

Головнин В.



ПУТЕШЕСТВИЕ НА ШЛЮПЕ
«ДИАНА» ИЗ КРОНШТАДТА В
КАМЧАТКУ В 1807—1809 ГГ.

ТОМ 1

Путешествия вокруг света

Василий Головнин

**Путешествие на шлюпе
«Диана» из Кронштадта в
Камчатку в 1807—1809 гг. Том 1**

«Алисторус»

УДК 82/992
ББК 26.89(2Рос=Рус)

Головнин В. М.

Путешествие на шлюпе «Диана» из Кронштадта в Камчатку
в 1807—1809 гг. Том 1 / В. М. Головнин — «Алисторус»,
— (Путешествия вокруг света)

ISBN 978-5-486-03001-7

Василий Михайлович Головнин (1776–1831) – российский мореплаватель, вице-адмирал. В 1792 году окончил Морской корпус, участвовал в походах и сражениях русского флота в Северном море. В 1807–1809 годах совершил плавание из Кронштадта в Камчатку, где в течение двух лет исследовал ее берега, а также Курильские острова. А в 1817–1819 годах совершил второе кругосветное путешествие. С 1827 года руководил Кораблестроительным и Адмиралтейским департаментами. Под его руководством за четыре года было построено свыше 200 различных судов, в том числе первые в России пароходы. Скончался во время эпидемии холеры. В данный том входят дневники Головнина о его путешествии на шлюпе «Диана» из Кронштадта в Камчатку в 1807–1809 годах.

УДК 82/992
ББК 26.89(2Рос=Рус)

ISBN 978-5-486-03001-7

© Головнин В. М.
© Алисторус

Содержание

Краткая биография флота вице-адмирала Головина	5
Часть I	11
Глава первая	11
Глава вторая	21
Конец ознакомительного фрагмента.	27

Василий Михайлович Головнин

Путешествие на шлюпе «Диана»

из Кронштадта в Камчатку в

1807–1809 гг.: В 2 томах. Том 1

Краткая биография флота вице-адмирала Головина **(Составленная им самим и коей собственноручный** **подлинник хранится как святыня в его семействе)**

Василий Михайлович Головнин родился в Рязанской губернии Пронского уезда в селе Гулынках, апреля 8-го 1776 года от незнатных, но благородных родителей¹. По тогдашнему обыкновению записывать в гвардию малолетних дворян, и он на шестом году возраста был определен в Преображенский полк унтер-офицером. По смерти же родителей его, коих лишился он, будучи 9 лет от роду, родственники, на коих возложено было попечение о нем с тремя малолетними братьями² и над именем их, не желая, чтобы он служил в гвардии, под предлогом недостаточного его состояния³, определили его в 1788 году в Морской кадетский корпус. В сие время во флоте не было у него ни родных, ни знакомых; при вступлении его в службу не имел он даже и мичмана своим покровителем; словом, он во флоте никого не знал и его никто не знал. В 1790 году Головнин был пожалован гардемаринном, а в 1792-м сверстники его произведены в офицеры, но он оставлен в корпусе, как там говорится, за малолетством, потому что ему не было тогда 17 лет от рождения, и он уже был пожалован мичманом с следующим выпуском в январе 1793 года. Хотя ему и горько было оставаться в корпусе за то, что он на 17 [-м] году кончил те науки, которые надлежало кончить на 18-м, но обстоятельство сие послужило для него к большой пользе и впоследствии имело влияние на всю его жизнь. Прежде, следуя примеру своих товарищей, он занимался только изучением одних математических наук, а о словесности и языках не думал. Математику он знал очень хорошо, за что был произведен старшим унтер-офицером, или, как тогда называли, сержантом⁴, и из корпуса вышел вторым человеком по всему выпуску, но иностранного языка ни одного не знал. Когда же он был оставлен в корпусе, тогда бывший инспектором оного профессор математики Василий Никитич Никитин принял на себя обучать английскому языку один особый класс, при открытии коего говорил он о пользе знания иностранных языков сильную и убедительную речь. Речь сия произвела над Головниным такое действие, что он обратил все свое внимание, все минуты, словесности и иностранным языкам, и в восемь месяцев выучил русскую грамматику,

¹ Отец его был коллежский асессор Михайло Васильевич из старинных дворян, как то значится по родословной Головниных, а мать Александра Ивановна Вердеревская из того рода Вердеревских, который происходит от татарского князя Сала Хамира, крестившегося при Олеге и женившегося на его родственнице. Князь сей, получив обширные владения в Скопине и поселившись на реке Верде, стал называться Вердеревским.

² Иван, Александр и Дмитрий. Первый умер в Ревеле лейтенантом, второй за болезнью не служил и умер в своей деревне; третий также умер, будучи в отставке капитан-лейтенантом.

³ В царствование императрицы Екатерины II в гвардию определяемы были богатые дворяне и небогатые: первые достигали офицерских чинов по гвардии и служили в оных до капитанского чина, из которого выходили или в армию полковниками, или бригадирами в отставку, а последние из сержантов шли в армейские капитаны и выходили в отставку майорами. В числе последних Головнин мог быть, ибо с братьями имел до 400 душ хороших крестьян.

⁴ В то время унтер-офицерское звание по корпусу было не пустое название, как ныне, но сопряжено с почестями и выгодами: на мундире было отличие и производилось жалованье – сержанту 24 рубля в год, подпрапорщику 16 рублей, капралу 12, гардемарину 6; по-нынешнему это значит серебром.

историю, географию, и столько английского языка, что мог переводить с него довольно хорошо; и потом, когда вышел из корпуса, тотчас нанял учителей английского и французского языков. В последний год бытия Головнина в корпусе любимое его упражнение состояло в чтении морских путешествий, географических книг и умозрительной физики, из коих Бюффоновое сочинение о теории Земли⁵ читал он несколько раз. Сие то чтение поселило в нем непреодолимую страсть к путешествиям, и потому, вышедши из корпуса, он решился оставить малолетних братьев своих и доставшееся ему общее с ними родительское имение в Рязанской и Калужской губерниях под чужим присмотром и управлением для того, чтобы самому, продолжая службу, иметь случай и способы путешествовать. Он хорошо знал, сколь много должен будет потерять, оставляя имение в опекуном распоряжении, но не оставил службы, к которой скоро пристрастился, даже и тогда, когда братья его вступили в оную и имение их год от году приходило в большое расстройство.

Со времени пожалования его в офицеры большую часть своей службы Головнин находился за границами: в 1793 и 1794 годах был он в Стокгольме на военном транспорте, ходившем туда с полномочным послом графом Сергеем Петровичем Румянцевым, и с ним же возвратился в Россию. В 1798 и [17]99 годах служил на вспомогательном флоте в Англии в должности адъютанта и переводчика английского языка у главнокомандующего российским вспомогательным флотом вице-адмирала Михаила Кондратьевича Макарова, по представлению коего за отличие марта 28 [-го] 1799 года пожалован в лейтенанты, и по его же рекомендации в 1802 году послан на иждивение государя императора служить в английском королевском флоте для приобретения большей опытности и познания в морском искусстве. Головнин служил на разных английских кораблях и в разных морях до 1805 года; а тогда надлежало возвратиться ему в Россию, но как он желал непременно побывать в Западной Индии, то и отправился туда с позволения полномочного посла графа Семена Романовича Воронцова на своем собственном иждивении⁶. В 1806 году возвратился он в Россию, и тогда же в уважение рекомендации английских адмиралов, под начальством коих он служил⁷, назначен был командиром шлюпа, долженствовавшего плыть с разными поручениями вокруг света, несмотря на то, что он был тогда только в чине лейтенанта⁸. В путешествие сие отправился он в 1807 году, а пока делалось приготовление к оному, сочинил он и напечатал, по препоручению морского министра, военные морские сигналы для дневного и ночного времени, за которые получил монаршую награду, состоявшую в бриллиантовом перстне и деньгах, во что обошлось казне издание. Сигналы сии и поныне (1825 года) употребляются в императорском флоте.

Путешествие Головнина продолжалось семь лет. Оно напечатано в трех разных сочинениях: 1) Путешествие шлюпа «Дианы» от Кронштадта до Камчатки в 1807, [18]08 и [18]09 годах; 2) Сокращенные записки об описи Южных Курильских островов в 1811 году; 3) Записки флота капитана Головнина о приключениях его в плену у японцев в 1811, [18] 12 и [18] 13 годах и пр. Первые два изданы от Государственного Адмиралтейского департамента в 1819 году, а последнее самим Головниным в 1816 году на иждивении его императорского величества. Весьма любопытное его путешествие в 1810 году из Камчатки в Америку и обратно с подробным описанием колоний Российско-Американской компании по разным причинам⁹ не напечатано и, вероятно, никогда не будет напечатано.

⁵ Так в документе, имеется в виду сочинение «О теории Земли».

⁶ После, однако ж, издержки сии по ходатайству морского министра П. В. Чичагова были возвращены.

⁷ Адмирал Корнваллус, вице-адмиралы: Нельсон и Колингвуд.

⁸ Прежде, бывало, транспортов не вверяли лейтенантам, коль скоро им надлежало плыть далее пределов Балтийского моря. Такое отличие Головнину и указ за собственноручным подписанием государя императора, коим дано было полномочие, он поставлял превыше всяких наград.

⁹ Потому что в оном слишком много правды сказано на счет правления компанейского в Америке.

В июле 1814 года Головнин возвратился в Петербург и в награду за его службу всемилоостивейше пожалован (24 июля) чином капитана 2-го ранга¹⁰ и получил пожизненный пенсион 1500 рублей в год.

В начале 1817 года опять назначен он был в путешествие вокруг света на шлюпе «Камчатка», который долженствовал под его командою отправиться в Северный Великий океан с разными поручениями и к российским владениям, при оном лежащим. В сие время Головнин был сговорен на дочери тверского помещика девице Авдотье Степановне Лутковской, которая получила воспитание свое в Петербурге и жила в доме у родного своего дяди. Он мог бы и отказаться от сего путешествия, но такой поступок казался ему слишком низким и непростительным. Невеста его желала, чтобы он, женившись, взял ее с собою, но как ему хорошо были известны опасность и все трудности морских долгих путешествий, то на сие предложение он не согласился, а решился отложить брак до возвращения. Положение, в каком они находились во время их разлуки, продолжавшейся более двух лет, лучше можно себе представить, нежели описать. Головнин отправился из Кронштадта августа 26 [-го] 1817 года, а возвратился в сентябре 1819 года, исполнив все возложенные на него поручения. За сие октября 13-го того же года всемилоостивейше пожалован в чин капитана 1-го ранга, а 15 октября вступил в брак, от которого прежде мог отвлечь его на некоторое время один только строгий долг службы. Из сего путешествия Головнина отрывки были напечатаны в «Сыне Отечества», а полное сочинение, по воле высшего начальства, издано им на иждивении Государственного Адмиралтейского департамента в 1822 году.

Сентября 13-го 1821 года за отличную службу пожалован он капитан-командором и назначен в Морской кадетский корпус, где, сверх его должности по корпусу, занимался он переводом с английского языка истории кораблекрушений, сочинение г. Дункена, которую на счет казны и издал с своими замечаниями и пояснениями, присовокупив к оной четвертую часть, содержащую описание крушений российских кораблей. Сочинение сие признано было морским начальством столь полезным и необходимым для мореплавателей, что книга Головнина включена в число штатных книг, на военные суда российского флота отпускаемых, а ему выдано половинное число экземпляров и сверх того пожалованы столовые деньги по 1200 рублей в год. В то же время он привел в порядок замечания, сделанные им в прежние его путешествия, кои намерен был издать под названием: «Воспоминания о моих путешествиях», но, встретив препятствия в цензурном комитете, отложил до времени более благоприятного. В бытность же его в корпусе сочинил он «Тактику военных флотов, составленную по новой системе и примерам лучших европейских флотов» и «Искусство описывать приморские берега и моря с изъяснением употребления всех новейших способов и инструментов, при сей описи употребляемых». Недостаток сочинений сего рода в Морском кадетском корпусе заставил его предпринять сей труд, но когда готовился он к начатию печатания сих сочинений, то в то самое время по высочайшему повелению, апреля 25[-го] дня 1823 года, назначен управляющим Государственной Адмиралтейств-коллегии Исполнительною экспедициею с званием генерал-интенданта и с состоянием по флоту.

Сия новая должность, обширнейшая и труднейшая из всех к Морскому ведомству принадлежащих должностей, отняла у Головнина весь досуг и все время, которое мог бы он употребить на другие занятия, ибо экспедиции Адмиралтейской коллегии управляются одним лицом, которое за все дела, в оных производящиеся, и отвечает, а из них Исполнительная экспедиция заведывает всем корабельным строением и береговыми зданиями, адмиралтей-

¹⁰ А капитан-лейтенантский чин он получил по старшинству 26 февраля 1810 года. В 1807 году получил он орден Св. Георгия за 18 кампаний, кои выслужил еще в 1806 году, а в 1810 году награжден орденом Св. Владимира 4-й степени за отличную службу и сохранение с отплытия до Камчатки здоровья людей и богатого груза.

скому ведомству принадлежащими, по всей России от Риги до Камчатки, кроме черноморских портов.

В управление Головнина интендантскою частью по флоту случилось то ужасное наводнение (7 ноября 1824 года), которое причинило в Петербурге и вообще по берегам Финского залива страшный вред и в некоторых местах даже совершенное опустошение. Адмиралтейства, по положению своему, более всех других ведомств потерпели и, хотя морское начальство не получило от правительства никакого пособия ни деньгами, ни материалами, ни людьми, а напротив того – по требованию оных, исполняя высочайшую волю, само оказывало им помощь¹¹, однако ж при всем том, употребив всевозможные усилия и деятельность, генерал-интендант успел все разрушенные части исправить и к весне следующего года (1826) привести поврежденные суда и здания в надлежащий порядок¹².

В бытность Головнина генерал-интендантом построено и спущено на воду первое судно из-под крытого сарая¹³, построено первое судно с круглою кормою¹⁴, построен первый корабль¹⁵ по системе Сепингса, устроены паровые мельницы на Охте в 1824 и в Кронштадте в 1825 году, сделаны сараи для строения в них линейных кораблей¹⁶ и в Главном Адмиралтействе два сарая для хранения дубовых лесов. По настоянию генерал-интенданта Головнина и по Исполнительной экспедиции последовали некоторые немаловажные перемены к облегчению ее в многочисленных и многосложных делах оной, а именно: 1) в 1823 году учреждено временное отделение на два года (1824 и [18]25) для окончания старых дел; 2) в 1825 году положен и назначен управляющий бухгалтериею с жалованьем против начальника отделения; 3) тогда ж положен и назначен начальник Служительского стола с жалованьем против столоначальника и помощник ему с жалованьем по 750 рублей в год.

В 1825 году Головнин, можно сказать, имел тяжбу с Комитетом министров и выиграл свой процесс со славою и честью. Дело вот в чем состояло: в изданном от Комитета министров в 1824 году высочайше утвержденном расписании, сколько кому лошадей должно выдавать подорожные, капитан-командоры были поставлены в V классе наравне с статскими советниками и назначено им по 8 лошадей. По сему поводу Головнин подал по команде на высочайшее имя прошение, в котором, приведя на вид законы, по коим капитан-командоры во всем сравнены с генерал-майорами, считал себя обиженным и просил о возвращении им права по новому расписанию на 10 лошадей в сравнении с IV классом. Прощение его своим порядком дошло до Комитета министров, который во избежание стыда, что не знает законов, растолковал, что «капитан-командоры не могут считать себя обиженными», ибо им против расписания 1722 года одна лошадь еще прибавлена, но о том, что тогда они были в V классе, а ныне в IV, вовсе умолчал. Однако же сия уловка, достойная земского суда, не пособила, и государь император был столько справедлив, что (15 марта 1825 года) высочайше утвердить соизволил новое расписание о подводах, в котором капитан-командоров поместили в принадлежащий им IV класс.

В августе 1825 года избран он членом Совета Российско-Американской компании, а в сентябре удостоился получить орден Св. Владимира 2-й степени большого креста. В высочайшей грамоте сказано: «Во внимание к отлично-усердной службе вашей и особенным трудам по должности флота генерал-интенданта, всемиловитейше жалуем вас кавалером ордена Св. Владимира 2-й степени». Ныне царствующий государь император Николай Павлович, по вос-

¹¹ Как, например, адмиралтейские плотники исправляли полы в сухопутных госпиталях, а печники печи. Они же строили вновь и починивали обывательские заборы и дома на Петербургской стороне, исправили невские мосты, а матросы навели их.

¹² Во время распутицы перевозили на катерах трех частей города временных губернаторов и их свиту матросы же.

¹³ На Охте шлюп «Предприятие» в 1823 году.

¹⁴ На Охте 74-пушечный фрегат «Эммануил», спущенный на воду в 1824 году.

¹⁵ В Главном Адмиралтействе 84-пушечный корабль «Гангут», спущенный на воду в 1825 году.

¹⁶ В 1825 году на Охте для 74-пушечного корабля, а в Новом Адмиралтействе для 84-пушечного.

шествии своем на престол, обратил особенное внимание на состояние флота и вообще на морскую службу. По возвращении из Москвы после коронации в 1826 году его величество с неусыпной деятельностью и примерными трудами изволил заняться приведением флота в комплект, вооружением оного во всей исправности и искоренением многих злоупотреблений по разным частям управления морского существовавших, которые и по сему ведомству в значительной степени вкрались, хотя, может быть, гораздо в меньшей, нежели по другим. Государь лично над всем надзирал и по многим предметам сам делал распоряжения. Для следствий употреблялись лица других ведомств. Множество злоупотреблений открыто, доказано и истреблено и виновные наказаны; но из всех произведенных следствий ни по одному не оказалось, чтобы генерал-интендант Головнин в каком бы то ни было отношении был причастен к злоупотреблениям.

При восшествии на престол государя Ник[олая] Павловича мы почти, можно сказать, не имели флота, не имели ни мастеровых, ни материалов и с большою нуждою могли содержать в порядке незначительную эскадру. Но с 1826 года началась необыкновенная деятельность на всех адмиралтействах: линейные корабли строились не более как в один год, в Петербурге по три, а в Архангельске по два, сверх того – много фрегатов и мелких военных судов.

Быстрое построение кораблей и разного звания других военных судов и соразмерное тому заготовление для вооружения их припасов требовали величайшей деятельности и бесперывных занятий генерал-интенданта. Многотрудную обязанность свою, сопряженную с ответственностью и частыми огорчениями, коих избежать не было возможности, Головнин переносил с твердостью и терпением, употребляя все усилия, чтоб заслужить доверенность и благоволение монарха, и стараясь при том, не щадя ни здоровья своего, ни оправдать себя во мнении его величества, которого несколько раз люди, неблагонамеренные к нему, о коих, впрочем, здесь не упоминается, ибо они известны не только флоту, но отчасти и публике, покушались направить с невыгодной стороны, некоторые с намерением свои непохвальные действия приписать генерал-интенданту, другие по зависти, что младшему генералу была вверена столь обширная и важная часть, а третьи говорили то, что сами не понимали. Люди сии, конечно, успели бы достичь своей цели, если бы были хотя немного умнее и если бы государь император сам не надзирал за порядком и строением в адмиралтействах, ибо при посещениях работ нередко изволил он давать генерал-интенданту приказания лично и выслушивать его донесения и объяснения.

В 1827 году при новом образовании Морского министерства Головнину, с сохранением звания генерал-интенданта, поручены все три департамента по хозяйственной части: кораблестроительный, комиссариатский и артиллерийский. С сею новою должностью увеличились в чрезвычайности труды и беспокойства, огорчения и ответственность, которым никто не завидовал, но возвышение и содержание породило многих завистников ему. Он это знал, но с упованием на Бога и на справедливость монарха не робел и не унывал, а продолжал службу по-прежнему, ведя дела свои по присяге, совести и крайнему своему разумению.

Октября сего года Головнин всемилостивейше пожалован кавалером ордена Св. Анны 1-й степени; в высочайшем рескрипте сказано: «За ревностное служение ваше и за отличные успехи произведенного под вашим управлением кораблестроения».

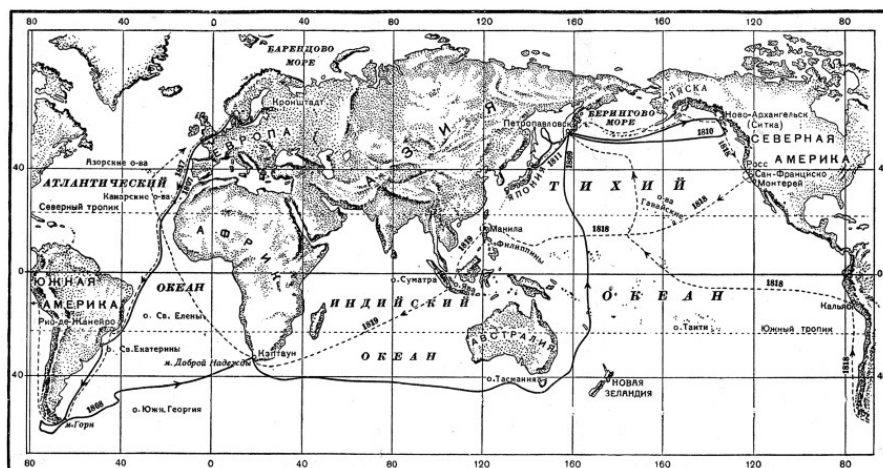
Между тем при спуске кораблей и фрегатов удостоился получить за успешное построение высокомонаршее благоволение, в приказе отдаваемое.

4 сентября 1830 года получил знаки орд[ена] Св. Анны 1-й степени, украшенные императорскою короною, за успешное производство кораблестроения, а 6 декабря того же года за отличие по службе произведен в вице-адмиралы.

В сем году количество укомплектованного флота (здесь поместить таблицу)¹⁷. Прилагаемая у сего таблица, означающая число кораблей и всех военных судов, построенных в царствование императора Николая Павловича до 1831 года по Балтийскому управлению, свидетельствует о деятельности сего государя.

Здесь кстати заметить, что Головнин произведен в вице-адмиралы из генерал-майоров, а в генерал-майоры переименован из капитан-командоров в 1826 году по следующему случаю. (Здесь кончается сия драгоценная для детей Василия Михайловича рукопись.)¹⁸

ЦГАВМФ, ф. 7, оп. 1, д. 2, л. 26–34. Копия.

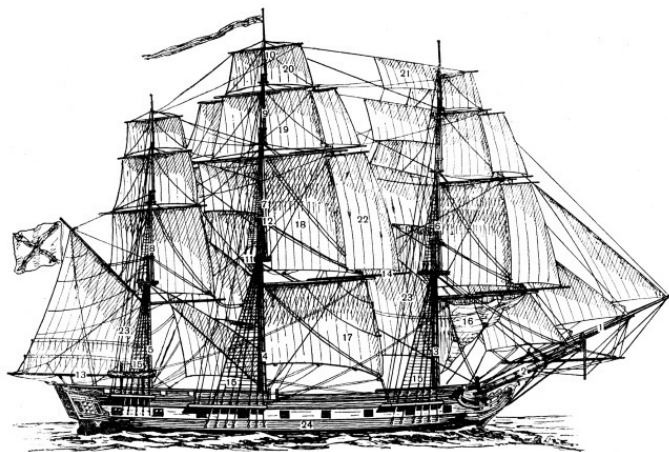


¹⁷ Таблица не публикуется.

¹⁸ Замечание сделано снявшим копию.

Часть I

Глава первая Предмет экспедиции, выбор корабля, вооружение и приготовление одного



В 1806 году, скоро по возвращении в Кронштадт двух судов Российской Американской компании «Надежды» и «Невы», счастливо совершивших путешествие кругом света, оная компания решилась послать вторично судно «Неву»¹ в такую же экспедицию. Тогда е. и. в-ву благоугодно было повелеть отправить с ним вместе военное судно, которое могло бы на пути служить ему обороной. Главный же предмет сей экспедиции был: открытия неизвестных и опись малоизвестных земель, лежащих на Восточном океане и сопредельных российским владениям в восточном крае Азии и на северо-западном берегу Америки. А Государственная Адмиралтейств-коллегия, пользуясь сим случаем, заблагорассудила вместо балласта поместить в назначенное для сего путешествия судно разные морские снаряды, нужные для Охотского порта, которые прежде были туда доставляемы сухим путем с большим трудом и иждивением, а некоторых нельзя было и доставить по причине их тяжести.

В выборе удобного для сего похода судна представилось немалое затруднение, ибо в императорском флоте не было ни одного судна, способного, по образу своего строения, поместить нужное количество провиантов и пресной воды сверх груза, назначенного к отправлению в Охотский порт, купить же такое судно в русских портах также было невозможно. Наконец сие затруднение уничтожилось прибытием в Петербург транспортных судов, построенных на реке Свире. По приказанию морского министра, управляющий Исполнительной экспедицией контр-адмирал¹⁹ Мясоедов и корабельные мастера Мелехов и Курепанов свидетельствовали сии суда и нашли, что с большими поправками они могут быть приведены в состояние предпринять предназначенное путешествие; выбор пал на транспорт «Диану». Судно сие, длиною по гондеку 91 фут, по килю 80²; ширина его 25, а глубина трюма 12 фут. Строено оно для перевозу лесов, и для того ширина к корме очень мало уменьшается, отчего кормовая часть слишком полна, следовательно, нельзя было в нем ожидать хорошего ходу; впрочем, во многих других отношениях касательно образа его строения казалось, что оно довольно было способно

¹⁹ Ныне вице-адмирал.

для предмета экспедиции. Что же принадлежит до крепости судна, то надобно сказать, что она не соответствовала столь дальнему и трудному плаванию: построено оно из соснового лесу и креплено железными болтами; в строении его были сделаны великие упущения, которые могли только произойти от двух соединенных причин: от незнания и нерадения мастера и от неискусства употребленных к строению мастеровых. Корабельные мастера Мелехов и Курепанов донесли министру, что судно требует больших исправлений, на окончание коих потребно времени около месяца.

Выбор и представление их министр утвердил, и 23 числа августа 1806 года я имел честь быть назначен командиром судна «Дианы», которое велено было включить в число военных судов императорского флота и именовать шлюпом³. Через сие оно получило право носить военный флаг. Офицеров и нижних чинов предоставлено было мне самому выбрать. Для исправления шлюп «Диану» ввели в небольшую речку на левом берегу Невы, недалеко к западу от нового адмиралтейства, которая вместе с Фонтанкой окружает небольшой островок; на нем есть килен-балки и краны, там же хранятся казенные леса и такелаж.

Исправление Исполнительная экспедиция возложила на корабельного мастера Мелехова, который тотчас приступил к делу с великим усердием, назначил самых лучших комендоров и плотников и сам при исправлении был почти неотлучно. Но, несмотря на все меры и средства, предпринятые им с великим искусством и проведенные в исполнение со всевозможной поспешностью, шлюп не прежде был готов к отправлению в Кронштадт, как 8-го числа октября. Он был в грузу без всякого балласта около 10 фут, следовательно, проводить его чрез мели устья Невы надлежало в самую большую воду, которая обыкновенно бывает с крепкими западными ветрами, и потому несколько дней было потребно на переход из Петербурга в Кронштадт, а по невозможности иметь в нем балласта при переходе через бар, нельзя было и вооружить его совсем. Следственно, оставалось в Кронштадте довершить оснастку, нагрузить судно, принять и разместить провиант, налить бочки пресной водой и уставить трюм и сделать все это на совершенно новом судне, где невозможно было поступать по прежним примерам, а надлежало все устроить и приноровить вновь. На такое дело нужно было, по крайней мере, две недели хороших дней, а не таких, какие у нас бывают в октябре. Краткость дней мало дает времени для работы, а почти беспрестанные дожди не позволяют многих вещей, особливо сухих провизий принимать из магазинов и грузить в судно. Итак, полагая, что если бы шлюп 8 октября, когда кончена на нем работа по кораблестроительной части, вместо Невы был в Кронштадтской гавани, то и тогда невероятно, чтобы он успел отправиться в путь вместе с судном «Невой». Министр предвидел это и отложил экспедицию до следующей весны, а шлюпу приказал для зимования остаться в Петербурге, где он и находился до вскрытия реки.

Здесь я долгом поставлю упомянуть, что на исправление шлюпа более употреблено времени, нежели корабельные мастера полагали при свидетельстве оною, не от их ошибки: шлюп имел в своем построении много важных и опасных упущений, которые открылись, когда его повалили на бок, и коих приметить прежде было невозможно. Исправления судна были столь важны, что приличнее считать оное строение корабельного мастера Мелехова, нежели первоначального его строителя, который связал члены оною так только, чтобы можно их было в виде судна довести Невой до Петербурга.

Доколе исправление судна продолжалось, начальствующие экспедициями: Исполнительной – г-н контр-адмирал Мясоедов, Хозяйственной – г-н генерал-лейтенант Пуцин и Артиллерийской – г-н генерал-лейтенант Геринг, – прилагали всевозможное попечение, всякий по своей части, приготовить для путешествия самые лучшие снаряды и провизии. Сии последние были приготовлены чрез тех же самых людей, которые заготавливали провиант прежде сего для судов Американской компании «Надежды» и «Невы», и до окончания их путешествия сохранились в самом лучшем состоянии. Некоторыми провиантами нам предоставлено было запастись в чужих портах. Все вещи, провизия и снаряды для шлюпа заготавливаемы и отпускаемы

были по моему представлению и выбору. Такую ко мне доверенность господ начальствовавших над помянутыми тремя экспедициями я вменяю себе в величайшую честь. Г-н министр предписал комиссионеру Грейгу в Лондоне заготовить нужные математические и астрономические инструменты, а морские карты и книги Государственная Адмиралтейств-коллегия предписала купить мне самому в чужих портах.

Шлюп «Диана» 15 мая отправился из Петербурга, а 21-го числа прибыл в Кронштадт. Провод его баром был сопряжен с великим трудом; для облегчения шлюпа я велел из него все вынуть, даже камбуз и мачты, но он был в грузу не менее 9 фут; камелей для такого судна в порте не было, а надлежало приподнять его на четырех больших палубных ботах вагами, посредством грунтов, и так вести мелями. При сей продолжительной и трудной работе петербургский такелажмейстер Гришин был безотлучно и своим неусыпным старанием и деятельностью много споспешествовал в успехе этого дела. Способ сей приподнять судно принят также по его предложению. В Кронштадте нужно было сделать некоторые поправки в разных наружных частях судна, а особливо в столярной работе, которая от жестоких зимних морозов и потом от наступивших по весне жаров много попортилась. По назначению корабельного мастера Амосова подмастерье Зенков надсматривал над окончательным исправлением «Дианы», и оба они с большим тщанием старались, чтобы все нужное было сделано хорошо и с такой поспешностью, с какой время и обстоятельства, по случаю тогда бывших в порте больших приготовлений и работ, позволяли. В Кронштадте сделали нам также новые мачты, бушприт⁴, марсы⁵ и почти весь настоящий и запасный рангоут⁶.

В исходе мая шлюп был готов к принятию груза, и 31-го числа того месяца положено в него первое железо. Разместить порядочно такой разнообразный груз, как железо, якоря, пушки, ядра, порох, канаты, такелаж, парусину, флагдук, блоки, мелкое оружие и пр. в малом судне, и притом для столь дальнего путешествия, было дело не весьма легкое. Сверх того, при размещении оного недовольно было пецись только о том, чтобы трюм был полон и не оставалось в нем пустого места, но надобно было стараться дать каждой вещи место, где бы менее она была подвержена, по свойству своему, порче от мокроты или стесненного воздуха и не могла бы одна вещь испортить другую в таком продолжительном переходе, и чтобы расположение тягостей не причинило какого неудобства в морских качествах судна и не подвергло бы его опасности или от излишней остойчивости, или от чрезвычайной валкости. Кроме того, нужно также было иметь великое внимание при укладке такого большого количества морских провизий всякого рода, которыми мы необходимо должны были запастись: положить их надлежало так, чтобы сухие провианты лежали в местах, менее подверженных влажности и мокроте, чтобы мокрые провизии, а особливо солонина и капуста, когда начнут портиться в море, где невозможно все их выгрузить и бросить в море, не могли причинить вреда здоровью служителей, и все провизии вообще надлежало так поместить, чтобы один сорт не был закладен другим и чтобы все их можно было легко доставать во всякое время и во всякую погоду. Постановление бочек с пресной водой, укладка дров и угля требовали таких же предосторожностей. И я смело могу сказать, что при нагрузке «Дианы» все сии предосторожности были соблюдены с крайней точностью; в продолжение путешествия опыт мне показал, что при укладке груза и расположении провиантов, воды и угля, по моему мнению, никакой ошибки не сделано.

Шлюп «Диана» вышел из гавани в настоящей готовности по словесному приказанию морского министра 7 июля, и с сего числа началась его первая кампания. А на другой день государь император, посещая Кронштадт и некоторые из стоявших на рейде военные суда, изволил удостоить и «Диану» высочайшего своего посещения, и при отбытии е. в-ву благоугодно было изъявить свое монаршее благоволение офицерам и нижним чинам за исправность шлюпа, с которого по отъезде государя сделан был императорский салют командой, поставленной по реям, и выстрелами из всех орудий. 20-го числа июля главный Кронштадтского порта командир сделал у нас обыкновенным порядком депутатский смотр; и скоро после того я получил

повеление отправиться в путь при первом благополучном ветре, который настал в 4 часа пополудни 25-го числа, а в 5 часов «Диана» была под парусами и, сделав с крепостью взаимный салют, пустилась в путь при свежем порывистом ветре от NO.

Оставляя свое отечество, не знали мы и даже не воображали, чтобы в отсутствие наше столь нечаянно могли случиться такие важные перемены в политических делах Европы, которые впоследствии переменили и едва было совсем не уничтожили начальную цель экспедиции. Путешествие сие было не обыкновенное в истории российского мореплавания как по предмету своему, так и по чрезвычайно дальнему плаванию. Оно было первое в императорском флоте, и если смею сказать, то, по моему мнению, и первое с самого начала русского мореплавания. Правда, что два судна Американской компании⁷ совершили благополучно путешествие кругом света прежде «Дианы», – управлялись они офицерами и нижними чинами императорской морской службы, – но сии суда были куплены в Англии, в построении же «Дианы» рука иностранца не участвовала, а потому, говоря прямо, «Диана» есть первое настоящее русское судно, совершившее такое многотрудное и дальнее плавание.

ВЕЛИЧИНА, ВНУТРЕННЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ И ВООРУЖЕНИЕ

Величина «Дианы» около 300 английских тонов; построена она с двумя деками: в нижнем для пушек 16 портов, из коих два передние по моему желанию заделаны для шхиперских и тиммерманских кают. На том же деке была командирская каюта, и подле оной кают-компания с пятью каютами для офицеров; между переборкою кают-компания и шхиперскими каютами в банках помещались нижние чины; кухня стояла между фок-мачтою и фор-люком на нижней палубе, а на верхней было только между грот- и бизань-мачтами четыре порта для каронад. На сей же палубе были брасшпиль и шпиль. Ростры укладывались на ней же, между коими ставился баркас. Трюм разделен был на пять отделений четырьмя переборками: в сих отделениях размещены были по удобности съестные припасы, пресная вода, дрова, уголья, порох и военные снаряды, а также весь груз, назначенный для Охотского порта.

«Диана» была вооружена четырнадцатью медными пушками шестифунтового калибра²⁰, четырьмя восьмифунтовыми каронадами и таким же числом трехфунтовых фальконетов; сверх сего, имели мы восьмифунтовую каронаду и четыре медные фальконета, одного фунта, для баркаса; мелким оружием как огнестрельным, так и холодным Артиллерийская экспедиция вооружила нас весьма хорошо, и все было в самом лучшем состоянии. Пороху было отпущено двойной комплект против штатного положения.

Рангоут наш был того же размерения, какое ему определил корабельный мастер Курепанов, давший чертеж судну, по коему оно строено.

При вооружении я не сделал в сих размерениях никакой перемены, хотя многие и советовали кое-что переменить: но зная, сколь трудно на новом, никогда не бывшем в море, судне без опыта и по одной догадке определить настоящую меру рангоута, я предпочел лучше оставить его, как строитель судна признал за удобное, нежели делать перемены без всякой другой причины, кроме той, что командир судна должен сделать то или другое по-своему и чрез то показать, что и он много знает. Впоследствии опыт мне доказал, что главные члены рангоута, мачты, бушприт и стены вообще были соразмерны образу строения и величине судна. Реи и брам-стены, по моему мнению, не мешало бы иметь немного подлиннее; чрез сие увеличилась бы площадь парусов, следовательно, и ход судна. Впрочем, в равновесии между рангоутом и нагрузкою от сего никакой чувствительной перемены произойти не могло. Мне кажется, что

²⁰ Медные пушки нам даны с императорского фрегата «Эммануила»; они очень легки по своему калибру, вес каждой из них не более 31 пуда: следовательно, 15 пудами легче чугунных пушек того же калибра, и потому весьма удобны для такого малого судна в дальнейшем плавании.

на всех судах, приготовляемых для дальних путешествий²¹, полезно было бы мачты и стеньги делать футом или двумя короче обыкновенных размерений, а сей недостаток вознаграждать длиною брам-стенг и реев. От сей перемены судно в ходу ничего не потеряет, если же и потеряет, – что, однако ж, не всегда случиться может, – то весьма мало, а приобретет следующие весьма важные выгоды для судов, плавающих по отдаленным и несовершенно известным морям.

1-е. Мачты и стеньги будут менее подвержены силе ветра во время шквалов и бурь и не так скоро повредятся в жестокую качку, а особливо когда брам-стенги спущены совсем на низ, что весьма удобно делать во всякую погоду на военных судах, имеющих по большей части достаточное число людей. Притом, если, будучи долго в море, судно облегчится и нужно будет в крепкий ветер и волнение уменьшить баланс наверху, то марса-реи можно опустить на низ без всякого затруднения, что я много раз делал с великою пользою в сем путешествии; напротив того, стеньги спускать весьма трудно, а часто и невозможно на большом волнении, да и вообще никто из мореплавателей никогда этого и не делает.

2-е. Стоя на якоре в открытых местах, когда нужно уменьшить сколько возможно силу ветра, действующую на канаты, а притом нельзя спустить стеньг потому, чтобы быть в беспре- станной готовности пуститься в море, если якоря держать не будут или порвутся канаты, то в таком случае, спустив брам-стенги совсем на низ и обрасопив реи круто к ветру, уменьшишь весьма много действие и упор ветра на рангоут, не спуская стеньг²².

3-е. Напоследок, если будет повреждена мачта или стеньга, то, чем она короче, тем удоб- нее и легче сыскать дерево в замену, скорее обделать и поставить. В необитаемых местах или обитаемых, но дикими непросвещенными народами должно все делать своими людьми, и чем какое дело представляет менее трудности в приведении оногo к концу, тем лучше; в дальних путешествиях сих преимуществ не должно терять из виду.

Канаты, кабельтовы, перлины, буйрепы и весь стоячий такелаж для нас делали нарочно на Кронштадтском казенном заводе. Мы имели три комплекта нижних парусов, марселей и штормовых стакселей, а всех прочих два; сверх того, в запас отпущено было достаточное коли- чество парусины. Исполнительная экспедиция снабдила шлюп кузницею, запасными помпами и многими другими вещами, необходимо нужными в дальних плаваниях.

Гребных судов у нас было четыре: десятивесельный баркас, шестивесельная шлюпка, четырехвесельная шлюпка и двухвесельный ял.

Якорей мы имели четыре, весом по 45 пуд, и к ним шесть канатов в 12 дюймов. Верпов нам дали три. Некоторые из знакомых мне офицеров меня уверяли, что якоря наши маловесны, судя по величине шлюпа, и приводили в доказательство, что транспорты, бомбардирские суда и бриги, которые не более «Дианы», а их часто на Кронштадтском рейде с таких же якорей

²¹ Я не разумею здесь переходы из Кронштадта в Архангельск, к берегам Англии или в Средиземное море, которые нередко у нас величаются дальними путешествиями, а понимаю под сим названием путешествие, в продолжение которого год, два года или и более судно должно плавать по морям, в коих нет портов с морскими арсеналами, где бы можно было исправить судно в случае, если оно потерпит повреждение в корпусе, снастях, парусах и пр., и где бы был способ вознаградить потерю и недо- статки в морских припасах, тогда необходимо ему надлежит искать пособия в запасных своих материалах и в произведениях природы тех земель, куда случится ему зайти, и справляться собственными своими людьми без всякой посторонней помощи.

²² Желая сделать журнал мой сколько возможно полезным для мореплавателей, я надеюсь, простительно мне поместить здесь следующее примечание. Обыкновение спускать стеньги и реи в крепкие ветры, стоя на якоре, давно было в употреблении: цель была та, чтобы уменьшить действие ветра на рангоут и чрез то доставить облегчение канатам. Но ныне в английском флоте, который, без всякого сомнения, есть первый флот в свете как силою, так и искусством своих офицеров и матросов, начинают оставлять сие обыкновение, и не без причины. Реи, сколько можно обрасопленные ноками к ветру, представляют менее поверхности его усилию, понуждающему корабль клониться назад, нежели когда они спущены на низ и стоят почти прямо, ибо тогда невозможно их обрасопить круто. Что принадлежит до стеньг, то правда, что спущением их уничтожается продолжение мачт, на кои ветер действует, но затем тогда такелаж под салингами, к топам мачт привязанный, представляет несравненно более площади усилию ветра, нежели в настоящем его виде, будучи вытянут; и в таком положении останавливая стремление ветра, делает упор его на канаты не с меньшим усилием. Это есть мнение многих искусных английских морских офицеров, с коим я, с моей стороны, совершенно согласен.

дрейфует; однако ж я был другого мнения. Мне известно, что наши малые военные суда, даже и не в крепкий ветер, нередко дрейфует и наносит или на гавань, или одно на другое, только не от малого весу якорей, а совсем от другой посторонней причины, а именно: от старинного, ныне одними купеческими судами наблюдаемого, обыкновения стоять на одном якоре.

Известно, что на Кронштадтском рейде лишь одни линейные корабли и фрегаты становятся на два якоря, а все прочие суда, и особливо стоящие к Осту от Кроншлота, почти всегда на одном. В таком случае смело можно полагать, что из десяти судов, простоявших в летнее время, когда ветры часто переменяются и течения от Оста бывают довольно быстры, двадцать четыре часа на одном якоре, у девяти канаты перепутаются с якорями и буйрепами, следовательно, при первом порыве ветра они и дрейфуют. Якорь тогда держит, когда он чисто положен и не запутан канатом; в прочем он бесполезен и более ничего как ложная обманчивая надежда, готовая всегда изменить. Грунт и глубина Кронштадтского рейда таковы, что осенний крепкий ветер может корабль или другое какое судно сорвать с старых гнилых канатов, но подрейфовать или сдернуть якоря никогда не может. И я не знаю примера, чтобы когда-нибудь корабль или фрегат наш дрейфовало на Кронштадтском рейде, когда якоря его были чисты, невзирая на чудный манер ложиться фертоинг, которому и до сего времени многие еще обыкновенно следуют²³.

Впрочем, как бы то ни было, в течение нашего путешествия по необходимости я принужден был стоять на якоре несколько раз почти в открытых местах, подверженных жестоким ветрам и дурно защищаемых от океанского волнения, где имел хороший случай увериться в доброте своих якорей и канатов, и, по моему мнению, нельзя желать ни якорей, ни канатов лучшей доброты; и если бы мне случилось опять идти на таком же судне в подобный вояж, то я взял бы три якоря и пять канатов точно такой же величины, какие и в сем путешествии у меня были, а четвертый десятью пудами тяжелее и для него два каната в 12½ или 13 дюймов и употреблял бы его только в последней крайности. Я заметил, что у всех гористых берегов, подверженных крепким ветрам, как, например, в заливах мыса Доброй Надежды, они дуют не ровно, а жестокими порывами, которые находят чрез 5 и 10 минут один после другого, и почти всегда хотя из одной четверти компаса, но от разных румбов, и часто переменяют направление румба на три и более. И как они иногда дуют с такою силою, что нужно бывает привести судно на оба якоря, то в таком случае от перемены в направлении порывов невозможно уравнивать канатов, и усилие всегда почти должно быть на одном из них, тогда большой якорь с его канатами мог бы лучше и вернее держать. Безопаснее было бы его также употреблять в незакрытых от океанского волнения местах, как, например, в Столовой губе, которая, будучи к NW совсем открыта, подвержена в крепкие ветры жестокому волнению. Тут двух канатов уравнивать никак нет способа, следовательно, можно лучше надеяться на один толстый канат и большой якорь, нежели на два обыкновенной величины. Но как такие случаи встречаются весьма редко, то одного большого якоря и двух толстых канатов довольно для всякого судна.

²³ Сие замечание само собою требует от меня изъяснения. В лучших иностранных военных флотах следуют одному общему правилу ложиться фертоинг. Если рейд имеет прилив и отлив или течение от реки и наклонности вод, то якоря кладут по направлению течения, а где нет течения, там кладутся они в направлении господствующих ветров. Выдают для обоих якорей по целому почти канату; при положении якорей наблюдают, чтобы канаты были чисты (то есть не было бы креста) при тех ветрах, которые с большою силою дуют. Бude же на рейде течения нет и не примечено особенно владычествующих ветров, то кладут якоря или вдоль рейда, или так, чтобы при ветрах, которые обыкновенно крепко дуют, корабль не был, так сказать, растянут своими канатами, а стоял бы на одном из них. Долговременный опыт утвердил преимущество и выгоды сих правил. Выгоды очевидны, однако ж у нас на Кронштадтском рейде редко им следуют: якоря кладут поперек течения, отчего почти всегда крыжи делаются, а так как фарватер узок и нельзя выдать более полуканата на якорь, то развести крыж у нас есть дело многих часов, а имея по канату в воде, получаса было бы довольно.

ИМЕНА ОФИЦЕРОВ И НИЖНИХ ЧИНОВ, СЛУЖИВШИХ НА ШЛЮПЕ

Лейтенанты: Василий Головнин, командир шлюпа; Петр Рикорд.

Мичманы: Федор Мур, Илья Рудаков.

Лекарь: Богдан Бранд.

Штурманский помощник 14-го класса Андрей Хлебников.

<i>Морского кадетского корпуса</i>	}	<i>унтер-офицер:</i>	Дмитрий Картавцев.
		<i>гардемарины:</i>	Всеволод Якушкин. Никандр Филатов.
<i>Помощники унтер-офицерского чина</i>	}	<i>штурманский:</i> Василий Новицкий	} Содержатели по своим должностям.
		<i>шхиперский:</i> Егор Ильин	
<i>Ученики</i>	}	<i>штурманский:</i> Василий Средний.	
		<i>экономический:</i> Елизар Начапинский —	
		<i>лекарский:</i> Владимир Скородумов.	

Писарь: Степан Савельев.

Квартирмейстеры: Егор Савельев, Иван Большаков, Данило Лабутин.

Матросы 1-й статьи: Матвей Черемухин, Венедикт Филатов, Алексей Ульянов, Савастьян Зенин, Спиридон Макаров, Федор Рожин, Петр Андреев, Семен Короткий, Семен Кутырев, Михайло Шкаев, Герасим Фомин, Иван Симионов, Тарас Васильев, Фадей Евсеев, Андрей Седунов, Федор Харахардин, Петр Иванов, Ларион Тимофеев, Илья Ступин, Дмитрий Симанов, Елисей Бурцов, Иван Дулов.

Матросы 2-й статьи: Степан Мартемьянов, Сергей Савельев, Филипп Романов, Филипп Тимофеев, Никита Федоров, Григорий Васильев, Перфил Кириллов, Игнатий Александров.

Морской артиллерии унтер-офицер: Федот Папырин.

Бомбардир: Иван Федоров.

Канониры: Кондратий Ботов, Никифор Глебов, Тихон Терентьев.

Мастеровые: плотник Иван Савельев, конопатчик Иван Сучков, парусник Степан Мартемьянов, купор Арефий Щедрин, кузнец Федор Федоров, слесарь Дмитрий Раздобурдин.

Крепостной человек лейтенанта Головнина: Иван Григорьев.

Всех вместе шестьдесят человек.

Пред отправлением из Кронштадта, по высочайшему повелению, выдано всей команде в награждение полугодное жалованье, каждому чину по его окладу, и во все время путешествия жалованье велено производить двойное против обыкновенного. Притом Государственная Адмиралтейств-коллегия мне предписала, при выдаче жалованья иностранными деньгами, голландский червонец всегда считать в 3 рубли 30 копеек. Порционные деньги для офицеров определены на основании прежнего положения в нашей морской службе, то есть вдвое против справочной цены служительской порции в тех местах, где будут оные выдаваемы. Гардемаринам те же порции, что и офицерам, а жалованье с 1 января 1808 года велено им производить как мичманам. Нижние чины были снабжены достаточным количеством платья и обуви; сверх обыкновенных мундирных вещей по штатному положению каждый из них получил еще в прибавок довольно белья и верхней одежды.

МОРСКИЕ ПРОВИЗИИ

Я прежде упоминал, что Хозяйственная экспедиция старалась снабдить нас самыми лучшими провиантами, какие только возможно было в Петербурге заготовить, невзирая на цену

их; и как капитаны Крузенштерн и Лисянский, командовавшие двумя судами Американской компании, недавно пред тем возвратившимися из подобного путешествия, относились с великою похвалою о качествах своих провиантов, то тем же подрядчикам препоручено было и нашу провизию приготовить. Количество провиантов назначено было на полтора года и расчислено не по регламентному положению, но по примеру помянутых двух судов. А таких провиантов, которые по свойству своему не скоро могут испортиться в море или которых трудно или невозможно получить в отдаленных краях, куда нам плыть надлежало, мы имели более нежели на полтора года.

В дополнение к провизиям, взятым из России, вино предназначено было купить на острове Teneriffe, а сарачинское пшено в Бразилии. Сверх же вышепомянутых обыкновенных провиантов мы должны были запастись в Англии знатным количеством пива, горчицы, перцу, булиону, сахару, чаю и спрюсовой эссенции.

МОРСКИЕ СНАРЯДЫ

Отправленные из Кронштадта для Охотского порта весом составляли около 6 тысяч пудов.

Астрономические и другие нужные для мореплавания инструменты, карты и книги предназначено было купить в Англии, а из России я взял только необходимо нужные инструменты для перехода до Англии.

МОРСКИЕ КАРТЫ, КУПЛЕННЫЕ В АНГЛИИ

Собрание карт, изданных во Франции для Лаперузова путешествия, кои изображают острова Тихого океана, северо-западный берег Америки, Алеутские острова, Курильские острова и Японское море.

Собрание карт разных частей Южного океана по обе стороны экватора, островов, на нем лежащих, и северо-западного берега Америки, сочиненных капитаном Ванкувером.

Все карты, изданные известным гидрографом Арросмитом (Arrowsmith).

Гарсборовы (Harsborough) карты Китайского моря и все карты, изданные в Лондоне книгопродавцем Стилем (Steel).

Кроме морских карт, я имел планы и рисунки гаваней и рейдов, находящихся на тех берегах, к коим по расположению пути я мог приставать. Но из русских карт нам были даны все наши атласы, изданные г-ном генерал-лейтенантом Голенищевым-Кутузовым, и собрание карт, приложенных к путешествию г-на капитана²⁴ Сарычева по Ледовитому морю и Восточному океану. Сии карты мне были нужны. Что же принадлежит до атласов, то, будучи скопированы с иностранных карт, которые после во многих важных отношениях исправлены и улучшены, они не могли для нас быть полезны, и мы их никогда не употребляли; только на карте Северного, или Немецкого, моря гардемарины означали свое счисление, по неимению другой, лучшей. Сверх же вышепомянутых карт, на счет казны нам данных, г-н капитан Крузенштерн сам добровольно позволил мне взять из типографии самые нужные для меня карты и планы, выгравированные для его путешествия, прежде нежели оно было обнародовано, чего не позволят другие издатели путешествий. За таковую его благосклонность ко мне я не менее признаю себя ему обязанным, как и за советы, которые он мне дал по моей просьбе касательно моего плаванья. Они тем для меня были важнее, что даны как от искусного мореплавателя, так и от такого человека, который опытом то знал, о чем говорил. Признательность моя к сему

²⁴ Ныне вице-адмирала.

почтенному мореходцу заставляет меня сказать, что, кроме позволения пользоваться картами его трудов, он сам лично просил г-д членов Адмиралтейского департамента приказать директору типографии поспешить окончанием его карт прежде моего отправления. При сем случае г-н капитан-командор и член помянутого департамента, Платон Яковлевич Гамалея, принял на себя попечение о скорейшем окончании оных. В департаменте не было формального о сем повеления, но ему угодно было принять на себя сей труд единственно по отличному своему ко мне благорасположению и по желанию успеха нашей экспедиции. Все готовые карты пред отправлением я имел честь получить из его рук, и я доволен, что имею случай сим публичным образом изъявить его превосходительству мою благодарность.

Из морских путешествий, на русском языке изданных, мы имели только «Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной части Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану»; путешествия капитанов Крузенштерна и Лисянского тогда напечатаны еще не были.

Деньги на жалованье, на офицерские порции, на покупку свежей пищи для служителей и на разные другие расходы, могущие повстречаться в чужих портах, в кои мы должны были заходить, его высокопревосходительство г-н морской министр приказал, по представлению моему, отпустить испанскими пиастрами²⁵, которые я принял в Лондоне от комиссионера Грейга.

Кроме наличной суммы, мне отпущенной, г-н морской министр приказал комиссионеру Грейгу снабдить меня кредитивными письмами на 10 тысяч пиастров, из коих на 5 тысяч я взял кредит в колонию мыса Доброй Надежды, а на другую половину в Кантон. Намерение мое было всю сумму разделить на три части, чтобы иметь кредит в Филиппинских островах, но тогда невозможно было в Лондоне сыскать коммерческого дому, имеющего сношение с купцами помянутых островов.

Для меня с жителями островов Тихого океана, к которым обстоятельства могли заставить нас пристать и где деньги не имеют никакой цены, мы запаслись множеством разных уважаемых дикими безделиц, как-то: ножами, ножницами, топорами, кольцами, бисером и пр., без коих нет способа получать от них съестные припасы.

Теперь следует упомянуть о данных мне предписаниях и наставлениях касательно препорученной моему начальству экспедиции. Во-первых: государь император соизволил удостоить меня высочайшего указа, за собственноручным е. и. в-ва подписанием, в начале коего упоминается о главном предмете вверенной мне экспедиции, а потом е. в. повелевает:

1-е. Буде мне случится быть вместе с судами Российской Американской компании, которыми командуют офицеры императорского флота старее меня по службе, то, невзирая на сие, они, так как командиры коммерческих судов, не могут надо мною начальствовать и не имеют права никаких делать мне приказаний; напротив того, я с моей стороны, командуя императорским военным шлюпом, могу требовать от них всего, что сочту полезным и нужным для службы е. в-ва.

2-е. Так как в продолжение такого дальнего плавания могут повстречаться опасные случаи, при коих служители должны подвергаться великим опасностям и переносить необыкновенные труды; также может случиться, что за болезнью многих из них нужно будет шлюп управлять малым числом людей, которые тогда по необходимости должны будут потерпеть затруднения, в обыкновенных морских походах едва ли когда слыханные; и напоследок известно, что в отдаленных и продолжительных плаваниях часто бывает нужно починивать суда собственными своими людьми, употребляя матросов вместо мастеровых для тех работ, которые в портах обыкновенно исправляются адмиралтейскими мастеровыми; то во

²⁵ Сия монета, известная в целом свете, нигде достоинства своего не теряет, и как бы курс низок ни был на все прочие европейские монеты в отдаленных колониях (что всегда и есть), пиастр идет в настоящей своей цене, а нередко и более. Английское правление находит выгоду, выдавая жалованье своим войскам, вне Европы находящимся, пиастрами, которые выменивает в Англии и отсылает в колонии. На мысе Доброй Надежды приобретает оно около 5 пенсов от каждого пиастра.

всех вышеупомянутых случаях, для ободрения служителей и поощрения их к понесению столь великих трудов, сопряженных иногда с опасностью жизни, е. и. в. всемилостивейше позволяет мне нижним чинам в награждение выдавать годовое, полугодовое или и третное жалованье по моему рассмотрению дела и обстоятельств.

3-е. Е. в. повелевает принять на вверенный мне шлюп, для доставления в острова Маркиза Мендозы, француза Кабри, привезенного в Россию капитаном Крузенштерном²⁶; однако ж исполнение сей статьи высочайшего указа государь предоставляет случаю и обстоятельствам.

4-е. Приведя к концу главный предмет экспедиции, е. в. высочайше предписывает взять на шлюп груз Американской компании и о цене, какую она должна заплатить за перевоз одного в казну, предоставляет мне с ними условиться.

В вышеозначенных четырех статьях состоял высочайший именной указ, кроме предписания о главном предмете экспедиции.

Государственная Адмиралтейств-коллегия снабдила меня пространной инструкцией за подписанием всех членов оной, в которой, кроме вообще известных предписаний, заключаются следующие статьи, принадлежащие по существу своему собственно до сей экспедиции:

1. Избрать путь около мыса Горна или кругом мыса Доброй Надежды, которым мы должны достичь восточного края российских владений, коллегия предоставляет мне, соображаясь с временами года, ветрами, течениями и пр.

2. В содержании и продовольствии команды не поступать по обыкновенному порядку, морскими узаконениями предписанному, а по климату и обстоятельствам путешествия, следуя в сем случае правилам и примерам лучших и более достойные последования иностранных мореплавателей.

3. Стараться всеми мерами сохранять здоровье служителей, доставляя им в портах самые лучшие свежие провизии: мясо, зелень, рыбу или ловлей, где возможно, или покупкой за деньги.

4. Коллегия предписывала мне купить все морские путешествия на тех языках, которые я знаю, также морские карты всех известных океанов и морей.

В инструкции своей Государственная Адмиралтейств-коллегия вместила мнение капитана Крузенштерна касательно до вверенной мне экспедиции. Прилагая оное, коллегия упоминает, что включено оно в инструкцию не в виде предписания, которое я должен непременно исполнять, но как род совета; впрочем, позволяется мне следовать наставлениям других известных мореплавателей или поступать по собственному моему мнению.

Государственный Адмиралтейский департамент дал мне также свою инструкцию: усовершенствование мореплавания и науки вообще составляли всю цель оной.

²⁶ Сей француз после раздумал ехать на упомянутые острова и остался в Петербурге.

Глава вторая

На пути из Кронштадта до Англии и в Англии

Для большей ясности и для избежания излишних повторений в продолжение сего повествования я предуведомляю читателей в начале сей главы о следующем:

1. Все расстояния я считаю географическими милями, называя их просто: мили, коих в градусе шестьдесят⁸.

2. Румбы правого компаса⁹ везде употреблял я в журнале, как говоря о курсах, так о положении берегов и пр., а где нужно было говорить о румбах магнитного компаса, там так и означено: румб по компасу.

3. Когда я называю широту обсервованной, я разумею найденную по полуденной высоте солнца, а во всех других случаях показан род наблюдения, по коему она сыскана.

4. Долготу по хронометрам всегда должно разуметь среднюю из показуемых всеми нашими хронометрами.

5. Высота термометра во всех случаях означена та, которую он показывал, будучи поставлен в тени, а когда был на солнце, то так и сказано, и всегда по фаренгейтову делению¹⁰.

6. Названия приморских мест вне Европы всегда употреблял я те, которыми их англичане называют, потому что счисление нашего пути мы вели по английским картам и употребляли английские навигационные и астрономические таблицы во всех наших вычислениях.

7. Так как все наши инструменты, кроме двух секстантов, заказаны были в Лондоне и мы получили их по прибытии в Англию, а потому в переходе из России до Англии, кроме меридиональных высот солнца, луны и звезд, мы никаких других астрономических наблюдений не могли делать; для той же причины и метеорологических замечаний не делали.

8. Долготы я считаю от Гринвича, потому что все наши таблицы, карты и астрономический календарь, будучи английские, сочинены на меридиан Гринвичской обсерватории.

Выше я сказал, что мы пошли с Кронштадтского рейда под вечер 25-го числа июля. Ветр тогда был от NO и только что начался пред снятием с якоря; потом задул он при нашедшей дождевой туче с порывами. По мнению моему, сие не было признаком продолжительного благополучного ветра; я заметил несколько раз прежде, что на Кронштадтском рейде, если после штиля найдет шквал с дождем от NNO, NO или O, то ветер тотчас после понемногу пойдет через N к W и остановится в сей части горизонта на несколько времени. Но, имея повеление идти в путь при первом благополучном ветре, я желал буквально исполнить оное, не принимая в рассуждение моих собственных замечаний. Около полуночи ветер нам сделался противный, утвердись в четверти, временно дул крепко; застал он нас между Стирсуденом и Гариваллой.

Двадцать шестого числа мы лавировали во весь день; ветер, перешедший в SW четверть, помог нам сделать небольшой успех, так что к вечеру мы были у Сескара, но в ночь на 27-го число весьма крепкий ветер принудил нас нести мало парусов, и мы проиграли все то расстояние, на которое днем подались вперед. Ветр с западной стороны дул до двух часов после полудни, только гораздо тише, нежели ночью; потом стих совсем, и в 8 часов, сделавшись от NNO, позволил нам идти настоящим курсом. Такой неудачный выход не весьма мне был приятен: крепкий противный ветер продержал нас, так сказать, в самых воротах двое суток, хотя он при самом начале путешествия и сучен нам был, однако ж не без пользы. В продолжение оногo иногда находили жестокие порывы, а особливо в ночи с 26-го на 27-го число, которые дали мне случай увериться в добротe нашего такелажа и парусов, ибо во все сие время мы не имели ни малейшего повреждения. Притом я опытом узнал, что шлюп «Диана» не так опасен по своей валкости, как мы думали. Правда, что он, будучи уже совсем нагружен, чувствовал переход 10 или 15 человек с одной стороны на другую, и удивительно, как много наклонялся при подъеме

баркаса¹¹; но под парусами он кренился много и вдруг, только до известной черты. Я заметил, что при сильных порывах, в одно мгновение приведя нижнюю линию портов к воде, он оставался и тогда, хотя и кренился больше с усилением ветра, но понемногу и так, что всегда можно было успеть при шквале убавить парусов. Сей случай мне также показал, что матросы наши весьма проворны и исправны в своем ремесле. Благополучный свежий из NO четверти ветер продолжался, с которым поутру 28-го числа прошли мы остров Гогланд²⁷; в 5 часов после полудни миновали Кокшхар, а в полночь Пакерортский маяк. Ветр свежий NO, NNO и N не переставал дуть. Мы, пользуясь оным, имели всевозможные паруса; в 8 часов утра прошли остров Оденсгольм, а в 4 часа после полудни мыс Дагерорт. Ветр нам благоприятствовал во все сии сутки так, что, невзирая на дурной ход шлюпа, поутру 30-го числа мы увидели остров Фаре, в 7 часов он был от нас на W, в 15 милях глазомерного расстояния²⁸; в полдень обсервованная широта наша была 57°35', с полудни ветер сделался O и дул крепко при совершенно ясном небе; до сего же времени мы имели всегда облачную погоду, а нередко пасмурность и дождь. К вечеру ветер утих совсем, а в ночь на 31-е число, будучи от мыса Гоборга к S милях в 15 или 20, мы имели ужасную молнию и гром: тучи поднимались со всех сторон, дождь был проливной, и молния сверкала почти непрерывно, удары ее в воду мы видели очень ясно, и некоторые были весьма близко от нас. Я редко видал такую грозу, даже в самом Средиземном море, где они довольно часто случаются; продолжалась она во всю ночь²⁹ и прошла с рассветом. Тогда ветер сделался нам противный от W, дул тихо, а иногда умеренно, и погода была хороша. Ветр сей постепенно отходил к SW, и опять приходил на прежний румб, и раз совсем утихал; с таковыми переменами дул он до 7 часов после полудни 2-го числа августа. Мы во все сие время лавировали с весьма малым успехом, но вечером сего числа благополучный нам ветер задул от SO и позволил держать прямым курсом.

Сие сближение я приписываю действию течения, произведенного водою, нагнанной в шхеры западным и юго-западным ветрами, которое при назначении курса я упустил принять в рассуждение.

В 2 часа ночи 4-го числа мы прошли Борнгольмский маяк¹²; ветер тихий OSO при ясной погоде продолжал нам благоприятствовать. После полудни увидели мы остров Мен¹³, к вечеру Фалстербоуский маяк, а на другой день (5-го числа) при рассвете были у мыса Стефенса¹⁴. В Кеге-бухте тогда открылись нам на якорях английский линейный корабль и множество мелких, по-видимому, купеческих судов. Ветр был очень тихий из SW четверти и часто совсем зати-

²⁷ Лавенсарские вехи мы проходили ночью и так близко, что при ночной темноте видели берег Лавенсара; курс наш, впрочем, далеко вел нас от них.

²⁸ Здесь ясно видно, что курс привел нас выше, нежели надобно было; причина сему та, что я нарочно взял оный прямо на остров Фаре, в намерении удостовериться, действительно ли есть такое течение из Ботнического залива от многих впадающих в него рек, которое, как то в некоторых лощиях упоминается, чувствительное действие имеет на суда, сим путем плывущие. Курс я определил по самой новейшей шведской карте. И сей случай мне показал, что если есть течение, то оно должно быть весьма слабо – и только может приметно действовать на суда, которые за противными ветрами принуждены будут долго быть противу устья помянутого залива; впрочем, при попутном ветре, с хорошим ходом, всегда можно прийти прямо к тому пункту, на который курс взят, и течение никакой перемены не произведет.

²⁹ У нас были громовые отводы, но я их никогда не приказывал поднимать по следующей причине: они обыкновенно поднимаются сигнальными фалами под самые кноты влооть, и потом по наружную сторону брасов опускаются в воду таким образом, что с судном не иначе соединяются, как посредством веревки, а до дерева не прикасаются. Но как, будучи под парусами, часто бывает нужно почти беспрестанно или тянуть, или отдавать брасы, и нередко при шквалах или внезапной перемене ветра (которые обыкновенно случаются во время грома), надобно вдруг ворочать реи: тогда невозможно взять нужной осторожности, чтобы отвод где-нибудь не прикоснулся к дереву, а особливо в темную ночь. В таком случае, вместо того чтобы отвлечь, привлечешь удар. Сверх того, сильный ветер может отводную цепь как-нибудь соединить с реем или с корпусом судна, чего ночью и приметить нельзя. Я знаю примеры в английском флоте, что молния ударяла в корабли, когда громовые отводы были подняты, и был случай, что громом убило двух человек, когда они поднимали цепь к кноту. Впрочем, я не говорю, чтобы они были вовсе бесполезны, например: стоя на якоре, когда реи и брасы нет нужды трогать, громовые отводы можно поднимать без всякой опасности, или идучи с свежим боковым ветром: тогда они, будучи опущены с подветренной стороны, ветер их отдалять от корабля станет.

хал; погода совершенно ясная. В 10-м часу поутру подняли мы сигнал для призыву лоцмана с пушечным выстрелом. Между тем с помянутого корабля приехал к нам лейтенант. От него мы узнали о новостях, совсем нами неожиданных, которые, надобно признаться, для нас очень были неприятны. Он нам сказал, что в Зунд¹⁵ недавно пришел английский флот, состоящий из 25 линейных кораблей и большого числа фрегатов¹⁶ и мелких военных судов, под командой адмирала Гамбиера; что на сем флоте и на транспортных судах, под его конвоем пришедших, привезено более 20 тысяч войск под начальством лорда Каткарта; что видимый нами в Кегебухте¹⁷ купеческий флот пришел недавно от острова Ругена¹⁸ с английскими войсками, которые были посланы в Померанию¹⁹; что Стральзунд²⁰ не в состоянии защищать себя противу сильной французской армии, противу его действующей под предводительством маршала Брюна, и когда они его оставили, то думали, что сей город на другой день должен будет сдаться; что корабль, с которого он приехал, называется «Ганжес» (Ganges) и принадлежит к эскадре командора Китса, назначенной крейсировать в Балтийском море.

Вот какие новости нам сообщил сей офицер²¹; впрочем, о назначении экспедиции ни слова не сказал.

Ветр хотя был тих, однако ж позволил нам на всех парусах приближаться к деревне Драге²², но лоцмана не выезжали, несмотря на пушечные от нас выстрелы. Во втором часу после полудни мы были очень близко Драги, но баканов²³, которые обыкновенно на мелях сего прохода ставятся, не видали, и я уже был намерен лечь в дрейф и послать шлюпку на берег, как приехал к нам штурман с английского купеческого брига «Пасифика». Он привез новую карту и лоцию Зунда и сказал нам, что баканы все сняты по велению датского правительства. С помощью сей карты мы стали продолжать наш путь. Подойдя ближе к деревне Драге, будучи уже между мелями, я заметил, что стоявшие там два столба с фонарями для приметы лоцманам начали снимать. Из сего я увидел, что такое нечаянное посещение англичан датчанам не нравилось и что баканы для них сняты, а так как английская эскадра крейсирует в Балтийском море, то, может быть, лоцмана, по сходству наших гюйсов, которыми как англичане, так и мы требуем лоцманов, приняли наш шлюп за английское военное судно. И потому я велел спустить гюйс, а поднять флаг Первого адмирала с выстрелом из пушки и в то же время послал шлюпку на берег за лоцманом. Это случилось в исходе 4-го часа после полудни; ветру тогда совсем не было. Догадка моя оказалась справедлива; лоцмана выехали навстречу нашей шлюпке, и один из них на ней приехал. Они прежде не верили нашему флагу и принимали нас за англичан, и как им строго запрещено было водить английские суда, то они и не смели выехать. Он нам сказал, что жители все вооружены и ожидают со стороны англичан нападения. Имея лоцмана, мне не было нужды более в карте и лоции, которые я штурману, хозяину их, возвратил, сделав ему за доброе желание и оказанную нам помощь пристойный подарок.

Ветра почти совсем не было, а течение шло против нас, и для того мы в 6-м часу вечера стали на якорь. Английский флот, стоявший по ту сторону острова Вены²⁴, нам был виден. Вечером, часу в 8-м, мы увидели в нем горящее судно и в продолжение нескольких часов заметили, что его течением несет к S и к нам приближает. Наш лоцман, будучи необыкновенным образом ожесточен против англичан, бранил и называл их всеми бранными словами, какие только могли ему на ум прийти, и старался нас уверить, что это брандер²⁵, с намерением зажженный и пущенный англичанами, чтобы причинить какой-нибудь им вред. Он клялся и верил от чистого сердца, что это брандер непременно. Я, с моей стороны, смеялся его простоте, но не мог его разуверить! Судно в огне, пущенное на волю по ветру и по течению в самой середине Зунда, где нет никаких датских судов, не может быть брандер, а более ничего как случайно загоревшийся транспорт, на котором потушить пожара не могли, то, снявши людей, пустили по течению. Я не знаю, датчане на берегу одного ли мнения с лоцманом были или

нет, только ночью мы слышали у них тревогу, барабанный бой и шум, а изредка пушечные выстрелы с ядрами. Судно сие во всю ночь горело и несло его течением к S. В 4 часа утра оно нас миновало, в расстоянии не более полуверсты; тогда оно было в огне почти до самой воды, палубы сгорели и в трюме было пламя.

Если бы на нем был порох, то давно бы прежде его взорвало. Следовательно, с сей стороны мы были безопасны от соседства горящего судна. Впрочем, если бы ветер вдруг переменялся, мы в минуту могли быть под парусами. Как офицеры, так и вся команда были во всю ночь наверху. Во весь сей день (6-го числа) было безветрие; иногда начинал задувать ветер, но тотчас утихал. Мы два раза снимались с якоря и два раза становились на якорь; противное течение препятствовало нам иметь больший успех при такой тишине. Поутру мы слышали жестокую пушечную пальбу в Копенгагене, но не знали причины оной, а вечером, будучи гораздо ближе к рейду, английский флот хорошо видели. Он стоял между средней банкой и мысом Шудс-Гове; транспортные суда подле его стояли ближе к берегу. В 6-м и 7-м часу со всех копенгагенских морских батарей палили с ядрами рикошетными выстрелами по направлению к английским кораблям, но ядрам невозможно было доставать на такое расстояние, и потому мы заключили, что шлюпки, посланные промеривать рейд, были целью такой ужасной пальбы, которая нам представляла бесподобную картину. Несколько сот орудий большого калибра с батарей Трехкоронной и Провистейна рикошетными выстрелами подымали воду до невероятной высоты. Тысячи фонтанов вдруг глазам представлялись, а ужасный гром артиллерии вид сей делал гораздо величественнее.

В 4 часа утра 7-го числа снялись мы с якоря при весьма тихом ветре от SSW и пошли к Копенгагенскому рейду. Хотя мне не было известно нынешнее политическое положение дел между Англией и Данией и дойдут ли сии две державы до открытой войны или кончат свои споры миролюбиво, но все, что я видел по приходе в Зунд, достаточно могло меня уверить, что дела между ними идут нехорошо, и казалось, что они начали уже неприятельские действия. В таком случае идти на Копенгагенский рейд могло быть опасно для нас, и легко статья могло также и то, что Россия приняла какое-нибудь участие в сей политической ссоре. Но это были такие предметы, о которых судить не мое дело, а я почитал своей обязанностью исполнять данные мне предписания, принимая их в literalном смысле. И потому я почел за нужное известить о прибытии моем нашего министра, при датском дворе пребывающего²⁶. В письме к нему я упомянул о предмете экспедиции, о надобностях, для которых мне нужно зайти в Копенгаген, и напоследок просил его меня уведомить: могу ли я безопасно простоять на рейде дни три и пристойно ли это будет, судя по настоящему течению дел здешнего двора? Дешпи мои я отправил с мичманом Муром и приказал ему, получа словесный или письменный ответ, тотчас ехать нам навстречу, чтобы я мог знать содержание оногo прежде, нежели приду на рейд.

Подходя к рейду в 9-м часу, салютовали мы крепости, а потом стоящим на рейде военным судам и получили при обоих случаях в ответ равное число выстрелов, согласно с трактатом. На рейд мы пришли в 10-м часу; тогда посланный на берег офицер возвратился с следующим известием: что ни министра нашего, ни свиты его, ни консула в Копенгагене нет, что они все так, как и весь иностранный дипломатический корпус, живут в Родсхильде²⁷. Но он был у командора Белли, начальствующего обороной города по морской части, и узнал от него, что город осажден английскими войсками и всякое сообщение с окружными местами пресечено и потому доставить письма к нашему министру невозможно, что они ожидают атаки с часу на час и потому советуют нам идти в Эльсинор²⁸.

Желая лучше разведать о состоянии города и притом узнать, нет ли каких средств чрез самих англичан отправить мое донесение к нашему министру, я тотчас сам поехал на берег, а лейтенанту Рикорду велел идти со шлюпом с рейда и, удалившись от крепостных строений из дистанции пушечных выстрелов, меня дожидаться. Едва я успел выйти на пристань, как вдруг

меня окружило множество людей, по большей части граждан среднего состояния; все они до одного были вооружены. Крепостные строения усеяны были народом, и я заметил, что на всех батареях делали они примерную пушечную экзерцицию. Не знаю, почему им в голову вошло, что шлюп наш послан вперед от идущего к ним на помощь российского флота, со всех сторон меня спрашивали, то на французском, то на английском языке, а иногда и по-русски, сколько кораблей наших идет, кто ими командует, есть ли на них войска. Караульный офицер с нуждою мог ко мне приблизиться сквозь окружившую меня толпу. Нельзя было не заметить страха и огорчения, изображенного на их лицах, а особливо когда они узнали прямую причину нашего прибытия. Командора Белли я нашел в цитадели, где также был главнокомандующий города генерал Пейман. Командор меня к нему представил при собрании большого числа генералов и офицеров, которые тут находились, а потом мы вышли в особливую комнату. Тогда я от них узнал, с каким намерением англичане делали такое нечаянное нападение на Данию: они требовали, чтобы датский двор отдал им весь свой военный флот, со всеми морскими и военными снарядами, находящимися в Копенгагенском морском арсенале. Англичане, сказал мне шутя командор Белли, требование сие нам предлагают совершенно дружеским образом, без всяких неприятельских видов; главная цель лондонского двора есть сохранить для Дании наш флот в своих гаванях, который иначе, по уверению англичан, будет Францией употреблен, вопреки собственному нашему желанию, противу Англии, и потому они без всякой просьбы с нашей стороны, из дружелюбия, берут на себя труд защищать его и, сверх того, требуют, чтобы Кронбургский замок²⁹ отдан был также в их руки. Генерал Пейман и командор Белли изъявляли чрезвычайное негодование противу такового³⁰ поступка английского правления³¹. Они удивлялись, что английский флот и с войсками несколько времени были в Зунде, прежде нежели объявили подлинную причину их прибытия, и во все то время датчане их снабжали свежими провизиями, зеленью и пресной водой к немалой невыгоде жителей, произведенной недостатком в съестных припасах для их собственного употребления; и, к несчастью, англичане напали на них в такое время, когда все почти датские войска были в Голстинии³⁰ и столица не имела никакой значащей обороны; однако ж, несмотря на все такие невыгоды, датчане решились защищать город до последней крайности и на бесчестное и унижительное требование англичан никогда не согласятся. Они были уверены, что Россия примет сторону датского двора и сделает им сильную помощь. Таким образом, рассказав свое положение, командор Белли советовал мне ни минуты не оставаться на рейде, потому что они ожидают нападения с часу на час и что неприятельские бомбардирские суда уже заняли назначенные им места и, вероятно, скоро начнут действовать, а когда они станут бросать бомбы, тогда шлюп будет в опасности. Я просил у него лоцмана, но он никак не мог взять с батарей ни одного человека. Я видел критическое положение сего добродушного и ласкового народа и потому о лоцмане ни слова не хотел более упоминать. Письмо к нашему министру командор Белли у меня взял и обещал доставить непременно, коль скоро случай представится. Прежде нежели я их оставил, он мне сказал, что с самого вступления на берег английских войск между Копенгагеном и Эльсинором сообщение пресечено и там ничего не знают о состоянии столицы. Пожелав им успеха, я оставил город в 11 часов.

Совершенное безветрие не позволило нам скоро удалиться с рейда, однако ж с помощью завозов в 2 часа после полудни мы подошли к английскому флоту³². Линейных кораблей я в

³⁰ В рукописи: странного и, можно сказать, бесчестного...

³¹ В рукописи: которому примера ни в какой войне не представляет.

³² Я не хочу пропустить здесь без замечания одного обстоятельства, которое показывает явно, что английский адмирал имел предписание быть весьма осторожен в своих поступках с русскими военными судами: мне хорошо известно их правило не пропускать мимо флота никакого судна, не опросив его, и при опросе они обыкновенно стараются разведывать до самой малейшей безделицы. Но в сем случае они не прислали шлюпки даже спросить, откуда и куда мы идем, когда, лавируя, мы проходили близко их кораблей, они нас не спрашивали, хотя, впрочем, им было известно, что мы останавливались на рейде

нем насчитал 22, много фрегатов, шлюпов и всякого рода мелких судов и, сверх того, до двухсот транспортов, тут же стоял фрегат, на котором был поднят английский флаг над датским; я думаю, что это эльсинорский брандвахтенный³¹

и имели сообщение с городом. А когда на ночь мы стали на якорь подле их флота, будучи у него на ветре, то один фрегат снялся с якоря и во всю ночь держался под парусами между нами и флотом, но ни шлюпки к нам не присылал и не опрашивал нас. Я уверен, что все это было сделано по предписанию, иначе англичане не могли бы утерпеть, чтобы не приехать спросить новостей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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