

Владимир ВЕЙХМАН
Израиль

ЛИТКЕ.

ПОРТРЕТ В ИНТЕРЬЕРЕ ЭПОХИ



В 1909 году в Англии был построен ледорез «Эрл Грей» («Граф Грей»). Граф Грей был одно время премьер-министром Великобритании, а его именем назван знаменитый чай с бергамотом, который так любят знатоки. Вскоре ледорез был продан в Канаду, а в 1914 году, уже под именем «Канада», приобретен российским правительством и использовался для ледовых проводок в Белом и Баренцевом морях.

Революция породила зуд к переименованию ледоколов. Корабли получали имена большевистских вождей: «Святой Александр Невский» стал «Лениным», «Святогор» – «Красиным». Не избежала этой участи и «Канада»: ледорез приобрел название «III Интернационал». Но дальше произошло необычное: это «р-революционное» название просуществовало недолго. Неведомо по чьей инициативе судно еще раз переименовали и дали ему имя «Ф. Литке». Вообще-то, такая инициатива попахивала «контрой», но ничего, обошлось.

Под этим именем «Ф. Литке» (именно так было написано в судовых документах и выставлено латунными литерами на кормовом подзоре) ледорез вошел в историю мореплавания как первое судно, прошедшее без аварии Северный морской путь в одну навигацию. Капитаном тогда был Николай Михайлович Николаев, мой декан в Высшем арктическом морском училище. Так отзвук имени Литке дошел до меня если не из первых рук, то уж от человека во всех отношениях достойного.

Ледорез «Литке» я видел не то на Диксоне, не то в Архангельске – сейчас уж и не упомяну. Он был красив лебединым изгибом форштевня, чуть скошенными мачтами и дымовой трубой, придававшими стремительность его облику. Федор Петрович был бы доволен тем, что его имя носило такое красивое судно со славной биографией.

Едва я поступил в училище и начались занятия на первом курсе, как для доклада на конференции научного общества курсантов мне была предложена тема «Плавания Федора Петровича Литке».

Удивительно, насколько память избирательна. Спустя много лет я без труда вспоминаю разные ничего не значащие мелочи, относящиеся к тому времени, но вот что касается моего доклада, то не могу припомнить совершенно ничего ни из его содержания, ни из обстоятельств, с ним связанных. Наверное, описания плаваний и открытий знаменитого мореплавателя не вызвали никаких ассоциаций у первокурсника, еще ни разу не ступившего ногой на зыбкую палубу.

Я заново обращаюсь к судьбе и свершениям знаменитого мореплавателя, ученого и государственного деятеля, облик которого хорошо представляю себе по известным портретам: седой адмирал с благородной лысиной и пышными бакенбардами, весь увешанный звездами и крестами.

Так трудно представить себе адмирала двадцатилетним мичманом, хотя и лысина уже тогда начинала у него образовываться, и бакенбарды были – правда, еще не седые и пышные, но уже тщательно ухоженные и даже, по моде того времени, чуть-чуть завитые.

II

При рождении Федор Петрович Литке, крещенный по лютеранскому обряду, получил имя Фридрих Бенъямин фон Лютке. Всю жизнь он подписывался на русском языке как Литке, а на немецком – как фон Лютке.

Дед Федора Петровича, Иоганн Филипп Литке, ученый богослов, выходец из немцев Эстляндии, приехал в Россию, в Петербург, по-видимому, в 1735 году и вскоре стал ректором академической гимназии. Обладая тяжелым и неуживчивым характером, он часто менял место работы и даже на какое-то время уезжал в Швецию, что, впрочем, не помешало ему, возвратившись, стать пастором лютеранской общины Москвы.

Отец, Петр Иванович Литке, уже полностью обрусел. Он принимал участие в русско-турецкой войне, потом служил в таможенном ведомстве, где занимал высокие посты.

В детские годы судьба не сулила Федору ничего хорошего. Матери он лишился в следующий день после своего рождения, а отец его недолго ходил во вдовцах. Через год после смерти жены он снова женился, но и сам прожил недолго. Мачехе было не до воспитания пятерых детей от первого

брака своего мужа; за восемь лет замужества она родила своих семерых. Федор был отдан в скверный пансион, о котором у него, уже в зрелом возрасте, никаких добрых воспоминаний не сохранилось, а потом жил у дяди (по материнской линии), чиновника высокого ранга, который воспитанием племянника совершенно не занимался, и мальчик был предоставлен самому себе. К счастью, у дяди была богатая библиотека, и Федор читал много и беспорядочно. Потом, наконец, дядя пристроил его в свою канцелярию, где мальчик два года занимался переписыванием скучных бумаг.

Но, наконец, и ему судьба улыбнулась: сестра его вышла замуж за морского офицера, капитана 2-го ранга Ивана Саввича Сульменева. Юноша много времени проводил в его семье, переезжая вместе с ним по местам его службы – то в Свеаборг, то в Кронштадт, то в Санкт-Петербург, даже был с ним в плавании на фрегате «Поллукс». Сам воздух в доме моряка был наполнен свежим запахом моря, все разговоры были связаны со службой Ивана Саввича. Капитан опекал любознательного племянника, нанял ему учителей и сам занимался с ним гражданскими и морскими науками, так что в 16 лет Федор Литке, который по возрасту уже не мог быть принят в Морской кадетский корпус, выдержал экзамен за его полный курс. По императорской резолюции на ходатайство морского министра он был принят на флот «гардемарином на одну кампанию».

Кампания эта выдалась славная. Отряд гребных судов – трехпущенных канонерских лодок, в который был зачислен гардемарин, совершил переход из Ревеля к Данцигу, где вступил в бой с засевшими в городе наполеоновскими войсками. За проявленную в бою храбрость Федор Петрович Литке был досрочно произведен в первое офицерское звание – мичмана – и награжден орденом Святой Анны III степени, который давался исключительно за боевые заслуги, и носить его полагалось на эфесе кортика или шпаги (с 1815 года эта награда стала IV степенью ордена).

Весной 1816 года, когда девятнадцатилетний мичман занимал в Свеаборге должность адъютанта командира порта, он получил письмо от Сульменева: «Я тебя запродаю; снаряжается на будущий год экспедиция в Камчатку под начальством В.М. Головина, который по просьбе моей обещал взять тебя с собой». О такой удаче молодой офицер мог только мечтать.

Капитан 2-го ранга Василий Михайлович Голов-

нин, уже прославившийся мореплаватель, который совершил ранее кругосветное плавание на шлюпе «Диана» и провел два года и три месяца в японском плену вместе с двумя офицерами и четырьмя матросами, командовал шлюпом «Камчатка», предназначенным для плавания в Русскую Америку. Шлюп вмещал до 900 тонн груза и имел батареи из 28 орудий. Правительство, собирая экспедицию, поставило перед нею задачи: доставить на Камчатку необходимые припасы, которые невозможно или крайне трудно перевезти туда сухим путем; обследовать колонии Российско-Американской компании и исследовать поступки ее служащих в отношении к природным жителям областей, ею занимаемых; и, наконец, определить географическое положение тех островов и мест российских владений, а также северо-западного берега Америки, которые не были до сей поры определены астрономическими способами.

Тут самое время определиться с терминологией.

Шлюп – это военный трехмачтовый парусный корабль начала XIX века, предназначенный для различных служб, в том числе экспедиционной. На передних мачтах он имел прямые паруса, а на кормовой – косой парус.

За время, отделяющее нас от плаваний Головнина и Литке, некоторые понятия существенно изменили свое значение, и неучет этого обстоятельства может ввести современного читателя в заблуждение. В наше время термин «корабль» употребляется главным образом в отношении военных кораблей, а во времена парусного флота для плавучих сооружений, используемых как для военных, так и для гражданских нужд, применялся термин «судно». Понятие «корабль» тогда означало определенный тип парусного судна – трех- или четырехмачтового с прямыми парусами на всех мачтах.

В наши дни капитаном называют лицо, которое возглавляет экипаж невоенного судна и является его единоначальником и руководителем. А во времена парусного флота капитаном принято было называть командира военного судна.

Попасть в экипаж военного шлюпа «Камчатка», направляющегося в кругосветное плавание, было совсем не простым делом. Капитан шлюпа Василий Михайлович Головнин был строг в отборе офицеров и гардемарин, однако же и личные интересы соблюсти не упускал. Знаменитый мореплаватель намеревался вступить в брак с Евдокией Степановной Лутковской, барышней из Ржевского уезда Тверс-

кой губернии, дочерью отставного офицера Преображенского полка. Но свадьба была отложена до возвращения из плавания. Зато он взял с собой ее брата, гардемарина Феопемпта, а тот, в свою очередь, уговорил Головнина взять в плавание своего друга по Морскому кадетскому корпусу, Степана Артюхова, а также другого брата невесты, Лутковского Ардальона.

Барон Фердинанд Врангель, круглый сирота из обедневшего, когда-то знатного рода, в Морском кадетском корпусе отличался прилежанием в овладении науками и по успехам в учении был первым из 99 кадетов его выпуска. Трехлетнее плавание по Финскому заливу не удовлетворяло способного и честолюбивого молодого человека, и он, подав рапорт о болезни, оставил свой корабль и отправился в Санкт-Петербург, где явился перед Головниным с просьбой взять его на шлюп «Камчатка» хотя бы простым матросом. Головнину понравилось рвение мичмана, в беседе с ним он должным образом оценил его познания в морской практике. Капитан уладил дело с самовольной отлучкой Врангеля и взял его в экипаж, возложив на него обязанности младшего вахтенного офицера.

А Егор Антонович Энгельгардт, директор Царско-сельского лицея, обратился к Головнину с просьбой взять в плавание Федора Матюшкина, лицеиста первого набора, к которому принадлежали и Пушкин, и Кюхельбекер, и Дельвиг. Матюшкин был только что выпущен в статском чине X класса – коллежским секретарем. Никакого морского образования он не имел, но давно уже грезил морем так, что заслужил у своих товарищей прозвище «Плыть хочется». Было разрешено взять его в кругосветку волонтером, с тем чтобы во время плавания он овладел морскими науками и был подготовлен к получению флотского чина мичмана, который в Табели о рангах значился в XII классе.

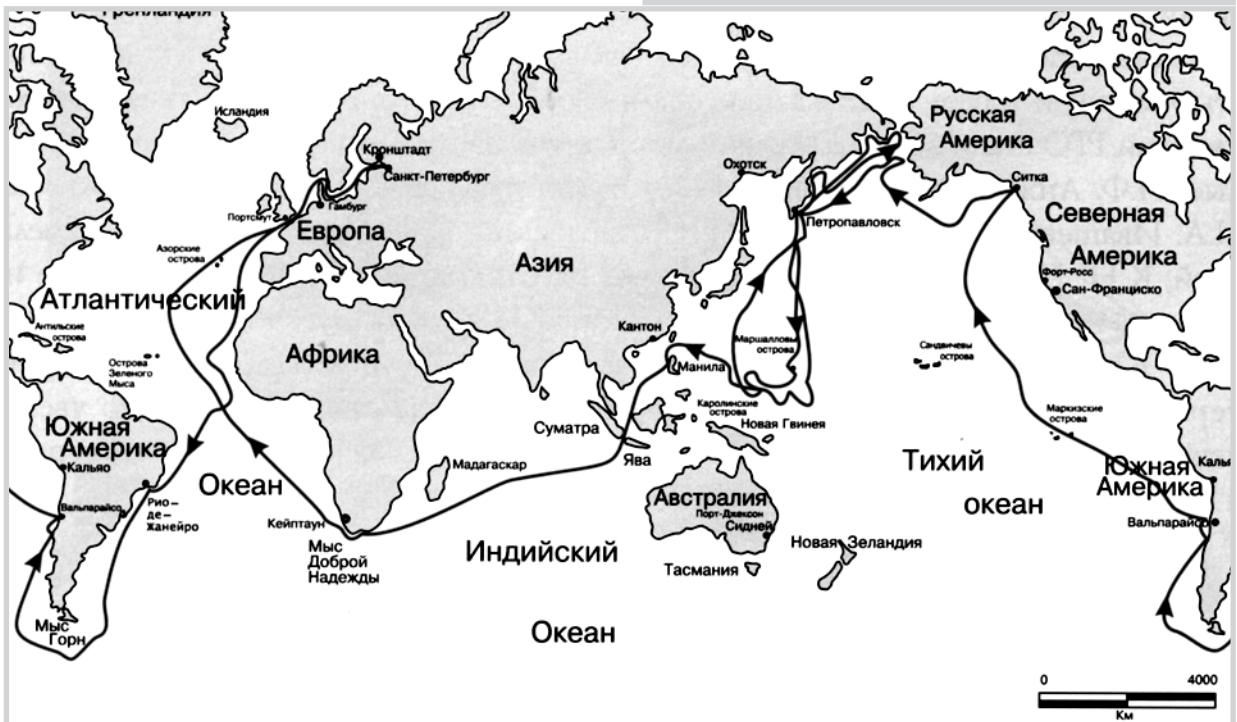
Отношения между молодыми мореплавателями были не такими уж простыми, как могло бы показаться на первый взгляд. Мичман Литке хоть и был чуть-чуть младше Врангеля и не получил, в отличие от него, систематического морского образования, зато понюхал пороха в деле и имел боевой орден, которого ни у кого из сотоварищей не было.

Гардемарин Феопемпт Лутковский был младше Врангеля ровно на семь лет, день в день, – разница в этом возрасте чрезвычайно ощутимая. Ну, а волонтеру Матюшкину еще предстояло оморочиться.

III

25 августа 1817 года (здесь и далее – даты по старому стилю) «Камчатка» отправилась в путь из Кронштадта. Корабль был снабжен самыми лучшими съестными припасами, а также морскими картами, книгами и инструментами для обеспечения мореплавания. Три хронометра работы лучших английских мастеров были предметом особенной гордости капитана и офицеров – ведь без них было бы невозможно определять долготы географических пунктов. Кроме того, при заходе в Англию были закуплены средства для предупреждения цинготной болезни, а также ром, водка и виноградное вино, которые благодаря ходатайству русского посланника удалось приобрести без уплаты пошлины.

Плавание длилось два года и двенадцать дней; шлюп пересек Атлантику, после захода в Рио-де-Жанейро обогнул мыс Горн, совершил плавание с заходом в Кальяо через Тихий океан к Камчатке, обошел все русские владения в Северной Америке, включая форт Росс в Калифорнии и Новоархангельск – центральное селение Российско-Американской компании. В дальнейшем плавании шлюп под Андреевским флагом посетил Сандвичевы (Гавайские), Марианские, Молуккские и Филиппи-



нские острова, через Зондский пролив вышел в Индийский океан, пересек его, обогнул мыс Доброй Надежды и с заходом на остров Святой Елены возвратился на родину.

Василий Михайлович Головнин изложил все обстоятельства плавания вокруг света в опубликованном в 1822 году двухтомном отчете.

Мичман Литке записывал свои впечатления о плавании в «Дневник, веденный во время кругосветного плавания на шлюпе «Камчатка»», а волонтер Матюшкин – в «Журнал кругосветного плавания на шлюпе «Камчатка»». Дневник мичмана Врангеля, к сожалению, не сохранился: он погиб при пожаре.

«Дневник» Литке отражает личность своего автора как морского офицера; наряду с подробным изложением происходивших событий, сведений и впечатлений географического и этнографического характера в нем содержатся записи навигационного и метеорологического характера, настолько подробные, что по ним можно восстановить маршрут плавания «Камчатки» во всех деталях. Вот, к примеру, его описание подхода с моря к форту Росс, которое прямо могло бы служить абзацем соответствующего места лоции – навигационного руководства, содержащего данные, необходимые для плавания в соответствующем районе:

«Берег идет совершенно прямо, нет ни малейшей бухты, ни даже изгиба, который бы был хотя несколько закрыт. И потому весьма редко случается, чтобы к селению Росс на обыкновенном гребном судне без опасности приставать было можно; а при умеренной свежести S, SW, W или NW ветре буруны бывают столь сильны, что и на байдарках бывает сие невозможно. Глубина якорному стоянию также не весьма благоприятствует; в одной мили от берега она 30 сажен, к морю правильно увеличивается и далее 3-х миль уже более 80 сажен. Грунт, правда, везде ил, но вряд ли можно решиться без крайней необходимости стать на якорь и при самых благоприятных обстоятельствах в открытом океане более как на дневное время. Пресной воды поблизости селения также совершенно нет. Сверх того, место сие ни по чему не приметно. Не имевши несколько дней обсерваций, и в туманное время весьма трудно прямо к нему попасть. В ясное время могут служить изрядною приметой несколько белых камней, лежащих вплоть к берегу немного посевнее селения; также и то, что около селения менее прочих мест лесу, так что кажется, будто оно лежит в песчаной равни-

не. С погрешностью в широте более 10' приметы сии делаются почти совершенно ничтожными...»

«Журнал» Матюшкина, часть которого представляет собой письма к Е. А. Энгельгардту, более эмоционален; он как бы рассчитан на читателя, которому без надобности знать тонкости управления шлюпом при различных обстоятельствах плавания, а описания чужих краев, обычаев и нравов населяющих их народов наиболее интересны. Федор Матюшкин также производил навигационные и астрономические вычисления, но соответствующие записи и расчеты вел в отдельной рабочей тетради.

Любопытно, что В. М. Головнин в своем «Путешествии вокруг света» ни разу не упомянул мичмана Литке, в отличие от мичмана Врангеля, который постоянно называется в связи с выполнением им представительских и дипломатических поручений. То ли тут играло роль лучшее знание Врангелем французского языка, то ли его баронский титул, что, конечно, было немаловажно в контактах с местными чиновниками и вельможами. А может быть, Литке не использовался для поручений такого рода, потому что в дурном пансионе, где он воспитывался, изучение языков – французского, английского и немецкого – было поставлено из рук вон плохо (следует заметить, что в семье Литке говорили на русском языке и немецкий язык Федор осваивал как иностранный).

Деятельность и усердие мичмана барона Врангеля Головнин отмечает и в таком роде бы не баронском деле, как организация доставки на корабль балласта и дров при заходе в Петропавловскую гавань на Камчатке.

А при деловых и представительских визитах Головнин неизменно брал с собой Феопемпта Лутковского. Юный гардемарин, получивший воспитание в английском пансионе, довольно хорошо знал английский язык и оказывал капитану большую помощь. Замечание Головнина по этому поводу доселе не утратило смысла и значения:

«...В путешествия такого рода необходимо назначать офицеров и гардемарин, знающих чужеземные языки... Им часто случается быть за границей, где как по делам службы, так и для собственного удовольствия должны они обращаться с иностранцами. Если бы кадеты морского корпуса понимали, как стыдно и больно офицеру, находящемуся в чужих краях, не знать никакого иностранного языка, то употребляли бы всевозможное старание на изучение оных».

Плавание было отличной школой для молодых офицеров и гардемарин. Головнин был требователен и строг. Литке впоследствии писал: «В его глазах все были равны... Ни малейшего ни с кем сближения... Все его очень боялись, но вместе и уважали за чувство долга, честность и благородство... Капитан первый показал пример строгого соблюдения своих обязанностей. Ни малейшего послабления ни себе, ни другим... Мне случилось даже на якоре, приходя рано утром за приказаниями, находить его спящим в креслах в полном одеянии». Дорогого стоит признание Литке в том, что он отправился в плавание, не имея ни малейшего понятия о службе, а воротился «настоящим моряком, моряком школы Головнина».

Когда «Камчатка» завершила кругосветное плавание, Литке был произведен в лейтенанты и награжден орденом Святой Анны III степени.

IV

Новая Земля – архипелаг, который служит барьером между Баренцевым и Карским морями Северного Ледовитого океана. Он состоит из двух больших островов (Северного и Южного) и нескольких мелких. Расстояние от крайней южной точки архипелага до самой северной – около тысячи километров. Между Северным и Южным островом проходит пролив Маточкин Шар, на юге архипелаг отделен от острова Вайгач проливом Карские Ворота (а Вайгач отделен от материка проливом Югорский Шар). Суровая природа островов и прилегающих морей препятствовала их изучению, так что, несмотря на то что архипелаг с давних времен посещался русскими промышленниками и о его существовании было известно европейским картографам, положение точек его побережья не было сколько-нибудь достоверно определено, несмотря на ряд экспедиций, предпринимавшихся с XVI по XVIII век. Даже если удавалось определить по полуденным высотам Солнца широту тех или иных пунктов, то их долготы, ввиду отсутствия у путешественников инструментов – хранителей точного времени, определялись исключительно по счислению пути достигших их парусных судов, с очень большими ошибками, вызванными невозможностью учесть снос от ветра и неизвестных течений.

Лейтенант Федор Литке, назначенный по рекомендации капитана Головнина начальником экс-

педиции по обследованию Новой Земли, назначенной на 1821 год, получил от морского министра указание:

«Цель поручения, вам делаемого, не есть подробное описание Новой Земли; но единственно обозрение на первый раз берегов оной и познание величины сего острова по определению географического положения главных его мысов и длины пролива, Маточкиным Шаром именуемого, буде тому не воспрепятствуют льды или другие какие важные помешательства».

Экспедиция под началом А. П. Лазарева, отправленная в 1819 году для составления карты Южного острова, не справилась с поставленной задачей ввиду непроходимых льдов, не позволивших приблизиться к берегу. К тому же поразившая экипаж его брига цинга вынудила прервать плавание и вернуться в Архангельск.

Для новой экспедиции был предназначен построенный в Архангельске бриг, получивший название «Новая Земля». Его подготовкой к плаванию руководил младший брат Федора Петровича, мичман Александр Литке (Литке 2-й, как он значился в списках флота). Строитель на славу потрудился, чтобы сделать судно пригодным для плавания во льдах: шпангоуты были плотно подогнаны друг к другу, пазы между ними проконопачены, наружная обшивка сделана из толстых досок, а подводная часть обшита медью.

Бриг имел в длину 80 футов, то есть 24 метра. Много это или мало? Экипаж «Новой Земли» состоял из 43 человек, в общем-то, было тесновато, что, впрочем, обычно для кораблей того времени. Но в дальнем плавании, тем более в полярных широтах, теснота препятствует проникновению свежего воздуха во внутренние помещения и способствует заболеванию цингой. Молодой капитан придал особое значение этому обстоятельству:

«Вместительность нашего судна была такова, что, невзирая на такое множество разных вещей, которые мы должны были погрузить, каждая из них имела свое место, и жилая палуба была совершенно чиста, отчего нетрудно было сохранить в ней всегда чистый воздух, а две чугунные печи истребляли всякую сырость при самом начале ее. Жилая палуба была не только просторна, но и высока, так что люди наши могли в ней свободно плясать, когда погода не позволяла делать этого наверху. Это также немало способствовало сохранению их здоровья».

Но главное, конечно, было то, что сверх продо-

вольствия, принятого на борт по обычным для плавания нормам, был сделан солидный запас противочинготных средств. По указанию командира были погружены квашеной капусты 50 ведер, клюквы 12 пудов, хрена 6 пудов, да ведро лимонного сока, да лук репчатый, да чеснок, да сверх того рома 10 ведер, да для больных вина терифского 6 ведер, а сбитня – напиток из меда и воды с примесью уксуса, хлебного вина и некоторых пряностей – 100 ведер. Литке особо отмечал: сбитень – «напиток весьма полезный, особенно после трудных работ в холодную и сырую погоду. Он согревает и производит испарину и, следовательно, данный людям перед раздачею коек, много способствует предупреждению простуд».

Литке тщательно изучил опыт своих предшественников. В списке инструментов, которые должны быть взяты в плавание, он на первое место поставил два английских хронометра. Не обладая инструментами для хранения точного времени, прежние мореплаватели наносили на карты новоземельское побережье весьма приблизительно, поскольку они не могли определять астрономическими методами географическую долготу, а подчас и широту получали весьма неточно. Поэтому главным в полученном Литке задании было употребить все средства, от него зависящие, чтобы вернее определить широту и долготу приметных пунктов.

Нужно было использовать короткое арктическое лето, но выходить в море пораньше тоже не имело смысла: льды отступали медленно, пространства чистой воды освобождались поздно. Инструкция морского министра предписывала отправиться из Архангельска не ранее чем в половине июля, когда, как предполагалось, море около Новой Земли будет свободнее ото льдов и туманов.

Плавание продолжалось шесть недель в крайне неблагоприятных условиях: противные ветры, штормы и туманы, а в особенности льды не позволяли приблизиться к берегу. Как писал Федор Петрович, «куда мы доселе ни обращались, везде встречали непреодолимые намерения нашим препятствия». Лишь дважды удалось увидеть вершины гор на острове.

Хотя поставленная задача не была выполнена, тем не менее экспедиция 1821 года доставила ценные сведения о реальных условиях плавания; был исправлен ряд неточностей на картах; прошла проверка меры, предпринятые для поддержа-

ния здоровья экипажа: ни один из моряков «Новой Земли» не заболел цингой.

Осмысливая результаты экспедиции, Литке пришел к выводу, что причиной невыполнения назначенных предписаний были препятствия ото льдов, но признавался и в собственных ошибках. Главная из них заключалась в том, что он считал, что с наступлением лета ото льда прежде всего очищается южный берег Новой Земли, и поэтому почти месяц потратил на попытки преодолеть эти льды. Между тем именно к южному берегу постоянно поступают запасы из ледяной кладовой – Карского моря, и свободное пространство находится севернее, куда льды из Карского моря не попадают.

Морской штаб, рассматривая плавание в 1821 году как рекогносцировочное, принял решение продолжить экспедицию к Новой Земле в следующем году, и командование ею Адмиралтейский департамент (в ведении которого находились Ученая часть и Гидрографическая служба) снова возложил на лейтенанта Литке.

Однако в программу экспедиции были внесены заметные коррективы. Чтобы не терять драгоценное летнее время в ожидании того как подходы к Новой Земле очистятся ото льдов, что ожидалось не раньше середины июля, было решено пораньше направить бриг к берегам Лапландии – северного побережья Кольского полуострова – с тем чтобы выполнить там комплекс гидрографических работ, и только потом отправиться к Новой Земле. Литке писал по этому поводу: «Странным покажется, может быть, но это тем не менее справедливо, что берег этот, вдоль которого уже около трех веков плавают беспрерывно суда первых мореходных народов, был нам до сих пор в гидрографическом отношении менее известен, чем многие отдаленнейшие и необитаемые части света. Он никогда не был описан надлежащим образом, и все карты этого берега были основаны на неполных и иногда неточных известиях, рассеянных во многих старинных книгах».

Экспедиция 1822 года готовилась не менее тщательно, чем предыдущая. Литке заботился о сохранности мореходных инструментов – компасов, ареометра, телескопа, инclinаторов, с помощью которых определялось наклонение магнитной стрелки. Без этих и других инструментов экспедиция просто не имела бы смысла. Из Петербурга в Архангельск их нельзя было везти в трясучих почтовых телегах, и для перевозки была куплена коляска с рессорами. Несмотря на это,

даже в коляске на дурных дорогах сильно трясло, и командир беспокоился за свои инструменты, особенно за барометр, из которого могла вылиться ртуть. Когда доехали до санной дороги, коляску поставили на сани. Но опасностей не убавилось: приходилось переправляться через речки, покрытые тонким и опасным, а то и уже тронувшимся льдом. Часто перетаскивали экипаж на руках, почти до половины в воде.

Постоянного внимания к себе требовали хронометры, без которых невозможно определение долготы. Тут без казусов не обошлось. Еще в Архангельске произошел весьма неприятный случай: у одного из хронометров лопнула цепочка, соединяющая два барабана часового механизма – цилиндрический и конический. Причем это произошло не при заводе хронометра, когда цепочка испытывает дополнительное усилие, а, что называется, «на ровном месте». Оказалось, что некоторые звенья цепочки перержавлены.

Мастера исправить это повреждение не взяли, и командиру, как он сам писал, «осталось только радоваться, что ныне взял я с собой три хронометра, так что и после этого случая осталось у меня еще два, и весьма надежные».

Но этим неприятности с хронометрами не закончились. Как известно, важнейшим показателем качества хронометра, как и любых других часов, является постоянство его хода; проще говоря, в равные интервалы времени (например, за сутки) хороший хронометр должен отставать или уходить вперед всегда на одну и ту же величину. Одним из условий обеспечения постоянства хода является требование заводить хронометр ежедневно, в одно и то же время и на одно и то же число оборотов заводного ключа.

И вот однажды утром, перед началом работ, командир, решивший сравнить показания хронометров, обнаружил их стоящими! Тут он и сообразил, что накануне в хлопотах забыл их завести, несмотря на все предпринятые им же самими меры осторожности: хронометры он заводил лично сам, а вахтенный офицер не должен был сменяться, если не получит от штурманского помощника подтверждения того, что хронометры заведены.

Целый день потратил командир, пытаясь выполнить наблюдения Солнца, которые позволили бы определить поправки к показаниям пущенных хронометров, но густой мрак, покрывший небосвод, не дал возможности это сделать. Потребовалось

еще три дня наблюдений, чтобы убедиться, что ход хронометров не изменился.

Учитывая негативный опыт прошлого года, Литке очень хотел взять в плавание кого-нибудь из поморов-промышленников, ранее плававших к Новой Земле, но, к большому его огорчению, ни в Архангельске, ни в других местах добровольца-кормщика сыскать не удалось.

Плавание вдоль побережья Кольского полуострова было скучным и утомительным. Никаких открытий новых географических объектов не было – и не ожидалось, но отмечались пеленгами якорные места, производилось определение глубин и характера грунта, точного местоположения мысов и входов в многочисленные бухты и бухточки, – словом, велась рутинная штурманская работа.

Редкие отличия от повседневности Литке отмечал в дневнике:

«Нас не замедлили посетить лопари с реки Харловки, с которыми мы заключили условие о снабжении нас ежедневно свежей рыбой по следующим ценам: семга по 4 рубля 55 копеек пуд; треска 1 рубль 80 копеек пуд; пикшуй 1 рубль 60 копеек пуд».

«Находясь на южном матером берегу губы, провели мы несколько минут в престранной охоте. Откуда ни возьмись вдруг между нами заяц; мы его окружили и стали ловить руками, потому что ни один из нас не был вооружен даже и палкой; естественно, что заяц очень скоро от нас убежал».

«На Кильдине растет много превкусных грибов, называемых здесь моховиками; они похожи на белые грибы».

В конце июля Литке с тремя офицерами и командой гребцов отправился на весельной шлюпке в город Колу, расположенный при слиянии рек Кола и Тулома. Нужно было доставить туда сведения о прибытии «Новой Земли» в Кольский залив, отослать в Петербург рапорты и письма. Но главной причиной поездки была закупка свежей провизии.

Переход занял больше суток, с двумя привалами для отдыха гребцов. Матросы отдыхали в рыбацких избушках, а господа офицеры – в прихваченной палатке.

С приходом в Колу, которую Литке называет столицей Лапландии, моряков встретил городской голова, который объявил, что квартира им уже отведена. Однако командиру было не до отдыха: он сделал необходимые визиты и переговорил насчет закупки свежей провизии. Но овощи еще не созрели, и ниче-

го другого, кроме баранины и морошки, приобрести оказалось невозможно.

Завершив все дела, Литке собрался тут же отправиться в обратный путь, но встретил неожиданное препятствие. Как вспоминал потом Федор Петрович, «хозяин дома, в котором матросам была отведена квартира, решился ознаменовать такое радостное для него событие достойным его подвигом – напоить наповал как себя, так и всех людей наших. В первом успел он совершенно, и мы его уже более не видали; в последнем же только отчасти, однако ж мы долго собирали наших гребцов по разным углам города, долго должны были ждать, пока они пришли в состояние управлять веслами».

Отчалив, наконец, в два часа ночи, путешественники вынуждены были тут же остановиться на привал: «Нашел прегустой туман; гребцы над веслами дремали, как и рулевой над рулем, – все следствие угощения нашего хозяина».

Литке продолжает: «Туман пал, и утро наступило великолепное. Люди наши спали на тундре между камнями как убитые. Вдруг послышались женские голоса, и вслед затем пристала к нам целая лодка девушек: это были кольские морошницы, возвращающиеся домой... Они расположились для отдыха возле нас, стали петь, плясать, и матросы наши, забыв и усталость и сон, пустились вместе с ними играть в горелки».

Направившись от Кольского залива к Новой Земле, Литке вышел к проливу Маточкин Шар, вход в который он не смог опознать в прошлом году, и двинулся дальше, на север, намереваясь достичь мыса Желания. Попутно он щедро раздавал найденным географическим объектам имена своих соплавателей. Кроме мыса Лаврова, еще год назад названного именем лейтенанта – своего старшего офицера, Литке дал имя старшего штурмана Софронова открытому заливу; оконечности встреченной губы (залива) – своего младшего брата мичмана Литке; южный мыс губы Крестовой назвал именем штаб-лекаря Смирнова, а северный – второго штурмана Прокофьева. Остров перед устьем Крестовой губы назвал островом Врангеля, в честь друга своего, трудившегося в это время у берегов Сибири.

Открытую на пределе прошлогоднего плавания губу Литке назвал губою Сульменева, «в честь достопочтенного и заслуженного флота капитана этого имени».

Превысокая гора получила имя Крузенштерна – «имя, сколь славное в ученом свете, столь же драго-

ценное для всех, умеющих ценить достоинство, соединенное с благородством души». А в первом плавании гора, имеющая вид весьма подобный вулканическим горам, названа сопкою Сарычева, в честь гидрографа Российской империи вице-адмирала Сарычева. Весьма приметная пирамидообразная гора была названа горою Головнина – в ознаменование благодарности к капитану Головнину, под начальством которого Федор Литке провел два полнейших года своей службы.

Не было забыто и высокое начальство: один большой залив был назван заливом Маркиза де Траверсе, российского морского министра, а другой – заливом Моллера, в честь начальника морского штаба Его Императорского Величества.

V

Этнические немцы и выходцы из других европейских наций составляли заметное число в офицерском составе Российского военно-морского флота от Петровских времен до послереволюционного периода. Российскими немцами были составившие славу российского флота Иван Федорович Крузенштерн и Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, Отто Евстафьевич Коцебу и Фердинанд Петрович Врангель, а позже – адмиралы Николай Оттович Эссен – командующий Балтийским флотом в начале Первой мировой войны, Василий Михайлович Альфатер – после Октябрьской революции первый командующий морскими силами республики, и другие.

Французских кровей был Петр Федорович Анжу, адмирал, исследователь берегов Сибири, Каспийского и Аральского морей.

Иван Петрович Колонг, замечательный моряк и ученый, автор классических работ по теории девиации магнитного компаса, имел полную фамилию Клапье де Колонг; его предками были португальские и французские дворяне.

Все они были российскими подданными и верно служили своему отечеству.

Но были на российском флоте и иностранцы, отдавшие свою шпагу призвавшему их государству и с честью и достоинством служившие ему.

Самый известный из них – датчанин Витус Ионасен Беринг. После окончания кадетского корпуса в Амстердаме он поступил на русскую службу в чине подпоручика, участвовал в дальних плаваниях и

морских сражениях и прославил Россию двумя камчатскими экспедициями, в которых были сделаны выдающиеся географические открытия.

Шотландец Сэмюэль Грейг, волонтер в английском флоте, перешел на русскую службу, командовал эскадрами и Балтийским флотом, участвовал в Чесменском и Гогландском морских сражениях, дослужился до адмирала, награжден высшим орденом Российской империи – Святого Андрея Первозванного.

Ян Хендрик ван Кингсберген, голландский морской офицер, поступил на русскую службу в 1762 году, через шесть лет возглавил Черноморский флот, разбил турок в двух морских сражениях и был награжден орденами Святого Георгия четвертой и третьей степени. После этого он вернулся на родину и дослужился там до адмирала, возглавив военноморские силы Голландии. Спустя более трех десятков лет после того как адмирал оставил русскую службу, император Александр I наградил его орденами Святого Андрея Первозванного, Святого Александра Невского и Святой Анны I степени.

Но наивысшего положения в Российском военноморском флоте из иностранцев достиг маркиз де Траверсе.

Оценки его деятельности как морского министра России подчас прямо противоположны.

Историк флота Ф. Ф. Веселаго писал о нем: «В действиях... Траверсе господствовало желание произвести эффект и поразить государя своей полезной служебной энергией».

«В первое время управления министерством деятельность Траверсе направлена была преимущественно к изменению или уничтожению всего сделанного его предшественником; причем некоторые из улучшений, в сущности, были ухудшениями. По истощении же материала для такой отрицательной деятельности наступил период бездействия, отразившийся печальным застоём во всех частях морской администрации и на самом флоте».

Академик Е. В. Тарле характеризует маркиза де Траверсе и его деятельность резко отрицательно: «Придворный прихлебатель, французский карьерист и проходимец, которому Александр неизвестно почему вручил участь русского флота».

Писатель Валентин Пикуль не постеснялся написать о маркизе де Траверсе: «Моряк более кабинетный, маркиз сам далеко не плавал и другим не позволял. Он бывал спокоен, если корабли Балтийского флота в море не выходили, маневрируя в видимости

Кронштадта, отчего этот район близ столицы моряки и прозвали «маркизовой лужей»».

Не упустил мазнуть портрет адмирала черной краской и писатель Николай Задорнов: «Ленивый маркиз де Траверсе».

Квазипатриотические и вульгарно-социологические оценки личности и деятельности адмирала были подвергнуты критическому переосмыслению нашими современниками. В журнале «Капитан клуб» (№ 5 за 2004 г.) отмечалось: «...Француз маркиз де Траверсе... сделал очень много для России и ее флота. Надо восстановить справедливость по отношению к этому человеку». Историк флота профессор Ю.С. Крюков писал о нем: «Утонченный французский аристократ, с прекрасными манерами, умный и блестяще образованный человек». Французская писательница Мадлен дю Шатне, кандидат экономических наук В. В. Синюков, директор Музея судостроения в Одессе Т. С. Митковская и другие исследователи, непредвзято изучив архивные материалы, большая часть которых ранее не была вовлечена в научный оборот, характеризуют де Траверсе как выдающегося мореплавателя, специалиста в судостроении. Его быстрому продвижению по службе на российском флоте послужили профессиональные знания, порядочность, преданность делу, организаторские способности.

Будущий морской министр России маркиз Жан Батист Прево де Сансак де Траверсе родился в 1754 году на острове Мартиника – колонии Франции в Вест-Индии, в Карибском море. В Советском Союзе об этом острове знали, пожалуй, только по песенке Марка Бернеса: «Бананы ел, пил кофе на Мартинике». И то – в песенке ударение в слове «Мартиника» приходилось на второй слог, а в подлинном названии острова следовало ставить ударение на третий слог.

Отец Жана Батиста, плантатор и рабовладелец, в прошлом был морским офицером, а мать – дочерью моряка. Сын, верный семейной традиции, тоже стал моряком, учился в школах гардемарин и в девятнадцать лет стал мичманом французского флота.

«Кабинетный моряк» де Траверсе в годы службы во французском королевском флоте участвовал во многих морских сражениях. В битве с англичанами у острова Уэссан в 1778 году он отличился как старший помощник командира фрегата «Ифигения» и стал командиром корвета, захваченного у противника в этом бою.

Командуя одним из кораблей французской эскад-

ры, принимавшей участие в войне за независимость североамериканских колоний Англии, маркиз особо отличился в сражении при Чесапике в 1781 г., вошедшем в классику военно-морского искусства, прославился при взятии острова Сан-Кристофер, атаковал крепость на острове Пальма и овладел ею. Всего за войну захватил 22 призовых судна, среди которых были фрегат, корвет и 120-пушечный корабль. Подвиги маркиза, его отвага, высказанная в бою, твердость и рассудительность при выполнении возложенных на него поручений были отмечены высшим французским орденом – Крестом Святого Людовика, а также только что установленной американскими и французскими офицерами высшей военной наградой – орденом Святого Цинцинната.

Де Траверсе, который «далеко не плавал», несколько раз пересек Атлантику. В 1785 – 1786 годах на транспортном судне перешел из Франции вокруг мыса Доброй Надежды в порт Пондишери в Индии и выполнил обратный переход, спустя два года совершил плавание на Антильские острова – вот вам и «ленивый маркиз»! В 32 года он досрочно получил звание капитана 1-го ранга, намного обогнав по службе своих сверстников. Флагман эскадры, в которую входил корабль маркиза, в представлении де Траверсе к новому чину писал: «К деятельной натуре в этом офицере прибавляется редкая глубина познаний, он получал превосходные отзывы от всех своих командиров и достоин самого высокого отличия».

Свое последнее плавание во французском флоте Жан Батист осуществил на Антильские острова, командуя фрегатом «Деятельный». В Бостоне де Траверсе участвовал в приеме на борту французского фрегата самого Джорджа Вашингтона, будущего первого президента Соединенных Штатов. Но в 1790 году на его родине, Мартинике, в порту Фор-Руаяль, солдаты и местные жители уже нацепляли на шляпы трехцветные кокарды, уже весело зазвучала страшноватая песенка революции: «Ах, Са ира, Са ира, Са ира!» Правда, в ней еще не было слов «аристократов на фонарь!», но суть от этого не менялась: канониры Фор-Руаяля уже повели прицельный огонь по фрегату маркиза, уходившему под всеми парусами. И то правда, что Жан Батист де Траверсе был самым настоящим аристократом: он даже участвовал в королевской охоте, куда допускались лишь те, кто мог доказать четырехсотлетнее дворянство своего рода, и ему было даже предоставлено место в карете короля.

В течение четырех лет, с 1790 по 1794 год, маркиз, спасаясь от бурных потрясений французской революции, вел беспокойную жизнь, кочуя по Европе и нигде подолгу не задерживаясь. Вернувшись во Францию, он жил в своем имении, а затем уехал в отпуск в Швейцарию. Там он получил приглашение российской императрицы Екатерины II поступить на русскую службу. В конце 1790 года де Траверсе получил от короля Людовика XVI разрешение принять предложение императрицы и в мае следующего года прибыл в Санкт-Петербург. Там де Траверсе был назначен в гребной флот «капитаном генерал-майорского ранга». Гребные суда, подвижные и маневренные, не зависящие, в отличие от неповоротливых фрегатов, от воли ветра, были незаменимы при боевых действиях в проливах и протоках шхерных районов Балтийского моря.

Месяц спустя де Траверсе был «переименован» в контр-адмиралы. Всего через три месяца службы он получил отпуск для устройства семейных дел с дозволением отлучаться на любое время, которое он сочтет необходимым, с сохранением «трактамента» (так тогда именовалось довольствие, или жалованье). Императрица даже выделила ему жалованье вперед. Маркиз выехал в Швейцарию, а затем в немецкий Кобленц, где вступил в корпус роялистов, который намеревался восстановить во Франции власть Бурбонов.

А в 1794 году, когда надежды на реставрацию Бурбонов были утрачены, де Траверсе возвращается в Россию, уже с семьей. Он командует эскадрой, он приближен ко двору Екатерины Великой.

6 марта 1796 года жена де Траверсе умерла при рождении сына. Малыш был окрещен на тринадцатый день после рождения и получил имя Александр. Его крестная мать, императрица Екатерина II, чтобы отблагодарить маркиза за верную службу, велела положить в колыбель младенца патент на звание мичмана. Но мальчик был очень слаб, и отец, не надеясь, что малыш выздоровеет, обратился к Екатерине с просьбой разрешить передать патент старшему сыну, пятилетнему Жану Франсуа. Императрица выразила согласие, но маркиз не решился обращаться к ней еще раз, чтобы она изменила имя, на которое патент был выписан. Он нашел необычный выход: переименовать своего старшего сына в Александра. Но – надо же! – младший сын выздоровел, и в одной семье оказалось два брата с одинаковым именем.

Скоротечная смена персон на российском им-

ператорском престоле только укрепляла положение Траверсе. Павел I произвел его в вице-адмирала, наградил орденом Святой Анны I степени, даровал пять сотен крестьянских душ и назначил комендантом Роченсальмского порта, прикрывавшего границу со шведской Финляндией. Император Александр I уже на третий день своего царствования произвел маркиза в чин «полного» адмирала. Вскоре он был назначен «главным командиром Черноморского флота и портов».

Наступил новый этап в деятельности де Траверсе. Он командует уже не кораблем, не эскадрой, а целым флотом. Черноморский флот был в сильно запущенном состоянии. Старые корабли ветшали, новые было строить негде. Траверсе добился создания новых верфей в Николаеве и Херсоне, на которых возрождалось кораблестроение.

Сверх того, де Траверсе стал военным губернатором Севастополя и Николаева. Он создал самостоятельную администрацию этих городов, независимую от Херсонской губернии. В них строились оборонительные укрепления, была учреждена картографическая служба флота со своей типографией, создано училище для обучения юнг, подготовки морских специалистов и унтер-офицеров.

О деятельности адмирала на Черноморском флоте высказываются прямо противоположные мнения. С одной стороны, утверждалось, что «время управления де Траверсе флотом и портами на юге России ничем не ознаменовалось в смысле их улучшения». С другой стороны, историк города Николаева писал: «Положение Николаева сильно изменилось к лучшему, когда главным командиром Черноморского флота был назначен маркиз де Траверсе».

По предложению маркиза, вся гражданская власть в Новороссии, Крыму и Таврии была сосредоточена в руках одного человека, генерал-губернатора, и он же предложил назначить на этот высокий пост градоначальника Одессы дюка де Ришелье. По просьбе Ришелье Траверсе посетил Одессу, чтобы на месте оценить план строительства одесского порта, и даже прислал дюку баркас с командой матросов, чтобы тому было легче наблюдать за работами в порту.

Один за другим ложатся на адмиральский мундир ордена Александра Невского, Святого Владимира I степени.

1807 год. Наполеон продолжает переживать разгром франко-испанского флота в битве при Трафальгаре. Он жаждет мести за поражение и

пытается найти человека, который мог бы исполнить его намерение. Таким человеком он видит маркиза де Траверсе, и французский консул в Одессе передает ему предложение императора: «Господин маркиз, вам нужно лишь продиктовать условия вашего возвращения, император Наполеон готов облечь вас самыми высокими полномочиями». Де Траверсе, то ли преданный новой родине, то ли не желающий служить «узурпатору», отвергает даже столь необычные условия. Война между Александром I и Наполеоном закончилась Тильзитским миром, и по его условиям Россия присоединилась к континентальной блокаде Англии. Российский император призывает маркиза на Балтику для обеспечения блокады.

С сентября 1809 года де Траверсе занял пост управляющего Министерством морских сил России (так сказать, исполняющего обязанности министра), а в ноябре 1811 года, приняв российское подданство и русские имя и отчество – Иван Иванович, стал министром. Но еще раньше он был назначен членом только что учрежденного Государственного Совета, войдя в число высших сановников Российской империи. Новый руководитель министерства хотел показать императору бурную деятельность, в душе надеясь, что этим он добьется лучшего финансирования флота. Он заявил о сокращении сроков строительства кораблей более чем вчетверо, но тут его ждал конфуз: для выполнения обещания ему пришлось сосредоточить все силы на строительстве одного корабля, сняв людей с остальных. Но и этого оказалось недостаточно; пришлось заставить плотников работать от темна и до темна и отменить выходные и праздничные дни. Десяти миллионов рублей, отпускавшихся в год, не хватало, как раньше, на нужды флота: цены на материалы все росли, и не помогали даже галантность и обходительность, с которыми министр обращался к всесильному Аракчееву.

Во время Отечественной войны 1812 года Траверсе организует оборону Финского залива, отправляет в действующую армию десятки тысяч морских пехотинцев, которые дрались в решающих сражениях.

После победы Александр I предлагает де Траверсе возвести его в княжеское достоинство, но адмирал с благодарностью отказывается: ему хотелось бы сохранить за потомками столь редкий в России титул маркиза. Александр был растроган таким неожиданным поступком и как компенсацию вручил Траверсе бриллиантовый перстень со своим изоб-

ражением и пятьдесят тысяч рублей на благоустройство недавно приобретенной им усадьбы в Лужском уезде.

А вот на нужды флота денег у императора постоянно не хватало. Уже в 1813 году вместо испрашиваемых по смете 22 миллионов рублей было отпущено 17 миллионов, а в 1815-м – 15 миллионов, да еще была сообщена воля государя: «... чтобы эта сумма была непременно достаточна на все расходы». Тогда и родилось знаменитое прозвище восточной части Финского залива – «Маркизова лужа»; а что было делать министру, если учения проводить надобно, а на выход флота в сколько-нибудь дальнее плавание средств не было.

Де Траверсе, чтобы хоть как-то поддержать способность моряков к плаваниям, заставлял их маневрировать в пределах «Маркизовой лужи». Для государя-императора устраивал даже своего рода «потемкинскую деревню», приказав покрасить те борта кораблей, которые были обращены к проходившей по рейду императорской яхте – для закупки краски на остальные части средств не хватало. Министр был вынужден прибегнуть к экономии вовсе постыдной, повелев господам офицерам приобретать секстаны и подзорные трубы на собственное жалование, и годами оттягивал выдачу адмиралу Сенявину положенных призовых средств.

Несмотря на скудость финансирования, Траверсе изыскивал средства на проведение научных и гидрографических экспедиций, которых в его бытность министром было совершено больше, чем в какой-либо другой период времени. В 1817 году шлюп «Камчатка» под командованием В.М. Головнина отправился в уже упомянутое кругосветное плавание. Ф.П. Врангель и П.Ф. Анжу в 1820 – 1824 годах возглавили экспедицию по северным берегам Сибири и по Ледовитому океану. М. Н. Васильев и Г.С. Шишмарев были в 1819 году отправлены на шлюпах «Открытие» и «Благонамеренный» на поиски северного прохода из Тихого океана в Атлантический. А в 1819 – 1821 годах Ф.Ф. Беллинсгаузен и М.П. Лазарев на шлюпах «Восток» и «Мирный» совершили знаменитое плавание в Южное море, в ходе которого была открыта Антарктида. Кроме того, ряд кругосветных плаваний на военных кораблях был совершен на средства Российско-американской компании и для ее нужд, а научная экспедиция О.Е. Коцебу на бриге «Рюрик» (1815 – 1818 годы) на средства графа Н.П. Румянцева, видного государственного деятеля, находящегося в отставке.

В 1821 году была учреждена должность начальника морского штаба Его Императорского Величества, на которую был назначен контр-адмирал Антон Васильевич Моллер, отличившийся в сражениях с наполеоновскими войсками. А в 1823 году Моллер, произведенный в вице-адмиралы, из-за болезни де Траверсе был назначен управляющим морским министерством. Маркиз, награжденный орденом Святого Андрея Первозванного, еще числился на должности морского министра вплоть до 1827 года, когда он был отправлен в отставку с награждением орденом Святого Георгия 4-го класса – за двадцатипятилетнюю выслугу в российском флоте.

VI

В каждом новом мысе, который открывался при плавании брига к северу, мореплаватели ожидали увидеть северную оконечность Новой Земли, но каждый раз они обманывались, так как дальше снова обнаруживался берег, покрытый снегом.

Литке определил координаты мыса, принятого им за мыс Желания, за которым начинались воды Карского моря; однако укрепиться в правильности его опознания не представилось возможным, так как на разных картах положение этого мыса указывалось с весьма большими расхождениями. Впереди остались только ледяные обломки, и, наконец, лед, усматриваемый по курсу сплошной стеной, соединился с берегом. Литке писал: «Таким образом, разрушилась приятная мечта наша проникнуть в Карское море, и нам осталось только возвратиться по следам своим к Маточкину Шару... Люди наши благодаря Богу были все до одного здоровы и со свойственною мореходцам беспечностью пели и забавлялись по обыкновению, сколько позволяли обстоятельства».

На обратном пути Литке обследовал вход в пролив Маточкин Шар, однако ввиду близости осенней непогоды не решился послать гребные суда, чтобы произвести морскую опись пролива, то есть выполнить промер глубин и топографическую съемку берегов.

Еще удалось уточнить положение пунктов юго-западного берега Новой Земли, но сильные штормы заставили отложить попытки дальнейшего продвижения и взять курс на Белое море.

«Плавание в ледовитом море – не ямская гоньба от станции до станции, – делился чувствами коман-

дир со своими офицерами, огорченными не менее его самого. – Прискорбно мне видеть себя в необходимости оставить недовершенным начатое нами дело; тем более, что такое безледное лето, какое было нынешнее, вероятно не всегда у берегов Новой Земли бывает. Но пусть вас успокоит мысль, что причиной тому препятствия физические, столько же, как и льды, неодолимые».

Федор Петрович питал чаянье на то, что в Адмиралтейском департаменте сочтут уважительными причины, по которым он не смог полностью выполнить полученное задание, однако червь сомнения все-таки исподтишка грыз его до самого момента доклада в морском министерстве.

Вице-адмирал Гавриил Андреевич Сарычев в усеянном орденами мундире, с пышными эполетами и реденькой прядкой волос, зачесанной на лоб, как у Наполеона, поглядывал на лейтенанта Литке, казалось, хоть и строго, но доброжелательно. И уж откровенно доброжелательно смотрел седоголовый академик Федор Иванович Шуберт, крупнейший авторитет в области астрономии теоретической и практической, автор «Руководства к астрономическому определению долготы и широты мест»; специально для флотских офицеров он издавал ежегодно астрономические таблицы под названием «Морской месяцеслов». Когда министр предоставил ему слово, он четко, как на заседании военного совета, заявил: «Имею удовольствие донести департаменту, что прилежание и точность, с коими Литке наблюдения свои производил и вычислял, достойны похвалы всякой и ему великую честь приносят... Я посему считаю моею обязанностью уверить департамент, что лейтенант Литке сим путешествием отличил себя наилучшим образом и оказался достойным награждения».

Результаты экспедиции были признаны отличными. Матросам, унтер-офицерам и чиновникам (то есть офицерам, штурманам, лекарю и их помощникам) был выдан «в единовременное вознаграждение» годовой оклад жалованья, лейтенанту Лаврову и мичману Александру Литке пожалованы ордена, а их командир досрочно получил воинское звание капитан-лейтенанта.

Высокая оценка не только не привела начальника экспедиции к самоуспокоению, но, наоборот, заставила еще раз проверить, насколько достоверны доставленные им сведения. Получив в Петербурге возможность сверить нанесенные им на карту открытия последнего плавания с картой голландских

мореходов, он обнаружил такое большое расхождение по долготе в местоположении мыса Желания, которое не могло быть объяснено ни погрешностями в счислении пути, ни ошибками в наблюдениях Виллема Баренца. Логически рассуждая, Литке пришел к выводу, что он принял за мыс Желания совсем другой мыс, скорее всего, известный Баренцу как мыс Нассау. Совсем неизвестным остался южный берег Новой Земли, не было определено положение даже крупных островов Вайгач и Колгуев, требовали проверки и уточнения сведения о проливе Маточкин Шар и других важнейших географических объектах.

Двадцатишестилетнему капитан-лейтенанту Литке было поручено продолжить обследование Новой Земли и близлежащих побережий. «Опытность и искусство ваши известны уже начальству из журналов и карт, составленных по прежним вашим плаваниям в тех местах», – говорилось в инструкции Адмиралтейского департамента.

В этот раз командиру удалось нанять двух лоцманов: мезенского мещанина Павла Откупщикова, «человека хотя и неграмотного, но со здравым рассудком и опытного», который участвовал в плаваниях к Новой Земле, и кольского мещанина Матвея Герасимова, который знал лапландский берег. Впоследствии Литке высоко оценил их работу: «Я весьма был доволен обоими нашими лоцманами, отличавшимися сколько добрым поведением, столько и усердием своим. Оба они... были нам полезны местными сведениями своими и некоторым образом способствовали успеху нашей экспедиции».

Экспедиция 1823 года, как и предыдущая, началась с описания мурманского побережья и продвинулась дальше к западу от мест прошлого года плавания.

VII

... **З**акончив опись побережья Лапландии, Литке проложил курс к Новой Земле и параллельно ее берегу продвигался на север так далеко, как только это было возможно. Бриг достиг той же широты, что и предыдущим летом. Повторные определения убедили командира, что берег, принятый им в прошлом году за мыс Желания, в действительности был мысом Нассау, местоположение которого было определено еще Баренцем. Отдавая дань уважения своему предшественнику, Литке назвал именем Баренца группу островов, находя-

щихся вблизи достигнутой крайней точки плавания, и отметил в своих записках:

«...разительное сходство определений Баренцева с нашими есть наилучшее доказательство искусства этого славного, но несчастного мореплавателя. В наше время почти ничего не значит определить верно долготу какого-нибудь места. Труды знаменитых мужей всех народов, возведя менее нежели в полвека науку мореплавания на ту степень совершенства, где мы ее ныне видим, доставили нам легкие и верные к тому средства; стоит только уметь употреблять эти средства; но тогда, когда и для измерения высоты светила не было другого инструмента, кроме астрономического кольца, основанием же долгот могло быть только корабельное счисление, всегда ошибочное, требовалось, конечно, необыкновенное искусство, великая опытность и превосходное соображение для достижения выводов точных».

Спустившись к Маточкину Шару, Литке отправил лейтенанта Лаврова на катере для описи северного побережья пролива и привязки его к южному побережью, нанесенному на карту штурманом Розмысловым более полувека назад. Лаврову было также поручено, достигнув восточного входа в пролив, осмотреть с гор, насколько это будет возможно, Карское море. Оставшиеся на брига занимались описью западного входа в Маточкин Шар, астрономически и другими научными наблюдениями.

Лавров в точности выполнил данное ему поручение, но обнаружил, что восточный вход в Маточкин Шар забит льдом от берега до берега. Это известие вынудило командира отказаться от заманчивой возможности пройти через пролив в Карское море, чтобы обследовать восточное побережье Новой Земли, до сей поры не нанесенное на карту.

Направившись к Карским Воротам, к южной оконечности архипелага, экспедиция производила опись контура берега, измерение глубин и определение местоположения приметных с моря ориентиров. Литке всякий раз с уважением упоминал имя Баренца, когда обнаруживалось, что тот или иной мыс или группа островков отмечены на его карте.

Множество крестов, усматриваемых на полуострове Костин Нос, свидетельствовали о том, что это место часто посещалось русскими промышленниками, которые вели свой промысел у берегов Новой Земли. А кому за одно лето не удавалось выполнить намеченное, тот оставался здесь на зимовку, отмечая крестом успех в начале сво-

его предприятия и надежду на дальнейшее преодоление препятствий.

Пролив Карские Ворота и простирающееся море были, сколько видит глаз, свободны ото льда, и это внушило надежду, что наконец-то удастся осмотреть восточный берег Новой Земли. Увы, этой надежде не суждено было осуществиться. Только что ввечеру лот показывал глубину тридцать пять сажен, как внезапный удар сотряс судно, за ним другой, третий... Не было сомнений: корабль наткнулся на каменистую банку. Но то, что увидели мореходы, осмотревшись вокруг, повергло их в еще больший ужас: вокруг брига плавали куски дерева и крупные щепы. По-видимому, это были части разбитой кормы и руля, который, как стало ясно через несколько минут, был сорван с удерживавших его петель.

Судно потеряло ход, сокрушительные удары следовали один за другим. Помышляя только о спасении экипажа, Литке отдал роковую команду: «Руби мачты!» Уже занесены были топоры, но порывистый ветер и сильное волнение, принесшие беду, на этот раз поспешили сделать доброе дело: корабль медленно, как бы не спеша, сошел с камней.

Но что такое корабль без руля? Беспомощная игрушка волн... Невероятными усилиями всего экипажа в условиях неослабевающего шторма руль кое-как был водворен на место, но верхний крюк его крепления оказался напрочь сломанным. Оставшиеся не устраненными затруднения в переладке руля заставили предположить, что и нижние крючья не в порядке; к тому же весь набор корпуса даже на глаз представлялся расшатанным, а внутрь все заметнее поступала вода. Обнаруженной таким несчастливым образом злополучной банке Литке дал имя штурмана Прокофьева, участника предыдущих экспедиций, который в этом плавании вообще не участвовал. Командир посчитал несправедливым давать подводному препятствию имя кого-либо из соплавателей, так как никакой их вины в нечаянном открытии не было.

Значит, не суждено сбыться замыслу об обследовании восточного берега Новой Земли, который Литке вынашивал до последнего момента и даже, учитывая позднее время года, был готов на зимовку. На поврежденном корабле важно было как можно скорее возвратиться в порт, но исследовательский азарт не оставил капитан-лейтенанта даже в этом положении, казалось бы, не оставлявшем никакого выбора. Направляясь в Архангельск, экспедиция попутно уточняет положение острова Колгуев и произ-

водит опись его побережья. Следующий пункт, подлежащий обследованию, – мыс Канин Нос, отмечающий вход в Белое море. Но налетевшая буря внесла свои поправки в намерение командира во что бы то ни стало выполнить предписание Адмиралтейского департамента. Сильный вал чуть не смел с палубы все предметы, на ней находящиеся, и окончательно сорвал руль, с таким трудом водруженный на место несколько дней назад.

Когда эту тяжелую деревянную конструкцию с огромным трудом удалось поднять на палубу, обнаружилось, что сломаны все крюки, на которых он должен удерживаться, и не только стихия в этом виновата. Металл, из которого они были изготовлены, весьма низкого качества, и раковины на месте излома были такой величины, что в некоторые из них можно было вложить палец. Литке в своих записках с нескрываемой горечью пишет об этом:

«Если бы художники, занимающиеся приготовлением столь важных для корабля вещей, помышляли иногда, что от совершенства работы их будет зависеть участь нескольких десятков или сот сограждан их, сохранение для государства значительных сумм и даже некоторым образом слава отечества, то, конечно, избегали бы того нерадения, которое в делах их иногда примечается и которое, по справедливости, должно быть поставлено наряду с величайшими преступлениями».

Литке пришлось вспомнить уроки Сульменева и Головнина, не столько по этому конкретному случаю, сколько по тому, что они своим примером внушили ученику и последователю мысль: «Безвыходных положений не бывает». На жилой палубе сотрясаемого волнами брига была устроена кузница, и судовой кузнец Филарет Абросимов отковал новые крюки, лучше прежних. Чтобы установить починенный руль, Федор Петрович воспользовался рекомендацией, изложенной в книге талантливого офицера, большого знатока морской практики Александра Яковлевича Глотова «Изъяснение принадлежностей к вооружению корабля».

По приходе в Архангельск корабль был разоружен и разгружен. При осмотре трюма обнаружилось, что болты, крепящие шпангоуты к килю, высушились вверх на ладонь и больше. Зато навешенный в море руль оказался в таком состоянии, что мог бы успешно служить и дальше. Наклонив бриг, чтобы киль вышел из воды для осмотра его повреждений, обнаружили, что деревянные части форштевня – крайнего, наиболее прочного бруса в носовой око-

нечности судна – разбиты вдребезги, а металлические искорежены или поломаны. Кормовая часть киля была полностью разбита, во многих местах как в носу, так и в корме доски наружной обшивки были сорваны. Литке вспоминал: «Ужас объял меня, когда я увидел, в каком мы находились положении! Спасением нашим мы обязаны единственно сплошному набору брига, ибо никакие помпы не могли бы преодолеть течи, если бы обнаружались не заделанные шпации (промежутки между соседними шпангоутами). Еще два-три удара кормой – и соотчичи наши, вероятно, и до этой минуты не знали бы, где и какая постигла нас участь!»

Подводя итоги трех экспедиций на бриге «Новая Земля», Литке не мог не испытывать чувства удовлетворения за то, как много за эти три года было сделано. И в то же время чувство огорчения за то, что льды и непогоды не позволили сделать большее, что еще многие из поставленных целей так и не были достигнуты. Потому он облегченно вздохнул, когда узнал о том, что император Александр поручил возглавить ему следующую, 1824 года, экспедицию. Главные задачи экспедиции были, в сущности, теми же, что и в предыдущие годы: достичь крайней северо-восточной точки Новой Земли и, по возможности, описать ее восточный берег. Федору Петровичу были подчинены еще два экспедиционных отряда, перед которыми были поставлены самостоятельные цели, что позволяло основным силам не отвлекаться на их выполнение.

VIII

Зимой, во время пребывания в Петербурге, Литке вступил в Вольное общество любителей словесности, науки и художеств. С душевным трепетом он дал согласие баллотироваться в действительные члены общества по отделению словесности: ведь он еще не написал ничего, достойного вхождения в это братство литераторов. Быть его членом – значит стать равным с такими столпами русской словесности, как Дмитрий Иванович Языков, Николай Иванович Греч или Василий Львович Пушкин. Правда, к тому времени они уже отошли от деятельного участия в делах общества, а их место заняли такие подающие надежды литераторы, как Михаил Загоскин, Фаддей Булгарин или Федор Глинка. Но уже

крепла новая поросль, знакомая Литке по рассказам Федора Матюшкина, их однокашника по Царскосельскому лицу: Антон Дельвиг, Вильгельм Кюхельбекер, Александр Пушкин. В особенности убеждал Федора Петровича вступить в это общество его добрый товарищ, капитан-лейтенант Николай Бестужев, упирая на то, что Василий Михайлович Головнин, авторитет которого в глазах любого моряка был неоспорим, уже стал членом общества.

Литке посетил одно из заседаний, проходившее в доме Инженерного департамента на Литейном. Председательствовал баснописец Измайлов. Незнакомый Федору поэт с завыванием читал свои вирши, присутствовавшие вяло разбирали эти стихотворения. Потом Измайлов долго говорил, что собрания общества многими его членами перестали посещаться, и собравшиеся столь же вяло обсуждали вопрос о мерах по привлечению неисправных.

Больше Литке посещать собрания общества не довелось, да не очень и хотелось.

Подвергшийся многим опасностям на море, Федор Литке едва не погиб на суше, когда в марте 1824 года ехал в кибитке из Петербурга в Архангельск вместе со своим братом, лейтенантом Александром Литке и матросом Крупенниковым. Сам Литке так рассказывал после о произошедшем: «Я отправился из Санкт-Петербурга 15 марта, по довольно хорошему еще санному пути, и потому надеялся доехать до места скоро и без приключений, но вместо того половиною этой дороги едва не кончил путешествия и вместе с тем земного своего странствования». В страшную вьюгу лошади потеряли дорогу, которую совершенно замело, и кибитка свалилась в глубокий овраг, да так, что пассажиры и извозчик оказались лицами в снегу, придавленные тяжелой поклажей. Федор совсем задышался, но извозчику удалось-таки выкарабкаться и вытащить за ноги своих седоков. Крупенников был найден в снегу без признаков жизни, и усилия привести его в чувство оказались тщетными.

Трагедия имела следствием нелепую ситуацию, когда на ближайшей станции крестьяне отказались дать лошадей и решили задержать моряков до тех пор, пока не придет исправник и будет учинено законное расследование. К счастью, через деревню проезжал сельский заседатель, который, взяв на себя ответственность, приказал дать лошадей крайне стесненным во времени путешественникам.

Плавание 1824 года началось с уточнения координат пунктов горла Белого моря. Эти места, хорошо известные и шкиперам купеческих судов, и поморам, отправлявшимся на промысел морского зверя, тем не менее на карты были нанесены весьма приблизительно, и Литке, отдававший предпочтение штурманским методам определения местонахождения, точными наблюдениями исправил многие погрешности.

Литке обратил внимание на проделки рефракции, весьма характерные для закрытых морей, к которым можно отнести и Белое море. Из-за них можно было наблюдать одновременно и левый, Терской, берег моря, и правый, Канинский, берег, что, как Литке отметил, «конечно, весьма редко случается, ибо наименьшее расстояние содержит 80 миль». Разумеется, при нормальном состоянии нижних слоев атмосферы видеть эти два берега одновременно совершенно невозможно.

В другой раз Литке записывает: «Погода была ясная, но горизонт так был искажен рефракцией, что наблюдения наши никуда не годились».

Но накопленные мореплавателем опыт и знания позволяли ему находить выход даже в этих, неблагоприятных для астрономических наблюдений, условиях: «Время было ясное, но горизонт покрыт был густыми парами, из-за которых происходили самые странные рефракции; наблюдений делать было невозможно. К полудню... горизонт несколько очистился; однако же я счел лучшим наблюдать полуденную высоту солнца с гребного судна. Это весьма хорошее средство, когда горизонт пересечен туманом или берегом; поскольку с больших возвышений малая погрешность в исчислении расстояния до видимого горизонта причиняет большую в его угле наклона».

Пасмурная погода с густым дождем, туман, маловетрие, сменяющееся жестоким и совершенно противным ветром, затрудняли дальнейшее обследование берегов Белого моря, между тем как наступила уже середина июля и надобно было поспешать, чтобы выполнить главные предназначения экспедиции. Инструкция, выданная Адмиралтейским департаментом, предписывала: «Попытаться, буде обстоятельства позволят, обойти мыс Нассавский (*Нассау*. – **В.В.**) и определить местоположение берегов, простирающихся... от сего мыса до самой северо-восточной оконечности Новой Земли, и когда льды исполнить то не воспрепятствуют, стараться пройти вдоль восточного берега Новой Земли...»

Продвигаясь к северу, бриг не встречался со льдами до весьма высокой широты, но когда повернули к востоку, чтобы, в соответствии с инструкцией, выйти к мысу Нассау, обнаружилось, что льды покрывали море сплошь до горизонта. Первоначально льды еще не были сплочены, и Литке принял решение продолжать движение, «протираясь сквозь лед». Издалека уже был виден берег Новой Земли, но на пути к нему стали попадаться айсберги, а затем – непроходимый лед. Потеряв надежду подойти к северной оконечности Новой Земли даже так близко, как в предыдущие годы, Литке обратился к следующему пункту инструкции: «Желательно было бы, если бы вы сделали покушение к северу, на середине между Шпицбергом и Новою Землею, для изведения до какой степени широты возможно в сем месте проникнуть».

Погода не благоприятствовала плаванию. То опускался густой туман («мрачность», как называл его Литке), то шел снег; частые перемены ветра требовали постоянной лавировки; сплошной лед не позволял продвигаться на север и с каждой милей становился все выше и плотнее. Достигнув самой высокой в плавании этого года широты – $76^{\circ} 05'$, Литке решил оставить безнадежную попытку продвигаться дальше на север и направил бриг к южной оконечности Новой Земли, чтобы оттуда попытаться пройти к ее восточному берегу.

На пути к острову Вайгач Литке то и дело заносит в путевой журнал одни и те же записи: «Нас окружал густой (*a to* и «густейший». – **В.В.**) туман»; «Встретили сплошную гряду льдов, покрывавшую весь горизонт». Снова он отмечает проделки аномальных оптических явлений: «Лед, находившийся далее видимого горизонта, поднят был рефракцией и представлялся в разных стран-ных видах: то блестящими столбами, то отрубистым берегом с башнями и прочее» (*отрубистый – крутой, отвесный* – см. словарь Даля. – **В.В.**).

Судьба подарила мореплавателям проблеск везения, но, увы, тщетный. Вот как пишет об этом сам Литке:

«Когда мы подходили к острову Вайгач, Карское море казалось нам ото льдов совершенно свободным. Это подало нам надежду, что третье покушение вознаградит нас наконец за все перенесенные доселе неудачи. Определив широту Воронова Носа, легли мы под всеми парусами на WNW, в полной почти уверенности через несколько часов приступить к описи берега, ни одним мореплавателем до-

селе не виданного. Но едва прошли в ту сторону одну милю, как увидели сплошной лед, покрывавший весь горизонт от O до W (*т.е. от востока до запада*. – **В.В.**) так далеко, как можно было видеть. Эта неприятная встреча уничтожила вмиг все надежды, которыми мы было начали ласкаться».

Продолжая выполнять попутные наблюдения, Литке направил корабль в обратный путь. Несмотря на то что достичь всех намеченных целей не удалось, научные результаты экспедиции были весьма значительны: были получены достоверные сведения о ледовой и метеорологической обстановке в Баренцевом море, определено астрономическими методами положение ряда пунктов побережья. Выполнены маятниковые наблюдения за силой тяжести, необходимые для определения истинной фигуры Земли, измерялись элементы магнитного поля Земли.

Весьма плодотворна была работа двух других отрядов экспедиции – Беломорского и Печорского.

К числу особых своих заслуг Литке, обычно весьма скромный в самооценках, отнес сохранение здоровья членов экипажа: «Больных, в продолжение всего похода, имели мы весьма мало. В этом, и в одном только этом отношении были мы ныне столько же счастливы, как и в прежние экспедиции».

Федору Петровичу было предложено возглавить в следующем году еще одну экспедицию к Новой Земле, но он попросил дать ему возможность обработать результаты всех своих уже состоявшихся плаваний. Тогда ему было поручено состоять при Адмиралтейском департаменте, членами которого назначались «люди, известные ученостью и сведениями, морскому искусству существенную пользу принести могущие». Вместе с Фердинандом Врангелем, своим другом, недавно возвратившимся из экспедиции к берегам Сибири, они сняли в Петербурге небольшую квартиру. Каждый из них работал над книгой о своих путешествиях; Федору Литке помогал его брат Александр. Правда, совместное проживание молодых, но уже опытных мореплавателей продолжалось недолго. Врангель тяготился скучной, как ему казалось, жизнью на берегу и рвался в новые плавания. По представлению их общего командира Василия Михайловича Головина, ставшего теперь большим начальником в Морском министерстве, Врангель был назначен капитаном военного транспорта «Кроткий», который в августе 1825 года вышел в море и направился на Камчатку.

IX

Нет никакого документального подтверждения высказанному в воспоминаниях Сергея Трубецкого сообщению о том, что Федор Литке был членом тайного общества декабристов. Конечно, молодой флотский офицер не мог не быть вовлечен в «дружеские споры», хотя трудно оценить, насколько глубоко он разделял идеи своих товарищей и сослуживцев, ставших активными участниками тайных обществ. Можно полагать, что Литке не поддерживал сколько-нибудь серьезно республиканские убеждения своих товарищей-моряков. В.П. Безобразов, хорошо знавший Федора Петровича по Русскому географическому обществу, в своей книге ссылается на его слова: «В то время все молодые люди занимались политикой, не исключая и его самого, и что при той или другой случайности и он мог бы попасться... но что все это ребяческие давно забытые бредни».

Он, как и его друг Фердинанд Врангель, был убежденным монархистом, и, скорее всего, либеральные наклонности в его взглядах не заходили слишком далеко: они проявлялись разве что в записках, сделанных во время плавания на бригае «Камчатка», где он возмущался рабским положением негров и работоторговлей в американских колониях, сочувственно упоминал о борцах за независимость испанских колоний.

Ожидал ли Литке ареста в связи с событиями 14 декабря? Скорее всего, ожидал: день за днем приходили известия об арестах близких ему людей. В день восстания прямо на Сенатской площади был арестован Михаил Бестужев. Через день, 16 декабря, в Кронштадте арестован его старший брат, капитан-лейтенант Николай Бестужев.

Письмо Ф. П. Литке, написанное 12 января 1826 г. барону Ф. П. Врангелю, в котором он сообщал о смерти Александра I и о последовавших событиях в Петербурге, было проникнуто ужасом перед открывшимся «заговором», посягнувшим на устои государства; но в то же время в нем сквозит жалость и сочувствие к арестованным морякам-декабристам: «Заговорщики уже открыты, и боже великий, кого мы видим между ними. Имя Николая Бестужева, этого единственного человека, красы флота, гордости и надежды своего семейства, идола общества, моего друга».

Литке прислушивался к шагам по лестнице и

пытался угадать, не за ним ли идут? Он даже загадывал, кого именно пришлют: жандарма из III отделения, офицера с гарнизонной гауптвахты или фельдъегеря из дворца государя-императора? Ведь люди его ближнего круга либо непосредственно участвовали в восстании, либо разделяли идеи его участников и руководителей. Но день проходил за днем, и никого за капитан-лейтенантом не присылали.

Доставлен в Петербург арестованный в Симбирске 30 декабря лейтенант Дмитрий Иринархович Завалишин, великолепно образованный морской офицер, обвиненный в согласии с умыслом цареубийства, родной брат лейтенанта Николая Завалишина, старшего офицера у Федора Петровича Литке в плаваниях 1823 и 1824 гг. Как и братья Бестужевы, Дмитрий в числе «главных бунтовщиков» был осужден «на вечную каторгу».

С восстанием декабристов связано имя лейтенанта Феопемпта Лутковского, который еще гардемаринном участвовал в кругосветном плавании брига «Камчатка» вместе с мичманом Федором Литке. После 14 декабря он был арестован, и некоторые из его сослуживцев на допросах показали, что он имел «свободный образ мыслей» и бывал иногда при общих разговорах, где «изъявлял желание революции и республиканского правления». Однако Дмитрий Завалишин, которого, по тем же показаниям, хвалил Лутковский, на допросах выгораживал его и говорил, что Лутковский не принадлежит к тайному обществу и «мало занят свободомыслием». Хотя следственной комиссии не удалось установить причастность Лутковского к антиправительственной деятельности, он был по указанию императора переведен с Балтийского на Черноморский флот под особый надзор командующего флотом.

По-видимому, к тайным обществам декабристов был причастен Федор Матюшкин, соплаватель Литке в кругосветном путешествии, во время восстания находившийся в плавании под началом барона Врангеля. Ф.П. Врангель с негодованием писал Литке, что Матюшкин «вообразил себе, что его сообщники в Петербурге овладели теперь всем правлением» и «затеял было в Камчатке дурные дела». Позже Матюшкин в письме к Феопемпту Лутковскому просил того сжечь его послания, в которых, очевидно, было что-то предосудительное.

Брат Федора Петровича и участник его новоземельских экспедиций лейтенант Гвардейского экипажа Александр Литке («Литке 2-й») 14 декабря поя-

вился на Сенатской площади, но сам вернулся в казармы и наказания не понес – ему было даровано «монаршее всепрощение».

Близким Федору Литке человеком был Николай Чижов, мичманом участвовавший в плавании на бриге «Новая Земля» в 1821 году; Литке назвал его именем мыс на Кольском полуострове.

Когда читаешь статью Чижова «О Новой Земле», опубликованную в петербургском журнале «Сын Отечества», под которой стоит дата: «1823. Января 20 дня», возникает естественный вопрос: а как она связана с записками самого Литке, увидевшими свет пять лет спустя? Не заимствовал ли Чижов свое сочинение из рукописей своего капитана, или, наоборот, – не воспользовался ли Литке при написании своего труда разработками своего младшего офицера, заимствуя у того части текста? Сейчас в ученом мире стало обыкновением, что научный руководитель попросту приписывает свою фамилию перед фамилией подчиненного, подчас даже не тратя время на прочтение того, что он там понаписал...

Сравнительный анализ статьи Чижова и вышедшего позже сочинения Литке свидетельствует о полной их самостоятельности. Начать с того, что труд Литке имеет форму путевого дневника, а работа Чижова – обзорной научной статьи, в которой последовательно рассматриваются география Новой Земли, данные о ее климате и животном мире, исторические сведения о ее изучении. Русская транскрипция одних и тех же иноязычных фамилий у Литке и Чижова различна, что было бы невозможно, если бы один автор заимствовал материалы у другого. Есть расхождения и в топонимике: Чижов называет Железными Воротами пролив, именуемый теперь как Карские Ворота, а Литке относит название Железные Ворота к проходу в устье Костина Шара – пролива между Южным островом Новой Земли и островом Междушарским. Ну и, наконец, в своей статье Николай Чижов четырежды называет имя своего капитана и уважительно отзывается о еще не увидевшем свет его сочинении: «География с нетерпением ожидает издания трудов лейтенанта Литке...»

Более того, в статье юного, в сущности, мичмана обращают на себя внимание высказанные им претензии к русским промышленникам, почти ежегодно зимовавшим на Новой Земле, как к «людям грубым и безграмотным», которые не

могли представить о северном архипелаге «никаких достоверных сведений». С категоричностью, свойственной молодости, Николай Чижов пишет: «...Нужно и то заметить, что промышленники, отправляющиеся в прежние годы на Новую Землю, были по большей части люди нетрезвого поведения и жили безо всякого присмотра, претерпевая во всем необходимом крайний недостаток. Ныне доказано уже, что при хорошем содержании, употребляя противускорбутные средства, можно безвредно зимовать в самых больших широтах. Итак, нельзя не пожалеть, что архангелогородское купечество не приступает к сему предмету, пользуясь всеми открытиями и опытами просвещенных народов. Оно получило бы большие прибитки и награду своих трудов, а науки также бы много выиграла, распространяя сведения о полярных странах».

Литке, в отличие от своего юного и горячего спутника, в своих записках воздержался от упреков в адрес промышленников и купечества Русского Севера.

В том же 1823 году «Сын Отечества» опубликовал еще одно произведение Николая Чижова, но уже совсем другого жанра. Это были восторженные воспоминания молодого мичмана о Черном море, названные им «Одесский сад». В них присутствовали все свойственные романтикам того времени атрибуты: «бальзамический запах цветов», «тонкие рассеянные облачки, подобные серебряной дымке», «гармонические звуки гитары», обилие иноязычных имен – Мильтиад, Пиндар, долина Темпейская... Это романтическое начало сохранилось и в написанных Чижовым впоследствии стихотворениях:

*Глаза прекрасные и полные огня,
Что смотрите так быстро на меня?*

Тем более удивительно, что много лет спустя Николай Чижов вместе с Петром Ершовым, создателем «Конька-Горбунка», стал автором сатирической «оперетты» «Черепослов, сиречь Френолог», включенной в собрание сочинений знаменитого Козьмы Пруtkова. Вопрос об авторстве тех или иных конкретных сцен этой «оперетты» или входящих в нее куплетов до сих пор остается открытым, но как-то мало согласовывается с поэтикой Ершова такой, например, хор:

*За здравье френологии,
Мудрейшей из наук!..
Хоть ей не верят многие,
Но, знать, их разум тут.
Она руководителем
Должна служить, ей-ей,
При выборе родителям
Мужьёв для дочерей!..*

Если это написано Николаем Чижовым, то следует признать его значительную поэтическую эволюцию...

Но вернемся к событиям декабря 1825 года. Николай Чижов, тогда лейтенант Гвардейского флотского экипажа, тоже пошел вместе с экипажем на Сенатскую площадь, но, увидев войска, собирающиеся «против возмущенных», покинул площадь, как и его друг Александр Литке. Николай ушел к своему двоюродному дяде, профессору Дмитрию Семеновичу Чижову, где и был арестован 17 декабря.

На допросах в следственном комитете Чижов показал, что в тайное общество он вступил единственно из любви ко благу соотечественников, а целью общества было ограничить самодержавие по примеру других европейских народов, облегчить участь низшего класса людей и доставить им средства пользоваться благами, доставляемыми просвещением. Ни в каких заседаниях общества Чижов участия не принимал.

В отличие от Александра Литке, Николай Чижов был приговорен к ссылке в Сибирь на двадцать лет.

«Гражданскую казнь» над пятнадцатью осужденными моряками-декабристами было повелено осуществить на корабле в Кронштадте в тот же день, 13 июня, что и над их товарищами в Петропавловской крепости. Их доставили на закрытом катере на флагманский корабль эскадры «Князь Владимир». Команду корабля вместе с офицерами – представителями других кораблей эскадры – построили на палубе. Объявили приговор: «По лишению чинов и дворянства сослать в каторжные работы... Всех сослать в Сибирь. По окончании каторги оставить на поселение... без права возвращения...»

Осужденных поставили на колени, сорвали с них мундиры с эполетами, преломили над головами шапки, которые затем выбросили за борт.

Х

Участь декабристов миновала Федора Петровича Литке. Еще в феврале 1826 года он был назначен почетным членом Адмиралтейского департамента, в июле завершил свой труд и представил в департамент рукопись и составленные им карты. Его сочинение под названием «Четырехкратное путешествие в Северный Ледовитый океан, совершенное по повелению императора Александра I на военном бриге «Новая Земля» в 1821, 1822, 1823 и 1824 годах флота капитан-лейтенантом Федором Литке» в 1828 г. было издано по указанию императора Николая I.

Труд Федора Литке имел большое научное значение. Впервые представив подробное описание побережий Белого и Баренцева морей, он открыл для России неизведанные ранее места пространств ее Крайнего Севера. Написанный простым и ясным языком, он показал повседневный труд моряков – исследователей полярных краев, с их успехами и неудачами, обстоятельствами быта и специфически точными подробностями корабельного искусства. В конце концов, сочинение Литке – это талантливое литературное произведение, книга для чтения как молодых людей, выбирающих жизненный путь, так и просто для всех неравнодушных людей, желающих лучше постичь окружающий мир.

Но самому автору не довелось тогда подержать в руках первые экземпляры своей книги, еще пахнущие свежей типографской краской. Он был назначен командиром 16-пушечного шлюпа «Сенявин», отправляющегося в кругосветное плавание и к берегам Русской Америки и Камчатки.

Адмирал Дмитрий Николаевич Сенявин, именем которого был назван шлюп, прославился в сражениях на Черном и Средиземном морях, а к моменту присвоения его имени кораблю командовал Балтийским флотом.

Важное отличие плавания «Сенявина» от других, выполненных ранее, кругосветных плаваний под российским флагом состояло в том, что данная командиру инструкция предусматривала не только крейсерование в колониях Российско-Американской компании и доставку на Камчатку служивых и мастеровых людей, но и выполнение значительного круга научных наблюдений и географических исследований.

Шлюп «Сенявин» был, по сегодняшним меркам, небольшим судном: его длина составляла всего 90

футов, то есть 27,4 метра. Средний рыболовный траулер моей молодости по длине был на десяток с лишним метров больше, на нем размещался с минимумом удобств экипаж в двадцать человек. А на «Сенявине» находился экипаж в 62 человека (включая научную группу), да еще 15 доставляемых в Петропавловск-Камчатский работников и матросов. Можно представить, какая там была теснота! Однако Литке называет свой трехмачтовый барк удобным для дальних и продолжительных плаваний.

В экспедицию отправились трое ученых. Карл Генрих Мертенс (в России – Андрей Карлович), уроженец Бремена, выпускник Геттингенского университета, доктор медицины, ботаник и зоолог, к тому же исполнял обязанности корабельного врача.

Александр Филиппович Постельс получил первоначальное образование в Дерпте, учился на физико-математическом факультете Главного Педагогического института и после окончания с серебряной медалью курса естественных наук в Санкт-Петербургском университете читал там лекции по химии и геологическим дисциплинам. В экспедиции, кроме занятий минералогией, он должен был участвовать в сборе этнографического, ботанического и зоологического материала, составлять описание путешествия, а также накапливать для университетского музея предметы по естественной истории.

Барон Фридрих Генрих фон Китлиц («отставной прусской службы капитан», замечает Литке) был взят в экспедицию как художник, однако не в меньшей степени он был увлечен орнитологией – изучением птиц, а также изучением морских животных.

Со своими спутниками – учеными – капитану было интересно общаться: все трое были людьми практически одного с ним возраста, прекрасно образованными и все как на подбор искусными рисовальщиками.

У Литке не было причин быть недовольным и своими офицерами.

Старший офицер, лейтенант Николай Завалишин, уже прошел школу Литке в совместных плаваниях к Новой Земле, где превосходно себя зарекомендовал. Второй лейтенант, Михаил Аболешев, тоже стремился показать себя командиру с лучшей стороны.

Под стать лейтенантам были и четыре молодых мичмана: Ратманов, Майет, Бутаков и Глазенап.

Конечно же, Литке не мог не взять в кругосветное плавание юнкера гвардейского экипажа Павла Крузенштерна, сына обожаемого им адмирала.

А Василий Егорович Семенов, штурман 12-го класса, уже два десятка лет прослужил на флоте, участвовал и в дальних плаваниях, и в морских сражениях, и свое штурманское дело знал преотлично.

Инструкция, составленная Адмиралтейским департаментом для командира шлюпа «Сенявин», предписывала выполнение обширного плана исследований. Она предусматривала описание берегов, «которые по сие время еще никем не описаны», предлагала «доставить... сведения, относящиеся до сих нам вовсе неизвестных берегов» или тех, «которые нам мало известны, особенно в отношении географического их положения», а также тех, «которые нам хотя известны, но недостаточно описаны». Причем исследования надлежало произвести на огромном пространстве Тихого океана – от Берингова пролива до экватора.

Экспедиция, рассчитанная на три года, состояла из двух кораблей: кроме «Сенявина», в ней участвовал военный шлюп «Моллер» под командованием капитан-лейтенанта Михаила Николаевича Станюковича. «Сенявин» и «Моллер» – однотипные суда с одинаковым парусным вооружением, но «Моллер» был вместительнее и ходил под парусами быстрее; более тихий ход «Сенявина» подчас вызывал неудовольствие его капитана, который во всех других отношениях любил свое судно и чувствовал его, как живое существо.

Старший и по возрасту, и по выслуге в звании, Станюкович был назначен начальником всей экспедиции, но с первых дней совместной службы между ним и Литке пробежала какая-то черная кошка взаимной неприязни, которую они, как ни старались, не могли скрыть от посторонних глаз. Литке в глазах Станюковича был выскочкой, «писателем»; он с подчеркнутым ехидством произносил это слово, не ведая, какую злую шутку сыграет с ним фортуна: писателем-маринистом, прославившим его фамилию, станет его сын Константин.

Литке знал Станюковича как опытного моряка-марсофлотца, который выполнял рискованные поручения императора, участвовал во многих морских сражениях, в том числе и под флагом знаменитого адмирала Нельсона – в те годы, когда проходил стажировку на британском военноморском флоте. Но, видать, не только морскую выучку приобрел Станюкович у британцев-адмиралов, но и доходящую до жестокости суровость в отношениях со своими подчиненными, особенно с рядовыми матросами. То, что считалось нор-

мальным на британском флоте, где дисциплина поддерживалась линьками и угрозой вздернуть провинившегося на рее, было совершенно неприемлемо на российских кораблях, особенно для Литке, известного своей заботой о здоровье и просвещении матросов.

В отчете об экспедиции Литке писал: «В начале похода у нас всегда было по несколько человек, больных большей частью простудными и желудочными лихорадками, ревматическими припадками и т. п. Усиленные работы в течение четырех или пяти месяцев при снаряжении судна и в начале плавания были причиной этого болезненного состояния, которое меня немало заботило; но со вступлением в теплый климат, где трудностей было гораздо меньше, они, видимо, укрепились в здоровье, и к этому времени мы не имели ни одного больного. Лишним было бы говорить, что со стороны врача и моей обращено было строжайшее внимание на все, что могло служить к сохранению людей».

Может быть, не вырывающаяся наружу взаимная неприязнь капитанов судов экспедиции явилась причиной того, что в трехгодичном плавании, особенно в первой его половине, шлюпы часто разлучались, иногда даже не зная о намерениях друг друга.

Разный ход двух шлюпов не мог служить источником несогласованности действий. Тому были превосходные примеры. В частности, во время экспедиции вокруг света и в Южное море разнотипные (заметьте!) шлюпы «Восток» и «Мирный» под командованием Беллинсгаузена и Лазарева все время удерживали друг друга в виду (кроме тех случаев, когда суда преднамеренно расходились, чтобы осмотреть возможно большее пространство).

Литке с горечью вспоминал об одном из примеров утраты контакта со своим соплавателем.

«Вечером налетела буря от запада, всю ночь жестоко свирепствовавшая, с дождем и великим волнением. Поутру «Моллера» было не видно; густой туман покрывал горизонт; на сигналы наши ответа не было; мы разлучились. Сопутствие судна необыкновенно оживляет вечное однообразие продолжительного плавания; приятно видеть, что есть кроме нас человеческие существа на свете, и между судами рождается, наконец, такая же близость, как между обитателями судна. К этому присоединяется чувство о необходимости взаимной помощи; судно, оставшееся одно посреди океана, уподобляется человеку, одинокому в степи, и сходные эти положения производят на него равно

неприятное впечатление. Собственно для меня разлучение это было тем неприятнее, что капитан Станюкович не назначал еще мне randevu, а потому и не знал я, где он именно остановится, в губе ли Зачатия или в Вальпарайсо; я полагал, что в первом месте, как указанном нам инструкциями, и потому решился сначала искать его там».

Впрочем, в бухте Зачатия «Моллера» не оказалось, и никаких сведений о нем не было...

XI

20 августа 1826 года суда экспедиции снялись с якоря на Большом Кронштадтском рейде и подняли паруса. Благоприятный ветер подгонял шлюпы, но он же приносил с побережья дым от пожаров, охвативших леса близ Санкт-Петербурга, настолько густой, что в нем ничего нельзя было разглядеть, а когда, наконец, «Сенявин» вышел из едкой мглы, «Моллера» не было видно.

Суда соединились только перед Копенгагеном, где Станюкович счел необходимым пополнить запас рома, без которого нельзя было обойтись в дальних плаваниях. Из-за этого пришлось несколько задержаться. Оттуда вместе направились в Портсмут. «Спутник наш, шедший лучше, каждый день более и более нас опережал и напоследок совсем скрылся из вида», – замечает Литке. В Англии было пополнено снабжение и приобретены необходимые астрономические и физические инструменты, а Литке даже съездил в Гринвичскую обсерваторию под Лондоном, чтобы выверить хронометры и произвести привязку постоянного маятника, с помощью которого надлежало в местах захода выполнять наблюдения, необходимые для определения фигуры Земли.

И снова невидимая черная кошка пробежала между капитанами. Литке пишет: «22 октября, задолго до рассвета, начали подымать якоря. Благополучный для выхода в океан ветер в это время года такая драгоценность, которой необходимо всемерно пользоваться. «Моллер», успевший еще накануне поднять один якорь, снялся прежде нас и, подойдя к нам под корму, объявил, что будет нас ожидать в море. Последовав через некоторое время за ним, мы его уже более не видали». Странное получалось «совместное плавание»!

Направившись к Канарским островам, «Сенявин» взял курс к острову Тенерифе, поскольку, как писал

впоследствии Литке, ему известно было намерение капитана Станюковича зайти туда, чтобы запастись вином. «На рассвете 2 ноября находились мы уже под берегом острова и пошли на Санта-Крусский рейд. Устремив зрительные трубы вперед, тщетно искали мы между несколькими, на якорях лежавшими, судами нашего спутника... О спутнике нашем здесь не было никаких известий; это убедило меня, что он прошел прямо в Бразилию. Соединясь с ним впоследствии, узнали мы, что, проходя мимо острова Тенериф при весьма свежем ветре от востока, капитан Станюкович рассудил не идти на Санта-Крусский рейд, который от этого ветра совершенно открыт и в зимнее время вообще весьма опасен...»

Литке дальше замечает: «Я, конечно, и сам то же сделал бы, если бы не полагал здесь с ним соединиться (читатель, обрати внимание на плохо скрываемую иронию – «если бы»!). Обманувшись в этом, решился я, дабы не терять времени, пополнив только запасы, в следующий же день идти в море».

На переходе через Атлантику «Сенявин» попал в штилевую полосу, из которой не мог выйти две недели. Экватор удалось пересечь только после 40-дневного плавания от Канарских островов – самого продолжительного из всех известных капитану.

Торжественно был отмечен переход экватора – обычай, введенный на российском флоте Крузенштерном. Шутливый обряд праздника Нептуна Литке называет весьма полезным: «он развлекает, веселит людей, не привыкших еще к томительному однообразию морской жизни, и всякий пекущийся о своих людях капитан должен поощрять их не только к этому, но и ко всякого рода играм и забавам».

Прибыв в Рио-де-Жанейро, «Сенявин» встретился наконец с «Моллером». Литке отмечает с политесом, достойным царедворца: «Имел я удовольствие увидеть у себя капитана Станюковича, который опередил нас десятью днями».

В Рио Литке был сверх головы занят производством маятниковых наблюдений, так что даже посмотреть город ему толком не удалось. Впрочем, что не успел он сам, с лихвой было наверстано натуралистами, доселе обиженными на него за слишком краткую, по их мнению, стоянку у Тенерифе, не позволившую собрать желаемые материалы на экзотическом острове.

11 января 1827 года капитан Литке доложил Станюковичу о готовности продолжить плавание. Станюкович

сообщил о своем решении следовать дальше в Тихий океан, обогнув мыс Горн – крайний южный пункт Южно-Американского континента, однако место будущей встречи («рандеву» по-морскому) не назначил. А спрашивать старшего по должности на флоте не было принято: если потребуется, командир сам скажет.

Казалось бы, удаление от родины все-таки сгладило взаимное отчуждение капитанов: из Рио-де-Жанейро шлюпы вышли вместе, а с приближением к Фолклендским островам, когда обстоятельства позволяли, капитаны посещали друг друга и даже делились добычей охоты и рыбной ловли.

Когда корабли начали огигать мыс Горн, погода резко испортилась, как обычно и бывает в этих местах. Жара тропиков уже осталась далеко позади. Туман, резкий дождь, град, противный западный ветер постоянно приносили сырость, резкую качку, низкие тучи закрывали небо. На «Сенявине» было холодно, особенно в насквозь продуваемой каюте капитана. Изменяя курсы, шлюп обошел Огненную Землю за 19 дней – срок небольшой, даже в благоприятствующее время года. Еще 4 февраля «Моллер» исчез из виду, и Литке увидел его вновь только 18 марта, при входе в гавань Вальпараисо в Чили. Корабль Станюковича снимался с якоря; он пришел сюда 12 дней назад и теперь под полными парусами следовал на Камчатку.

Пребывание «Сенявина» в Вальпараисо продлилось до 3 апреля. Работы во время стоянки хватало: нужно было налиться пресной водой, приобрести и погрузить продовольствие, выполнить необходимую починку снастей, парусов и корпуса. Местный купец любезно предоставил свой дом под устройство обсерватории. Литке съехал на берег и с присущей ему тщательностью выполнил астрономические, маятниковые и магнитные наблюдения.

Натуралисты были счастливы предоставленной им возможности заняться изучением местной флоры и фауны и дополнили свои коллекции.

К тому же Литке решил устроить экипажу отдых после длительного и трудного плавания и предпринял конную прогулку в город, расположенный в богатой растительностью местности вблизи гор, чтобы дать возможность натуралистам познакомиться с природой, которая там носила совсем иной характер, чем у побережья.

XII

Переход от Вальпараисо до Новоархангельска – столицы Русской Америки – занял почти два месяца. Плавание не было ни однообразным, ни скучным. Хотелось попутного мягкого ветра – а вместо этого жестокая порывистая качка изматывала душу. Барон Китлиц лежал в лежку, как тогда, в первые дни плавания. Унтер-офицеры были озабочены тем, чтобы найти матросам какое-нибудь занятие: работа – лучшее лекарство от морской болезни.

Хотелось поскорее вступить в полосу пассатов с их постоянными благоприятными ветрами – а вместо этого судно попадало в штилевую полосу. Постель, поднявшись на мостик, с удивлением услышал, что капитан, далекий от всяких суеверий, насвистывал какой-то легкомысленный мотивчик. Юнкер Крузенштерн уже объяснил натуралисту, что свистеть на судне – значит призывать ветер.

Литке принял решение отклониться от кратчайшего пути, чтобы осмотреть район, лежащий в стороне от Гавайских (Сандвичевых) островов, который еще не посещался европейскими мореплавателями. Днем на самый верх фок-мачты выставлялся дозорный, а на ночь сбавляли паруса, чтобы успеть вернуться от внезапно появившегося по курсу препятствия. Капитан даже объявил команде, что тот, кто первым увидит землю, будет щедро награжден, а кто ее проворонит, понесет наказание. Однако ни награда, ни наказание никому не достались. «Что ж, – думал Литке, – доказательство отсутствия островов в этом районе Великого океана – не бесполезно для географии».

А сам он, как всегда, помимо забот по управлению судном, был занят научными трудами: регулярно выполнял астрономические определения места судна, привлекая к выполнению наблюдений офицеров и штурмана; пользуясь спокойным состоянием моря, производил магнитные измерения, которые были необходимы не только для целей мореплавания, но и для построения общей теории земного магнетизма; вел систематические наблюдения над колебаниями атмосферного давления.

12 июня 1827 года «Сенявин» достиг Новоархангельска. Пять недель, проведенных здесь, прошли в различных занятиях весьма скоро. Литке писал об этом: «Кроме обыкновенных, после 10-месячного плавания, исправлений и починок в корпусе и вооружении судна, должны мы были выгрузить его совершенно, для поднятия лежавшего на самом

низу компанейского груза (т.е. груза *Российско-Американской компании*. – **В.В.**), прибавить вместо того до 35 тонн каменного балласта, нарубить большое количество дров и пр., и все это исполнить собственными средствами, поскольку в Новоархангельском порту, после рассылки людей на промыслы, едва оставалось достаточно рук и для собственных надобностей».

XIII

Всего-то надо было на острове Уналашка, основной базе *Российско-Американской компании* на Алеутских островах, так это взять на борт байдарку с двумя алеутами да передать небольшой груз пшеницы, посланный из Новоархангельска. Знал бы Федор Петрович, с какими трудностями он столкнется при выполнении этого нехитрого поручения!

Началось с того, что с выходом «Сенявина» в океан его встретила идущая навстречу зыбь при тихих ветрах, а затем продвижению вперед препятствовал свежий ветер по курсу, который офицеры называли «левентик», а матросы – попросту «мордотык», так что Литке был вынужден отойти далеко к югу от обычного маршрута. На этом он потерял две недели.

Несколько дней дули благоприятные ветры, а потом наступил штиль, и снова шлюп не продвигался к цели, пока, наконец, не подул попутный ветер при сырой и мрачной погоде.

Литке правил к северу, к Алеутской гряде, надеясь выбрать пролив для прохода через нее, когда подойдет поближе, по сложившимся обстоятельствам. Вот он уже всего в двадцати милях от Уналашки, но погода совсем испортилась. Капитана терзали сомнения: идти ли через пролив Унимак, которым обычно пользовались суда, пересекающие Алеутскую гряду, но это влекло за собой дополнительные потери времени, которых и так уже накопилось предостаточно. А барометр продолжал падать, призывая возможно скорее укрыться в гавани.

Другой возможный вариант – пройти узким Уналгинским проливом прямо вдоль берега Уналашки, что значительно сократит путь, но чревато большой опасностью, особенно при плохой управляемости неустойчивого на курсе шлюпа. И взвешивать-то особенно некогда, и скрепя сердце Литке решился на второй вариант, направив шлюп в узкий и опасный пролив. Как назло, спустился густой

туман, и пришлось следовать проливом вслепую. На мгновение туман приподнялся, и по правому борту приоткрылся островок. «Значит, идем правильно», – успел подумать капитан.

Когда туман совсем рассеялся, открылась чудесная панорама Уналашки и близлежащих островов. На палубе кто открыто, кто стеснительно перекрестился: «Пронесло!»

Литке приказал старшему офицеру вести судно к якорному месту, а сам спустился в каюту. Он долго сидел там, сжимая голову руками, потом застегнул сюртук на все пуговицы, поднялся и снова вышел на мостик, жестом предложив Завалишину продолжать командовать.

В своих записках Федор Петрович с необычной для него эмоциональностью вспоминал:

«За шесть лет, протекших с того времени, часто рассуждал я об этом дне и всякий раз вновь себя упрекал за опасность, которой подвергал мне вверенные судно и экипаж. Крайности сходятся во всех обстоятельствах жизни человеческой. Неуместная осторожность вводит нас часто в безрассудную решительность; напротив того, бывает иногда нужна великая смелость, чтобы решиться быть осторожным. Опасаясь быть брошенным на берег ожидаемой бурей, думал я отклонить опасность таким предприятием, которое в девяти случаях из десяти должно быть неудачно и, следовательно, гибельно».

Петровский, правитель крохотного селения Иллилюк, и священник отец Иоанн Веньяминов встретили мореходов хлебом-солью. Литке за день управился с делами на Уналашке, даже успел выполнить астрономические и магнитные наблюдения, но погода не благоприятствовала продолжению плавания: то сильный встречный ветер, то внезапно сменявший его штиль. Только 19 августа удалось покинуть гавань – гостеприимную, но так некстати задержавшую судно. Капитан записал: «Посещение Уналашки вместо одного дня стоило десяти – великая потеря в нашем положении, когда уже с каждой минутой следовало ожидать наступления осени, но потеря, которой мы не имели никакой возможности отвратить».

Инструкция Адмиралтейского департамента, которой руководствовался Литке, гласила:

«По прибытии вашем на Уналашку получите вы от капитан-лейтенанта Станюковича, согласно сделанному ему предписанию, повеление отделиться от него, дабы описать земли чукочь и коря-

ков и полуострова Камчатки... берега Охотского моря и Шантарских островов...»

Однако действовать по инструкции никак не получалось. Литке не получил никакого повеления от Станюковича, потому что, когда «Сенявин» прибыл на Уналашку, «Моллера» там еще не было. Шлюп Станюковича по пути из Вальпараисо на Камчатку подходил к островам Туамоту в тропиках Тихого океана, где были определены координаты некоторых из них, и прибыл в Петропавловский порт 18 июня 1827 года, когда «Сенявин» находился в Новоархангельске. После продолжительной стоянки в Петропавловском порту, оставив там часть груза, «Моллер» направился на Уналашку, куда прибыл через 11 дней после того, как этот остров покинул «Сенявин». Только потом Литке узнал, что «Моллер» после недельного пребывания на Уналашке отправился в Новоархангельск, где пробыл целый месяц, выгружая продукты, едва ли не половина которых испортилась в пути, и загружая балласт в освободившиеся помещения.

XIV

«Сенявин» покинул Уналашку 19 августа; Инструкция Адмиралтейского департамента предписывала производить опись азиатского берега, начиная с Берингова пролива, но лучшее время для того, чтобы проходить им, – июль – уже было упущено. Литке решил по пути на север подойти к островам Прибылова, долгота которых ранее не была точно определена. От них до острова Святого Матвея, который было необходимо подробно описать, в условиях бурного моря потребовалось три дня пути. Опись побережья и астрономические определения заняли еще неделю; посадить на остров натуралистов не представилось возможным из-за сильного прибоя у берега.

«Осень того края уже настала, когда мы отплыли от острова Св. Матвея, – писал Литке. – Нельзя было и думать о плавании в Берингов пролив; да и южнейших берегов не было надежды описывать с успехом, поскольку для этого нужно больше тихих дней, нежели осенью можно ожидать... Восточный ветер стал очень крепчать со всеми признаками наступающего дурного времени, что и побудило меня взять курс прямо к Камчатке... Крепкие ветры и ненастье сопровождали нас...»

Определив по пути положение гавани на острове Беринга Командорских островов, Литке направил шлюп к Авачинской губе, в устье которой стали на якорь в ожидании рассвета. В своих записках Федор Петрович отметил: «Поутру 13 числа (сентября 1827 года. – **В.В.**) снялись, стали лавировать и не ранее, как сделал 22 поворота, могли войти в Петропавловскую гавань».

Для читателя, не сведущего в управлении парусным судном, запись «22 поворота» ровным счетом ничего не говорит. Ну, подумаешь, 22 раза изменили курс, в наши дни, скажем, при поездке на автомобиле никто не испытывает эмоций по поводу числа поворотов.

Не то было во времена парусного флота. «Поворот» для парусника означает такое изменение курса, при котором судно пересекает линию ветра носом или кормой. Проще говоря, если до поворота обращено к ветру, скажем, правым бортом, то после поворота оно должно быть обращено к нему левым бортом. Соответственно, и все паруса, настроенные так, чтобы ловить ветер с правой стороны, должны быть перенастроены на то, чтобы ловить ветер с левой стороны. Да при этом судно должно иметь достаточную инерцию, чтобы не зависнуть в положении, когда ветер окажется прямо по носу. Иначе получится не поворот, а сплошной конфуз. А «перенастройка» парусов требует слаженной работы всего экипажа. Команда «Свистать всех наверх! К повороту!..» последует вновь, может быть, через час, а может быть, через пять минут. Ведь, чтобы двигаться против направления ветра, приходится лавировать, то есть маневрировать так, чтобы ветер попеременно был то с правого, то с левого борта.

Барон Китлиц попытался разобраться в командах и сигналах, которые звучали каждый раз, когда выполнялся поворот. «Впрочем, – подумал он, – мне-то это знать вовсе ни к чему, на то есть морские офицеры». Когда Китлиц поделился этой мыслью с лейтенантом Аболешевым, тот рассказал, что есть такая комедия, написанная русским драматургом Фонвизиным, в которой некая госпожа Простакова говорила: «География? Не дворянская наука, Митрофанушка! Случись ехать куда-то, так извозчики-то на что ж?» Китлиц долго раздумывал, считать ли дружеским юмором это высказывание русского драматурга с немецкой фамилией.

Еще приблизившись ко входу в Авачинскую

бухту, моряки обратили внимание на огонь, зажженный на мысе Маячном, и другой, указывающий путь внутрь бухты. Чувства капитана выражены в сделанной им записи: «Плавание с самого отправления из Европы в таких местах, где мореплаватель в собственной только осторожности находит свою безопасность, приятно было встретить учреждение, доказывающее заботу о его успокоении».

Наверное, у Литке и его спутников открывшийся вид Вилючинского вулкана вызвал ощущение умиротворенности и спокойствия: целый год плавания успешно завершён, и даже стремительно падающий барометр не страшен: вот она, спасительная гавань, где можно будет побродить по осенней траве у подножия Никольской сопки, поросшей искривленными каменными березами.

13 сентября 1827 года шлюп «Сенявин» вошел в Петропавловскую гавань.

На этот момент Федору Петровичу Литке до его тридцатилетия оставалось еще целых четыре дня! Я пытаюсь уловить в его записках хоть что-нибудь, выражающее его чувства к своему тридцатилетию, но нет, капитан Литке не позволяет себе ни оттенка сентиментальности, он весь в делах: «Выгрузка и сдача вещей, привезенных для Петропавловского и Охотского портов, и изготовление судна к зимней кампании взяли более трех недель времени».

Впрочем, нет, произошло событие, показавшее, что простые человеческие чувства не чужды строгому капитану. Когда выгрузка уже подошла к концу, было получено сообщение, что транспорт, который вез из Охотска почту, разбился и теперь она будет доставлена сухим путем только через несколько дней. Литке пишет: «Мы уже более года находились без всяких известий о России; зная, что почта так близко, слишком жестоко было бы уйти и остаться еще почти на столько же в беспокойном ее ожидании; и я решился пожертвовать несколькими днями, чтобы дождаться почты, к радости и утешению всех моих спутников. 17 октября нетерпеливое ожидание каждого из нас окончилось. Успокоенные, утешенные и ободренные к перенесению новых трудов, ожидали мы только благоприятного ветра и 19 октября оставили, наконец, покрытые уже снегом берега Камчатки».

XV

Инструкция предписывала посвятить зимние месяцы обследованию Каролинского архипелага, находящегося в тропической зоне океана. Архипелаг занимает огромное пространство и состоит, по крайней мере, из нескольких сотен отдельных или собранных в группы вулканических островов и атоллов. Однако положение многих островов если и было определено до плавания «Сенявина», то весьма приблизительно, а огромные пространства в пределах архипелага вообще никогда не были обследованы. Но, как и на предыдущих этапах экспедиции, Литке уделил изучению быта и нравов обитателей посещаемых им мест не меньшее внимание, чем поиску еще не нанесенных на карты островов, астрономическим и физическим наблюдениям.

В местах захода своего корабля в разные страны он сталкивался с культурой и бытом народов, их населяющих, с различиями в их поведении, обычаях и национальной психологии. Еще в плавании на шлюпе Головнина молодой мичман увлекся этнографией, а будучи уже командиром шлюпа «Сенявин», он сформулировал цель своих исследований: «Обосновать мысли и получить понятие, сколько-нибудь справедливое, о странах и народах отдаленных». Основные сведения Литке получал в непосредственном общении с людьми, населяющими эти страны. Чтобы не упустить или не позабыть что-нибудь существенное из увиденного за день, он взял себе за правило не ложиться спать, пока не занесет на бумагу все, что могло бы представить интерес для поставленной им перед собой задачи. Вахтенные, видя до предутренних часов освещенный свечой иллюминатор капитанской каюты, не переставали удивляться: когда же он спит? Натуралисты, сверх меры занятые сбором образцов растений и минера-

лов, ловлей и препарированием птиц и насекомых, их зарисовыванием и описанием, успевали еще помочь капитану в собирании одежды, орудий, утвари и украшений аборигенов.

Этнограф Литке пишет о жителях Чили и колошах – индейском племени на побережье Аляски, эскимосах Северной Америки и алеутах. Для него характерен непредвзятый, доброжелательный взгляд на обыкновения тех племен и народов, с которыми он встретился в своем путешествии. О деревеньке, которую он посетил в Чили, Литке замечает: она населена «дружелюбнейшим и ласковейшим в свете народом». О креолах (детях русских отцов и алеуток-матерей) он пишет: «Они составляют красивую, проворную и способную природу людей». Об алеутах с Лисьих островов: они «добры, сметливы и ловки; море – их настоящая стихия... Они вполне заслуживают название морских казаков».

Но капитан Литке весьма далек от того, чтобы изображать туземцев такими безгрешными пейзажами. О тех же алеутах он с неприкрытым огорчением пишет: «Привыкнув в общении с русскими к их пище, к чаю и особенно пристрастившихся без меры к горячим напиткам, употребляют они все средства, хотя бы непозволительные, к удовлетворению этих новых потребностей».

Как истинный исследователь, он уделяет внимание воспитанию детей, домашнему быту, нарядам женщин, народным пляскам и музыкальным инструментам. Например, при посещении Чили Литке записал, что танцы и музыка составляют «любимое занятие для дам чилийских». Он подробно описал наряд женщин, фигуры народной пляски, состав оркестра и даже заметил о мелодии, им исполняемой: «Она весьма приятна, имеет постоянный и точный трехчетвертной такт, который музыканты никогда не теряют».



В Каролинском архипелаге Литке положил основательность у острова Юалан (теперь – Кусаие), где, как он писал, «безопасная гавань предоставляла удобства для производства наблюдений». Во время трехнедельного там пребывания он в живом общении с местными жителями досконально изучил их быт и нравы.

В своих записках Литке постоянно подчеркивает добродушие и смирный нрав юаланцев: «Беспримерно добрый и любезный народ»; «Добрый и тихий нрав народа»; «Удивительная доброта нравов сего народа, которому едва ли можно найти подобный в свете». Капитан не мог обижаться на местных жителей, даже когда они отрывали его от научных наблюдений: «...Видя эти добрые, спокойные, веселые лица, столь же далекие от робости, как и от дерзости, невозможно было ими не заняться».

С дотошной обстоятельностью Литке описывает орудия труда островитян, их жилища, семейный уклад, пытается разобраться в структуре их общинно-родового строя. В своих записках он приходит к довольно неожиданным выводам о том, что старшины родов все почти бестолковы, и объясняет это тем, что они проводят время в праздности, в отличие от простого народа и даже собственных жен, которые хоть что-нибудь да делают.

В общении с представителями первобытной цивилизации Литке придерживался выработанного им стиля: ласковое и снисходительное обращение, соединенное с твердостью и настойчивостью, а когда нужно, то и демонстрация силы как единственного средства сохранить постоянный мир и согласие.

Капитан даже успел привыкнуть к тому, что юаланцы называют его не иначе как «юрос Лицке» («юрос» на местном наречии – начальник, старейшина). Один из местных «юросов», по имени Нена, в знак особого уважения к Федору Петровичу предложил обменяться с ним именами. Получив согласие, он объявил толпе соплеменников, что отныне он – юрос Лицке, а Нена сидит в палатке, поставленной для выполнения научных наблюдений. «С этого времени, – замечает Литке, – мы были в самых дружеских отношениях с жителями...»

Постоянно шел обмен подарками: местные приносили плоды хлебного дерева, сахарный тростник – в изобилии, но кокосы и бананы в меньшем количестве; их было на острове не так много, и все они, как можно было понять, находи-

лись в собственности старейшин. Посетители шлюпа получали на память разные запасенные на этот случай предметы – от пуговиц и зеркалец до особо ценимых топоров и ножей.

Оставив остров Юалан, Литке направился в дальнейшее плавание по Каролинскому архипелагу, надеясь не столько отыскать новые земли, сколько уточнить положение островов, уже нанесенных на карты, но с очень большими ошибками в координатах. Ведь инструменты и методы, которыми пользовались их первооткрыватели, были чрезвычайно неточными по сравнению с теми, которые применял капитан «Сенявина».

Но удача улыбнулась ему, когда он ее совсем не ждал. Вахтенный матрос, следивший за горизонтом с салинга фок-мачты, доложил: «Вижу землю!» Это был большой и очень высокий остров, явно вулканического происхождения, окруженный кольцом рифов. Ни на картах, ни в атласах прежних мореплавателей ничего подобного ни в этом месте, ни в пределах всего архипелага не значилось.

Когда шлюп приблизился к острову, его окружили появившиеся из-за рифа парусные лодки местных жителей. Они подошли к кораблю вплотную, но подниматься на палубу корабля туземцы боялись. Но, наконец, несколько человек все-таки поднялись. Все они получили подарки за смелость и спустились в свои лодки, только один из них, наиболее щедро награжденный, никак не хотел уходить. Ему втолковывали, что корабль уходит на другое место, откуда смельчаку добраться до дома будет очень трудно, но он не поддавался на уговоры. Уже наступали короткие тропические сумерки, и Литке вышел с секстаном на мостик, чтобы измерить высоту звезд для определения местоположения судна. Неожиданно гость цепился в капитанский секстан мертвой хваткой, и Литке даже порезал руки, пытаясь удержать инструмент. Стоявшие рядом офицеры и матросы, опомнившиеся от внезапного нападения, с трудом разжали пальцы дико визжавшего аборигена, а тот, выскользнув из их рук, прыгнул за борт и, как тюлень, поплыл к своей лодке.

Жители этого острова, который они называли Пыйнипет (теперь – Понапе), произвели самое неприятное впечатление на Литке, как он ни старался избавиться от предвзятости, вызванной неприятным происшествием. Тщательно выбирая слова, он записал в дневнике, что они рази-

тельным образом отличаются от юаланцев: «Лица широкие и плоские, нос широкий и сплюснутый, губы толстые; волосы у некоторых курчавые; большие, навывкате глаза, выражающие зверство и недоверчивость. Веселость их выражается буйством и неистовством. Всегдашний сардонический смех с бегающими в то же время по сторонам глазами не придает им приятность. Я не видал ни одного спокойно-веселого лица. Что возьмут рукой, то с каким-то судорожным движением и, кажется, с твердым намерением не разжать руки, покуда есть возможность».

В поисках прохода через риф была послана шлюпка с лейтенантом Завалишиным и натуралистом Мертенсом. Вернувшись, Завалишин рассказал, что найти проход ему не дали окружившие шлюпку сотни островитян на своих лодках; хотя очевидного недружелюбия они не проявляли, даже бросали ему кокосы и плоды хлебного дерева, но в их лодках можно было увидеть прикрытые рогожкой пучки стрел и мешки с камнями.

На следующий день новая попытка Завалишина подойти к рифу для отыскания якорного места встретила еще большие препятствия. Островитяне на лодках теснили шлюпку, и если сначала их докучливость ограничивалась шумными криками и плясками, то затем, подойдя вплотную, они пытались сорвать со шлюпки железный румпель и уключины, а один из них занес дротик на лейтенанта. Завалишин поднял пистолет, который держал наготове, и выстрелил поверх головы нападающего.

При следующих попытках пройти за риф противодействие островитян стало столь напористым, что даже пришлось выпалить из пушки – разумеется, холостым зарядом. Но вскоре пришлось убедиться, что предупредительные выстрелы не производят на туземцев большого впечатления.

Литке не допускал и самой мысли о том, чтобы, как когда-то Магеллан, воздействовать на аборигенов силой огнестрельного оружия. Запись в дневнике отразила его убежденность: «Средство это считал я слишком жестоким и готов был лучше отказаться от удовольствия ступить на открытую нами землю, нежели купить это удовольствие ценой крови не только жителей ее, но, по всей вероятности, и своих людей. И потому, не упорствуя далее в поисках якорного места в этой бухте, которая, в ознаменование неудачи нашей и негостеприимного нрава хозяев, названа портом Дурного Приема, продолжали мы опись западного берега острова».

Жители острова Лугунор, одного из следующих на пути экспедиции, охотно поделились с мореплавателями своими географическими познаниями и начертили мелом на палубе расположение всех известных им островов Каролинского архипелага, вплоть до той черты, где, как они объяснили, небо упирается в землю и под него нужно подлезать. Был им известен и остров Пыйнипет. О воинственных пыйнипетцах они отзывались с почтением и боязнью, как об исполинах силы и храбрости, а обо всех замеченных на корабле красивых вещах, включая полированную мебель красного дерева, спрашивали – не с Пыйнипета ли они?

Лугунорцы оказались гостеприимными, очень доброжелательными и доверчивыми. Когда Литке выполнил все запланированные наблюдения и объявил о намеченном на следующий день отплытии, это произвело на острове суматоху. Один из старшин с бесхитростной сердечностью открыл причину переполоха: когда вы уйдете, мы будем плакать; вы вернетесь в свою Россию, а мы будем часто вспоминать: «Что-то там делает капитан Лицке?»

Поиски островов, которые были открыты мореплавателями прежних времен, а затем утеряны из-за незнания их точного местоположения, открытие новых островов и научные наблюдения – это заняло более пяти недель. Чтобы пополнить запасы продовольствия, отремонтировать сильно износившиеся гребные суда, с которых производилась опись побережий, а к тому же выполнить определение силы тяжести в том месте, где предполагалась наибольшая ее аномалия, Литке направил свой шлюк к Марианским островам, находившимся под управлением испанского губернатора.

За две с половиной недели было выполнено все намеченное, и все было бы хорошо, если бы не неприятное происшествие. Федор Петрович имел обыкновение по окончании работ прогуливаться для отдыха, попутно охотясь на встречающуюся мелкую живность. Надо же было такому случиться, что по собственной неосторожности он прострелил себе правую руку возле локтевого сгиба. Боль была не самым страшным наказанием за свою оплошность: в течение полутора месяцев он не имел возможности делать записи за минувшие сутки, события которых потом пришлось восстанавливать по памяти. А все астрономические наблюдения пришлось целиком возложить на штурмана Семенова.

Оставив Марианские острова, «Сенявин» опять вернулся в Каролинский архипелаг, чтобы продолжить прерванное его обследование. На карты были нанесены новые острова и целые их группы, для описи побережий которых к ним на баркасе отправлялся лейтенант Завалишин. В одних местах островитяне, едва завидев приближающийся корабль, отправлялись к нему на лодках, чтобы выменять местные плоды на ножи или топоры, в других – проявляли полное равнодушие к пришельцам и даже не спускали на воду свои лодки.

3 апреля 1828 года, почти через месяц плавания среди Каролинских островов, Литке окончательно взял курс на север. Необходимо было выполнить ту часть инструкции Адмиралтейского департамента, которая гласила: «На пути вашем... осмотреть то место, в коем на некоторых картах начали означать острова под именем Бонин-Сима».

Из записок Литке:

«Небо сохраняло довольно долго вид тропический, погода была ясная, и температура уменьшалась немного, но 15 апреля в широте 26° вдруг все изменилось: время настало сырое, небо помрачилось, и термометр упал до 17°, что для нас было уже слишком свежо. 17 числа поутру показался на NO берег; продолжавшийся весь день мелкий дождь с самой густой пасмурностью... препятствовал нам осмотреть его тогда же, и мы оставались в недоумении, принадлежит ли он к островам Бонин или нет. На другой день было яснее, и виденная накануне земля оказалась островом Розарио, или Неудачи. Это низменный, голый, каменный островок с обрубистыми берегами менее одной мили в поперечнике и со многими вокруг него кекурами... Для мореплавателя, ищущего земли, чтобы освежиться или исправить свое судно, нет места, которое бы справедливее заслуживало такое название, как этот остров. Омываемые ужасными бурунами берега его угрожают гибелью, а бесплодные скалы – голодной смертью в случае спасения».

Оказавшись на том месте, где на английских картах обозначены острова Бонин, мореплаватели никакой земли не обнаружили. Только на следующий день на горизонте показались четыре группы островов, которые подходили под описание островов Бонин, но их положение совершенно не соответствовало месту на карте.

Под вечер на одном из островов был замечен дым, а потом люди, стреляющие из ружей. Литке

отправил на берег шлюпку с мичманом Ратмановым, Мертенсом и Китлицем, чтобы оказать помощь несчастным, наверняка спасшимся после какого-нибудь кораблекрушения.

Действительно, оказалось, что это боцман и матрос с выброшенного здесь на берег английского китобойного судна. Весь экипаж спасся, а по берегу были разбросаны обломки судна и бочки с чистейшим спермацетом – прекрасным средством для изготовления кремов и мазей, излечивающих воспаление от ожогов и смягчающих болевые ощущения. Команду подобрал зашедший вскоре на остров корабль того же судовладельца, а эти двое добровольно остались сторожить ценный груз до прихода следующего судна, которое было обещано прислать на следующий год, но оно так и не пришло. Еще подходил к острову военный корабль под английским флагом, но сторожа не отправились на нем, ожидая прихода своего судна, а также потому, что боялись службы на британском военном флоте, о суровых порядках на котором они были слышаны. Литке взял на борт этих новых робинзонов, неплохо, впрочем, устроившихся на своем острове, – они даже развели поросят, один из которых, как собачонка, привязался к матросу.

Обсерваторию расположили на берегу небольшой бухты, возле рощи, поросшей столетними деревьями. Семенов, приготовившись записывать в журнал результаты наблюдений, спросил у капитана – как назвать место, где они находятся? Нелегкая это задача – давать названия островам и архипелагам, проливам и бухтам. Обычно использовались имена знаменитых мореплавателей да и офицеров собственного корабля. Открытую в Каролинском архипелаге группу островов назвали в честь своего шлюпа островами Сенявина. А для этой бухты ничего подходящего на ум не приходило.

Паузу прервал юнкер Крузенштерн: «А зачем мы здесь высадились?» И сам же ответил: «Производить маятниковые наблюдения. Может быть, назвать ее бухтой Маятника?»

Пологий песчаный берег бухты позволил выполнить еще одно важное дело. Не первую неделю было замечено, что в трюм интенсивно поступает забортная вода, которую постоянно приходилось откачивать, но обнаружить место течи изнутри судна никак не удавалось. А тут на мелководье накренили судно так, что обнажилась часть днища с одного борта. Тщательный осмотр позволил выявить при-

чину течи. При креплении досок корпуса было ошибочно просверлено отверстие, которое вовремя не было обнаружено и укрылось под медной наружной обшивкой. Под давлением воды медная обшивка в этом месте прогибалась внутрь отверстия, пока наконец не прорвалась совсем.

Когда работы в обсерватории и опись гавани тригонометрическими средствами были окончены, «Сенявин» направился на север, к Камчатке. Попутно был произведен осмотр еще двух групп островов Бонин-Сима. Дурная погода сменялась полным штилем, похолодало так, что пришлось доставать шубы. И только 29 мая 1828 года положили якорь в Петропавловской гавани.

Шлюп «Моллер» к этому времени уже покинул Петропавловск. С того дня, когда корабли экспедиции расстались, Станюкович провел целый месяц у острова Уналашка, провел съемку западного побережья Америки – правда, программу работ пришлось сократить из-за плохой погоды. Затем направился к Гавайским островам, зашел в Гонолулу; открыл остров, названный именем своего шлюпа – остров Моллера, определил положение еще трех островов. В Петропавловске Станюкович, по-видимому, уже получил сообщение о присвоении ему очередного чина капитана 2-го ранга. Тем самым старшинство Станюковича в экспедиции было дополнительно подтверждено, и претензии на него капитана «Сенявина» как равного по чину лишились оснований. Станюкович тоже смягчился по отношению к своему негласному сопернику и как знак примирения назвал его именем мыс на острове Унимак в группе Лисьих островов. Правда, и здесь не обошлось без крохотного, но подвоха: на карте название мыса было приведено в немецкой транскрипции, так что оно по-русски читалось как «Лутке» да в этом виде и сохранилось.

В Петропавловске помимо дел, обычных при заходе в порт, нужно было завершить оформление карт и журналов за зимнюю кампанию для отправки в Адмиралтейский департамент. Во время стоянки Литке сделал закупки ржаной муки и оставил в Петропавловске несколько матросов для приготовления сухарей на следующую зиму. Пришлось отправить в Охотск на попутном транспорте старшего офицера, лейтенанта Завалишина, здоровье которого ухудшилось настолько, что медики сочли невозможным дальнейшее его участие в экспедиции. Это была большая утрата для капитана – на

Завалишине лежали все работы по морской описи побережий, и именно он во всех необходимых случаях замещал командира. Остался на берегу до следующего захода шлюпа на Камчатку художник и орнитолог Китлиц – на полуострове он мог бы собрать гораздо больше материала для своих коллекций, чем в морском путешествии.

XVI

Карагинский залив, Олюторский залив – все это места, которые прошел на своем шлюпе капитан-лейтенант Федор Литке. До него координаты даже выдающихся мысов никто не определял и положение тех или иных пунктов было известно с огромными ошибками; например, расстояние от Карагинского острова до острова Верхотурова было преуменьшено в десять раз.

Отправляясь 14 июня 1828 года из Петропавловской гавани для описи берегов камчатских и чукотских, Литке полностью отдавал себе отчет в том, что выполнить предписание Адмиралтейского департамента относительно обследования Охотского побережья и Шантарских островов в его экспедиции не удастся. Слишком уж объем возложенных на нее заданий несоразмерен времени, отведенному на их выполнение. Невозможно также выполнить в точности и тот пункт инструкции, который требовал подробно описать не только Олюторский залив, но и весь берег, лежащий к северу и югу от него, о котором нет другой карты, кроме Беринговой. Он записал:

«Я не имел возможности заняться подробной описью всего Камчатского берега, которая взяла бы столько времени, что мы до дальнейших и еще менее известных мест совсем бы не дошли; намерение мое было только определять географическое положение главнейших пунктов, между которыми подробная опись может быть включена после по частям с гораздо меньшими затруднениями».

Следуя своему решению, Литке пересек обширные заливы восточной Камчатки – Авачинский, Кроноцкий, Камчатский и Озерный, не приближаясь к их берегам, а лишь определяя местоположение выдающихся в море мысов. Он определил также положение и высоту видимых издалека исполинских вулканических сопков, включая великолепную Ключевскую. Только у Карагинско-

го острова встали на якорь; капитан послал мичмана Ратманова на шлюпке для отыскания удобной гавани, о существовании которой ему было сообщено в Петропавловском порту по сведениям, полученным от коряков, и разрешил естественным испытателям высадиться на берег.

Ратманов возвратился на третий день, не найдя гавани; однако его поездка показала, что остров имеет гораздо большую протяженность, чем указано на карте. Литке решил пройти проливом между материковым берегом и островом, привязав к описи пункты той и другой стороны.

Подойдя к материковому берегу, шлюп оказался против устья большой реки, от устья которой простирались надводные кошки; такие же кошки простирались от острова. Литке объясняет название «кошка»: оно происходит от «коска», то есть маленькая коса. Это гряды мелких камней, возвышающиеся над водой и всегда соединенные с берегом, близ них обыкновенно бывает хорошее якорное место. Крашенинников, исследователь Камчатки, писал, что пролив между кошками имеет ширину верст десять; всё было по описанию в его книге.

Литке отметил в своих записках: «Увериться в справедливости известия этого было для меня весьма важно, поскольку существование такой гавани в этом месте дало бы мне средство описать все прилежащие берега, даже в осеннее время. По этой причине решил я посвятить несколько дней на обозрение западного берега Карагинского острова, и если найдется гавань, то не медля идти к северу, с тем чтобы воротиться сюда позже, когда пребывание в больших широтах будет невозможно, да и здесь отыскивание гавани было бы затруднительно и опасно».

Ратманов и Семенов были отправлены для продолжения описей. Тем временем рыбаки в полную воду перегородили сеть устье одной из речек, и вся зашедшая с приливом рыба досталась им в добычу. Больше всего в улове было горбуши, попались и гольцы, и камбала, и кумжа, и навага. Свежей рыбой полакомилась вся команда, да еще несколько бочек засолили.

Более чем через восемь десятков лет пролив между островом Карагинским и материком получит имя капитана – на всех картах он обозначен как пролив Литке.

На пути к Олюторскому мысу погода совершенно испортилась, сильный ветер обратился в шторм,

при сильной качке судно черпало бортами воду. Когда ветер затих, упал густой туман, за которым берег не был виден. Маловетрие и штиль не позволяли продвигаться вперед, а туман не позволял определять положение берега, и Литке подумал – хорошо, что успели хоть произвести опись Карагинского острова, а если бы вместо этого отправились на север, то истратили бы все время на переход и ничего не успели бы сделать.

При плавании в тумане не сбавляли парусов, и свежий ветер быстро уносил вперед, так что, когда горизонт очистился, обнаружилось, что остров Святого Лаврентия уже пройден и шлюп следует серединой Берингова пролива. Слева и справа видны вершины обоих материков – Азии и Северной Америки. Вот и мыс Восточный (теперь мыс Дежнева), крайний пункт Евразии, прошел по левому борту.

Стать на якорь Литке решил у чукотского берега, в губе Святого Лаврентия (не путать с островом того же имени!). Требовалось проверить хронометры, выполнить магнитные наблюдения, произвести исправление поврежденного рангоута.

Поблизости находились селения чукчей, тут же вступивших в контакт с мореходами. Литке, по обыкновению, хотел получить как можно больше сведений об их образе жизни, быте и занятиях, даже нашлись два переводчика, использовавшиеся как толмачи на ярмарках и в общении с комиссарами русских властей. Однако толку от этих переводчиков было мало; как заметил Литке, «иногда самый простой вопрос, состоящий из двух слов, переводили они по нескольку минут и, как по глазам слушающих заметно было, так, что никто их не понимал. Я часто вынужден был толковать сам по пальцам, спрашивая только названия главных вещей, и обыкновенно с большим успехом, нежели через толмача».

В течение почти трех недель выполнялась опись побережья Чукотского полуострова, вдающихся в берег бухт и заливчиков и отделенных от него проливами островов, среди которых выделялся наиболее крупный – остров Аракамченен.

Капитан щедро раздавал обнаруженным географическим объектам имена своих соплавателей: так появились гавань Ратманова и гавань Глазенапа, губа Аболешева, гора Постельса и мыс Мертенса. Подвигу знаменитого адмирала, чье имя носит шлюп, посвящены названия пролива Сенявина и горы Афос; Литке записал: «С 19 июня 1807 года эти два имени сделались неразлучными в воспо-

минании каждого россиянина и особенно каждого русского морехода». В этот день у греческого полуострова Афос произошло сражение, в котором русская эскадра под командованием Сенявина разбила турецкий флот.

Не были забыты и славные предшественники плавания экспедиции Литке: их имена отражены в названиях «мыс Беринга»; «губа архангела Гавриила» (по имени корабля первой экспедиции Беринга); «мыс Столетия» – имя дано 10 августа 1828 года; ровно сто лет назад здесь находился командор Беринг. Обнаруженная гора получила имя Чирикова («несчастливого» – добавляет Литке, по-видимому, имея в виду его раннюю смерть из-за расстроенного чахоткой и цингой здоровья). На Карагинском острове один из мысов был назван именем исследователя Камчатского полуострова Степана Крашенинникова. Мыс Чаплина получил название в честь офицера из команды Беринга, а мыс Кинга – в честь моряка, заменившего Джеймса Кука после его гибели, как написал Литке, «имевшего грустную роль продолжать журнал своего благодетеля и имеющего право на нашу благодарность за многие полезные сведения о географии этой части света».

Менее года назад, 8 октября 1827 года, произошло сражение у Наваринской гавани, что на греческом полуострове Пелопоннес, в котором русская эскадра разгромила центр и правый фланг турецко-египетского флота. Весть об этой победе уже дошла до Петропавловска, когда туда заходил шлюп экспедиции, и Литке присвоил новооткрытому мысу название «Наварин», а близлежащей горе – имя адмирала Логина Петровича Гейдена – голландского морского офицера в прошлом, принявшего русское подданство, который командовал в этом сражении русской эскадрой.

В августе обследовали берега Анадырского залива. Погода то и дело портилась, поднимался ветер такой силы, что при стоянке на двух якорях пришлось прибегнуть к крайним мерам: приготовить третий якорь и изготовить к спуску реи и стеньги – верхние удлинения мачт. Буря сопровождалась морозом и густым мокрым снегом, сменявшимся холодным дождем. Осень оказалась гораздо ближе, чем того ожидали мореплаватели, и баркасы для описи побережья нельзя было направлять далеко. Пришлось поспешить с выполнением программы исследований. Отряд мичмана Ратманова был отправлен на баркасе

для описи западного берега залива, а поручика Семенова – восточного берега. Семенов возвратился на третий день утром, а Ратманов – вечером того же дня.

Когда капитан соединил описи обоих отрядов, он обнаружил, что между ними получился разрыв примерно в 70 миль и, как он полагал, самых важных, поэтому решился войти глубже в залив, чтобы скорее закончить его опись.

Сам Литке съехал на берег, чтобы выбрать подходящее место для маятниковых наблюдений. Предполагалось на следующий день отправить описные отряды, но ветер окреп до такой силы, что нечего было и пытаться вернуться на судно на шлюпке. Литке и его спутники, оказавшиеся на берегу, соорудили укрытие – нечто вроде палатки из тюленьих шкур, которые присыпали землей, а сверху накрыли парусом. Впрочем, это сооружение мало помогало от ветра и холода.

На следующий день ветер усилился, к вечеру – до жестокого шторма. Было видно, что на шлюпе спустили стеньги и реи. «Молодец, Аболешев!» – подумал капитан о своем старшем офицере.

Два дня бушевала буря; на третий ветер утих, и можно было готовить отряды для описи берегов. Утром следующего дня отправился со своим отрядом мичман Ратманов, а через два часа снова поднялся штормовой ветер. «Не случилось бы чего с его людьми», – осознавая свою беспомощность, переживал капитан.

Сочувствуя ему, чукчи сказали шаману, чтобы он заговорил бурю. Шаман, оборотившись лицом к ветру, стал кряхтеть и кричать, как будто бы у него сильно болел живот. Литке записал потом: «Выдержав этот фарс с полчаса, стал он кряхтеть легче и легче, умолк и объявил, что ветер стихнет; мы ему поверили и не ошиблись, а шаман за добрую весть получил нож».

Когда воротились описные отряды Ратманова и Семенова, выяснилось, что Ратманов со своими людьми действительно был в большой опасности. Крепкий ветер застал его на самой середине залива, где сталкивались встречные течения; вода кипела и выбрасывалась вверх высокими столбами. Холод донимал до костей, и баркас, залитый чуть ли не до края бортов, с трудом достиг берега.

Опись северо-восточного берега Анадырского залива была закончена. Последним участком был залив Святого Креста, глубоко вдающийся в чукотский берег.

Литке так хотел успеть еще осмотреть устье реки Анадырь, положение которого было показано на картах с большими погрешностями. 5 сентября 1828 года под вечер подняли паруса, но долго не могли двинуться в путь из-за слабого ветра, к тому же встречного. Когда, наконец, ветер изменился, видимость резко ухудшилась, пошел снег с дождем. В таких условиях нечего было и думать идти в Анадырский лиман, и скрепя сердце капитан проложил курс на юг.

Когда подошли к мысу Олюторскому, случилось несчастье: упал с мачты и разбился матрос Павел Жеребчиков. Он долго страдал, но так и не поправился. Это была единственная потеря за все три года экспедиции.

Из записок Литке: «В ночь на 16 сентября поднялась жестокая буря от востока с ужасным волнением и таким же ненастьем. Мы быстро бежали вперед. Бесперывные бури с самого отплытия нашего из залива Св. Креста доказывали, что мы вовремя оставили высокие широты... Мы, лавируя беспрестанно, только утром (23 сентября) достигли устья Авачинской губы и в тот же день положили якорь в Петропавловской гавани, где нашли шлюп «Моллер», ожидавший нас тут уже больше месяца».

XVII

29 октября 1828 года, после пяти недель стоянки в Петропавловской гавани, где уже наступила совершенная зима, «Сенявин» отправился в путь, который лежал к другому концу российской земли через три океана, вокруг Азии и Европы. Покидать гостеприимную Камчатку было грустно, а она словно не хотела отпускать путешественников. Ветер совсем утих, так что пришлось на ночь стать на якорь в самом горле входа в Авачинскую губу, неподалеку от скалы Бабушкин Камень, напоминающей гигантский пасхальный кулич. Поутру поднялся свежий ветер, и шлюп вышел в неприветливое, холодное море.

Первые дни плавания не доставили путникам удовольствия. Термометр упал до нуля, ветер надрывно свистел во всех снастях, длинные полосы пены тянулись по склонам волн и доходили до их гребней. Густой снег то и дело заслонял от «Сенявина» шлюп Станюковича, и скоро тот совсем скрылся из виду. По-видимому, отношения между двумя капитанами продолжали оставаться

если не натянутыми, то прохладными; Литке в своих записках пишет не о назначенном старшим в экспедиции командиром месте встречи – рандеву – и даже не о согласованном решении по этому поводу, а сообщает, тщательно выбирая слова: «Я знал намерение капитана Станюковича зайти в Манилу». Но все-таки какой-то элемент координации действий имел место: «Не видя необходимости быть там прежде 1 января, условились мы пройти северной частью Каролинского архипелага для отыскания островов, которых мы прошедшей зимой не успели видеть».

Как всегда бывает в длительных плаваниях, к их концу у мореходов скапливается усталость. Литке, чуждый раздражительности, постоянно занятый полезным делом, умел занять экипаж так, что просто не оставалось времени для безделья, позволяющего предаться скуке и хандре. Все судовые работы и экспедиционные наблюдения выполнялись не с меньшей, а с большей точностью и тщательностью, чем в начале плавания, хотя команда и работала как хорошо отлаженный механизм, но без прежнего молодечества и энтузиазма. Новые открытия, которых было не меньше, чем раньше, стали делом обыденным, никто по их поводу не выказывал радости или удивления.

В двух плаваниях было определено положение и составлено описание 26 групп или отдельных островов, из которых 12 – новые открытия. Это позволило Литке заявить: «Открытие Каролинского архипелага можно считать оконченным». Впрочем, в Каролинском архипелаге достижения экспедиции по географической части новыми открытиями не исчерпывались. Сведения, получаемые в разных местах, и известия от прежних мореплавателей приводили в недоумение географов, так как каждый капитан давал обнаруженным им островам и рифам свои названия, а их координаты были определены с погрешностями, подчас очень большими. Среди этой путаницы, сопоставляя сведения, приведенные мореплавателями разных времен, и известия, полученные от островитян, Литке выделил опорные точки, руководствуясь которыми, он располагал плавание так, чтобы оставить возможно меньше мест без определения. Экспедиция на «Сенявине» позволила расставить острова Каролинского архипелага на свои места.

Кроме чисто географических открытий и сведений, собранных естествоиспытателями, лично Литке собрал и обобщил бесценный этнографический

материал об обитателях этих затерянных в океане кусочков суши, неведомых цивилизованной Европе.

Какие бы страны и места Литке ни посещал, он всегда обращал внимание на чистоту жилища местных жителей. Еще в первых своих плаваниях к берегам Лапландии он заметил, что около чумов лопарей – саамов царствует отвратительная нечистота и беспорядок: валяются внутренности рыб, груды костей, собаки, котлы, сани и нарты, везде удивительное зловоние.

Увы, и на другом конце света, в Чили, где он посетил один из домов, впечатления были те же: всюду отвратительнейшая нечистота, отверстие в стене задернуто грязной занавеской.

Зато сердце капитана возрадовалось на Алеутских островах: «...В деревянных юртах, снабженных, впрочем, окнами и трубами, находили мы, к удивлению, чистоту, которая сделала бы честь многим домам и не на Уналашке».

Но на Каролинских островах встретила весьма своеобразная картина. О дамах острова Юалан Литке пишет: «К великой досаде, нашли мы их весьма неопрятными; пороком этим они невыгодно отличаются от других островитян этого моря, телесная чистота которых обыкновенно превосходит нравственную. Эти пригожие лица большей частью покрыты были грязью не менее ситкинских красавиц наших. Это довольно трудно согласовать с чистотой, которую они соблюдают в своих домах».

Зато в чукотских селениях все вернулось на свои места: «Нас ласково приглашали в юрты, которые мы все посетили, невзирая на отвратительную в них нечистоту».

Служившие под началом Федора Петровича офицеры и матросы знали о его требовательности по части идеальной чистоты на судне. В Новоархангельске он с удовольствием отметил, что суда Российско-Американской компании, управляемые офицерами императорского флота, «содержатся весьма чисто, некоторые даже щеголевато и в воинской дисциплине, что делает равную честь как командирам, так и компании, доставляющей им к тому средства».

По запискам самого Литке трудно получить впечатление о взаимоотношениях с подчиненными ему членами экипажа. Только изредка прорывается несколько слов, но всегда выражающих его заботу о людях и добрые к ним чувства за хорошо выполненную работу. Вот несколько с трудом отысканных мест:

«...со стороны врача и моей обращено было строжайшее внимание на все, что могло служить к сохранению людей...»

«После полуторачасовой работы, в продолжение которой мне оставалось только любоваться усердием людей наших, громкое, согласное ура, первое еще, может быть, огласившее пустынные места эти, возвестило наш успех».

«В течение этого несчастного для нас дня все и каждый были одинаково утомлены. Маленькая команда наша работала почти целые сутки, но, поощряемая примером офицеров, переносила все тягости с тем весельем духа, которое отличает русского матроса. С особенной похвалой обязан я упомянуть о лейтенанте Лаврове, который отличился при этом случае всеми достоинствами морского офицера».

Вообще, «достоинства морского офицера» – высший критерий оценки личности в устах капитана Литке. В нем соединено всё, что он особенно ценил в людях: верность долгу, безукоризненная честность, непоказная стойкость перед лицом опасностей, мужество без бравады, самоотдача без корысти.

1 января 1829 года «Сенявин» вошел в Манильскую бухту на острове Лусон Филиппин. «Моллер» уже ждал там. Пополнив снабжение и выполнив необходимый ремонт, шлюпы направились к Зондскому проливу, что между Явой и Суматрой, чтобы пройти в Индийский океан. Однако встречный ветер в течение пяти дней не позволял войти в пролив, так что собрался целый караван судов. Когда наконец «Сенявин» в самом хвосте каравана прошел проливом, Литке посетовал: «Никогда тяжелый ход нашего судна не досаждал нам столько, сколько в этом случае».

Пройдя с попутными юго-восточными пассатами Индийский океан, «Сенявин» обогнул мыс Доброй Надежды и вышел в Атлантику, а «Моллер» зашел на несколько дней в Капштадт, нынешний Кейптаун.

«Сенявин» навестил остров Святой Елены, где Литке посетил могилу Наполеона и при содействии директора расположенной на острове обсерватории сделал ряд наблюдений над ответом. Через два дня после того как к острову подошел «Моллер», отправились в дальнейший путь.

Британский Канал – пролив Ла-Манш встретил туманом и моросью, но это уже не могло огорчить мореплавателей, с нетерпением ожидающих

встречи с родными берегами. Однако скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. 30 июня вошли в гавань французского порта Гавр, где надлежало привести суда в порядок. Три недели стоянки в Гавре тянулись удивительно долго. «Моллер» отправился оттуда прямо к Балтийским проливам. А «Сенявин» зашел в Англию, в реку Темзу, чтобы произвести сравнительные маятниковые наблюдения в Гринвичской обсерватории. 11 августа наконец вышли в море, на последний отрезок пути до Кронштадта, на рейде которого 25 августа 1829 года стали на якорь, пробыв в плавании три года и пять дней.

«Моллер» прибыл двумя днями раньше, но встретила его родина совсем не так, как этого ожидал капитан Станюкович. Поднявшиеся на борт шлюпа чиновники выразили крайнее неудовольствие отсутствием должного порядка на судне. Самому Станюковичу были предъявлены претензии по поводу его непомерно строгого обращения с членами своего экипажа – интересно, откуда было об этом знать встречавшим шлюп ревизорам? Кончилось тем, что корабль был поставлен на штрафную стоянку, откуда офицеры и команда с горечью наблюдали за торжествами по поводу прихода «Сенявина».

4 сентября «Сенявин» посетил сам император Николай Павлович. Он поблагодарил построенный на верхней палубе экипаж за отличную службу, осмотрел матросские кубрики и с удовольствием отобедал в офицерской кают-компани.

Сопровождавший императора морской министр Антон Васильевич Моллер подмигнул капитану – дескать, жди наград. И награды не замедлили воспоследовать. Вскоре Федору Петровичу было объявлено, что за заслуги перед Отечеством он награжден орденом Святой Анны 2-й степени – отличие, которое Литке мог предполагать. Но другое отличие было неожиданным: он через чин был произведен в капитаны 1-го ранга, и плавание на «Сенявине» ему было засчитано в стаж, набираемый для награждения орденом Святого Георгия по выслуге лет, в двойном размере. Петербургская Академия наук избрала Федора Литке своим членом-корреспондентом.

Признание заслуг не вскружило голову триумфатору: он спешил представить Адмиралтейскому департаменту отчет по навигационной части плавания и сосредоточиться на обработке материалов, накопленных в трехлетнем плавании вокруг света.

(Окончание в следующем номере)

Владимир Вениаминович ВЕЙХМАН

родился в 1934 г. в г. Хабаровске.

После окончания в 1957 г. Ленинградского высшего инженерного морского училища им. адмирала Макарова работал помощником капитана на рыболовных судах, более 40 лет преподавал в морских учебных заведениях.

Кандидат технических наук, доцент.

С 2000 г. живет в Израиле.

Член Союза русскоязычных писателей Израиля.

Большая часть его литературных произведений посвящена морской тематике. Печатался в литературно-художественных журналах, альманахах и сборниках в России и в Израиле.

В 2002 – 2010 гг. опубликовано пять книг его документальной и научно-художественной прозы, две книги стихотворений.

