года Свердруп, выйдя из Осло, провел «Фрам» Северным морским путем в Восточно-Сибирское море. 22 сентября под 78°50 северной широты и 133°30 восточной долготы он пришвартовался к большой льдине, с тем чтобы по заранее разработанному плану Нансена начать дрейф «Фрама» в полярном бассейне.

15 ноября 1895 года «Фрам» находился на 85°56 северной широты и 66°31 восточной долготы, и в этом пункте закончилось его продвижение на северо-запад. Далее судно дрейфовало уже в юго-западном направлении и утром 13 августа 1896 года вышло в свободное, не скованное льдом море. А около полуночи того же дня впереди показалась земля — мыс у входа в Рауд-фьорд на крайнем северо-западе Шпицбергена.

«1041 день прошел с тех пор, как мы в последний раз видели землю». ***(Свердруп)***

Во время почти трехгодичного дрейфа Свердруп, как и все его спутники, вполне заслуженно полюбили «Фрам»:

«более крепкого, более великолепного корабля не построил еще никто; равного ему нет в мире…»

На этом судне на рубеже XIX–XX веков (1898–1902 годы) Отто Свердруп, самый прославленный ледовый капитан того времени, провел, выполняя одновременно обязанности начальника и капитана корабля, вторую норвежскую исследовательскую полярную экспедицию, которая вошла в историю географических открытий под названием «Второй великой экспедиции „Фрама“».

Районом исследования на этот раз была уже не Восточная, а Западная Арктика. Субсидировали новую экспедицию три норвежских капиталиста — Аксель Хейберг и братья Эллеф и Амунд Рингнесы. Первоначальный план, разработанный по их просьбе Нансеном, был прост: идти на север от Баффинова залива *«через проливы и вдоль северного берега Гренландии возможно дальше, пока не придется остановиться на зимовку».*

Получив через Нансена такое предложение, Свердруп заявил: «Высоко на севере на карте немало белых пятен, и я охотно закрашу их в норвежский цвет». Экспедиция взяла с собой провианта на пять лет (на 16 человек экипажа). В июле «Фрам» вошел в Баффинов залив, в середине августа он был в проливе Смит, но у северного выхода из него вынужден был из-за непроходимых льдов остановиться на зимовку у островаЭлсмира.

В середине зимы 1898–1899 годов Свердруп и его спутники совершали только сравнительно короткие охотничьи экскурсии на остров Элсмира: там, недалеко от места зимовки «Фрама», паслись стада мускусных быков. В эту зиму умер врач экспедиции.

Остров Элсмира был в то время почти не исследован. На карту — очень неточную — были нанесены только его восточное и северное побережье. Иногда он изображался как двойной остров, разделенный приблизительно у 79° северной широты «проливом Хейса»; к северу от этого мнимого пролива на карте располагались открытые американцами Земля Гриннелла и Земля Гранта с нанесенными пунктиром (то есть предположительно) западными берегами, к югу — открытая англичанами Земля Элсмира с совершенно неизвестным западным берегом и «Норт-Линкольн», непосредственно прилегающий к проливу Джонс. Свердруп убедился уже в сентябре 1899 года, когда совершил первый поход по проливу в лодке на запад от места зимовки, что на карте много погрешностей. В этот раз он продвинулся только до 84° западной долготы, так как был остановлен льдами, но все же открыл два больших фьорда на южном побережье острова Элсмира.

С наступлением зимы Свердруп с пятью спутниками снова отправился на запад на санях с собачьей упряжкой. На этот раз он продвинулся до 90° западной долготы, где берег круто поворачивал на север. В апреле 1899 года Свердруп и зоолог экспедиции датчанин Эдвард Бай исследовали «пролив Хейса». От вершины Флаглерфьорда (западная ветвь залива Бьюкенен) они шли на запад по забитой льдом долине, перевалили небольшую возвышенность, и перед ними неожиданно открылся широкий, покрытый льдом фьорд. Свердруп назвал его в честь своего спутника Бай-фьорд. Путешественники достигли западного берега острова Элсмира. Новооткрытый фьорд простирался на десятки километров в широтном направлении и впадал в другой, *«далеко вдающийся в сушу глубокий фьорд»*, имевший в основном меридиональное направление. Вскоре было доказано, что этот «другой фьорд» — на самом деле пролив, и он был назван Эврика. А за ним Свердруп и Бай отчетливо видели «большую горную цепь высотою несколько тысяч футов, с заполненными снегом расселинами и черными обрывами, с зубчатыми вершинами и дикими пропастями». Это был гористый участок восточного берега очень большого острова. Позднее Свердруп назвал его — в честь

главного «покровителя» экспедиции — островом Аксель-Хейберг. В мае-июне картограф экспедиции Гуннар Исаксен и матрос Уве Браскеруд исследовали обширную полосу острова Элсмир к югу от Бай-фьорда и подтвердили наличие «другого большого фьорда» меридионального направления, то есть пролива Эврика.

Ледовые условия в Бассейне Кейна в летнюю навигацию 1899 года продолжали оставаться очень неблагоприятными, и Свердруп, отчаявшись пробиться к северу, в конце августа принял ответственное решение повернуть на юг и войти в пролив Джонс 1 сентября «Фрам» остановился на вторую зимовку в одном из фьордов южного берега Элсмира. Как увидим ниже, это вынужденное отступление привело Свердрупа к очень важным открытиям в Американском Арктическом архипелаге.

Пролив Джонс посещался иногда морскими экспедициями и китобоями, но даже к концу XIX века он был лишь одним из очень крупных фьордов. Таким образом, было обойдено все южное побережье Элсмира.

Во время этого санного похода Свердруп впервые увидел узкий пролив между полуостровом Симмонс и противолежащим небольшим островом (Норт-Кент), а в проливе *«громады торосов, уносимых мощным приливо-отливным течением с ужасающей скоростью в бешеномводовороте»*. Он дал проливу название «Адские ворота», в переводе на английский «Хелл-Гейт» (так и на наших картах).

Весной 1900 года Свердруп с тремя товарищами прошел на санях через «Адские ворота» и открыл к северу от пролива широкое водное пространство — Норвежский залив. Восточная ветвь его, глубоко вдающаяся в остров Элсмира, была названа Бауман-фьордом — в честь помощника капитана Виктора Баумана. Продолжая исследование Норвежского залива теперь уже в западном направлении, норвежцы вышли к юго-западной оконечности Аксель-Хейберга и оттуда повернули на север, вдоль берега этого острова. Вскоре Свердруп, заметив на западе очертания другой земли, послал туда на разведку Гуннара Исаксена и матроса Сверре Хассела, а сам с матросом Иваром Фосгеймом продолжал идти на север и проследил западный берег Аксель-Хейберга до 80°55 северной широты, где поставил гурий. Состояние упряжных собак внушало обоим серьезные опасения, они повернули обратно и прибыли на «Фрам» в начале июня.

Через две недели туда вернулись Исаксен и Хассел. Они лишь бегло осмотрели новую землю, расположенную к западу от Аксель-Хейберга, и не могли рассказать о ней ничего вразумительного, кроме разве того, что она, по-видимому, велика. Исаксен оправдывался тем, что его одометр (прибор для определения пройденного пути) сломался.

Наступило лето 1900 года, но Свердруп и не думал возвращаться обратно в Бассейн Кейна, с тем чтобы повторить попытку обогнуть с севера Гренландию. Позднее он ссылался на то, что этим путем уже шел Пири, а район к западу от Элсмира был на карте «белым пятном» и не следовало отказываться от его изучения, так счастливо начатого.

В августе «Фрам» пошел на запад через пролив Джонс. Экспедиция уточнила карту северо-западного побережья острова Девон, где был открыт полуостров Колин-Арчер. Завершив исследование широкого пролива Джонс, «Фрам» вышел из него в северо-западном направлении

через разреженные льды узкого пролива Кардиган, но сразу же за ним был остановлен тяжелыми льдами. Освободиться удалось только в середине сентября, но движение возможно было только в обратном, юго-восточном направлении; и «Фрам» вернулся в пролив Джонс и стал на третью зимовку в Гус-фьорде.

Санные походы в 1901 году привели к новым крупным открытиям. Исаксен и Хассел в апреле-июне реабилитировали себя удачным исследованием большой земли, лежащей к западу от Аксель-Хейберга. Они доказали, что эта земля отделена проливом Хенриксен от острова Корнуолл, открытого с юга экспедицией Белчера, обошли ее кругом по часовой стрелке и обнаружили, что она состоит из двух крупных островов, отделенных друг от друга проливом Хассел. В честь братьев Рингнес ближний, меньший, остров был назван Амунд-Рингнес (6500 квадратных километров), а дальний, больший, остров — Эллеф-Рингнес (13 300 квадратных километров). К югу от Эллеф-Рингнеса, за Датским проливом, Исаксен видел какую-то землю, назвал ее Кинг-Кристиан и условно нанес на карту, сильно преувеличив ее размеры, что позднее доказал Стефансон. Северо-западный выступ Эллеф-Рингнеса был назван полуостровом Исаксен. Расположен он у 160° западной долготы, за 79° северной широты, и к западу от него на этой и более высоких широтах нет, как теперь доказано, ни клочка суши вплоть до Северной Земли.

Почти в то же время две пары людей с «Фрама», двигаясь с юга на север, исследовали пролив Эврика. Сам Свердруп и геолог экспедиции Пер Схей проследили участок восточного берега Аксель-Хейберга, а матрос Ивар Фосгейм и младший помощник капитана Олуф Ронес — противолежащий западный берег острова Элсмира. Вторая пара добилась больших результатов она прошла на север вдоль всего пролива Эврика и открыла при этом два крупных полуострова — Ранее на юге и Фосгейм на севере.

Летом 1901 года «Фраму» не удалось выйти из Гус-фьорда, и он остался там на четвертую зимовку. В апреле-мае 1902 года Свердруп и Схей прошли к северному выходу из пролива Эврика. Там они открыли простирающийся в северо-западном направлении широкий пролив Нансена, выведший их прямо к океану, проследили — на пути туда и обратно — оба берега пролива и, таким образом, почти завершили открытие береговой линии Аксель-Хейберга. Не менее важно было то, что в 1902 году экспедиция закончила исследование всего западного побережья Элсмира, начатое весной 1899 года, за три года ее участники обошли это побережье, со всеми его многочисленными фьордами и полуостровами, от пролива Джонс до устья пролива Нансена.

Так как экспедиция проследила в эти годы также все южное побережье Элсмира, а его восточное и северное побережья были уже ранее известны, то Свердруп, следовательно, завершил открытие Элсмира, именно в 1902 году этот остров получил те очертания, которые мы видим теперь на картах Западной Арктики. Позднейшие экспедиции внесли только частичные исправления и уточнения в карту острова. А раз почти вся береговая линия Элсмира была правильно нанесена на карту, то уже тогда можно было уверенно сказать, что хоть этот остров и сильно уступает по размерам Баффиновой Земле, но гораздо больше любой другой части

Американского Арктического архипелага, кроме, быть может, Виктории.

Летом 1902 года «Фрам», наконец, освободился из ледового плена и вернулся в Норвегию. Отто Свердрупа чествовали как национального героя Норвегии.

Крупнейшие земли, открытые Второй великой экспедицией «Фрама», были вполне справедливо названы именем капитана «Фрама» большой архипелаг к западу от Элсмира — островами Свердрупа, южная часть Элсмира — Землей Свердрупа. На карте Американского Арктического архипелага появились также, как мы видели, имена почти всех остальных участников норвежской экспедиции, независимо от их национальности и положения — от старшего помощника капитана до гарпунщика и простых матросов. И такое обновление карты Американского Арктического архипелага было вполне заслуженно. Отто Свердрупу удалось создать слаженный исследовательский коллектив, равного которому не было в истории открытия Западной Арктики.

Нильс Норденшельд

Нильс-Адольф-Эрик Норденшельд (1832–1901), покоритель Северо-восточного прохода, родился и учился в Финляндии. Будучи студентом, он проявил большие способности, но поскольку придерживался левых взглядов, всегда откровенно высказывал их и вообще обладал энергичным и непокорным характером, то вскоре попал в немилость у университетского начальства и русских властей. В конце концов, он эмигрировал в Швецию и впоследствии стал во главе шведскойэкспедиции.

Свою исследовательскую работу Норденшельд начал в 1870 году с путешествия в Гренландию. В отличие от своих предшественников, он не удовлетворился изучением береговой линии, а попытался проникнуть в глубь ледяного плато. Однако ему удалось углубиться всего на 50 километров и подняться на высоту 660 метров. Несмотря на скромные размеры пройденного пути, это путешествие дало новые сведения о строении ледяного покрова Гренландии.

Норденшельд еще не раз после этого возвращался в Гренландию, а также побывал на Шпицбергене. Во время одной из поездок в Гренландию он пробрался в глубь страны на расстояние 120 километров от берега.

Но скоро Норденшельд увлекся мыслью об открытии Северо-восточного прохода. Он приобрел небольшое судно и отправился к устью Енисея. Здесь он нашел на маленьком островке удобную гавань и назвал ее Порт Диксон, в честь человека, который помог ему деньгами при снаряжении экспедиции.

Эта поездка была лишь разведочной. Она убедила Норденшельда в том, что преодоление Северо-восточного прохода — дело вполне возможное. Вернувшись в Швецию, Норденшельд с помощью того же Диксона и русского купца Сибирякова снарядил большой пароход «Вега». Собрав группу ученых и моряков разных национальностей, Норденшельд в начале лета 1878 года отплыл из Гетеборга. Экспедиция была организована хорошо: для полярного плавания был выбран подходящий пароход, партия удачно подобрана, тщательно выполнена подготовительная работа. Благодаря умелому руководству Норденшельда экспедиция благополучно выполнила задачу, при попытках разрешения которой многие другие мореплаватели встречали неудачи и смерть.

«Вега» в сопровождении парохода «Лена» быстро обогнула Норвегию, пересекла Баренцево море и через пролив Югорский Шар вошла в Карское море. 19 августа пароходы обогнули мыс Челюскин, после чего «Лена», как и намечалось с самого начала, повернула к реке Лена. Ледовые условия в тот год благоприятствовали походу «Веги».

Конечно, иногда мешали туманы, льды и встречные ветры, особенно во время обхода полуострова Таймыр. Но в общем экспедиция протекала так успешно, что Норденшельд надеялся проскочить через Берингов пролив раньше, чем море замерзнет, и таким образом одолеть Северо-восточный проход в одно лето. Пароход уже почти достиг цели, когда стали скапливаться льды. Движение начало замедляться, и наконец 28 сентября экспедиция вынуждена была стать на зимовку, не дойдя всего лишь 300 километров до пролива. Но зимовка никого не страшила, так как судно было к ней хорошо подготовлено. Ученые даже радовались, надеясь использовать зиму для научных наблюдений.

Лед держал «Вегу» в плену двести восемьдесят девять дней. В мире создавались даже экспедиции для спасения «Веги». Одна из них, описанная ниже, закончилась трагически. Только 18 июля следующего года она получила возможность двинуться дальше. Пройдя пролив, Норденшельд зашел на Аляску, на остров Беринга и в Иокогаму, а затем отправился вокруг Азии в Швецию. Ему удалось без единой жертвы проделать путь, к открытию которого человечество стремилось в течение трехсот пятидесяти лет.

Экспедиция Норденшельда заставила верить, что Северо-восточный проход можно преодолеть в один сезон, если только пораньше выйти в путь. Появились даже надежды на возможность использования Северо-восточного прохода в качестве большой торговой дороги Севера.

Джордж Де-Лонг

Рекламу, как известно, можно сделать из всего. И на всем. В конце XIX века газеты конкурировали одна с другой в поисках «жареных» материалов не менее остро, чем теперь. Если же их не попадалось, следовало их просто создавать. В 1879 году Джеймс Гордон Беннет, издатель американской газеты «Нью-Йорк геральд», тот самый, который дал средства на путешествие Стэнли в Африку, для рекламы организовал экспедицию на судне «Жаннетта» для розыска Норденшельда и достижения Северного полюса.

Экспедиция должна была проходить под начальством Джорджа Вашингтона Де Лонга. Отставной лейтенант флота Соединенных Штатов Д. В. Де-Лонг родился в Нью-Йорке 22 августа 1844 года, принимал участие в войне Северных и Южных штатов, зарекомендовал себя как прекрасный морской офицер.

От Сан-Франциско Д. Де-Лонг перешел через Берингов пролив в Чукотское море, к Колючинской губе, где узнал о благополучном выходе «Веги» в Берингово море. Тогда он взял курс на север, намереваясь достигнуть полюса. При выходе в Ледовитый океан на «Жаннетте» было 33 человека экипажа. Уже через два месяца после отплытия, 6 сентября 1879 года, «Жаннетга» вмерзла во льды близ острова Геральд и дрейфовала во

льдах 21 месяц. Большую часть времени судно оставалось на боку, тем не менее ежедневно производились всевозможные научные наблюдения. 17 мая 1881 года экипаж увидел землю. То был небольшой островок, названный островом Жаннетты. 24 мая экипаж увидел другой остров, куда отряд из 5 человек высадился 3 июня, после многодневного перехода по сплошному льду. Остров назвали Генриэтта и подняли на нем американский флаг. Эти острова северо-восточной части Новосибирского архипелага позднее названы островами Де-Лонга.

После того, как не приспособленная для плавания во льдах «Жаннетта» в течение почти двух лет носилась по океану, затертая льдами, 12 июня 1881 года вследствие сильного напора сплошного льда она пошла ко дну и скрылась под водой утром 13 июня на 77° северной широты и 155° восточной долготы. Экипаж, спасшийся на льду с лодками, санями и припасами, двинулся по льду на юг и до 12 сентября не разделялся на группы. В этот день после долгих блужданий они достигли Семеновского острова, а затем снова двинулись в путь по направлению к устью Лены.

Для переезда через эту часть моря, совершенно свободную ото льда, капитан Де-Лонг разместил своих людей в три лодки, из которых в первой, кроме него, находилось еще 11 матросов. Второй лодкой с лоцманом Денбаром и 6 матросами командовал лейтенант Чипп, третья лодка с 11 матросами находилась под командованием инженера Мелвилла.

Сначала все шло благополучно, но уже вечером 12 сентября поднялась страшная буря с севера и разогнала лодки в разные стороны. Мелвиллу повезло больше других. 14 сентября он достиг восточной дельты реки Лены, а спустя два дня попал в один из рукавов этой реки и остановился со своими людьми в покинутой хижине. Через несколько дней эвенки обнаружили моряков и пришли им на помощь.

Через две недели Мелвилл прибыл в населенный пункт. Здесь он нашел двух посланных на разведку матросов с лодки Де-Лонга. Люди были в состоянии полного истощения. Мелвилл решил отправиться на поиски Де-Лонга. Он собрал местных жителей с санями и собаками и направился на север, вниз по Лене. После долгих и тщательных поисков он нашел многочисленные следы стоянок, ничего не узнал о самих людях, а наступление зимних метелей помешало дальнейшему продвижениювперед.

Некоторое время ничего не было известно о судьбе «Жаннетты». Два года спустя один датский профессор сообщил, что видел у берегов Гренландии обломки разбитого судна. Среди них нашли матросскую шапку, бумагу с подписью Де-Лонга и еще некоторые предметы, свидетельствовавшие о том, что обломки принадлежали погибшей «Жаннетте».

Тела погибших были найдены в марте 1882 года. Рядом с телом Де-Лонга лежал дневник. Невозможно без содрогания читать его скупые, пронизанные болью и ужасом строки.

«Суббота. 1 октября 1881 г. 14 человек офицеров и экипажа с полярного судна США „Жаннетта“ высадились на лед. Мы пойдем к западному берегу Мены. Провианта у нас на 2 дня, а так как до сих пор мы были достаточно счастливы, то и не заботимся о будущем.

Воскресенье. 2 октября. Карта моя решительно никуда не годится. Я должен на авось продолжать путь на юг, и предоставил Богу довести нас до

какого-нибудь поселения человеческого, так как сами себе помочь мы не в состоянии… пищи хватит на 1 день.

Понедельник. 3 октября. У нас осталось лишь полуголодная собака. Да поможет нам Бог. При переправе лед подо мной треснул, и я окунулся в ледяную воду по самые плечи. На ужин ничего другого не оставалось, кроме собаки. Ели все, кроме меня и доктора. Дров мало, ночуем под открытым небом. Мы не согрелись, и высушиться нам не представляется возможным.

Среда. 5 октября. Повар готовит на завтрак чай из спитых чайных листьев… этим мы должны довольствоваться до вечера. Мы можем ждать спасения лишь от чуда — более никакого исхода я не вижу.

Четверг. Все очень слабы…

Пятница. Последняя горсточка чая опущена сегодня в котел, и теперь нам предстоит переход в 35 верст, на которые мы имеем немного спитого чая и 2 полштофа спирта.

Суббота. Завтра: 20 грамм спирта в полупинте горячей воды. Холодно. Мало дров. На ужин — 10 грамм спирта.

Воскресенье. Отслужили церковную службу, и я отсылаю двух матросов за помощью. Перешли через реку. Снова провалились под лед.

Понедельник. Последние 10 грамм спирта. Съедаем куски оленьей кожи. Истощены окончательно. На ужин лишь по ложечке глицерина.

Вторник. Буря со снегом. К дальнейшему продвижению не способны. Дичи нет. Больше нет дров.

Среда. На обед сварили две пригоршни полярной ивы в горшке воды. Навар выпили. Мы делаемся слабее и слабее.

Четверг. Чай из травы. От посланных матросов нет вестей. Нетобуви.

Воскресенье. 30 октября. 140 день экспедиции. Дальше идти нет сил».

Степан Макаров

Память о выдающемся деятеле русского флота Степане Осиповиче Макарове особенно дорога русским людям. Нет такой области военно-морской науки и техники, которую бы этот одаренный человек не пополнил своими исследованиями и изобретениями.

С. О. Макаров широко известен как творец первого в мире линейного ледокола «Ермак» и создатель новых классов боевых кораблей — торпедных катеров и миноносцев, как изобретатель бронебойного колпачка для артиллерийских снарядов и новатор в области минного оружия, как основоположник учения о живучести корабля и талантливый исследователь в области океанографии.

Степан Осипович родился 28 декабря 1848 года в городе Николаев. Его отец был простым матросом, дослужившимся до офицерского звания, что дало ему право отдать сына в офицерскую школу. Десяти лет мальчик был отдан в морское училище в Николаевске-на-Амуре, куда семья Макаровых перебралась из Николаева.

Среди своих сверстников Макаров выделялся исключительными способностями, серьезностью и любовью к наукам и в 1865 году с отличием окончил морское училище. В награду за успехи юного моряка в виде редчайшего исключения произвели не в кондукторы флотских штурманов, как полагалось по уставу училища, а предоставили ему возможность стать гардемарином, что открывало гораздо большие перспективы для такого способного и энергичного юноши, каким был Макаров. Правда, чтобы стать

гардемарином, надо было сдать экзамен по некоторым предметам по курсу Морского кадетского корпуса.

Двенадцатилетним кадетом Макаров ходил на судах Сибирской флотилии, а четырнадцати лет плавал на Тихоокеанской эскадре. Здесь Макарову посчастливилось попасть на корвет «Богатырь», ходивший под флагом контр-адмирала Андрея Александровича Попова, одного из лучших русских адмиралов того времени.

После выпуска Макаров был назначен на фрегат «Америка», плававший в дальневосточных водах.

В 1867–1869 годы гардемарин Макаров участвовал в длительном походе в Атлантическом океане фрегата «Дмитрий Донской», а в 1869 году, сдав необходимые экзамены, получил чин мичмана и был назначен на броненосную лодку «Русалка», входившую в состав броненосной эскадры вице-адмирала Г. И. Бутакова. Осенью, плавая в шхерах, «Русалка» при повороте ударилась носом о камень. В пробоину хлынула вода, и корабль едва не погиб. С анализа этой аварии Макаров начал свои знаменитые исследования по непотопляемости корабля.

Он разработал целую систему технических устройств и мероприятий, обеспечивающих непотопляемость и живучесть корабля. Свои расчеты Макаров изложил в ряде статей, напечатанных в «Морском сборнике» в 1870 году. Работы Макарова были настолько серьезны и значительны, что по представлению адмирала Бутакова он был произведен «за отличие» в лейтенанты после полутора лет пребывания мичманом, то есть значительно раньше установленного срока.

Через два года после опубликования статей Макаров, успевший за это время совершить кругосветное плавание на винтовой шхуне «Тунгус», поступил в распоряжение адмирала А. А. Попова специально для разработки вопросов непотопляемости в связи с постройкой новых кораблей. Четыре года с необыкновенным напряжением сил работал он в этой области и многого достиг в решении этой важнейшей проблемы.

Незадолго до русско-турецкой войны 1877–1878 годов Макаров добился назначения в Черноморский флот. Спустя месяц после назначения, в ноябре 1876 года, Макаров предложил главному командиру Черноморского флота проект переоборудования быстроходного парохода «Великий князь Константин» в плавучую базу минных катеров для нападения на корабли противника в его базах. Проект был принят, и когда началась война, пароход был вполне подготовлен к военным действиям.

После окончания русско-турецкой войны Макаров, произведенный в капитаны 2-го ранга, был назначен начальником отряда миноносок Балтийского флота, затем, в мае 1880 года, — на Каспийское море заведующим морской частью Ахал-Текинской экспедиции, а после ее завершения, в октябре 1881 года, — командиром парохода «Тамань», находившегося в Константинополе в распоряжении русского посольства. 1 января 1882 года Макаров был произведен в капитаны 1-го ранга.

За годы пребывания в Константинополе Макаров сумел проделать работу исключительной важности — исследовать течения Босфора.

Еще во время русско-турецкой войны Макаров заинтересовался течениями Босфора, но тогда он не имел возможности заняться научными исследованиями. Теперь, когда в его распоряжении находился пароход,

Макаров немедленно приступил к изучению интересовавшего его вопроса.

Ему удалось провести исключительные по значению океанографические исследования, которые не только дали полное решение загадки нижнего течения Босфора, но и раскрыли основные закономерности изменений верхнего и нижнего течений, их причины и изменчивость во времени. Кроме того, он сумел поставить ряд крупных океанографических проблем общего характера, таких, например, как связь между уровнем моря и скоростью течения. Результаты наблюдений, описание работ и научные выводы Макаров опубликовал в своей книге «Об обмене вод Черного и Средиземного морей», вышедшей в свет в 1885 году. Огромное значение этой книги сразу было признано учеными. В 1887 году Макаров был удостоен премии Академии наук. Таким образом, первая же океанографическая работа Макарова выдвинула его в ряды первоклассных ученых-океанографов.

17 сентября 1886 года Макаров был назначен командиром корвета «Витязь», которому предстояло совершить кругосветное плавание, первое после многолетнего перерыва. В 1867 году, когда правительство России за 11 миллионов рублей продало США Аляску и почти все принадлежавшие России острова в Тихом океане, прекратилась деятельность Российско-американской компании, а в связи с этим прекратились и кругосветные плавания русских кораблей.

Ко времени плавания «Витязя» Тихий океан был в общем известен, и поэтому не приходилось рассчитывать на какие-либо существенные географические открытия в его водах. Да Макаров и не ставил перед собой таких задач, так как корвет *«не снаряжался для ученых целей»* .

12 сентября 1886 года «Витязь» покинул Кронштадт. В период плавания Макаров и его офицеры не прекращали исследований, которые легли в основу новой науки — океанологии.

К 24 марта «Витязь» достиг Гонолулу.

Двухнедельное плавание к Гавайским островам не прошло для Макарова даром. Он успел за это время сделать три глубоководные станции, результаты которых помогли ему найти правильное решение одной из важнейших океанографических проблем.

Основной целью наблюдений Макарова за поверхностным слоем воды в этом районе Тихого океана являлось отыскание восточной грани теплого течения Куро-Сио. Макаров неспроста заинтересовался этим течением. Под этим названием, что по-японски означает «синяя» или «темная вода», понимают целую систему течений, связанных с этим основным потоком.

Подобно системе Гольфстрима в Атлантическом океане, система Куро-Сио играет огромную роль в жизни Тихого океана. Эта система теплых течений обогревает Восточно-Китайское, Желтое и Японское моря, определяет климат Японских островов, оказывает огромное влияние на климат северо-западной части Тихого океана и влияет на гидрологические и метеорологические условия Охотского и Берингова морей. Поэтому изучение Куро-Сио было очень важным делом.

Наблюдения Макарова показали, что течение это не имеет четкой восточной границы. Его воды плавно переходят в воды Тихого океана.

Даже тщательные исследования при помощи современных приборов с большим трудом позволяют различить восточный край Куро-Сио. Зато его западный край, особенно после поворота течения севернее широты 37° на восток, обозначается очень четко, так как он отделяет теплое Куро-Сио от холодного течения Ойя-Сио. Но эту границу Макаров пересек позднее.

Прибыв 25 апреля 1886 года в Иокогаму, «Витязь» вошел в состав Тихоокеанской эскадры, которой командовал тогда вице-адмирал Шмидт.

В течение двадцати месяцев «Витязь» плавал в дальневосточных морях — то в составе эскадры, то самостоятельно, выполняя специальные поручения командования. Корвет побывал во многих портах — от Манилы на Филиппинских островах до Петропавловска-Камчатского. Он посетил Сахалин, северное и северо-западное побережье Охотского моря, Курильские острова, Камчатку, Командорские острова, разные порты Китая и Японии (Иокогаму, Нагасаки, Хакодатэ и другие).

Во время всех этих плаваний Макаров и его офицеры продолжали неутомимо вести океанографические исследования, которые дали много ценного материала для изучения дальневосточных морей.

В конце прошлого столетия Берингово море, с точки зрения океанографии, было почти неизвестно. Во время одного из походов «Витязя» к Командорским островам Макаров сделал гидрологический разрез (серию гидрологических станций на одном галсе) от Камчатки к острову Беринга.

Пользуясь результатами этого разреза и некоторыми другими данными, Макаров сумел определить некоторые очень важные черты гидрологии Берингова моря.

Наиболее обстоятельно Макаров исследовал Охотское море. Он очень верно охарактеризовал особенности его гидрологии, показал общую структуру вод, определил и общий круговорот вод Охотского моря, указав, что движение их происходит против часовой стрелки. При этом он отметил, что в северных и северо-западных районах моря, лежащих в наиболее суровых климатических условиях, создается холодное течение, идущее на юг вдоль восточного побережья Сахалина.

Особенное внимание Макаров обратил на исследования пролива Лаперуза, связывающего Охотское море с Японским. Он тщательно изучил результаты всех наблюдений, произведенных в этом районе до него, дополнил их данными своих глубоководных станций и наблюдениями с кораблей эскадры и составил подробные карты распределения температуры и удельного веса воды на поверхности в самом проливе и в прилегающих к нему районах обоих морей. Макаров провел, также с целью выяснения механизма водообмена через пролив, лабораторные опыты, в которых применил специально построенный им для этого случая прибор.

Кроме гидрологических наблюдений в дальневосточных водах, команда «Витязя» проводила регулярные измерения глубины и гидрографические работы. В частности, была нанесена на карту одна из бухт в заливе Петра Великого в Японском море, которая в честь корабля получила название Витязь.

Таковы результаты исследований Макарова на Дальнем Востоке. Он мог бы продолжать свою плодотворную работу и дальше, но срок пребывания корвета в Тихоокеанской эскадре подошел к концу. 23 декабря

1888 года «Витязь» вышел из Нагасаки в обратный путь, в Кронштадт.

1 июня 1889 года в 4 часа 45 минут корвет «Витязь» стал на якорь на Большом Кронштадтском рейде, благополучно завершив свое кругосветное плавание.

Корвет прошел около 60 тысяч миль, из них под парусами больше 25 тысяч миль. За 993 дня плавания было сделано 493 серии глубоководных наблюдений, огромное количество метеорологических и гидрологических наблюдений, взяты пробы фунта, собраны коллекции различных морских животных и растений.

По окончании плавания Макаров составил специальную записку, в которой изложил свои соображения по вопросам боевой подготовки и улучшения условий жизни команд на кораблях по опыту «Витязя», а также описал технические усовершенствования, сделанные им на «Витязе» (устройство для двойного и даже тройного использования пара главных котлов, в результате установки которого была достигнута существенная экономия расхода топлива, приспособление для уменьшения стремительности качки, устройства, обеспечивающие непотопляемость и т. п.).

Ценность научных результатов кругосветного плавания корвета «Витязь» была огромна, и это прежде всего являлось заслугой его командира — Степана Осиповича Макарова. 1 января 1890 года Макаров был произведен в контр-адмиралы. Несколько позже, в 1894 году, вышел в свет его труд «„Витязь“ и Тихий океан».

Труд Макарова получил высокую оценку русских ученых. Еще до выхода книги в свет ее автор снова был удостоен премии Академии наук. Выход в свет книги «„Витязь“ и Тихий океан» явилось крупным событием в мировой географической науке. С. О. Макаров стал одним из виднейших океанографов мира, а название русского корвета начертано на фасаде Международного океанографического института в Монако.

С. О. Макаров сделал еще один замечательный вклад в науку и морское дело — он создал знаменитый ледокол «Ермак» и совершил на нем высокоширотные арктические плавания.

«Ермак» — могучий ледокол водоизмещением около 7 тысяч тонн, с тремя машинами общей мощностью около 7,5 тысячи лошадиных сил, был способен вступать в единоборство с тяжелым арктическим льдом.

В течение первых трех недель плавания «Ермак» прошел во льдах 200 миль, поднимался до широты около 81°5, заходил далеко к востоку от западного из островов Шпицбергена. Группа научных работников под руководством Макарова ежедневно проводила океанографические исследования, собрала много сведений о морских льдах, об их прочности и физических свойствах.

Большой научный интерес представляют суждения СО. Макарова по гидрологии Северного Ледовитого океана. Он доказал, в частности, что глубинные теплые воды приходят в Арктический бассейн из Гренландского моря и опускаются в районе Шпицбергена под холодные полярные. Этим самым Макаров подтвердил предположение Ф. Нансена, обнаружившего теплые воды в Центральном Арктическом бассейне во время дрейфа «Фрама».

Результаты плаваний на «Ермаке» Макаров изложил в своей книге «„Ермак“ во льдах», вышедшей в свет в 1901 году. В этом труде адмирал привел результаты своих исследований в Арктике, которые наглядно показывали, какие огромные возможности для науки открывал мощный ледокол.

Замечательный флотоводец Степан Осипович Макаров трагически погиб (подорвался на мине) в Порт-Артуре в 1904 году.

Фритьоф Нансен

Первое значительное продвижение к Северному полюсу было совершено на «Фраме» величайшим исследователем Арктики Фритьофом Нансеном (1861–1930). Хотя и до Нансена было немало сделано смелых попыток открыть Северо-восточный и Северо-западный пути к Берингову проливу и немало кораблей плавало у берегов арктических архипелагов, все же никто не решался углубиться в полярные льды или пройти по ним далеко к северу.

Когда Нансен приступил к своему великому делу, ему было всего тридцать два года, но он уже в течение девяти лет вынашивал план экспедиции на Северный полюс.

Фритьоф Нансен вырос в Осло (в то время Христиания), учился в университете, изучал зоологию и совершенствовался на знаменитой океанографической станции в Неаполе. Он был высоким, сильным человеком, с открытым лицом, страстным спортсменом. Свою арктическую карьеру он начал, еще будучи студентом. В 1882 году он отправился в Гренландию на зверобойном судне «Викинг». Затем в 1888 году он в сопровождении Отто Свердрупа, впоследствии капитана «Фрама» и заместителя Нансена в его большой экспедиции, впервые пересек по льдам Гренландию.

Пожалуй, самым ценным результатом гренландского похода было то, что он выявил замечательное самообладание, выносливость и талант Нансена как руководителя и как ученого. Время зимовки в гренландском селении Годтхоба Нансен использовал для изучения местного эскимосского населения. Свои наблюдения он изложил в книге «Жизнь эскимосов».

Вскоре по возвращении в Европу Нансен начал готовиться к экспедиции на Северный полюс. Его план исследования полюса был совершенно необычен, и ему пришлось выдержать немалую борьбу за него. Вкратце план состоял в том, чтобы построить корабль, провести его Северо-восточным проходом вдоль берегов Сибири дальше мыса Челюскин, дать кораблю вмерзнуть в ледяное поле и предоставить дрейфовать вместе со льдами к Северному полюсу. Не надеясь, что корабль пройдет через самый полюс, Нансен предполагал покинуть его, когда он будет в самой северной точке, и дойти до полюса пешком. Не рассчитывая на обратном пути найти свой корабль, он думал вернуться по льду на Шпицберген и там сесть на какое-либо другое судно.

Большинству полярных исследователей того времени этот план показался невероятной бессмыслицей. Когда он был впервые предложен, его объявили *«прекрасно разработанным планом самоубийства».* Все считали, что в полярном плавании судно должно держаться близ берега Никто не верил, что можно построить корабль, который в состоянии выдержать колоссальное давление арктических льдов. Кроме того,

океанографы сомневались в существовании полярного течения, в которое так верил Нансен. Но, несмотря на все насмешки, он после тщательного изучения вопроса смело защищал свой план и даже поехал в Англию, чтобы сделать о нем доклад в Королевском географическом обществе и встретиться лицом к лицу со своими критиками.

Свой план Нансен основывал на внимательных наблюдениях и тщательных выводах. Кроме того, он сумел извлечь уроки из неудач других исследователей и в частности из трагедии Де-Лонга, описанной нами выше.

Дальнейшее подтверждение своим расчетам будущий великий исследователь Северного полюса нашел в изучении плавника, из которого гренландские эскимосы строят свои каноэ. Тщательное исследование этого плавника показало, что он приплывает из Сибири.

Льдины, откалывавшиеся от ледяного поля, нередко приносили к берегам Гренландии примерзшие куски грязи. Изучение этой грязи, песка и находившихся в них микроскопических животных показало, что они были вынесены к морю великими сибирскими реками. Были также и другие веские данные, подтверждавшие предположения Нансена о ветрах и течениях. Терпеливо и внимательно распутывая клубок научных предположений, Нансен создал свою теорию полярного течения и свой план арктической экспедиции.

Несмотря на то, что иностранные ученые зло критиковали план Нансена, норвежцы верили в него. Но для приведения плана в исполнение нужны были деньги. Наконец-то три четверти средств, необходимых для экспедиции, выделил норвежский парламент, немного помог король Оскар, некоторую сумму прислал из Швеции барон Диксон, а недостающие средства были собраны по подписке. Кроме того, значительную сумму прислало Английское Королевское географическое общество. Нансен занялся постройкой и снаряжением корабля, и в этом ему оказал большую помощь талантливый конструктор-строитель Колин Архер. Надо было подобрать подходящих людей и оборудование. От спутников Нансена требовались не только физическая сила и выносливость, но и технические знания.

Нансен тщательно подготовил оборудование экспедиции и заранее составил расписание научных работ. В результате в течение всего путешествия велись разнообразные научные исследования, и даже во время дрейфа не прекращались промеры глубин Ледовитого океана. Впоследствии эти труды послужили доказательством того, что район Северного полюса является глубоким морем и что существование там материка или больших островов маловероятно.

Экспедиция выехала в июне 1893 года. «Фрам» был хорошо приспособлен для плавания во льдах. Но на открытой воде его сильно качало, так что первая часть пути причинила команде много неудобств. Кроме того, так как корабль был очень нагружен, его постоянно заливало волнами. Погода и ледовые условия оказались хуже, чем при плавании Норденшельда на «Веге». И все же, несмотря на все это, Нансен обогнул мыс Челюскин, продвинулся на восток от него и 22 сентября 1893 года у 78°50 северной широты и 133°37 восточной долготы завел «Фрам» во льды и дал ему вмерзнуть. «Фрам» прекрасно выдерживал давление льдов. Когда оно усиливалось, корабль вытеснялся кверху; когда оно ослабевало,

он садился своим плоским килем на воду. Со страшным грохотом и треском, похожим на артиллерийскую канонаду, льдины стискивали корпус судна. Внутри корабля стоял невыносимый шум. Сдавливание продолжалось по нескольку недель подряд. Судно поднималось и вновь опускалось. Такая качка чувствовалась особенно сильно в периоды высоких приливов. Иногда «Фрам» менял свое положение несколько раз в сутки. Люди постепенно привыкли к шуму, и будничная жизнь пошла своим чередом. Наконец страшные льды сомкнулись под кораблем, и он спокойно лег на ледяную постель. Нансен доказал правильность первой части своего плана.

Сначала «Фрам» двигался вперед, на север, но немного западнее, чем предсказывал Нансен. Затем начались недели шторма, и корабль относило все дальше и дальше назад, на восток. Определения широты и промеры глубин показывали, что «Фрам» приближается к Азиатскому материку. Из дневника Нансена видно, что, хотя он и продолжал верить в правильность своей основной теории, все же в такие дни у него нередко бывали моменты сомнения и разочарования. Наконец, «Фрам» медленно взял курс на северо-запад. Торопиться было некуда: путешественники рассчитали свои запасы на несколько лет. Нансен доказал правильность и второй части своего плана.

Дрейф продолжался полтора года. Нансен был уверен в том, что судно в безопасности и что оно постепенно продвигается вперед. Но вместе с тем было ясно, что оно не пройдет через полюс. 14 марта 1895 года корабль находился у 84° северной широты и 10°55 восточной долготы. Нансен попрощался с «Фрамом» и командой и вдвоем с моряком Иоганесом двинулся на штурм полюса. Это было первое путешествие по безбрежному ледяному морю, медленно дрейфовавшему по водам Северного Ледовитого океана Покинутое командиром судно также продолжало дрейфовать.

Нансен не надеялся найти обратный путь к «Фраму». Он не рассчитывал до возвращения в Норвегию вновь увидеть свой корабль и не верил, что между ним и полюсом лежит какая-либо земля. Он рассчитывал, что возвращаясь назад с полюса, попадет на Шпицберген. У Нансена и Иоганеса были двое нарт с тщательно подобранными собачьими упряжками. На каждых нартах лежал эскимосский каяк, в каяках находились продукты и снаряжение. Путь по льду был очень тяжелым. К 8 апреля они достигли 86° 14 северной широты. Это была самая северная точка, когда-либо до того времени достигнутая человеком. Но, наконец, настал момент, когда они, не достигнув полюса, решили повернуть назад и взять курс на землю Франца-Иосифа. Их припасы быстро таяли. Пищу приходилось добывать охотой на тюленей и белых медведей.

Был период, когда ни одно животное не попадалось на пути, и путешественники брели голодные. Достигнув открытой воды, они связали каяки вместе и пересели в них, а нарты пустили плыть за бортом. Продвигались они вперед с помощью весел и парусов.

Однажды на исследователей напало стадо моржей, и они едва не погибли. В другой раз при переправе через разводья к Иогансену подкрался белый медведь и сшиб его с ног.

Нансен вовремя успел выхватить ружье и, убив зверя, спас своего товарища. Был еще один опасный момент, когда веревки, связывавшие лодки, порвались и каяки стало ветром относить в разные стороны. Нансен

прыгнул в ледяную воду, поймал конец и притянул лодки друг к другу.

После разных злоключений оба исследователя достигли группы неизвестных им мелких островов. На самом большом из них они провели всю зиму в хижине, наполовину вырытой в земле, наполовину сложенной из камня. Питались они медвежьим мясом.

Весной путешественники, миновав ряд островов, прошли на юг и встретились с Фредериком Джексоном, участником другой полярной экспедиции. Нансена и его спутника едва можно было узнать: они обросли бородами, одежда износилась и покрылась слоем грязи и жира, лица обветрились и закоптились от сальных коптилок.

Джексон привез письма от норвежского правительства и от жены Нансена. За два года это была первая весточка с родины. О судьбе «Фрама» Джексон ничего не знал.

На судне Джексона путешественники в августе прибыли в Вардэ, порт в северной Норвегии. Можно себе представить радость Нансена и Иогансена, когда они через несколько дней узнали, что «Фрам» находится в другом норвежском порту. Оба путешественника пересели на свой корабль, и экспедиция в полном составе вернулась домой.

Оказалось, что после ухода Нансена «Фрам» продолжал дрейфовать на северо-запад и достиг 85°57 северной широты. Дальше пак повернул на юго-запад, как это и было предсказано Нансеном. К северу от Шпицбергена Свердрупу благополучно удалось освободить корабль из ледового плена.

Нансен был не только великим путешественником, он был и крупным ученым, внесшим много ценного в изучение океанографии вообще и Ледовитого океана в частности. В то же время он проявлял большой интерес к зоологии и антропологии.

Нансен соединял в себе черты великого исследователя и путешественника, ученого и общественного деятеля. Занявшись к концу жизни общественной деятельностью, он внес в нее то же мужество, туже честность, ту же страстность, которые сделали его великим путешественником.

НОВЕЙШИЕ ОТКРЫТИЯ (XX век)

Руал Амундсен

Когда Руалу Амундсену (1872–1928) было всего двадцать лет, он пришел к заключению, что многие предшествующие экспедиции в Арктику страдали от того, что их командиры никогда не были сами капитанами кораблей. Почти всегда в вопросах навигации им приходилось полагаться на опытных шкиперов. Таким образом, выйдя в море, экспедиция имела не одного начальника, а двух. Амундсен решил устранить этот недостаток. Для этого необходимо было самому вооружиться знаниями шкипера и занять место капитана.

Амундсен уже тогда твердо решил, что станет исследователем, чего бы это ни стоило, и со свойственной ему последовательностью поступил матросом на парусное судно, чтобы приобрести опыт, необходимый для получения шкиперского диплома. Это было нелегким шагом для молодого человека из богатой семьи, уже в течение двух лет учившегося на медицинском факультете и имевшего все возможности устроить свою жизнь обычным и более легким путем. Но Амундсен был уверен, что служба

простым матросом является неизбежной частью того пути, который он избрал еще мальчиком, после того как прочел описание первых экспедиций Франклина в Канаду.

В 1897 году бельгийцами была организована научная экспедиция Антарктику. В состав этой экспедиции входили ученые из разных стран, Амундсен попал в нее в качестве первого штурмана.

Экспедиция направилась к берегам Южной Америки и провела несколько недель возле Огненной Земли, к тому времени еще очень мало исследованного острова. Ученые разных специальностей собрали на нем богатые коллекции, а затем направились к Земле Грахама. Здесь корабль внезапно попал в сплошной ледяной пак и застрял в нем. Пришлось располагаться на зимовку. Командование экспедиции совершенно не рассчитывало на такой оборот дела, и потому не было подготовлено к зимовке. Зима принесла исследователям много горя. Горючее для отопления и освещения быстро кончилось, в каютах воцарились холод и темнота. Люди, подавленные одиночеством и шумом от беспрерывного треска льда, впали в мрачное безразличие.

Все страдали от цинги, а двое матросов сошли с ума. Начальник экспедиции и капитан были так тяжело больны, что не вставали с постелей. Амундсену пришлось взять на себя командование.

Он делал все, что мог, чтобы облегчить положение товарищей. Полагая, что некоторое разнообразие в пище улучшит состояние цинготных больных, он откопал из сугробов замерзшие трупы тюленей и принялся кормить больных тюленьими котлетами. И это действительно оказало поразительное действие на здоровье и состояние духа зимовщиков.

Но главным источником силы и бодрости в это трудное время был, по словам Амундсена, корабельный врач, энергичный маленький американец Кук, который в свое время был с Пири в Гренландии. Кук был всегда весел, никогда не падал духом и неустанно заботился о всех слабых участниках экспедиции. Он организовал вылазки на разведку льда, чтобы узнать, какие имеются шансы на освобождение из ледового плена, он же сформировал партию добровольцев для сверления льда и взрыва его динамитными патронами.

Когда патроны, расположенные по прямой от носа корабля, взорвались, ничего особенного не произошло, но, когда наступило лето, ледяное поле треснуло вдоль линии взрыва, и корабль вышел из льдов.

По словам Амундсена, доктор Кук был честным, храбрым и неистощимо жизнерадостным человеком. А между тем это был тот самый Кук, который впоследствии уверял, что взошел на вершину горы Мак-Кинли, в то время как на самом деле поднялся лишь на один из окружающих ее холмов. В другой раз он поразил мир, распустив слух, что достиг Северного полюса. Был даже момент, когда ему поверили. Позднее он сидел в тюрьме за мошенничество.

После тринадцатимесячного ледяного плена корабль бельгийской экспедиции наконец вернулся в Европу и привез ценный научный материал.

В следующем году Амундсен получил диплом капитана и немедленно приступил к организации своей первой самостоятельной экспедиции. При этом он пользовался советами и помощью Нансена. Но даже эта помощь не оградила его от волнений, разочарований,

затруднений и проволочек при сборе необходимых для экспедиции денег. Эта экспедиция, скромная по затраченным на нее средствам, должна была привести Амундсена на вершину славы, он собирался пройти Северо-западным проходом и попутно установить точное местонахождение Северного магнитного полюса.

Амундсен купил маленькую, но пригодную для дальнего плавания норвежскую рыбачью шхуну «Иоа». Двигатели внутреннего сгорания только что начали тогда появляться, и Амундсена едва не подняли на смех, когда он установил на шхуне двигатель в помощь парусам. Двигатель этот честно служил в экспедиции, хотя однажды чуть не послужил причиной большого несчастья в машинном отделении вспыхнул пожар, и если бы огонь дошел до баков с горючим, Амундсен со всей командой неминуемо погиб бы в огне среди ледяных просторов Арктики.

Амундсен отплыл в июне 1903 года. Его команда состояла всего из шести человек. Так как к моменту отплытия ему не удалось полностью расплатиться с кредиторами, то он со своими товарищами пробрался на борт судна ночью, в проливной дождь, и они тайком вышли в море.

«Иоа» быстро дошла до одной из гаваней западного берега Гренландии, где взяла собачью упряжку и горючее для мотора. Затем Амундсен направился на запад, к острову Бичи, где провел ряд исследований, чтобы узнать, в каком направлении находится магнитный полюс. Магнитная стрелка показывала на полуостров Бутия, и «Иоа» пошла туда через пролив Пиля. Глубины в архипелаге были тогда почти неизвестны, и Амундсен включил их измерение в план своих работ.

Два раза исследователи едва не погибли один раз от пожара в машинном отделении, а другой раз от сильной бури, которая чуть не разбила судно о скалистые рифы.

Когда наступила зима, путешественники нашли небольшую бухту на южном берегу Земли короля Уильяма и зазимовали там. Они выстроили маленькую обсерваторию, в которой установили новейшие точные приборы для изучения земного магнетизма.

Эти наблюдения задержали их в бухте, они провели там два года.

Только 13 августа 1905 года экспедиция решилась освоить Северо-западный проход. Амундсен избрал самый южный путь — через пролив Симпсона, в отличие от других исследователей, которые большей частью старались пройти через архипелаг гораздо севернее, против оконечности Бутии. Южный путь через узкие каналы оказался свободен, в то время как широкие северные проливы постоянно были забиты льдом.

Несмотря на непрерывные промеры лотом, «Иоа» успешно шла вперед и 26 августа встретила пришедшее из Сан-Франциско китобойное судно. Амундсен поздравил себя с успехом. Он думал, что сможет войти в Тихий океан еще до наступления осени, раз простой китобойный корабль, шедший из Тихого океана, сумел выйти навстречу ему.

Однако льды внезапно сомкнулись, и 2 сентября «Иоа» вмерзла в пак против мыса Кинг, а невдалеке, у острова Хершель, зазимовали китобойные суда, Амундсен приготовился к третьей полярной зиме.

Спутники Амундсена устроились на «зимних квартирах», а сам он с капитаном выброшенного на берег китобойного судна, с проводником-эскимосом и его женой совершил небольшую поездку на

санях в глубь материка. Они перевалили через горы Аляски высотой в 2700 метров и спустились в долину Юкона. Амундсен посетил форт Эгберт, самый северный военный пост Соединенных Штатов. Отсюда он телеграфировал в Европу о своем успехе и о положении экспедиции.

Затем он вернулся через форт Юкон на корабль. В июле лед треснул, и «Иоа» беспрепятственно прошла в Берингов пролив. В октябре 1906 года она подошла к берегам Калифорнии.

Амундсен блестяще выполнил задачу, которую считал целью своей жизни, и над которой в течение четырехсот лет безуспешно бились его предшественники, принося в жертву десятки кораблей и сотни человеческих жизней. Правда, с прорытием Панамского канала открытие Северо-западного прохода потеряло свое практическое значение, да и интерес к нему уменьшился, поскольку путь Амундсена пролегал по морям и проливам, которые были открыты до него. Но, тем не менее, плавание «Иоа» было замечательным достижением. Наибольшее значение имело точное определение места Северного магнитного полюса и большое количество магнитных измерений, произведенных экипажем «Иоа».

Амундсен поставил своей следующей задачей атаковать Северный полюс, но совершенно неожиданно вместо Северного он вскоре оказался на Южном полюсе.

В 1909 году, когда Амундсен готовился повторить дрейф Нансена и даже приобрел старый «Фрам», он вдруг узнал, что Кук и Пири уже достигли Северного полюса. В 1910 году Амундсен принял решение штурмовать Южный полюс, но держал свое решение в тайне даже от своей команды.

14 января 1911 года экспедиция высадилась в Китовой бухте и организовала лагерь. Амундсен решил отправиться в путь с четырьмя своими товарищами. При подготовке маршрута были тщательно учтены все ошибки предыдущих экспедиций. По пути он через каждый градус устраивал склады продовольствия и топлива и помечал их высокими флагштоками. На это ушел почти год.

20 октября 1911 года Амундсен выехал на санях, запряженных собаками. Через месяц после того, как часть провианта была израсходована, он распорядился ежедневно забивать по одной собаке, которая служила пищей другим собакам и людям. Эта малоаппетитная на вид пища оказалась очень питательной 15 декабря 1911 года экспедиция достигла Южного полюса. Первооткрыватели подняли там норвежский флаг. После похода, продолжавшегося 99 суток, все благополучно вернулись в лагерь.

Владимир Русанов

Владимир Александрович Русанов — видный полярный исследователь начала XX века. Его деятельность была многогранной; за свою сравнительно недолгую жизнь он проявил себя как смелый революционер, ученый-энтузиаст и бесстрашный путешественник.

Русанов родился 3 ноября 1875 года в городе Орле в купеческой семье. Отец его умер, когда Русанов был еще ребенком. Перед смертью отец разорился, оставив вдову с сыном почти без всяких средств к существованию. Мать Русанова, несмотря на материальные затруднения, решила дать сыну хорошее образование и устроила его в лучшее в городе

учебное заведение — классическую гимназию. Однако, к удивлению всех знакомых и родных, мальчика вскоре исключили за неуспеваемость. То же случилось и после его поступления в реальное училище.

Ни уговоры, ни наказания не помогали. Живой ум и непосредственность Русанова были не в ладах с сухими и догматическими методами преподавания казенной школы. Он увлекался чтением книг, описывающих приключения и путешествия, загородными прогулками, с которых возвращался с карманами, полными всевозможных камней. Это были его первые «геологические коллекции».

Двенадцати лет его, очевидно, не без помощи отчима, преподавателя Орловской семинарии, устроили в это учебное заведение. Успехи юного Русанова в духовной семинарии были также не блестящими, особенно ненавистны были подростку «богословские науки».

Неудовлетворенный учебой, Русанов сблизился с революционно настроенной молодежью. В 1894 году девятнадцатилетним юношей он вступил в подпольный кружок, который в 1896 году вошел в состав социал-демократического «Рабочего Союза». Вскоре юноша стал одним из самых активных подпольщиков.

Окончив весной 1897 года семинарию, Русанов поступил вольнослушателем на естественный факультет Киевского университета. Учеба его продолжалась недолго: замеченный в студенческих беспорядках, он был лишен права посещать лекции и выслан в Орел. С этого времени полиция не переставала преследовать Русанова. 4 сентября его арестовали по делу «Рабочего Союза».

Находясь в тюрьме, Русанов продолжал заниматься самообразованием. Среди книг, прочитанных им в этот период, одна пользовалась его особым вниманием. Это была книга Ф. Нансена «Среди льдов и во мраке полярной ночи». Видимо, уже в то время Русанова занимала мысль о полярных путешествиях. Освобожденный в феврале 1899 года под гласный надзор полиции, Русанов не прекращал революционной деятельности и подвергся новым репрессиям. В мае 1901 года на основании «высочайшего постановления» его высылают на два года в город Усть-Усольск Вологодской губернии. Незадолго до этого он женился на Марии Булатовой — девушке незаурядных способностей и редких душевных качеств; невзирая на противодействие родителей, Мария последовала за мужем в ссылку.

В Усть-Усольске Русанов поступил статистиком в земскую управу. Эта работа помимо средств к существованию позволила ему исследовать огромный и почти неизученный Печорский край. Во время летних поездок по статистическому обследованию Усть-Усольского уезда Русанов успевал не только выполнять свои служебные обязанности, но и проводить самые разнообразные наблюдения, послужившие ему впоследствии материалом для ряда научных работ.

По окончании срока ссылки Русанову не разрешили проживать ни в одном из крупных городов России, лишив его таким образом возможности закончить университет. Стремясь закончить свое образование, Русанов настойчиво хлопотал о разрешении выехать за границу. Осенью 1903 года вместе с женой он уехал в Париж, где поступил в Сорбоннский университет на естественное отделение.

Русанов много и упорно учился. Специализируясь по геологии, он отлично зарекомендовал себя при изучении потухших вулканов Франции и извержения Везувия в 1906 году. Блестящее окончание теоретического курса в 1907 году дало ему право на защиту докторской диссертации. Стремясь принести пользу своей родине, Русанов решил собрать материал для диссертации на Новой Земле, геология которой была почти не изучена, а полезные ископаемые не разведаны.

Весной 1907 года В. А. Русанов возвратился в Россию. На этот раз один — его верная спутница — жена умерла в 1905 году в Париже. Когда Русанов прибыл в Архангельск, он, к своему удивлению, встретил со стороны местных властей всяческое содействие в подготовке экспедиции на Новую Землю. Объяснялось это тем, что на Новой Земле безнаказанно хозяйничали норвежцы, и архангельский губернатор видел в экспедиции Русанова одну из мер, направленных против браконьерства.

В Архангельске к Русанову присоединился студент-зоолог Харьковского университета Л. А. Молчанов, с которым он в середине июля и прибыл на рейсовом пароходе «Королева Ольга Константиновна» к западному устью пролива Маточкин Шар. Отсюда в сопровождении проводника-ненца они на обычном ненецком карбасе совершили плавание по проливу до Карского моря и обратно.

В сентябре Русанов вернулся в Архангельск, а затем, побывав в родном Орле, снова выехал в Париж. Это путешествие окончательно определило направление его дальнейшей научной деятельности.

Исследования Русанова на Новой Земле, проведенные им самостоятельно и по собственной инициативе, получили высокую оценку профессоров Сорбонны. Поэтому, когда весной 1908 года для французской экспедиции на Новую Землю потребовался геолог, из многих кандидатов единодушно был избран Русанов. Он с радостью принял это предложение, позволявшее ему продолжить свои исследования по геологии Новой Земли. Сборы задержали его в Париже, и он догнал экспедицию в бухте Белушьей на Новой Земле. Отсюда Русанов с тремя участниками экспедиции направился на пароходе «Королева Ольга Константиновна» в становище Маточкин Шар, затем на ненецком карбасе прошел проливом в Карское море и поднялся вдоль берега к северу до залива Незнаемого. Обследуя этот залив, Русанов сделал интересное открытие: на небольшом полуострове он обнаружил неизвестные до этого ископаемые организмы.

Продолжая свое путешествие, Русанов совершил первый в истории сухопутный поход по Новой Земле, он пересек ее от залива Незнаемого до бухты Крестовой на западной стороне острова. Следует отметить, что Баренцева моря достиг лишь один Русанов, остальные путешественники, не выдержав трудностей пути, отстали.

В сентябре экспедиция закончила работы, и Русанов прибыл в Архангельск. Еще в экспедиции он начал писать научный отчет о своих исследованиях в 1907 и 1908 годах. Отчет, представленный им начальнику экспедиции капитану Бенару, был последним без всяких изменений помещен в своих книгах. При этом Бенар ни разу не указал на истинного автора наиболее интересных глав своих трудов.

Зиму 1908–1909 годов Русанов провел в Париже, продолжая обработку собранных материалов. Написанные им в это время работы свидетельствуют о непрерывном росте его научного кругозора. В своей статье: «О силуре Новой Земли» Русанов приходит к интересным выводам о тесной связи в конце верхнесилурского периода между Ледовитым океаном и исчезнувшим морем Центральной Европы. Важное значение имели также его заключения о путях и времени расселения некоторых разновидностей девонской фауны в полярных областях.

Эта экспедиция принесла Русанову славу талантливого геолога и смелого исследователя. Поэтому, когда архангельские власти стали готовить экспедицию на Новую Землю, они пригласили Русанова принять в ней участие в качестве геолога. Официально возглавлял Ю. В. Крамер, фактически же экспедиция работала по программе, составленной Русановым, и под его руководством. 4 июля 1909 года экспедиция, состоявшая из пяти человек, вышла из Архангельска на пароходе «Королева Ольга Константиновна». В Маточкином Шаре к экспедиции присоединились два проводника-ненца. 9 июля пароход высадил Русанова и его спутников в Крестовой губе, где была организована главная база экспедиции.

Погода не благоприятствовала исследованиям. Кроме того, при разгрузке парохода Русанов сильно повредил ногу. Однако, невзирая на все это, он ежедневно уходил в глубь острова. Успех неизменно сопутствовал его поискам. На острове было обнаружено много полезных ископаемых, в числе их такие, как каменный уголь, мрамор, диабаз и аспидный камень.

Русанов, справедливо предполагая, что Новая Земля должна со временем стать одной из узловых баз, обслуживающих Северный морской путь, считал необходимым выяснить условия плавания вдоль западного побережья острова, которое, по его мнению, явится составной частью трансарктической трассы. С этой целью вместе с двумя проводниками он совершил смелый переход по морю на утлой шлюпке от губы Крестовой до полуострова Адмиралтейства. Осенью, вернувшись в Архангельск, он выступил с рядом лекций, докладов и статей, привлекших внимание общественности к Арктике. Особенно его беспокоила судьба Новой Земли.

«Печальная картина на русской земле, — писал Русанов. — Там, где некогда в течение столетий промышляли наши русские отважные поморы, теперь спокойно живут и легко богатеют норвежцы».

Зиму 1909–1910 годов Русанов снова провел в Париже. Весной 1910 года его опять пригласили в Новоземельскую экспедицию, но на этот раз уже в качестве ее начальника. Поглощенный проблемами Северного морского пути, Русанов в статье «Возможно ли срочное судоходство между Архангельском и Сибирью через Ледовитый океан?» изложил план сквозного плавания.

«До сих пор, — писал он, — с непоколебимым и непонятным упорством стараются пройти в Сибирь… возможно южнее: через Югорский Шар, через Карские Ворота, в более редких случаях через Маточкин Шар. Я предлагаю как раз обратное. Я предлагаю огибать Новую Землю как можно севернее…»

И ниже он продолжает:

«Нужно иметь в виду, что направление течений северной части Новой Земли до сих пор остается необследованным, и что мои предположения на этот счет являются гипотетическими. Вот почему выяснение этого капитального вопроса, по моему мнению, должно составить самую главную задачу Новоземельской экспедиции в 1910 году. Эта экспедиция должна будет окончательно выяснить вопрос о том, насколько удобен предлагаемый мною торговый путь в Сибирь».

Судно экспедиции «Дмитрий Солунский» под командой известного полярного капитана Г И Поспелова 12 июля покинуло Архангельск, имея на борту пять научных работников и десять человек экипажа.

20 июля «Дмитрий Солунский» благополучно достиг западного устья Маточкина Шара, где на судно был взят ненец Илья Вылка, прекрасный знаток полярных льдов, оказавший Русанову неоценимую помощь в предыдущей экспедиции. 16 августа судно достигло крайней северной точки Новой Земли — мыса Желания, обогнув который встретило плавучий лед.

По мере продвижения «Дмитрия Солунского» на юг кромка сплошных льдов, вытянутая с северо-востока на юго-запад, все больше приближалась к берегу и у Ледяной гавани сомкнулась с ним, преградив дальнейший путь. Попытки обогнуть лед с северо-востока окончились безуспешно, и вечером 19 августа судно вернулось к мысу Желания, где встали на якорь и решили выждать изменения ледовой обстановки.

Разыгравшийся ночью шторм пригнал массы льда из Баренцева моря, и к утру «Дмитрий Солунский» оказался в ледяном плену. Ледяные поля, непрерывно торосясь, наступали на судно и ежеминутно грозили раздавить его. Используя небольшие то открывавшиеся, то закрывавшиеся разводья, тянувшиеся под берегом, «Дмитрий Солунский» стал пробиваться на восток. Вскоре разводья стали увеличиваться и превратились в широкий прибрежный канал, открывавший путь на юг. Через двенадцать дней судно подошло к восточному входу в Маточкин Шар, а 31 августа вошло в Баренцево море, совершив, таким образом, обход всего северного острова Новой Земли.

Это выдающееся плавание, совершенное русским судном, впервые после похода Саввы Лошкина, принесло Русанову заслуженную славу.

Произведенные экспедицией исследования намного превосходили все сделанное в этом районе до нее, значительно расширили познания Новой Земли и гидрологического режима омывающих ее вод.

Вернувшись в Архангельск, Русанов направился в Москву. Вместе с ним ехал его новый друг Илья Вылка Русанов, заметивший в молодом ненце незаурядные способности живописца, познакомил его в Москве с художниками, занятия с которыми позволили Вылке получить недоста-вавшее ему художественное образование.

На родине Русанов вел большую общественную работу, выступая с лекциями, докладами, статьями и заметками, посвященными Северу. К этому времени относится публикация одного из наиболее значительных его трудов, скромно озаглавленного «К вопросу о Северном морском пути».

Зиму Русанов опять проводит в Париже, усиленно работая над докторской диссертацией, а летом 1911 года в четвертый раз отправляется

на Новую Землю. В этой экспедиции на парусно-моторной яхте «Полярная», водоизмещением всего пять тонн, он, наконец, совершает плавание вокруг южного острова Новой Земли, что ему не удалось выполнить в прошлом году только из-за недостатка горючего. Экспедиция на «Полярной» главное внимание уделила гидрографическим и метеорологическим исследованиям. Особенно много было сделано для изучения поверхностных течений Баренцева и Карского морей.

Затем он был назначен начальником экспедиции на Шпицберген. Его путешествия, не знавшие неудач, и все возраставший авторитет служили лучшей гарантией успеха экспедиции.

Экспедиция отправлялась на небольшом (около шестидесяти четырех тонн водоизмещения) зверобойном судне «Геркулес», приспособленном для плавания во льдах. Кроме парусного вооружения, судно имело двадцатичетырехсильный двигатель и обладало прекрасными мореходными качествами. В экспедицию вместе с Русановым отправлялась его невеста Жюльетта Жан — геолог и врач.

9 июля 1912 года «Геркулес» вышел из Александровска-на-Мурмане, имея на борту четырнадцать участников экспедиции. По плану «Геркулес» должен был вернуться в октябре этого же года. Однако полуторагодовой запас продовольствия и обилие полярного снаряжения на судне свидетельствовали о том, что у Русанова были иные намерения. Об этом же довольно прозрачно говорил и сам Русанов в заключительной части плана экспедиции.

«В заключение нахожу необходимым открыто заявить, что, имея в руках судно выше намеченного типа, я бы смотрел на обследование Шпицбергена как на небольшую первую пробу. С таким судном можно будет широко осветить, быстро двинуть вперед вопрос о Великом Северном морском пути в Сибирь и прийти Сибирским морем из Атлантического в Тихий океан».

16 июля «Геркулес» благополучно достиг острова Западный Шпицберген и вошел в залив Белзунд, находящийся на западной стороне острова. Отсюда Русанов вместе с двумя матросами пешком прошел до восточного берега Западного Шпицбергена и обратно. Этот переход, совершенный в условиях горной местности, покрытой ледником, едва не закончился гибелью Русанова на обратном пути он провалился в ледниковую трещину и только каким-то чудом задержался на небольшом выступе на краю глубокой пропасти.

Из Бедзунда «Геркулес» перешел в Айсфиорд, а затем в Адвентбай. Обследовав все западное побережье острова, Русанов открыл богатые месторождения угля.

К началу августа экспедиция закончила выполнение официальной программы двадцать восемь заявочных знаков, поставленных Русановым, закрепляли за Россией право на разработку угля на Шпицбергене.

Помимо этого были собраны палеонтологические, зоологические и ботанические коллекции, а во время плавания на Шпицберген и в его прибрежных водах проведены океанографические исследования.

Отправив с попутным норвежским пароходом трех человек со Шпицбергена в Россию, Русанов пошел на Новую Землю. 18 августа в Маточкином Шаре он оставил для отправки на материк телеграмму

следующего содержания:

«Юг Шпицбергена, остров Надежды. Окружены льдами, занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направлюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Новосибирским, Врангеля Запасов на год. Все здоровы.

Русанов»

По-видимому, в телеграмме была пропущена частица не. Следует читать «Если не погибнет», что по существу и вытекает из дальнейшего текста.

Эта телеграмма, раскрывавшая план Русанова, была последним известием, полученным с «Геркулеса».

Где и при каких обстоятельствах погибла экспедиция Русанова, выяснить не удалось Поиски ее, проведенные в 1914 и 1915 годы по инициативе Русского Географического общества, ничего не дали. Только в 1934 году на безымянном островке (сейчас остров Геркулес), находящемся близ берега Харитона Лаптева, был обнаружен столб, врытый в землю, на котором была вырублена надпись:

«ГЕРКУЛЕС. 1913».

В том же году на другом островке (ныне остров Попова-Чукчина, по имени участников экспедиции Русанова), расположенном в шхерах Минина, были найдены остатки одежды, патроны, компас, фотоаппарат, охотничий нож и другие вещи, принадлежавшие участникам экспедиции на «Геркулесе».

После тщательных поисков неподалеку от этих предметов была найдена мореходная книжка матроса «Геркулеса» А. С. Чукчина и серебряные часы с инициалами В. Г. Попова, тоже матроса «Геркулеса», и справка, выданная на его имя.

Судя по этим находкам, можно предполагать, что крайне неблагоприятные ледовые условия в 1912 году принудили «Геркулес» к зимовке где-то в районе северной части Новой Земли, а в следующем году Русанов, видимо, достиг Северной Земли. В пользу этого предположения говорят также следы чьей-то стоянки, обнаруженные в 1947 году в заливе Ахматова на северо-восточном побережье острова Большевик (Северная Земля). По всей вероятности, это следы экспедиции Русанова.

Безвременно погибший Владимир Александрович Русанов оставил неизгладимый след в истории исследования Арктики. Вся его неутомимая деятельность свидетельствовала о широте кругозора и глубине ума.

Его именем названы залив на восточном побережье Новой Земли, полуостров на южном побережье, пролив между островом и этим побережьем, бухта на том же побережье, промысловое становище в этой бухте и гора на побережье залива.

Константин Сергеевич Бадигин

К. С. Бадигин — известный исследователь Арктики, капитан дальнего плавания, родился в 1910 году в г. Пенза. В море впервые вышел в 17 лет, стал капитаном в 1938 году. В 1935 году Бадигин был направлен помощником капитана ледокола «Красин» и совершил свое первое плавание по Северному морскому пути. В 1937 году он стал капитаном исследовательского судна «Седов» и отвечал за успешный дрейф через

Северный Ледовитый океан, продолжавшийся 812 дней. За свой геройский подвиг был награжден орденом Героя Советского Союза.

Результаты дрейфа «Седова» можно сравнить с результатами дрейфа «Фрама» Ф. Нансена «Седов» лег в дрейф вынужденно, благодаря трагическому стечению обстоятельств. В 1937 году, ведя океанологические исследования в море Лаптевых, «Седов» задержался и не смог своевременно вернуться в порт. То же случилось и с ледокольными пароходами «Садко» и «Малыгин». Для взаимной помощи все три корабля соединились и попробовали пробиться сквозь замерзающее море, но были зажаты льдами.

«Седов» совместно с «Садко» и «Малыгиным» сначала дрейфовал прямо на север, приблизительно до 133° восточной долготы. Через месяц, когда «Седов» был около 78-й параллели, он повернул на восток и ко 2 марта 1938 года оказался на 78°25 северной широты и 153°26 восточной долготы. Эта точка была самой восточной для «Седова». С этого времени «Седов» медленно дрейфовал на запад, направляясь в то же время к северу.

Летом 1938 года к дрейфующим судам подошел ледокол «Ермак» и вывел «Садко» и «Малыгина» из льдов в открытое море «Седова» же не удалось вырвать из ледового плена, потому что во время зимовки он получил сильное повреждение рулевого устройства. Пришлось оставить его дрейфовать со льдами.

17 февраля 1939 года одинокий «Седов» оказался на 85°56 7″ северной широты и 120° 13 восточной долготы. В этот день был побит рекорд высокой широты для судов, дрейфующих со льдами, установленный «Фрамом» за 44 года до этого (15 ноября 1895 года), когда он достиг 85°55 5″ северной широты и 66°30 восточной долготы.

Отсюда «Седов» продолжал дрейфовать в общем в северо-западном направлении и 22 марта 1939 года достиг 36°34 7″ северной широты и 108°46 восточной долготы. Затем дрейф «Седова» начал постепенно склоняться к юго-западу. С 17 мая по 27 июля 1939 года путь «Седова» как бы переплетается с путем «Фрама», но дальше «Седов» начинает опять быстро подниматься на север и 29 августа достигает самой северной точки своего дрейфа — 86°39 5″ северной широты и 47°55 восточной долготы.

В дальнейшем дрейф «Седова» опять пересекает путь «Фрама» и, описав ряд зигзагов, направляется между путями дрейфов станции «Северный полюс» и «Фрама» к широкому проливу, отделяющему Гренландию от Шпицбергена.

Две основные задачи стояли перед седовцами: первая — сохранить свой корабль для советского ледокольного флота и вторая — максимально использовать все обстоятельства дрейфа для проведения возможно более полных и точных научных наблюдений.

Первая задача была не легкой. «Седов» не был специально построен для дрейфа во льдах Северного Ледовитого океана. Это, в сущности, обыкновенный грузопассажирский пароход, приспособленный для плавания в слабых льдах. Правда, у него был ледокольный нос и в корпусе сделаны добавочные крепления, но его борта были почти прямостенные. Нельзя было надеяться, что при губительных сжатиях

«Седова» будет так же выжимать на поверхность льдов, как и «Фрама».

Учтя опыт первой зимовки, столь сильно повредившей рулевое устройство судна, седовцы обратили особое внимание на сохранение корабля. Они укрепили корпус судна и выработали особую тактику для борьбы с напором льдов при помощи взрывчатых веществ. Зимой, когда сжатия льдов представляли наибольшую опасность, на борту всегда имелись наготове заряды аммонала, а вокруг корабля были заранее приготовленные лунки. Заряды предназначались для разрушения острых углов ледяных полей, давящих на борт судна, и для образования вокруг судна своеобразной подушки из обломков льда, более равномерно распределяющей давление наступающих ледяных валов.

153 раза седовцы переживали сжатия льдов. Некоторые были настолько опасны, что команда готовилась покинуть корабль. Однажды корабль накренился на 30 градусов, вода хлынула через отверстия холодильников внутрь судна, и только самоотверженная работа механиков спасла корабль от гибели.

В отношении научных наблюдений седовцы имели перед собою живой пример работы в тяжелых арктических условиях — зимовщиков станции «Северный полюс».

Среди седовцев не было ученых-профессионалов. Кроме В. Х. Буйницкого, тогда студента Гидрографического института Главсевморпути, все остальные седовцы были обычными моряками. Но все они кропотливо, тщательно, не щадя своих сил, больше двух лет изо дня в день вели научные наблюдения, *«писали, что наблюдали, а чего не наблюдали, того не писали».*

Легендарный дрейф «Седова» внес ценнейший вклад в науку оСевере.

Генри Ларсен

Канадский полицейский офицер Генри Ларсен на моторной шхуне «Сент-Рок» длиной 30 метров (80 тонн) с командой в семь человек вышел в июне 1940 года из порта Ванкувер (Британская Колумбия) и, следуя обычным путем американских промысловых судов, прошел через Берингов пролив и море Бофорта в залив Амундсена. На первую зимовку «Сент-Рок» остановился у юго-западного берега Виктории, в заливе Уолкер. В короткий навигационный период следующего, 1941 года Ларсен, убедившись в невозможности обогнуть с севера остров Виктория, направился на восток, вдоль берегов материка, достиг полуострова Бутия и поднялся на север вдоль его западного берега до залива Пасли, то есть повторил путь Амундсена в обратном направлении. У залива Пасли «Сент-Рок» был поставлен на вторую зимовку.

Освободившись из льдов летом 1942 года, «Сент-Рок» двинулся к проливу Ланкастер; но на этом участке Ларсен шел не путем Амундсена, а через проливы Белло и Принс-Риджент. В октябре 1942 года «Сент-Рок» вошел в порт Галифакс (Новая Шотландия).

Для середины XX века такое плавание не было большим достижением; сам Ларсен рассматривал его как тренировку и предварительную разведку Северного морского пути вокруг Америки, который во время Второй мировой войны приобретал особое значение.

22 июля 1944 года Ларсен отправился на «Сент-Роке» из Галифакса в обратный путь. На этот раз он избрал другой маршрут: старый путь

великой экспедиции Парри — через широтные проливы Ланкастер, Барроу и Мелвилл.

Напомним, что советский ледокольный пароход «Сибиряков» совершил сквозное плавание Северным морским путем с запада на восток (Архангельск-Иокогама) в одну навигацию еще в 1932 году, правда, потеряв винт во льдах Чукотского моря, так что от Берингова пролива до Иокогамы его вел на буксире траулер. Зато в 1934 году советский ледорез «Литке» прошел без аварий Северным морским путем с востока на запад (Владивосток-Мурманск) в одну навигацию. Таким образом, подлинное «завоевание Северо-восточного прохода» было завершено Советским Союзом, по крайней мере, на двадцать лет раньше, чем завоевание Северо-западного прохода Канадой.

Несущественное отличие маршрута Ларсена от маршрута Парри состояло лишь в том, что ледовая обстановка за проливом Барроу вынудила Ларсена обогнуть остров Байам-Мартин с севера, в то время как Парри вел свои суда вдоль южного берега этого небольшого острова. Зато весьма существенным было то обстоятельство, что по сравнению с Парри Ларсен выиграл три недели, которые он прекрасно использовал.

Несколько дней «Сент-Рок» стоял у южного берега острова Мелвилл для выяснения ледовой обстановки, а затем перешел к полуострову Принс-Альберт, северо-западному выступу Виктории. Оказалось, что отделяющий Викторию от Банкса пролив Принца Уэльского, якобы всегда забитый тяжелыми льдами, был в начале сентября 1944 года почти свободен от льда. Ларсен без помех провел «Сент-Рок» через этот «непроходимый» пролив, последний на его пути до Берингова пролива, и 16 октября прибыл в Ванкувер — через восемьдесят шесть дней после выхода из Галифакса. Впервые в истории Северо-западный проход был пройден в одну навигацию.

Сам Ларсен в отчете проявил большую скромность в оценке своего замечательного достижения.

«Были у нас и удачи, и прорывы Никто не может предсказать ледовую обстановку и навигационные условия в Арктике. То, что мы выполнили в этом году, возможно, повторят и в будущем году, но, может быть, этого придется ждать много лет. Во многом также успех зависит от типа экспедиционного судна. Наше плавание показало, что Северо-западный проход можно пройти в один год, но не доказало, что это можно делать каждый год».

Второе плавание «Сент-Рока» является, несомненно, навигационным подвигом его малочисленной команды. И все-таки тогда еще нельзя было говорить о завоевании Северо-западного прохода. Вопрос о том, пригоден ли Северо-западный проход для плавания современных крупнотоннажных грузовых судов, не был разрешен Ларсеном, ни тем более Амундсеном, так как оба использовали очень небольшие суда.

Только через десять лет после второго плавания «Сент-Рока» вопрос о пригодности Северо-западного прохода для торгового судоходства был разрешен положительно. В конце июля 1954 года канадский дизель-электроходный ледокол «Лабрадор» вышел из Галифакса и, точно следуя путем «Сент-Рока» 1944 года, подошел в конце сентября 1954 года к тихоокеанскому побережью Канады.

Отто Юльевич Шмидт

Зарубежная пресса называла его Красным Колумбом. Отец Отто Юльевича не был капитаном. И сам Шмидт мог скорее пойти в портные и сапожники, но только не в ученые и путешественники. Но ему повезло: родственники сообща решили выучить одаренного мальчика, чего бы это ни стоило.

Он родился в 1891 году. Отто еще не исполнилось и 18 лет, как его охватила идея стать ученым. Будущий математик и исследователь подошел к свой мечте с точки зрения точного и скрупулезного расчета — он решил составить список необходимой литературы с примерным количеством страниц и часов. Юного математика ждало глубокое разочарование — никакой человеческой жизни не хватит, чтобы выполнить задуманную программу — ведь на то, чтобы прочитать самое нужное и познавательное, ему понадобилось бы 1000 лет!

На первом курсе университета он написал научную работу, о которой заговорили математики. Ленин назначил Шмидта членом коллегии народного комиссариата продовольствия, а затем и членом коллегии комиссариата финансов. Шмидт в финансах разобрался очень скоро, даже написал научную работу «Математические законы денежной эмиссии» и вывел несколько специальных формул.

В 1926 году Земля Франца-Иосифа была объявлена территорией СССР, осталось лишь водрузить флаг и основать полярную станцию.

В 1929 году «красный академик» получил предложение от советского правительства возглавить экспедицию на Арктику. Цель экспедиции — достигнуть Земли Франца-Иосифа, доставить туда зимовщиков и организовать самую северную научную станцию. Шмидт был назначен одновременно начальником экспедиции и правительственным комиссаром архипелага Земли Франца-Иосифа, а также других островов, которые могла открыть экспедиция в границах СССР.

В первый день плавания пересекли полярный круг. Чем дальше уходили на север, тем более утолщались ледяные поля с беспорядочно нагроможденными на них торосами. Идти стало затруднительно — судно мореплавателей — «Седов» — не ледокол, а «ледокольный пароход», по размерам раз в пять меньше «Красина».

Случалось, что целую вахту — четыре часа — ценой огромных усилий и большого количества сожженного в топках угля ледокольный пароход «Седов» пробивался всего на корпус. У берегов Земли Франца-Иосифа Отто Юльевич мог не раз погибнуть. Перед отплытием на большую землю Шмидт решил еще раз проверить, хорошо ли устроили полярников. Он уже собирался отправиться назад, на ледокол, когда ветер нагнал в бухту тяжелые льдины. Ледокол маневрировал далеко от берега и подойти не мог — у берега были мели. Шмидт решил добираться без лодки. Он взял багор и стал перепрыгивать с одной льдины на другую. Иногда он плыл на льдине, отталкиваясь багром. С корабля ему на помощь прислали лодку. Шмидт спрыгнул в лодку, и она тут же перевернулась. С корабля спустили лодку побольше и доставили академика на борт.

28 июля показалась Земля Франца-Иосифа. Станцию поставили на мысе Седова, под крестом, поставленным самим Седовым.

21 августа «Седов» вышел в научное плаванье на Дальний Север. Корабль шел к 83 параллели и достиг 82° 14 северной широты. Так был побит мировой рекорд плавания в евразийском секторе Арктики. 700 километров отделяли «Седова» от Северного полюса.

Неожиданно пароход попал в ледяной плен, и Шмидт с группой добровольцев решили добираться до Земли Франца-Иосифа пешком. 28 часов скитаний по дрейфующим льдам не дали никакого результата. Все дальше и дальше уносило льды от берега, и все шире становились разводья. Надежда на спасение исчезала с каждой минутой. И лишь чудом вырвавшийся из ледяного плена «Седов» спас Шмидта и его спутников.

30 августа «Седов» тронулся в обратный путь. Льды мешали продвижению, и Шмидт предложил оригинальное решение — идти на юг через север. Этот кружной путь оказался хоть тяжелым, но проходимым. К концу путешествия пароход износился до крайности.

11 сентября 1929 года закончился первый арктический поход Шмидта. А когда все исследования Арктики правительство решило сосредоточить в одном учреждении и создало Арктический институт, Шмидт был назначен директором этого института. Во время второй Арктической экспедиции Шмидт решил высадить группу добровольцев на Северной Земле, сроком на два года.

Второе плаванье «Седова» из Архангельска должно было решить гораздо более сложные задачи: снова нужно было достичь берегов Земли Франца-Иосифа, сменить доставленных туда зимовщиков и расширить станцию.

Ледокол «Седов» вышел из Архангельска 15 июля 1930 года. Сначала он зашел на Землю Франца-Иосифа в бухту Тихую и сменил зимовщиков. После бухты Тихой ледокол отправился к Северной Земле. Тогда и выяснили, что Северная Земля не остров, а архипелаг.

Через два года Шмидт вернулся за зимовщиками на ледоколе «Сибиряков», сменил зимовщиков и решил обогнуть Северную Землю с севера. У Шмидта была карта архипелага, составленная экспедицией.

Однако судно затерло льдами, лед впереди по курсу взрывали динамитом. Уголь кончился. Но «Сибиряков» обогнул Северную Землю, поскольку Шмидт предложил поставить паруса. И 1 октября в 14 часов 45 минут ледокол «Сибиряков» под парусами вошел в Берингов пролив и вышел в Тихий океан. Впервые за всю историю человечества за одну навигацию был пройден весь Великий Северный морской путь. 1 октября 1932 года Шмидту исполнилось 48 лет.

«Сибирякова» торжественно встречали во всех портах, а в Японии ему поставили новый вал. Этой экспедиции впервые удалось в одну навигацию преодолеть Северный морской путь от Архангельска к Берингову проливу.

Свой следующий день рождения Шмидт опять встречал во льдах на пароходе «Челюскин». Почти за сто лет до этого плаванья подштурман российского флота Семен Челюскин первым из европейцев достиг самой северной точки Азиатского материка, названной в его честь мысом Челюскина. Так же назвали и пароход.

Поломки «Челюскина» начались еще в Балтийской море, а когда пароход попал во льды Карского моря, то сразу же полетели заклепки, разошлось несколько швов, а в корпусе судна появилась такая трещина, что люди через нее передавали друг другу рукавицы. Все считали, что через трудные льды «Челюскин» поведут ледоколы. Но у «Красина» сломался вал, а ледорез «Литке» потерпел аварию. И «Челюскин» прошел весь путь самостоятельно. Пароход таскало льдами несколько месяцев. В том, что «Челюскин» будет раздавлен льдами, Шмидт не сомневался, но скрывал от всех.

Это случилось 13 февраля. Спасти челюскинцев было очень трудно: корабль затонул в таком районе Арктического океана, куда ни ледоколы, ни самолеты в зимнее время не добирались. Шмидт организовал постройку лагеря и аэродрома, а по вечерам читал лекции.

«Что бы сделал англичанин на месте Шмидта? — говорил Ллойд-Джордж советскому послу академику Майскому. — Ну конечно, для поддержания духа сотоварищей он нагрузил бы их работой. Занял бы спортом, охотой… Но читать лекции! До этого мог додуматься только русский!»

Трещины раскалывали льдину. Одна из них разломила пополам барак. Люди строили через трещины ледовые мосты. 7 апреля самолеты Слепнева, Молоткова и Каманина сели на льдину. Первыми летели женщины и дети, последним решил лететь Шмидт. Самолеты были маленькими. Летчики загружали людей не только в крохотные кабины, но даже в фанерные ящики, которые привязывали под крыльями.

Льды снова наступали на лагерь. Шмидт тяжело заболел, он лежал в штабной палатке и продолжал руководить всеми работами в лагере. *«Начальник лагеря должен улететь последним»*, — говорил он.

И лишь по распоряжению правительства Шмидт согласился вылететь в американский госпиталь на Аляску. К аэродрому его несли на носилках.

После спасения «Челюскина» на Севере появилась полярнаяавиация.

Шмидт мечтал о серьезной научной работе на полюсе. Для этого надо жить около полюса, жить подолгу, несколько месяцев. В экспедицию людей Шмидт подбирал сам. В правительстве появились сомнения, а стоит ли отпускать на полюс самого Шмидта? Но тот забастовал: он не мог оставить людей на полюсе, не прожив у них в палатке хотя бы несколько дней. Шмидт прожил с папанинцами 16 дней.

21 мая 1937 года первый тяжелый четырехмоторный самолет — флагман советской воздушной экспедиции, возглавляемой профессором О. Ю. Шмидтом, достиг Северного полюса, пролетел несколько дальше и опустился на ледяное поле на 89°26 северной широты и 282° восточной долготы. В этот день была организована станция «Северный полюс».

26 мая — 5 июня на то же ледяное поле опустились остальные самолеты полярной эскадры. Они доставили организованной станции необходимые материалы и запасы.

Организация станции «Северный полюс» с помощью тяжелых самолетов была большим достижением. Советские летчики начали совершать посадки на ледяные поля в горле Белого моря еще в 1927 году. Но состояние льдов у полюса было почти неизвестно. При организации

станции «Северный полюс» тяжелые самолеты сделали тринадцать безаварийных посадок и подъемов с ледяных полей как в районе самого полюса, так и между 84 и 85° северной широты. Это было торжество советской науки и советской техники.

6 июня все самолеты улетели обратно на Большую землю, оставив на льду зимовщиков. Советские полярники не только достигли Северного полюса, но и впервые в истории Арктики организовали там хорошо оборудованную научную станцию.

До организации станции «Северный полюс» о движении льдов в приполюсном районе было известно мало. Предполагалось, что станция пробудет здесь около года, после чего ее снимут те же самолеты. Но действительность не оправдала этих ожиданий.

Ледяное поле, на котором была устроена станция, начало двигаться — сначала медленно, а потом все быстрее и быстрее — к проливу между Гренландией и Шпицбергеном, а затем и в Гренландское море. Станция «Северный полюс» превратилась в самую настоящую экспедицию.

19 февраля 1938 года, когда станция находилась на 70°47 северной широты и 340°12 восточной долготы, зимовщики этой станции были сняты с почти разломанного ледяного поля подошедшими ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман». Всего дрейф станции продолжался 274 дня на протяжении, если считать по прямой линии, около 2100 километров.

В результате работ станции «Северный полюс» было установлено, что в районе Северного полюса никаких островов и земель нет и не может быть; был изучен рельеф морского дна на всем протяжении дрейфа; установлено, что теплые атлантические воды глубинным течением проникают из Гренландского моря до самого полюса; опровергнуты предположения о почти полной безжизненности приполюсного района; изучено движение льдов и верхних (до 900 метров) слоев воды под действием ветра. Ценные результаты дали гравиметрические и магнитные наблюдения. Метеорологические наблюдения разрушили прежние представления о строении и циркуляции атмосферы в приполюсных районах; в частности, показали, что циклоны, по крайней мере в летнее время, то и дело прорываются к полюсу, в то время как некоторые предполагали, что над полюсом постоянно держится область повышенного давления.

Большое значение — практическое и теоретическое — имеют наблюдения дрейфа и поведения ледяных полей Центральной Арктики. Самый факт, что зимовщики через 9 месяцев оказались южнее 71° северной широты, вопреки предположению, что они проведут в высоких широтах около года, доказывает, насколько ошибочны были представления о движении льдов в Арктическом бассейне.

О. Ю. Шмидт руководил несколькими полярными экспедициями для открытия Северного морского пути. Величайшим достижением Шмидта была подготовка и организация первых дрейфующих станций во главе с Папаниным.

В 1939 году Шмидта избрали первым вице-президентом Академии наук СССР Он основал институт геофизики Земли, был создателем и редактором Большой Советской Энциклопедии. Шмидт Отто Юльевич умер в Москве в 1956 году. В последние годы своей жизни ученый разработал

новую версию происхождения Земли.

Ален Бомбар

Этого человека нелегко отнести к выдающимся «морским волкам», поскольку в море он выходил всего дважды, оба раза на шлюпке без руля и без ветрил, да и плавать-то, кажется, не умел. Однако подвиг его явился одним из наиболее выдающихся достижений человечества в противоборстве с океаном.

Будучи практикующим врачом в приморской больнице, Ален Бомбар был буквально потрясен тем, что ежегодно десятки и даже сотни тысяч людей гибнут в море! И при этом значительная часть их гибла не от утопления, холода или голода, а от страха, гибла только потому, что они поверили в неизбежность своей гибели.

Их убивало отчаяние, безволие, кажущаяся бесцельность бороться за свою жизнь и жизни товарищей по несчастью.

«Жертвы легендарных кораблекрушений, погибшие преждевременно, я знаю: вас убило не море, вас убил не голод, вас убила не жажда! Раскачиваясь на волнах под жалобные крики чаек, вы умерли от страха», —

твердо заявил Бомбар, решив доказать на собственном опыте силу мужества и веры в себя.

Ежегодно до пятидесяти тысяч человек умирает в шлюпках и спасательных поясах, и при этом 90 % из них гибнет в первые три дня! Вполне понятно, что при кораблекрушениях, по какой бы причине они ни происходили, люди теряются, забывают о том, что человеческий организм способен прожить без воды десять дней, а без пищи даже до тридцати.

Как врач, хорошо знающий резервы человеческого организма, Ален Бомбар был уверен в том, что множество людей, которые по той или иной причине вынуждены были расстаться с комфортом корабля и спасаться на шлюпках, плотах или других подручных средствах, погибли задолго до того, как их покинули физические силы: их убило отчаяние. И такая смерть настигала не только случайных в море людей — пассажиров, но и привычных к морю профессиональных моряков. Эта привычка была для них связана с палубой корабля, надежной, хотя и качающейся на зыби. Они привыкли смотреть на море с высоты корпуса корабля. Корабль — это не просто средство передвижения по воде, это еще и психологический фактор, ограждающий человеческую психику от страха перед чуждой стихией. На корабле у человека есть уверенность, убежденность в том, что он застрахован от возможных случайностей, что все эти случайности предусмотрены опытными конструкторами и строителями кораблей, что в трюмах корабля заготовлено достаточное количество всякой пищи и воды на весь период плавания и даже сверх того…

Недаром еще во времена парусного флота говорили, что настоящее море видят только китобои и охотники за морскими котиками, так как они нападают на китов и котиков в открытом океане с небольших шлюпок-вельботов и порой долго блуждают в тумане, отнесенные внезапными штормовыми ветрами от своего судна. Эти люди погибали редко: ведь они заранее были подготовлены к тому, чтобы какое-то время плавать по морю на шлюпке. Они об этом знали и были готовы к преодолению стихии на своих утлых и все-таки надежных вельботах.

Даже потеряв по той или иной причине корабль в открытом океане, они преодолевали громадные расстояния и все же приходили к земле. Правда, тоже не всегда: если некоторые гибли, то лишь после многих дней упорной борьбы, в ходе которой они сделали все, что могли, истощив последние силы своего организма. Все эти люди были психически подготовлены к необходимости провести какое-то время на шлюпке. Это были обычные условия их работы.

Желая заставить неподготовленных людей поверить в себя, в возможность преодолеть и силы стихии, и свою кажущуюся слабость, Ален Бомбар — не зверобой и не моряк, а обычный врач отправился в плавание по Атлантическому океану в обычной надувной лодке.

Он был уверен, что в море много пищи и нужно лишь уметь добыть эту пищу в виде планктонных животных и растений или рыбы. Он знал, что все спасательные средства на кораблях — шлюпки, катера, плоты — имеют набор лесок, иногда сетей, на них есть те или иные орудия для промысла морской живности, наконец, их можно изготовить из подручных средств. С их помощью можно добыть пищу, так как в морских животных заключено почти все, в чем нуждается наш организм. Даже пресная вода.

Впрочем, и морская вода, употребляемая в небольшом количестве, может помочь человеку спасти организм от обезвоживания. Вспомним, что полинезийцы, которые иногда уносились ураганами далеко от земли, умели бороться за свою жизнь и, что, пожалуй, главное, приучали свой организм к потреблению морской воды. Иногда неделями и месяцами носились лодки полинезийцев по бурному океану, и все же островитяне выживали, добывая рыбу, черепах, птиц, используя соки этих животных. Во всем этом они не видели ничего особенного, так как морально были подготовлены к таким передрягам. Но те же островитяне покорно умирали на берегу при полном изобилии пищи, когда им становилось известно, что их кто-либо «заколдовал» Они верили в силу колдовства и поэтому умирали. От страха!

К снаряжению своей резиновой лодки Бомбар добавил лишь планктонную сетку и ружье для подводной охоты.

Бомбар избрал для себя не совсем обычный маршрут — далекий от морских трасс торговых судов. Правда, его «Еретик», как была названа эта лодка, должен был идти в теплой зоне океана, но это безлюдная зона. Севернее и южнее — маршруты коммерческих судов.

Предварительно, в качестве подготовки к этому путешествию, он вдвоем с товарищем провел две недели в Средиземном море. Четырнадцать дней они обходились тем, что давало им море. Первый опыт длительного путешествия на иждивении моря удался. Конечно, и это было трудно, очень трудно!

Однако его товарищ, кстати сказать, опытный моряк, переплывший Атлантический океан на небольшой яхте в полном одиночестве, но снабженный всем необходимым в изобилии, в последний момент испугался и попросту исчез. Двух недель оказалось для него достаточным, чтобы отказаться далее испытывать судьбу Он уверял, что верит в идею Бомбара, но его отпугнула мысль о предстоящей необходимости снова питаться сырой рыбой, глотать целебный, но такой противный планктон и пить сок, выжатый из тела рыбы, разбавляя его морской водой. Возможно, это был смелый моряк, но человек не того склада, как Бомбар: у него не было

целеустремленности Бомбара.

Бомбар подготовился к своему плаванию теоретически и психически. Как врач, он знал, что вода гораздо важнее пищи. И он исследовал десятки видов рыб, которые могли ему встретиться в океане. Эти исследования показали, что от 50 до 80 % веса рыбы составляет вода, и при этом пресная, а также что тело морских рыб содержит значительно меньше соли, чем мясо млекопитающих.

Тщательно проверив количество растворенных в воде океана разных солей, Бомбар убедился, что если не считать поваренной соли, то в каждых 800 граммах морской воды содержится приблизительно такое же количество других солей, какое есть в литре разных минеральных вод. Мы эти воды пьем — часто с большой пользой. Во время своего путешествия Бомбар убедился, что чрезвычайно важно не допускать обезвоживания организма в первые дни и тогда уменьшение водного пайка в дальнейшем не будет губительным для организма. Таким образом, свою идею он подкрепил научными данными.

У Бомбара было много друзей, но были и скептики-недоброжелатели, и просто враждебные ему люди. Не все понимали гуманность его идеи Газетчики искали сенсацию, а раз ее не было, выдумывали ее. Специалисты дружно возмущались: кораблестроители — тем, что Бомбар собирается пересечь океан на лодке, которой будто бы нельзя управлять; моряки — тем, что он не моряк, а вот поди же ты… врачи приходили в ужас от того, что Бомбар собирается жить дарами моря и пить морскую воду.

Словно бросая вызов всем своим скептикам, Бомбар назвал свою лодку «Еретиком»…

Кстати, люди, хорошо знакомые с историей мореплавания и кораблекрушений, горячо поддержали идею Бомбара. Больше того, они были уверены в успехе эксперимента.

Шестьдесят пять дней плыл Ален Бомбар через океан. В первые же дни он опроверг уверения «специалистов» в том, что в океане нет рыбы. Многие книги об океанах пестрят такими выражениями, как «пустынный океан», «водная пустыня»…

Бомбар доказал, что это далеко не так! Просто с больших кораблей было трудно заметить жизнь в океане Другое дело на плоту или на шлюпке! Отсюда можно наблюдать многообразную жизнь моря — жизнь, порой незнакомую, непонятную, полную неожиданностей. Океан часто бывает безлюден на протяжении многих недель пути, но он населен и ночью и днем существами, которые могут быть полезными или вредными для человека. Богат животный мир океана, но мало еще мы его знаем.

Ален Бомбар доказал, что человек многое может, если очень захочет и не потеряет силы воли Он способен выжить в самых тяжелых условиях, в которых случайно может оказаться. Описав этот беспримерный эксперимент над самим собой в книге «За бортом по своей воле», разошедшейся многомиллионными тиражами, Ален Бомбар, возможно, спас десятки тысяч жизней тех людей, которые оказались наедине с враждебной стихией — и не испугались.

Тур Хейердал

«Неумелое увлечение плодами цивилизации нарушает равновесие природы».

Т. Хейердал

В этом выражении — весь Тур Хейердал, сочетающий в себе черты совершенно современного и прогрессивного ученого и дикаря, восторженно преклоняющегося перед величием природы и обожествляющего Небо и Океан…

Наверное, мы в самом начале нашей книги слегка погрешили против истины, когда предположили, что первым судном был Ноев ковчег. Все-таки ковчег был богоданным нововведением, а первым изобретением прачеловека был все же плот. Много позже появились античные галеры с многоярусными гребными палубами, на смену бесштеневым баркам и джонкам пришли суда, имевшие киль и шпангоуты, а в носовой части — форштевень; а столетия спустя моря и океаны стали бороздить трехмачтовые каравеллы и галионы, которые открыли дорогу следующему поколению кораблей с косо вздымающимся бушпритом, удлиненным утлегарем. А в XIX веке с появлением клиперов началась эра самых быстроходных парусных судов, а на смену парусникам-птицам пришли чудесные паровые гиганты и роскошные лайнеры, владельцев которых манила заветная мечта стать обладателем «Голубой ленты Атлантики». Прошло немного времени, и пароход сошел со сцены, уступив место теплоходу, газотурбоходу, атомному ледоколу и атомной подводнойлодке…

Но вначале всех начал был плот — первое плавучее транспортное средство, созданное руками человека. Именно плот, а вовсе не долбленый челнок. Ведь постройка долбленого челнока весьма трудоемка. Она требует обработки дерева с помощью острых каменных орудий и огня.

Но если под руками есть вдоволь леса, особенно таких чудесных деревьев, как бальса (или бальзовое). «Бальсас» — так называли плот аборигены Перу. На таких плотах, идущих под парусом, плавали вплоть до XVIII века. И где? Не в тихих лагунах, а в тропических водах Тихого океана! Самые большие бревенчатые плоты могли поднять до 50 человек. В средней части бальсас имел двуногую мачту с прямоугольным парусом. Основу плота составляли крепко связанные между собой бальсовые бревна. Их располагали подобно трубам в органе: самое длинное бревно — в середине. Поверх фундамента укладывали настил из тонких бревен, на нем крепились низкие перила. Вся конструкция стягивалась тросами. Посредине плота ставили бамбуковую хижину. Вместо руля использовали деревянные выдвижные кили — гуары, которые просовывали в щели между бревен и попеременно погружали их в воду или поднимали. Плот можно было поворачивать как угодно. И самое главное — на таких плотах можно было плыть куда угодно.

На этих плотах плавали еще инки. На них они переселялись с одной земли на другую. Не страшась ни бурь, ни неизвестных морских течений, ни ужасных морских чудищ. И плыли, как поется в старинной полинезийской морской песне, «под парусом всегда на восток, навстречу восходящему солнцу».

Из путешествий, которые совершили в течение последних двух десятилетий ученые, моряки и просто любители необычайного, пожалуй, два выделяются своей целенаправленностью: это «Путешествие на

„Кон-Тики“» Тура Хейердала с товарищами и, конечно, единственное в своем роде путешествие «по своей воле» французского врача Алена Бомбара.

Тур Хейердал родился в 1914 году в Ларвике на севере Норвегии и учился в университете Осло на факультете зоологии и географии. Воевал с фашизмом.

В 1936 году он вместе с женой совершил путешествие на остров Фатухива в Маркизском архипелаге Тихого океана и был очарован природой этих мест и местной полинезийской культурой. Он обратил внимание на несомненное сходство облика местных жителей с внешностью перуанских инков. У него возникла мысль, что заселение островов Тихого океана инками происходило водным путем, на плотах из бальсового дерева.

Тогда же у него зародилась идея совершить плавание на аналогичном плоту. Тур Хейердал имел совершенно определенную цель — доказать свою гипотезу об американском происхождении предков жителей Полинезии. Плот «Кон-Тики», построенный норвежским исследователем Туром Хейердалом, был точной копией древних перуанских бальсовых плотов, на которых когда-то прибрежное население Перу занималось рыболовством и, возможно, ходило в дальние плавания.

В 1947 году на хорошо оснащенном и снабженном всем необходимым плоту, с группой единомышленников Хейердал совершил научный подвиг. Он доказал, что одним из путей расселения человека на острова Полинезии мог быть восточный вариант и что бальсовые плоты — свидетельство высокой техники и знаний людей, живших задолго до нас, — могли служить для этих целей с большим успехом.

Теория Хейердала подкрепилась великолепной по организации практикой. Все участники плавания вернулись живыми и здоровыми, с массой впечатлений и новым представлением об океане и его обитателях, физически окрепшими и всемирно прославленными, в первую очередь на своей родине.

В 1969 и 1970 годы он совершил еще одно плавание по Атлантическому океану на точных копиях древнеегипетских папирусных судов «Ра-I» и «Ра-II» с интернациональным экипажем из ученых, врачей, журналистов.

А в 1978 году на тростниковой лодке «Тигрис», точной копии древне-шумерских судов, он отправился через Персидский залив к Оману и затем к Пакистану, и по Индийскому океану к Джибути. Это путешествие, продлившееся 5 месяцев, имело целью смоделировать процесс заселения этого региона древнейшими жителями Земли.

В 1980–1990-х годах Хейердал проводил археологические изыскания на Мальдивских островах, раскапывал район пирамид Тукума в Перу. Живет он постоянно на Тенерифе и ведет самый активный образ жизни.

Жак-Ив Кусто

Знаменитый французский исследователь подводного мира Жак-Ив Кусто сказал: «Раньше природа устрашала человека, а теперь человек устрашает природу». Он сделал все, чтобы наш с вами мир избавился от страхов.

Кусто был пионером во многих областях — он изобрел акваланг, создал множество документальных фильмов о жизни моря, из которых многие завоевали различные награды, включая «Оскара», он написал много книг. Это был «самый знаменитый француз планеты» (социологические опросы показали, что по популярности он опережал даже генерала де Голля), герой Сопротивления, океанолог и путешественник.

Кусто родился 11 июня 1910 года в маленьком городке неподалеку от Бордо. Он был болезненным ребенком, но рано научился плавать и проводил на пляже все свободное время. Школе особенного внимания он не уделял и был исключен за разбитые окна. Повзрослев, Кусто поступил в военно-морскую академию Франции, во время Второй мировой войны он был разведчиком французского Сопротивления. Во время одной из миссий он под видом итальянского офицера проник в итальянский штаб и сфотографировал сверхсекретные документы, в том числе книгу шифров. За этот и другие подвиги позже его наградили Орденом почетного легиона, высшей наградой Франции.

Во время войны Кусто и снял свой первый подводный фильм, и — совместно с инженером Эмилем Ганьяном — в 1942 году разработал акваланг, подводный дыхательный аппарат, который дает ныряльщикам возможность дышать кислородом. В 1950 году Кусто купил бывший противоминный корабль «Калипсо» и начал путешествовать. В начале 1950-х он отправился на Красное море и снял первый подводный цветной фильм на глубине 150 футов. В 1956 году вышла первая его большая книга — «Безмолвный мир», тиражом пять миллионов экземпляров, впоследствии по ней был снят полнометражный фильм. В 1956 году фильм был отмечен высшим призом Каннского кинофестиваля, в 1957-м — получил «Оскара».

Зрителей потрясли сцены парения в прозрачной чужой среде, свободного плавания под водой, отрешенного общения с молчаливыми обитателями глубин. Сам акваланг, «водяные легкие», был символом свободы. Ведь аквалангист принципиально отличается от водолаза, связанного с сушей шлангом-пуповиной, полностью зависящего от кого-то «там, наверху». Он свободен и может парить в воде, покуда хватит воздушной смеси в баллонах. Он, глядя в маску, видит что-то совсем иное, отличное от надводного мира.

Если другие мореплаватели открывали для нас поверхность океана, то Кусто открыл для нас его глубины. В следующем веке мы будем стремиться в океанские недра.

Кроме «Безмолвного мира», Кусто написал еще десятки книг, включая двадцатитомную энциклопедию «Мир океана Жака Кусто». В 1970-е годы им было сформировано экологическое общество.

С 1957 года Жак-Ив Кусто являлся директором знаменитого Океанографического музея Монако, который благодаря ему превратился в передовое исследовательское учреждение. Кусто по праву считается одним из лучших популяризаторов научных знаний. Его книги и фильмы вызывают неизменный интерес у самой широкой публики и отличаются увлекательностью и простотой повествования.

Жак-Ив Кусто стал мощной корпорацией. Его телефильмы на протяжении многих лет смотрели люди всего мира. Лицо этого худого

загорелого старика стало столь же знакомым, как лица самых знаменитых политиков и поп-звезд. Снятые его группой научно-популярные фильмы «Мир тишины», «Мир без солнца», многосерийный телевизионный цикл «Подводная Одиссея команды Кусто» закуплены многими странами мира.

Всей своей деятельностью этот человек говорил, что пришла пора перестать устрашать друг друга, а совместными усилиями всех живущих на Земле — будь то человек или микроорганизм — совершенствовать наш общий дом — биосферу нашей планеты.

Возглавляемое им Общество Кусто активно занималось сохранением жизни на Земле и откликалось на многие акции, помогающие этому. В начале 1996 года Кусто послал наблюдателя на ежегодное совещание.

Международной Комиссии по китам в Абердине, Шотландия. Он надеялся, что присутствие наблюдателей в качестве свидетелей и докладчиков о деятельности комиссии должно насторожить ее при рассмотрении вопросов об охоте на китов.

В июне 1997 года великого сына Франции не стало. Но многие его идеи и начинания ждут своего воплощения.

Фрэнсис Чичестер

Считается, что яхтенный спорт — удовольствие для богатых. Пятидесятидвухлетний Чичестер купил себе яхту в то самое время, когда великолепный знаток одиночных путешествий на яхте Жан Меррьен с великим убеждением писал, что яхтсменом можно стать только в возрасте от 16 до 25 лет. Тот, кто начинает позже, никогда не достигнет истинного успеха. Карьера Чичестера-яхтсмена, начатая им более чем в пятидесятилетнем возрасте, опровергла это мнение.

В молодости, когда он восемнадцатилетним юношей с 10 фунтами в кармане эмигрировал в Новую Зеландию, ему пришлось работать и кочегаром, и пастухом, а затем ковбоем, дровосеком, шахтером, золотоискателем, торговцем, пока наконец судьба ему не улыбнулась и он стал зарабатывать 10 000 фунтов в год.

В 1931 году тридцатилетний Чичестер осуществил первый в мире дальний одиночный перелет на гидроплане из Новой Зеландии в Австралию, а затем из Новой Зеландии в Японию. Этот полет принес ему почти такую же славу, как и Линдбергу. Долгие годы своей весьма деятельной жизни непосредственно с яхтингом не сталкивался.

Лишь в 1953 году, приняв приглашение друга, он поплыл на яхте в Голландию с намерением побывать затем на Балтике.

«В конце этого рейса, — вспоминал Чичестер, — я пришел к выводу, что плавание станет для меня невыносимым, если я буду все время беспокоиться о погоде, о том, чтобы меня не застиг шторм, и бояться за оснастку при каждом сильном порыве ветра. Нужно было хорошо познать это дело. Я подумал, что смогу научиться всему у яхтсменов Королевского клуба океанских гонок, так как они устраивают гонки в любую погоду. Я объявил, что в океанских гонках смог бы исполнять функции штурмана, но никто не заинтересовался штурманом-летчиком, не имеющим понятия о море. Для „обучения“ мне пришлось приобрести собственную яхту».

В последующие четыре года после приобретения яхты Чичестер стартовал в 16 морских регатах. В 1957 году он считался в этом

Королевском клубе неплохим яхтсменом и хорошим навигатором. Но в это время у Чичестера обнаружили рак легких. Причину болезни он сам усматривал в нездоровых условиях работы, долгое время выполняемой им на яхте «Джипси-Мот II»: в тесном внутреннем помещении судна он применял химические средства для удаления старой краски.

Чичестер долго лечился, и весной 1959 года к нему вернулись силы. После гоночного сезона, зайдя в Королевский клуб океанских гонок, Чичестер прочел на стенде предложение Хазлера организовать одиночные трансатлантические гонки. Одиночные — это значило: ты один, твоя яхта и океан.

Во время первых трансатлантических гонок Чичестер похудел на 4,5 килограмма. Подобные потери в весе наблюдались и у других одиночников. Это был результат огромных физических усилий и нервного напряжения, которые в течение нескольких недель испытывали в океане мореплаватели. После гонок Чичестер взял на борт яхты жену Шейлу, и они вдвоем через Атлантический океан возвратились в Плимут.

Задумав побить свой рекорд, Чичестер сменил мачту и такелаж, чтобы сделать яхту более легкой и удобной для одиночного плавания. Свое намерение он попытался осуществить в 1962 году. Но достичь Соединенных Штатов Америки за 30 дней, как он планировал, ему не удалось. Срок этот был превышен на три дня. С достигнутым успехом Чичестера поздравили два заядлых яхтсмена: президент США Джон Кеннеди и принц Уэльский.

После этого рекорда было решено следующие гонки одиночек через Атлантический океан провести в 1964 году и потом регулярно устраивать их в олимпийские годы.

Об участии в трансатлантических гонках 1964 года заявили 17 яхтсменов из пяти стран: Англии, Франции, США, Дании и Австралии. Число рекордное, учитывая трудные условия и необходимость высокой квалификации. Гонку закончили 14 одиночников. Трое из них стартовали на двух— и трехкорпусных яхтах, а один — на шхуне с парусами китайской джонки.

Волнующий старт состоялся 23 мая 1964 года. Чичестер объявил, что улучшит собственный рекорд на 3 дня. И действительно, он выполнил свое обещание, пройдя путь от Плимута до Ньюпорта за 29 суток 23 часа 55 минут. Но на этот раз Чичестер гонок не выиграл, так как в Ньюпорте его уже почти трое суток ожидал победитель состязаний. 23-летний француз Эрик Табарли проплыл трассу на кэче «Пэн-Дюйк II».

Следующих трансатлантических гонок нужно было ждать четыре года. Чичестер и его друг по клубу Алек Роуз сочли, что это слишком долго для людей, из которых один достиг шестидесятилетия, а у второго оно было не за горами. Победа 23-летнего Табарли говорила о том, что в будущем трудно рассчитывать на успех в конкуренции с молодыми яхтсменами. Очевидно, именно тогда и возник у них замысел одиночных гонок вокруг света.

В то время Чичестер изучал историю крупных клиперов и их кругосветные маршруты. Уже давно считалось, что современная быстроходная яхта с хорошим экипажем способна в принципе сократить время, которое затрачивали клиперы на марафонских трассах в океанах. Но могут ли это сделать яхты, управляемые только одним человеком? Вот

вопрос, который занимал и Чичестера, и Роуза.

Роуз, несомненно, был менее предприимчив, чем Чичестер, сохранивший тесные связи с австралийскими торговцами шерстью. Компания «Интернэшнл вул» все сильнее ощущала натиск химических концернов, выпускавших синтетические ткани. Гонки по пути «шерстяных» клиперов сулили хорошую рекламу и поэтому заслуживали поддержки. А зеленщик Роуз был далек от большого бизнеса, не мог позволить себе покупку новой яхты, да и не желал пользоваться помощью синдиката, хотя и в его адрес поступали заманчивые предложения. Поскольку его яхта «Шалунья» была менее быстроходной, Роуз оговорил для себя более ранний старт к Австралии, являвшейся одним из этапов кругосветныхгонок.

Подготовка к плаванию длилась два года. Новую яхту, «Джипси-Мот IV», спроектировали для Чичестера известные английские конструкторы Джон Иллингворт и Ангус Примроуз. Построила яхту старейшая английская яхтенная верфь «Камнер и Никольсонс». Покрыв значительную долю квоты в 30 000 фунтов стерлингов, израсходованных на постройку и оснащение яхты, компания «Интернэшнл вул» поместила на борт яхты свои изделия, шерстяные ковры и чехлы для испытания в неблагоприятных условиях океанского плавания. Кроме того, на «Джипси-Мот IV» были шерстяные одеяла и даже шерстяные вымпелы, а для самого Чичестера был прислан запас шерстяного белья, носков, рубашек, свитеров и теплых башмаков с подкладкой из овчины.

«Джипси-Мот IV» по размерам была больше, чем того желал Чичестер. Судно имело длину 16,18 метра, ширину 3,2 метра и осадку 2,37 метра. Нормальный комплект парусов составлял 80 квадратных метров. Обслуживание столь большой яхты, несмотря на ряд облегчающих труд приспособлений, было делом нелегким.

Продолжительное плавание через экватор вплоть до границы льдов у мыса Горн требовало, чтобы на борту были радиотелефонная аппаратура и эхолот, запасные лаги, несколько комплектов парусов, приборы для метеорологических наблюдений. Чичестер также взял с собою множество карт и лоций, кухонное оборудование и холодильник, плиту для выпечки хлеба, полтонны провианта. Пивоваренная фирма «Уайтбред» снабдила яхту бочкой пива, чтобы испытать его на дальность перевозки.

К этому добавлялись электромоторы, аккумуляторы, различного рода инструменты, баки для горючего и воды. Запасов должно было хватить на более чем четырехмесячное пребывание в океане.

Спущенная на воду «Джипси-Мот IV» оказалась недостаточно устойчивой, пришлось добавить полторы тонны балласта.

Несмотря на все улучшения, произведенные до начала плавания, управление яхтой при сильном ветре требовало значительных усилий. В шторм Чичестеру приходилось упираться спиной в стенку кокпита и обеими ногами нажимать на румпель, чтобы удерживать яхту на желаемом курсе. «Джипси-Мот IV», обошедшаяся синдикату столь дорого, была формально отдана Чичестеру внаем за символическую сумму в один шиллинг.

Роуз решил отправиться в путь на три недели раньше Чичестера.

Чтобы из Великобритании проплыть вокруг света, нужно было пройти почти 30 тысяч миль.

Крупные парусники направлялись из Англии на юго-запад. Используя пассаты, они проходили в нескольких сотнях миль от побережья Европы и Африки, южнее мыса Доброй Надежды, и проходили затем в район «ревущих сороковых». Так образно моряки называют южные зоны Атлантического, Индийского и Тихого океанов, где преобладают штормовые западные ветры. Благодаря этим ветрам путь в южном полушарии под парусами вокруг земного шара является самым быстрым.

Но Роуза преследовал злой рок. 22 августа, когда он завтракал на пристани, прибежал работник верфи с невероятной вестью: во время отлива «Шалунья» сорвалась со швартовых. Произошла авария, в результате которой было раздроблено несколько шпангоутов и нанесен ряд других повреждений.

Плавание к Австралии и соперничество с Чичестером стало невозможным. Роузу пришлось перенести выход в рейс на целый год. Ему не оставалось ничего иного, как пожелать другу счастливого кругосветного пути.

Старт «Джипси-Мот IV» состоялся в Плимуте 28 августа 1966 года. Чичестер обошел опасный Бискайский залив. В конце первой недели он заметил Мадейру — за последующие 12 недель ему не доведется больше увидеть суши. На 21-й день пути он отпраздновал день своего рождения.

После 37 дней плавания через Атлантический океан на 25 градусе южной широты Чичестер изменил курс на восточный и на пятидесятый день пути оказался в нескольких сотнях миль от мыса Доброй Надежды.

Большая часть Индийского океана была уже позади, когда на яхте испортилось автоматическое рулевое устройство. Отремонтировать его было невозможно, и с тех пор Чичестеру пришлось последующие 27 дней для удержания «Джипси» на курсе приспособить маленький стаксель, соединив его шкоты с румпелем. Австралийское побережье мореплаватель увидел на 97 день путешествия, но шторм в Бассовом проливе задержал его на целых 10 дней. Лишь 12 декабря 1966 года, через 107 дней плавания, Чичестер бросил якорь в порту Сиднея. Не удалось ему уложиться в 100 дней, то есть в то время, которое в среднем затрачивали быстроходные клиперы на путь от Европы до Австралии.

Однако он стал первым человеком, совершившим одиночное кругосветное плавание. В мае следующего года за свой подвиг он был произведен королевой Великобритании Елизаветой II в рыцари с присвоением титула «сэр». Королева при этом пользовалась тем же самым мечом и стояла примерно в том же самом месте, что и ее предшественница Елизавета I, когда посвящала в рыцари знаменитого пирата и путешественника сэра Фрэнсиса Дрейка.

«Джипси-Мот IV» стала музейным экспонатом и стоит в сухом доке рядом со всемирно известным клипером «Катти Сарк» и флагманским кораблем Нельсона «Виктория», а Фрэнсису Чичестеру в сентябре 1970 года исполнилось 69 лет. Казалось, теперь можно почить на лаврах, нянчить внуков и быть почетным судьей в парусных гонках самого высшего ранга. Но покой не был уделом Чичестера. На собственные средства он построил (израсходовав около 30 000 фунтов стерлингов) «Джипси-Мот V», яхту своей мечты, чтобы отправиться еще в один самостоятельный рейс и установить на трансатлантической трассе среднесуточный пробег около

200 миль.

«Джипси-Мот V» была несколько больше своей предшественницы. Ее длина по ватерлинии составляла 12,8 метра, парусность 214 квадратных метров. Теоретически «Джипси» могла развивать скорость около 200–217 миль в сутки. Разумеется, в идеальных условиях плавания и под управлением яхтсмена высшего класса.

Для осуществления задуманного Чичестер выбрал наиболее выгодную трассу от Португальской Гвинеи на западном побережье Африки до порта Сан-Хуан-дель-Норте в Республике Никарагуа.

Расстояние по ортодромии из порта Бисау до Сан-Хуан-дель Норте составляет ровно 4000 миль. При среднесуточной скорости яхты в 200 миль на преодоление трассы требовалось 20 дней, которые Чичестер и объявил своей спортивной целью. Получив благоприятный прогноз, Чичестер покинул порт Бисау в полдень 14 января 1971 года. Однако условия плавания в устье реки Геба и между островами Биягос оказались очень трудными. Только на третий день «Джипси-Мот V» сумела отойти от африканского побережья и достичь района пассатов, где ее скорость существенно возросла, а Южное Пассатное течение ежедневно сокращало ее путь на 15–20 миль. Несмотря на все усилия и максимальное использование парусов и погодных условий, яхта вошла в порт Сан-Хуан-дель-Норте лишь в полночь 4 февраля 1971 года, пройдя по ортодромии ровно 4000 миль. Вместо предполагаемых 20 дней плавание длилось на 36 часов дольше, вместо 200 миль Чичестер проходил только 186 миль за сутки.

Таким образом, его средняя скорость по всей трассе была 7,75 узла. И все же это было великолепным достижением яхты, ведомой 70-летним яхтсменом-одиночником.

Чичестер умер 26 августа 1972 года.

Тим Северин

Этого человека можно отнести к новейшему поколению мореплавателей и исследователей морских пространств. К концу XX века были исследованы практически все уголки земного шара, с помощью спутников нанесены на карту все рифы, атоллы и островки. И тем не менее море не перестало манить человека, он вступает в единоборство с ним на самых экзотических судах.

Тим Северин стал не первым мореплавателем, который отправился в путь на экзотическом судне прошлых эпох. Еще в конце прошлого века молодые норвежцы на точной копии норманнского драккара достигли берегов Северной Америки. К юбилею Колумба отправилась в путь и копия «Санта-Марии», но пускаться вплавь на кожаной лодке…

В ирландском эпосе имеются саги, повествующие об океанских плаваниях, об открытии новых земель. Так, известный ирландский поэт Айд Светлый, живший в X веке, сложил сагу о плавании в Атлантическом океане морехода Майль-Дуйна.

Порыв ветра унес суденышко от ирландских берегов. Подгоняемые ветром, плыли Майль-Дуйн и его спутники от острова к острову, населенных фантастическими существами, например муравьями величиной с жеребенка. Правда, среди рожденных воображением существ и явлений в саге имеются и детали, связанные с реальными событиями и

наблюдениями. Так, обратный путь путешественникам указала морская птица, обычная для ирландских прибрежных вод.

Несомненно, ирландские мореходы, наблюдая за поведением морских птиц, знали, что некоторые из них, промышляя в открытом океане, к вечеру возвращались на сушу. В ирландском эпосе имеется более раннее сказание, конкретно отвечающее действительности. Речь идет о латинском тексте «Навигацио Санкти Брендани, Аббатис» («Плавание Святого Брендана, Аббата»), повествующем о плавании в далекую западную заокеанскую страну.

Некоторые историки и географы полагали, что в тексте говорится о трансатлантическом плавании, возглавляемом Бренданом, к берегам Нового Света в VI веке н. э. Другие специалисты считали эту версию чистейшей выдумкой. Возможно, вопрос о древних ирландских плаваниях к Новому Свету так и остался бы не решенным, не займись им ирландский географ и писатель Тим Северин.

Анализируя текст о Брендане, он видел в нем отражение действительности, а конкретные географические описания сближали текст с лоцией. Подробно говорилось там и о ходе плавания, указывались время и пройденный путь. Тим Северин также выяснил, что аббат Брендан — лицо историческое. Убеждение в реальности событий, произошедших почти полторы тысячи лет назад, породило дерзкий замысел: повторить на точной модели старинной кожаной ирландской лодки плавание Святого Брендана и его спутников. Это было бы первым звеном, без которого трудно в дальнейшем выстроить гипотезу о древнеирландских контактах Старого и Нового Света.

Тим Северин разыскал все сведения, позволившие ему воспроизвести модель судов, существовавших во времена Брендана.

Непросто было решить вопрос о кожаной обшивке лодки. Даже специалисты кожевенного дела сомневались в прочности и долговечности бычьих кож при постоянном соприкосновении с морской водой. В аналогичном положении находился знаменитый норвежский исследователь Тур Хейердал, когда ему говорили, что бревна бальсы пропитаются водой и «Кон-Тики», сложенный из них, пойдет ко дну. Сколько было споров о недолговечности и хрупкости папируса «Ра» и «Ра-Н», а также камыша «Тигриса». Но и Тур Хейердал и Тим Северин были глубоко убеждены, что ненадежные, с точки зрения современного человека, материалы не зря использовались древними корабелами, за плечами которых стоял многовековый опыт плавания на океанских просторах.

И все-таки обшивка из бычьих кож, обработанных, как в старину, дубовым экстрактом и смазанная животным воском, не подвела Северина, руководствовавшегося технологическими рецептами, содержащимися в тексте о Брендане.

Также в соответствии с этим текстом был проложен «ступенчатый маршрут» через Атлантический океан в суровых пятидесятых-шестидесятых широтах Северной Атлантики.

Такой маршрут, хотя и с остановками на Фарерских островах и в Исландии, представляется маршрутом высшей трудности для хорошо оснащенных современных спортивных яхт со стальными корпусами, а уж для открытой кожаной лодки с двумя прямыми парусами и подавно.

Достаточно сказать, что эта акватория на всей протяженности Атлантического океана считается наиболее подверженной штормам. Во время них у берегов Ирландии зарегистрированы волны высотой 18,5 метра, а наибольшая высота волн, измеренная к юго-западу от Исландии, составляет 14 метров. Сколько мужества, хладнокровия и находчивости потребовалось проявить Тиму Северину и его товарищам!

Сколько критических ситуаций встречалось мореплавателям напути!

Безусловно, гидрометеорологические условия во времена Брендана были более легкими, чем современные. Наукой установлено, что в раннем средневековье, когда совершались ирландские плавания, климат в Северной Атлантике был теплее. Так, температура воздуха в южной Гренландии была на 2–4° выше, чем сейчас, а ледовая обстановка — значительно лучше. Плавучих морских паковых льдов древние ирландские мореходы в летние месяцы практически не встречали на своем пути.

«Ступенчатый маршрут» ирландские мореходы проходили за семь лет. Пережидая непогоду, они отстаивались на островах и отправлялись в дальнейший путь только в хорошую погоду. Совсем другое дело, когда, пренебрегая непогодой, экипаж «Брендана» стремился пройти этот путь как можно быстрее. Им для этого понадобилось лишь два летних сезона.

Тим Северин ставил своей целью не только доказать, что староирландские кожаные лодки обладали высокими мореходными качествами, но и уподобиться древним мореходам. В частности, обойтись без современных мореходных инструментов. Вполне возможно, что у древних ирландских мореплавателей были какие-то приспособления для ориентировки в открытом океане, но об этом мы сейчас ничего не знаем. Было не совсем попятно, как они ориентировались без магнитного компаса.

Однако несколько десятилетий назад датские археологи обнаружили во время раскопок монастыря гренландских норманнов часть солнечного компаса, заменявшего викингам магнитный. Не исключено, что у древних ирландских мореплавателей было нечто подобное.

Вместе с тем известно, что, например, древние полинезийские мореплаватели могли ориентироваться в центре Тихого океана по звездному небу, направлению волн и течений. Знали они и о поведении морских животных и птиц.

Почему бы не предположить, что ирландские мореходы были также вполне сведущи в астрономии; ведь еще в глубокой древности на Британских островах кельтами были построены обсерватории.

Вскоре после завершения экспедиции на «Брендане» Тимом Северином завладела новая идея, связанная со средневековым арабским мореходством. В VII–XIV веках арабские морские торговые пути охватывали значительную часть Индийского океана. Уже в VIII веке арабские купцы появились в Китае, на Яве, на восточном берегу Африки, на Мадагаскаре. Несколько позже параллельно со знаменитым сухопутным «шелковым путем», связывающим Ближний и Дальний Восток, арабами был проложен и морской «шелковый путь» от Персидского залива до Южною Китая.

Историки полагают, что плавания по этому второму «шелковому пути» нашли отражения в арабских сказках «Тысячи и одной ночи», составной частью которых являются сказки о семи путешествиях

Синдбада.

«Путешествия Синдбада», основанные на рассказах арабских моряков и купцов, существовали самостоятельно, до того как вошли в состав «Тысячи и одной ночи» Академик И. Ю. Крачковский отмечает, что рассматривать «Путешествия Синдбада» только как волшебную сказку, действие которой развивается вне времени и пространства, теперь нельзя. Разделяя это мнение, Тим Северин провел географический анализ этой сказки, нашел глубокие связи с реальными событиями, происходившими тысячелетие назад. Он прокладывал свой маршрут по следам Синдбада-морехода от берегов Аравии через Индию, Цейлон, Суматру и Малайзию. Завершение маршрута было назначено в Гуанчжоу, в устье реки Сицзян. Изучив древние рукописи, содержащие рисунки и описание арабских судов тысячелетней давности, Тим Северин приступил к постройке парусника «Сохар», названного в честь некогда оживленного древнего арабского порта на берегу Аравийского полуострова, где средневековые купцы нанимали корабельных плотников. В наши дни Сохар входит в состав Омана, султаната на южной оконечности полуострова.

Для того чтобы найти подходящий материал для корпуса и мачт парусника, Северин отправляется в Индию, в юго-западный штат Керала. Там, в глубине джунглей, лесорубы свалили ему несколько стволов и доставили на слонах на побережье. Массивные обтесанные бревна погрузили на судно, направлявшееся в оманский порт Сур, не забыли захватить и бамбук, из которого арабские судостроители изготовляли корабельные гвозди.

В ноябре 1981 года «Сохар» с парусами, сшитыми на старинный лад, был готов к отплытию. Основу экипажа «Сохара» составляли оманские моряки. На борту арабского парусника было также несколько ученых из европейских стран.

Плавание в «море муссонов», как образно называют северную часть Индийского океана, если бы не удушливая жара, проходило несравненно благоприятнее, чем в Северной Атлантике.

Случалось «Сохару» выходить на оживленные морские пути, встречаться с супертанкерами, лайнерами, рудовозами. Приходилось непрерывно нести вахту, чтобы не попасть под киль гигантского судна. В свою очередь, штурманы и вахтенные проходящих судов с высоты рулевой рубки с удивлением взирали на треугольные паруса суденышка из «Тысячи и одной ночи».

Намеченный маршрут был изменен лишь однажды, и то незначительно: «Сохар» не стал заходить на собственно Суматру, ограничившись близлежащим Сингапуром. Семь с половиной месяцев проходило плавание «Сохара».

Из арабских источников следует, что средневековые арабские купцы проходили путь за три года. Но на то они и купцы, ведь в каждом портовом городе они занимались торговлей.

Последним предприятием Северина было путешествие на точной копии древнегреческого судна по маршруту древних аргонавтов. Судно «Арго» с интернациональным экипажем показало блестящие мореходные данные и достигло берегов древней Колхиды, побережья современной Грузии. Этот визит превратился в настоящий праздник для всей грузинской

земли.

Тим Северин, исследователь и географ, посвятивший себя реконструкции древних морских путей различных народов и в разных частях света, снова взялся за перо. Куда-то он отправится в следующий раз?

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Абрамов Я. В.* Колумб. 1891 г.

Амундсен. Собрание соч. Т. 1–5. Л., 1936–1939 г.

Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. СПб., 1865 г.

2. *Аусвейт Л.* Как открывали земной шар. М., 1939 г.
3. *Бадигин К. С.* Три зимовки во льдах Арктики. М., 1960 г.
4. *Беккер Дж.* История географических открытий. М., 1950 г.
5. *Берг Л. С.* История русских географических открытий. М., 1962 г.
6. *Бомбар Ален.* За бортом по своей воле М., 1964 г.
7. *Бугенвиль Л. А.* Кругосветное путешествие на фрегате «Будез». М., 1961 г.
8. *Варшавский А. С.* Путешествие Дюмон-Дюрвиля. М., 1977 г.
9. *Верн Жюль.* История великих путешествий М., 1993 г.
10. *Верн Жюль.* Открытие материка. СПб., 1907 г.
11. *Владимиров В. Н.* Дж. Кук. М., 1938 г.
12. Вселенная и человечество. Под ред. Крамнера. Т. № 3,4. Спб.,1904 г.
13. *Воскобойников В. М.* Зов Арктики. М., 1955 г.
14. *Гехтман Г. Н.* Выдающиеся географы и путешественники. Тбилиси, 1962 г.
15. *Гильдер У. Г.* Во льдах и снегах. СПб., 1898 г.
16. *Гловацкий В.* Увлекательный мир парусов. М., 1981 г.
17. *Гюнтер З.* Век великих открытий. СПб., 1903 г.
18. *Де-Фер Г.* Плаванье Баренца. М., 1936 г.
19. *Дмитриев В. И.* Бутаков А. И. М., 1955 г.
20. *Дьяконов М. А.* Амундсен. М., 1937 г.
21. *Дюмон-Дюрвиль.* Путешествие вокруг света. СПб., 1843 г.
22. *Коцебу О. Е.* Путешествие вокруг света 1823–26 г. СПб., 1828 г.
23. *Кунин К.* Васко да Гама. М., 1932 г.
24. *Кусто Ж.-Ив.* Блистательный пират. М., 1996 г.
25. *Литке Ф. П.* Путешествие вокруг света 1826–1829 г. СПб., 1836 г
26. *Лялина М.* Русские мореплаватели арктические и кругосветные. СПб., 1904 г.
27. *Магидович И. П.* История открытия и исследования Центральной и Южной Америки. М, 1965 г.
28. *Магидович И. П.* История открытия и исследования Северной Америки. М., 1965 г.
29. *Магидович И. П.* Очерки по истории географических открытий. М., 1967 г.
30. *Малаховский К. В.* Трижды вокруг света. М., 1989 г.
31. *Малаховский К. В.* История жизни капитана Флиндерса. М., 1985 г.
32. *Меллери Т. Е.* Фицрой — капитан «Бигля». Л., 1975 г.
33. *Митчелл Мейрин.* Эль Кано. Первый кругосветный мореплаватель. М., 1977 г.

34. Море. М., 1960 г.
35. *Мюллер В. К.* Пират королевы Елизаветы. СПб., 1993 г.
36. Путешествия вокруг света, составленные из путешествий Магелана, Тасмана, Дампиера и пр. СПб., 1836 г.
37. Путешествие в Северный и Тихий океан под начальством капитанов Кука, Клерка и Гора. СПб., 1805 г.
38. Путешествие в Южное море французского флота капитана Жана Сюрвиля. СПб., 1797 г.
39. Путешествие вокруг света 1803–1806 г. Юрия Лисянского. СПб., 1812 г.
40. Путешествие Чарльза Дарвина кругом света и по Южной Америке. — СПб., 1895 г.
41. Путешествия Христофора Колумба. М., 1950 г.
42. *Ровинский В. И.* Мятежный корабль. М., 1957 г.
43. *Русаков В. С.* Русские Колумбы и Робинзоны. М., 1903 г.
44. Русские мореходы в Ледовитом и Тихом океанах. Л-М., 1952 г.
45. *Свет Я. М.* История открытия и исследования Австралии и Океании. М., 1966 г.
46. *Свет Я. М.* Колумб. М., 1973 г.
47. *Северин Тим.* Путешествие на «Брендане». М., 1983 г.
48. *Сенкевич Ю. А.* Их позвал горизонт. М., 1987 г.
49. *Симпсон К.* Чичестер — вояж века. М., 1969 г.
50. *Страбон.* География. М., 1994 г.
51. *Томсон Д. О.* История древней географии. М., 1953 г.
52. *Трешников Л. Ф.* Руал Амундсен. Л., 1976 г.
53. 300 путешественников и исследователей. М., 1966 г.
54. *Фиске Джон.* Открытие Америки. В 2-х томах. М., 1892–1893 г.
55. *Харт Г.* Морской путь в Индию. М., 1959 г.
56. *Хеннинг Р.* Неведомые земли. М., 1961–1963 г.
57. *Цвейг С.* Америго. Повесть об одной географической ошибке. М., 1960 г.
58. *Чернов А. А.* Планы и свершения капитана Кусто. Природа. 1965 г.
59. *Якоби Арнольд.* Сеньор Кон-Тики. М., 1970 г.