

АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ



Илья
Родилец



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Илья Родилец

АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ



ЖЗЛ



ЖИЗНЬ®
ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ
ЛЮДЕЙ

Серия биографий

Основана в 1890 году
Ф. Павленковым
и продолжена в 1933 году
М. Горьким



ВЫПУСК

1971

(1771)

Илья Родилец

АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ



МОСКВА
МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ
2019

УДК 355.083.3(092)
ББК 68.53-243Д
Р 60



*На обложке книги использованы картины
художника И. А. Айвазовского
«Ледяные горы в Антарктиде», 1870 год,
«Смотр Черноморского флота в 1849 году», 1886 год
и «Портрет адмирала Михаила Петровича Лазарева»
художника Р. Шведе, 1844 год.*

знак информационной
продукции **16+**

ISBN 978-5-235-04235-3

© Родимцев И. А., 2019
© Издательство АО «Молодая гвардия»,
художественное оформление, 2019

Русским морякам посвящается

*У меня не останется слов описать
все его похвальные дела, и я смело
уверен, что русский флот не имел
подобного капитана.*

П. С. Нахимов о М. П. Лазареве

ОТ АВТОРА

Повествование о жизни любого человека имеет много общих, естественным образом складывающихся сюжетов — юность, учеба, зрелость и рассказ о важнейших событиях и достигнутых результатах, определяющих масштаб личности и место в истории. Но в каждом случае есть одно важное отличие, состоящее в том, что можно определить как линию жизни.

Многие проходят свой жизненный путь и становятся великими, посвятив себя одному делу или идее. Их подвижничество и преданность избранному раз и навсегда ремеслу являются залогом восхождения к вершинам науки и искусства, открытия новых горизонтов человеческих возможностей.

Но есть и другой род людей — это те, кто, несмотря на преграды и сомнения, по приказу или в силу обстоятельств берутся за новое дело, и не только доводят его до конца, но делают это превосходно и ведут за собой других.

Именно таким — способным на перемену деятельности, выполняющим новые задачи, добираясь до самой сути, не отступающим перед вызовами времени, неутомимым и готовым идти в неизвестность предстает перед нами выдающийся русский моряк и создатель Михаил Петрович Лазарев.

Его жизнь в основном прошла в морских просторах.

И пусть в наши дни Мировой океан исхожен вдоль и поперек, но любой моряк знает, что этот зыбкий мир непредсказуем и всегда бросает вызов каждому, кто входит в его пределы. Но во много крат опаснее была встреча с океаном в те времена, когда судьба корабля и жизнь людей всецело зависели от стихии. Только тот, кто всю жизнь готовил себя к покорению необозримых водных пространств,

разделяющих континенты Земли, мог надеяться на счастливое завершение каждого свидания с океаном.

Его называли истинно русским дворянином, прямым и чистосердечным, безукоризненно честным и самолюбивым, суровым, но справедливым, жестким, заботливым, человеком теплой души, неустрашимым капитаном, первым моряком своего времени и преобразователем флота.

Его уважали, ценили, любили, ему беспрекословно подчинялись и готовы были отдать за него жизнь, ему поручали самые ответственные задания, его боялись и ненавидели, в него верили и оказывали знаки царственного внимания. И все это — по отношению к одному человеку! Известность и признание, сравнимые с великими русскими полководцами и адмиралами.

И надо отметить, что все оценки и чувства, которых удостоивался Лазарев, такие разные и, казалось бы, несовместимые, имели право на существование. Он был человеком своей эпохи, со свойственными тому времени понятиями чести, благородства, благовоспитанности, но также и с образом мыслей и поведения, присущих дворянскому классу. При этом Лазарев принадлежал к числу лучших представителей этого сословия, которые, как известно, более других достоинств почитали долг и патриотизм.

Михаил Петрович Лазарев не оставил нам ни мемуаров, ни просто воспоминаний о каком-либо периоде своей жизни. Это сделали за него современники, те, кто служил под его началом, вместе с ним бороздил моря и океаны, участвовал в сражениях, растил новое поколение русских моряков. А еще остались многочисленные документы: рапорты, распоряжения, предписания, приказы, донесения... И главное — письма. Написанные им друзьям, единомышленникам, близким. И их послания Лазареву — своему другу, командиру и просто дорогому человеку, а помимо этого — слова благодарности и признания его заслуг от членов императорских фамилий.

Знакомясь с этими бесценными источниками, ощущаешь пульс времени и осознанную ответственность человека, привыкшего все делать на совесть, доводить до конца и отвечать за себя и за тех, кто исполняет его волю.

Тот, кто встречался с Лазаревым на его жизненном пути, уже не мог оставаться к нему равнодушным и становился либо его единомышленником, либо недругом. Как же нелегко жить и воплощать свои замыслы, ощущая на себе все эти человеческие переживания и эмоции, когда окру-

жающие тебя люди ловят каждое твое слово, знают каждый твой шаг, обсуждают каждую мысль. И как же много нужно совершить, чтобы получить в ответ такую многоликую людскую оценку.

А ведь Лазарев не входил в круг придворных особ, не был никогда облечен властью, позволяющей вседозволенность в управлении людьми. Наоборот, он являлся приверженцем законопослушания и носителем морали везде, где бы он ни служил. И над ним всегда были начальники и лица приближенные к императорскому двору, среди которых было немало тех, кто пытался навязать ему свою волю или препятствовать его деятельности.

Такие личности, как Лазарев, бравшие на себя ответственность за державу, за флот и армию, всегда появлялись в России, сменяя друг друга. Лазарев воспринял флотоводческий дар и проникся созидательным талантом великого Федора Федоровича Ушакова, приумножил эти достоинства собственной славой мореплавателя и передал это бесценное достояние своим ученикам.

Адмирал Михаил Петрович Лазарев — это уникальное явление в истории Российского военно-морского флота. Успешный флотоводец, первооткрыватель, талантливый организатор и реформатор флота, человек, бросивший вызов стихиям и обстоятельствам.

Деятельность Михаила Петровича Лазарева, направленная на защиту южных рубежей России и обновление Черноморского флота, и прежде всего на укрепление и благоустройство Севастополя и Николаева, как важнейших центров кораблестроения и базирования флота на Черном море, сравнима с деяниями князя Г. А. Потемкина-Таврического при строительстве новых городов и портов на юге России — от Южного Буга и Таврии до Кубани.

Разработанные Лазаревым новые методы ведения военных действий силами флота и армии и осуществления десантных операций совместно с сухопутными войсками можно сравнить с блестящими свершениями выдающихся флотоводцев России.

И вместе с тем вся жизнь Лазарева — как манящая мечта для тех, кто, увидев хоть раз морской простор, почувствовал великий зов океанов, притяжение дальних стран и земель и готов помериться силами со стихией. В том, что касается опасностей и приключений во время кругосветных плаваний, Лазарев похож на героев Жюль Верна, но порой легче поверить в то, что приключилось с ними,

чем в реальность, выпавшую на долю Лазарева и его товарищей.

Вершиной его славы как мореплавателя явились экспедиция к Южному полюсу и открытие целого континента — Антарктиды. Одного только этого хватило бы, чтобы навсегда вписать свое имя в историю российского флота и великих географических открытий! Но, кроме того, он еще дважды совершил кругосветное путешествие и открыл многочисленные острова, исправив попутно ошибки других путешественников.

Кстати, об островах. 27 апреля 2018 года в Санкт-Петербурге на заседании Русского географического общества выступил Президент Российской Федерации В. В. Путин, являющийся председателем попечительского совета общества. Он напомнил о том, как русские названия исчезают с карты мира, и привел в качестве наиболее показательного примера острова, открытые экспедицией Беллинсгаузена — Лазарева.

Он, в частности, сказал: «Сегодня мы сталкиваемся с ситуацией, когда русские названия, которые давали еще в прошлые века и десятилетия наши исследователи и путешественники, постепенно вытесняются с карты мира. Подчеркну, тем самым стирается и память о вкладе России в изучение планеты и в развитие науки. Особенно это заметно в Антарктиде, где имена, данные первооткрывателями континента Лазаревым и Беллинсгаузенем, почти вышли из оборота.

Сегодня лишь единицы знают, что изначальное, историческое название острова Смит — это Бородино, что Сноу — это Малоярославец, а Ливингстон — на самом деле Смоленск, и так далее и тому подобное. А ведь в 2020 году мы будем праздновать юбилей открытия Антарктиды. Это было сделано именно русскими мореплавателями... Все это стало возможным в том числе из-за отсутствия современных отечественных карт. В свободном доступе лишь иностранные, где, как правило, фигурируют вторичные имена географических объектов. В этой связи, естественно, при самом активном участии РГО предлагается подготовить новый российский атлас мира, в котором все подобные случаи будут верно трактоваться. Никому ничего не навязывать, это не нужно, но попустительствовать, не реагировать на искажение исторической и географической в данном случае правды и справедливости мы не вправе».

В нашей книге мы расскажем об открытии этих и других островов русскими мореплавателями и о том, как отнеслись к этому крупному географическому открытию ученые некоторых стран.

Речь также пойдет и о войнах, о дальних морских походах, о преобразованиях, совершенных М. П. Лазаревым на Черноморском флоте. Но главное все же в другом.

Эта книга — дань памяти выдающемуся сыну России, чья деятельность по утверждению русского флага на просторах Мирового океана, защите южных рубежей нашего Отечества и воспитанию целого поколения морских офицеров оказала большое влияние на весь ход последовавших уже после его кончины военных действий на Черном море и в Крыму и на будущее всего российского флота.

Это рассказ о человеке, который всю жизнь делал любимое дело так, как он сам это понимал, и испытывал счастье, видя плоды своих трудов. И именно за это, как думается, был любим и покорила сердца и своих современников, и потомков.

Если же образ и свершения Михаила Петровича Лазарева вызовут у читателя желание узнать больше об истории российского флота, а может быть, даже посвятить свою жизнь профессии моряка или изучению тайн нашей планеты, чтобы самому испытать восторг от встречи с прекрасными или еще непознанными уголками мира, в котором мы живем, или в чьей-то душе возгорится азарт путешественника, это станет лучшим из того, на что мог надеяться автор, приступая к работе над книгой.

Глава первая
РОЖДЕНИЕ МОРЯКА

Происхождение

Михаил Петрович Лазарев принадлежал к старинной дворянской фамилии. Он родился 3 ноября (14 ноября — по новому стилю) 1788 года очень далеко от какого бы то ни было моря — во Владимирской губернии. Точнее — в губернском городе Владимире.

Его отец — дворянин Петр Гаврилович Лазарев — происходил из дворян Арзамасского уезда Нижегородской губернии.

Петр Гаврилович Лазарев родился в 1743 году. Известно, что в 1777 году он был капитаном Преображенского полка, потом служил в канцелярии опекунства иностранцев и по состоянию на 1780 год имел чин полковника. В 1781 году Петр Гаврилович был председателем Тверской гражданской палаты, в 1782 году занимал должность поручика правителя Тверского наместничества, а 6 августа 1783 года стал статским советником, что в Российской империи соответствовало чину бригадира армии* и капитан-командора флота.

В 1788—1796 годы Петр Гаврилович Лазарев был правителем Владимирского наместничества. 21 апреля 1790 года он стал действительным статским советником, а 19 декабря 1796 года — тайным советником (что уже соответствовало чину генерал-лейтенанта в армии и вице-адмирала во флоте) с назначением сенатором.

Петр Гаврилович Лазарев, по сути, занимал должность владимирского гражданского губернатора**, и именно по

* После упразднения в 1796 году военного чина бригадира это соответствовало промежуточному положению между полковником и генерал-майором.

** Эту должность не следует путать с должностью генерал-губернатора. В те годы существовала не Владимирская губерния, а наместничество, в состав которого входили три губернии: Владимирская, Тамбовская и Костромская.

его инициативе город Владимир начал застраиваться каменными домами (до этого все строения в городе были исключительно деревянными). Тут стоит отметить, что сам Петр Гаврилович жил с семьей в ветхом деревянном доме, а каменные дома строил не для себя, а под богадельни и больницы.

Отец Петра Гавриловича Лазарева, Гавриил Алексеевич Лазарев, умер в 1760 году. Дослужился до майора. Женат был два раза. И что интересно, по поводу его второй женитьбы, при жизни первой жены и без развода, последовала высочайшая резолюция на докладе синодального обер-прокурора от 9 августа 1763 года о разделе имений между детьми, от обоих браков рожденных (тогда обе матери были живы). От первого брака у Гавриила Алексеевича Лазарева был один сын, от второго брака — четыре сына, в том числе и Петр Гаврилович Лазарев.

Деда Петра Гавриловича Лазарева звали Алексеем Андреевичем. Он скончался в 1722 году. Был внуком Григория Лазарева, помещика Арзамасского уезда Нижегородской губернии.

Петр Гаврилович Лазарев женился на Анне Андреевне Чагиной, родившейся предположительно в 1762 году.

Анна Андреевна была дочерью отставного майора артиллерии Андрея Михайловича Чагина (1740—1780) и его жены Пелагеи Федоровны Рахмановой (1744—1790), о которой Петр Гаврилович упоминает в своем письме выдающемуся русскому поэту Гавриле Романовичу Державину, другу своей молодости. Они были земляками, а их отцы — мелкопоместными дворянами в Казанской губернии. Оба родились в 1743 году и впоследствии вместе учились в Казанской губернской гимназии, куда Державин поступил в 1758 году (в год ее открытия), а Петр Гаврилович — годом позднее. Там, по-видимому, и зародилась их дружба.

Вот, например, как описывал Петр Гаврилович Лазарев другу свою женитьбу в письме от 5 октября 1783 года:

Милостивый государь и благодетель Гаврила Романович! Подивись, братец, чудесам, кои я затеял на прошедших днях, помолвил здесь жениться: невесту мою зовут Анна Андреевна Чагина, а мать ее — Пелагея Федоровна. После буду писать обстоятельнее, а теперь только скажу, что по-видимому кажется мне, что я не несчастлив, хотя женихам в похвалах их невест верить и сомнительно. Пожалуй

отпиши к ним, как мой друг, приемлющий участие в моих обстоятельствах (просил бы о том и Катерину Яковлевну*, да не смею). <...> Мать и дочь еще в Москве, и точно тебе сказать не могу, когда свадьба будет. Сделай божескую милость, отвечай мне хотя на это; истинно говоря, ты знаешь доказательно, коль много я тебе во всем верю и как охотно рад последовать твоим советам. Поклонись ее высокоородию и поцелуй ей руку. Я навсегда есмь вам покорнейший слуга¹.

От брака с Анной Андреевной Петр Гаврилович Лазарев имел четверых детей: сыновей Андрея, Михаила, Алексея и дочь Веру.

Относительно главного героя повествования в метрической книге Знаменской церкви города Владимира за 1788 год, в первой ее части, где велась запись родившихся детей, значитя:

В ноябре 3 числа у Владимирского наместнического правления правящего губернаторскую должность статского советника генерал-поручика и кавалера Петра Гавриловича Лазарева родился сын Михаил².

В 1793 году Анна Андреевна умерла, а в январе 1800 года не стало и Петра Гавриловича Лазарева.

Что же касается Г. Р. Державина, то детей он не имел ни от первого, ни от второго брака, и именно на него Петр Гаврилович Лазарев перед своей кончиной возложил бремя ответственности за судьбу всех своих детей.

Морской кадетский корпус

Незадолго до смерти отец пожелал определить своих троих сыновей в Морской кадетский корпус, старейшее военно-морское учебное заведение в России, основанное в 1752 году. Относительно даты этого события известно письмо генерал-адъютанта графа Х. А. Ливена от 25 января 1800 года, в котором говорилось:

Государь император указать соизволил умершего сенатора тайного советника Лазарева трех сыновей — 1-го, 2-го и 3-го определить в Морской кадетский корпус³.

* *Екатерина Яковлевна Бастидон* — супруга Г. Р. Державина с 1778 года.

Первым был Андрей, вторым Михаил, третьим Алексей. Их потом преподаватели так и называли при переключке по журналу: «Лазаревы — первый, второй, третий!»

Но это было чуть позже, а пока дети остались круглыми сиротами, и, учитывая заслуги Петра Гавриловича Лазарева, по указанию императора Павла I мальчиков определили в Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге.хлопотали за это высокопоставленные друзья Петра Гавриловича. А адмирал И. Л. Голенищев-Кутузов, давний директор Морского кадетского корпуса, получив из императорской канцелярии такой пакет, тут же поспешил выполнить приказ.

В результате мальчики были зачислены в Морской кадетский корпус 8 февраля 1800 года и, став рядовыми кадетами, начали осваивать профессию флотских офицеров.

Морской кадетский корпус являлся правопреемником московской «Навигацкой школы», основанной в 1701 году по указанию Петра I. Исторически сложилось так, что в нем учились дети из не очень знатных семейств. В XVIII—XIX веках в корпусе обучались, помимо М. П. Лазарева, многие воспитанники, ставшие затем выдающимися российскими флотоводцами: Ф. Ф. Беллинсгаузен, В. М. Головнин, О. Е. Коцебу, Ю. Ф. Лисянский, П. С. Нахимов и др.

Дмитрий Иринархович Завалишин, русский морской офицер, учившийся в Морском кадетском корпусе в 1816—1819 годах и хорошо знавший М. П. Лазарева, в своих «Воспоминаниях» пишет: «Можно смело сказать, что в тогдaшнее время нигде состав офицеров не был так хорош, как в Морском корпусе, и нигде вдобавок офицеры не были так соединены и единокордны. Этому содействовали в особенности два обстоятельства: общий стол у офицеров и обычай собираться на вечерний чай у старшего дежурного офицера. Картам не было тут места, а занимались исключительно беседой и, разумеется, прежде всего событиями в корпусе и вопросами, относящимися к нему в учебном и воспитательном отношении. Тут очень свободно и откровенно обсуждали действия всех, даже нередко в присутствии того, чьи действия разбирались. Все несправедливое, бесполезное, особенно увлечение раздражением, беспристрастно разбиралось и осуждалось, и если, несмотря на это, многие, очень даже добрые по сердцу, употребляли телесное наказание, то единственно потому, что считали его в некоторых случаях необходимым, и что это была общая система»⁴.

Далее Д. И. Завалишин рассказывает историю, на которой мы подробно остановимся ниже. Но сейчас скажем главное: Лазарев был частью «системы», в которой практику «телесных наказаний» поддерживало неимение другого рода наказаний. Не было даже карцера, и для крупных проступков, помимо телесного наказания, не было другого исхода, кроме исключения из корпуса, что однако же было равнозначительно совершенной потере карьеры»⁵.

Стать моряками — это с юных лет было заветной мечтой братьев Лазаревых. Что касается Михаила, то учеба давалась ему легко. Он был старательный, дисциплинированный и любознательный юноша и сразу обратил на себя внимание преподавателей. Известно, например, что за «отличные успехи» во время обучения в Морском корпусе Михаил Лазарев был премирован секстаном, навигационным инструментом, используемым для измерения высоты Солнца над горизонтом с целью определения географических координат точки, в которой производится измерение.

Через три с небольшим года после поступления в корпус, 23 мая 1803 года, Михаил Лазарев был произведен в гардемарины. Экзамены на звание гардемарина держали 32 человека. В результате Михаил Лазарев оказался третьим по успеваемости после Иосифа Бернацкого и Михаила Афремова.

В рапорте инспектора классов Морского кадетского корпуса капитана 1-го ранга П. Я. Гамалея от 19 мая 1803 года вице-адмиралу Петру Кондратьевичу Карцову (Карцеву), сменившему на посту директора умершего И. Л. Голенищева-Кутузова, о результатах экзамена говорилось:

Окончившие сферическую тригонометрию кадеты экзаменованы мной вместе с г[осподами] учителями в математике, в российском и в иностранных языках, в истории и географии. И которые из них сказались достойными быть произведены в гардемарины, таковых честь имею представить [Вашему Превосходительству] список по старшинству их знания и поведения⁶.

После этого Михаил Лазарев, шедший в списке третьим, был направлен для обучения «эволюции, практике и астрономическим наблюдениям» на корабль «Ярослав», стоявший на Кронштадтском рейде.

На корабле «Ярослав», входившем в состав учебного отряда Морского корпуса, гардемарин Михаил Лазарев ходил с эскадрой контр-адмирала Гавриила Андреевича Сарычева по Балтийскому морю.

Глава вторая
**ПЕРВЫЕ ГОДЫ СЛУЖБЫ
В ВОЕННО-МОРСКОМ ФЛОТЕ (1800—1813)**

Служба в британском флоте

После прохождения двухмесячной практики на корабле «Ярослав» Михаил Лазарев по распоряжению правительства был отправлен, вместе с другими лучшими воспитанниками корпуса, в Англию для службы волонтером. Михаилу тогда было неполных 15 лет.

Морской кадетский корпус, пользовавшийся особенным благоволением императора Павла I, постоянно обращал на себя внимание и его преемника Александра I. Так вот, именно сам Александр I, узнав от морского министра П. В. Чичагова о блистательном экзамене выпущенных гардемарин, «удостоил нескольких из них подарком прекрасного секстана английской работы»⁷.

Директор корпуса вице-адмирал П. К. Карцов (Карцев), «полагая полезным, для практического изучения морского дела, послать несколько хороших воспитанников, от 15-ти до 17-летнего возраста, волонтерами в Англию и Францию, исходатайствовал в августе 1803 года Высочайшее соизволение на отправление 30 гардемарин за границу»⁸.

Также именно о тридцати гардемаринах, посланных тогда за границу, говорится и в «Очерке истории Морского кадетского корпуса». В числе этих гардемарин там называются «наш незабвенный Михаил Петрович Лазарев, Доктуров, Авинов, Станюкович и другие»⁹.

Там же говорится, что каждый из них «старался изо всех сил, чтобы опередить товарищей или, по крайней мере, не отстать от них»¹⁰.

Волонтером британского флота (*volunteer with the Royal Navy*) Михаил Лазарев был с 10 сентября 1803 года по 30 апреля 1808 года.

Подобные отправления морских офицеров на службу волонтерами на британский флот были тогда очень распро-

странены. В частности, выучку на английских судах прошли ставшие потом адмиралами И. Ф. Крузенштерн, Ю. Ф. Лисянский, И. И. Ханыков, Т. Г. Козлянинов, Е. М. Лупандин, С. И. Плещеев и многие другие.

На британском флоте, бывшем тогда лучшим в мире, гардемарин Лазарев постигал морскую премудрость, учась у людей, сделавших свою страну владычицей морей. Британская империя простиралась в те времена по всему земному шару, и широко известное высказывание, что над ней никогда не заходит солнце, было предметом гордости англичан. За годы службы на британском флоте русский волонтер Лазарев не только побывал в самых разных частях нашей планеты, не только много чего успел повидать, но и стал человеком достаточно жестким. Находясь длительное время среди английских моряков, Лазарев стал свидетелем суровых нравов, царивших на кораблях, высокомерия и жестокого отношения офицеров к нижним чинам. Не стоит забывать, что британский матрос считался в ту пору почти каторжником, а морской офицер практически надсмотрщиком. Такая манера поведения отразилась и на его отношении к матросам в ходе дальнейшей службы.

Позже эта черта Лазарева-командира найдет осуждение среди его подчиненных и даже приведет к серьезному инциденту во время заграничного плавания. Но об этом будет рассказано подробнее в другой главе нашей книги.

К этому можно лишь добавить, что отправление на учебу или стажировку в другую страну в столь раннем возрасте, в условиях ограниченных коммуникаций между государствами в те времена и недостаточного представления о порядках, царящих за границей, вело к заимствованию не только передовых знаний и профессионального опыта, но и темных сторон чужой жизни.

С другой стороны, это был потрясающий опыт, ведь то, что увидел Михаил Лазарев на британских верфях, обогатило его знания в вопросах строительства парусных судов и пригодилось в дальнейшем, когда он руководил строительством кораблей для Черноморского флота.

Пять лет непрерывного плавания в Северном и Средиземном морях, в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах стали для Михаила Лазарева отличной морской школой. Капитаны кораблей, на которых он ходил, аттестовали его как «юношу ума острого и поведения благонравного»¹¹.

Но не только профессионально рос Михаил. Годы, проведенные им на службе в британском флоте, сыграли

огромную роль в формировании характера будущего мореплавателя и флотоводца. Он полюбил море всей душой, всесторонне освоил морскую службу, научился образцово выполнять порученное дело. А еще ему пришлось по нраву характерная для британцев соревновательность, выявление в честной борьбе лучших в своей профессии.

Добавим, что находясь на британских кораблях, русские гардемарины участвовали и в боевых действиях, в том числе против французских корсаров, которые нападали на торговые суда с целью подрыва морской торговли Великобритании.

«Получив боевое крещение в сражениях с французскими приватирами (корсарами. — *И. Р.*), побывав в плену и испытав на себе все тяготы морской службы, Лазарев с первых шагов ее проникся глубоким убеждением, ставшим затем нравственным законом его жизни, что “всякое положение человека, прежде всего, возлагает на него обязанности” и что “с точным, безукоризненным их выполнением связана не только служебная, но и личная честь”»¹².

В ряде британских источников говорится и о том, что Михаил Лазарев участвовал в одном из известнейших морских сражений — Трафальгарской битве между британским флотом под началом адмирала Горацио Нельсона (погиб в этом сражении) и объединенным франко-испанским флотом под командованием Пьера де Вильнёва и Федерико Гравина, состоявшейся 21 октября (2 ноября) 1805 года у мыса Трафальгар в южной части Атлантического побережья Испании. «Лазарев присутствовал в качестве гардемарина (*midshipman*)* в битве при Трафальгаре в 1805 году»¹³.

«<...> Лазарев проходил подготовку на службе в британском флоте и находился на одном из кораблей эскадры Нельсона во время битвы при Трафальгаре»¹⁴.

* Термин «*midshipman*» переводится как «гардемарин» и как «мичман». В Англии большинство будущих морских офицеров не оканчивали Портсмутскую морскую академию, а сразу начинали практиковаться на корабле в звании мичмана, если находился капитан со свободной вакансией. Обычно младших офицеров не хватало, а посему вакансии были. Поэтому это звание соответствует сразу двум русским званиям и аналогично французским «*gardes de la marine*» и «*enseigne*». Только после шести лет службы, но не ранее достижения девятнадцати лет, мичман допускался к экзамену на лейтенанта. Это звание давалось при успешной сдаче экзамена и при наличии свободной вакансии. Так что английский мичман — это, по сути, аналог русского гардемарина.

Упоминают этот факт и некоторые русскоязычные источники. В частности, в книге советского писателя С. Н. Сергеева-Ценского отмечается, что «на корабле “Виктория”, державшем флаг адмирала Нельсона, он участвовал в известном сражении при Трафальгаре, где английский флот уничтожил соединенный франко-испанский и тем избавил Британские острова от десанта Наполеона»¹⁵.

Принято считать, что в жизнеописании Михаила Петровича Лазарева имеется одно «белое пятно» — историки до сих пор спорят, участвовал ли он в Трафальгарском морском сражении.

Что можно сказать по этому поводу?

То, что Лазарев именно в ту пору проходил стажировку в британском флоте, общеизвестно. Но вот о его участии в Трафальгарском сражении архивные документы непостижимым образом молчат. И это странно. В самом деле, об участии Лазарева в таком великом сражении и под началом самого Горацио Нельсона, да еще и на флагманском корабле, трудно было бы умолчать. Очевидно, что оно упоминалось бы так или иначе и в письмах, и в воспоминаниях самого М. П. Лазарева и его современников, и в разговорах с Нахимовым и Корниловым, а также с другими людьми. Но в подобного рода источниках ничего об этом нет.

Кстати отметим, что в разных источниках встречается противоречивая информация об участии в Трафальгарской битве русских волонтеров из отряда, в составе которого Лазарев отправился в 1803 году в Англию.

Так кому же все-таки из них выпало участвовать в одном из самых известных морских сражений под командованием британского адмирала?

На самом деле все обстояло так. По прибытии в Англию на английской военно-морской базе русские гардемаринны были обмундированы в форму мичманов королевского флота и распределены по разным кораблям. И пути друзей разошлись.

Забегая вперед скажем: будущему адмиралу М. П. Лазареву не было суждено сражаться при Трафальгаре, и все источники, упоминающие об этом, повторяют одну и ту же ошибку.

В этом смысле большой интерес представляют «Записки моряка», написанные морским офицером Семеном Яковлевичем Унковским. Этот человек поступил в Морской кадетский корпус в 1800 году, а в 1803-м тоже получил назначение волонтером в Англию.

Так вот он пишет: «В сентябре месяце, 6-го числа, снялись с якоря с Кронштадтского рейда на купеческом корабле “Маркизе оф Ванслове”, шкипер Роберт Аткинсон, вместе с 12-ю своими товарищами гардемаринами, коих имена следующие: Дохтуров, Поздеев, Чихачев, Ратков, Башмаков, Коробка, Лазарев, Колокольцов, Кригер, Куломзин, Сембелин и при мичмане Александре Бутакове. Вступили под паруса в 2 часа пополудни, в провожании многими русскими. Когда паруса наполнились, то с пристани прокричали три раза “Ура!”, на которое мы отвечали»¹⁶.

9 сентября они миновали Ревель. Не без приключений дошли до берегов Англии, а там русские гардемаринны были высажены в районе Фламбаро-гейд. Затем они пришли в деревню того же названия, где смогли высушить одежду.

Далее Унковский вспоминает: «Англичане принимали нас очень ласково, и мы радовались, будучи спокойны, в удовольствии. Кареты были для нас готовы, мы сели и поехали. К вечеру прибыли в город Барлингтон, остановились в трактире. Городничий и другие английские офицеры посещали нас вечеру. Здесь мы ночевали; по утру сели в кареты и продолжали свой вояж, прибыли в Линкольн. В продолжение сего времени ничего замечательного с нами не случилось. Через несколько дней прибыли в Гулл, пространный и весьма торговый город при устье реки Гумбер, с хорошею гаванью для купеческих судов. Посреди города рынок и площадь, на которой воздвигнут монумент в честь Вильгельма III, короля английского. Здесь мы пробыли 2 дня, были в театре»¹⁷.

1 ноября 1803 года русские гардемаринны прибыли в Лондон. Их принял российский консул Самуил Самуилович Грейг и отвел для молодых людей дом в Голденсквере.

«14 ноября, — как пишет С. Я. Унковский, — отправились в Портсмут, будучи экипированы формою английских мичманов. На другой день прибыли в оной порт, который считается лучшим в Англии. Того ж числа были представлены к главному командиру, от которого последовало расписание по кораблям. Я был назначен на фрегат “L’Egyptienne”, который тогда вооружался в гавани. Я поступил на оный, не зная ни слова по-английски»¹⁸.

Примерно таким же образом получил назначение на корабль и Михаил Лазарев, и там он, как и остальные прибывшие русские, стал мичманом британского флота.

Информации о службе Михаила Лазарева на британском флоте крайне мало, но вот, например, И. И. Фирсов в своей книге «Лазарев. И Антарктида, и Наварин» утверждает: «Три дружка, Авинов, Лазарев, Шестаков, как и прежде, были вместе, на фрегате “Сириус”»¹⁹.

Тот же И. И. Фирсов далее пишет, что фрегат «Сириус» был направлен в эскадру вице-адмирала Роберта Кальдера, и эта эскадра блокировала в порту Ферроль французов, и там «встретились давние друзья с Семеном Унковским»²⁰.

Затем И. И. Фирсов утверждает, что Унковский второй год исполнял должность мичмана на фрегате «Египтянин», командиром которого был капитан Чарльз Флеминг.

Но фрегат этот назывался не «Египтянин», а «Египтянка» (*L'Egyptienne*). Он был построен французами в 1799 году, а в 1801 году его захватили англичане и включили в состав *Royal Navy* (королевского военно-морского флота).

«Египтянкой» действительно командовал Чарльз Флеминг, и на «Египтянке» совершенно точно служил С. Я. Унковский, что подтверждает он лично. В контексте затронутого вопроса об участии русских гардемарин в Трафальгарской битве заметим, однако, что этот корабль в ней участия не принимал, и потому присутствие на нем Унковского никоим образом не может помочь в ответе на главный вопрос: являлся ли ее участником М. П. Лазарев?

Был в составе британского флота и 36-пушечный фрегат «Сириус». Он участвовал в морском сражении у мыса Финистерре, происходившем 22 июля (3 августа) 1805 года у берегов Галисии. Там британский флот под командованием вице-адмирала Роберта Кальдера вступил в бой против объединенного франко-испанского флота под командованием адмирала Вильнёва.

Фрегатом «Сириус» командовал капитан Уильям Проз, и этот корабль участвовал в знаменитом сражении при Трафальгаре. Но вот находились ли тогда на «Сириусе» Авинов, Лазарев и Шестаков?

Алексей Антипович Шестаков, родившийся в 1789 году и окончивший Морской кадетский корпус, в 1804 году стал мичманом. В Англии, служа там волонтером, он находился «на разных военных судах и был в разных морях и портах: Портсмуте, Плимуте, Фалмуте, Диле, Северной Америке, на Ньюфаундленде и Галифаксе; во время войны с Францией и Испанией у французских берегов, при бло-

каде Бреста и у испанских берегов при Корунье и Виго, где был в деле с сухопутными батареями и при занятии г. Сант-Мария у Азорских островов, а на пути в Россию в Готсбург, Стокгольме и Або»²¹.

Как видим, даже в специальном исследовании о морском офицере А. А. Шестакове нет упоминания о Трафальгаре. Равным образом нет таких упоминаний и в серьезных исследованиях о его друге М. П. Лазареве.

Существует еще одно свидетельство человека, который длительное время был рядом с Лазаревым и написал замечательную книгу о продолжительном плавании фрегата «Крейсер» в 1822—1825 годах, в котором он, будучи мичманом, принимал участие под руководством Михаила Петровича. Это Д. И. Завалишин, и о нем и его книге подробнее будет рассказано в следующих разделах книги. А сейчас мы перенесемся на 17 лет вперед от даты Трафальгарской битвы, чтобы познакомиться с одним из эпизодов его воспоминаний.

Завалишин, вспоминая продолжительную стоянку фрегата «Крейсер» в Англии и поездки офицеров в Лондон, где они посетили множество достопримечательных мест, упоминает посещение ими морского госпиталя, являвшегося фактически инвалидным домом для моряков и имевшего репутацию лучшего подобного заведения в мире.

Он пишет: «Мы провели тут несколько часов с большим интересом и удовольствием. Не говоря о богатой морской библиотеке, о собрании картин и планов морских сражений, сами ветераны представляли живую летопись морской истории Англии в самую достославную ее эпоху. Мы слышали личные рассказы моряков, служивших под начальством Нельсона и других знаменитых вождей английского флота. Со своей стороны, мы доставили им большое удовольствие, когда обнаруживали знание многих событий английской морской истории и когда они узнали от нас, что начальник нашей важной экспедиции воспитывался на английском флоте»²².

В течение нескольких часов русские моряки беседуют с ветеранами английского флота, ходившими и сражавшимися под началом адмирала Нельсона, и ни разу никто из них не вспомнил, что был на одном корабле с русским гардемаринном по фамилии Лазарев. Даже после того, как наши офицеры прямо рассказали, что их экспедицией команду-

ет капитан Лазарев, который стажировался на английском флоте и находится в настоящее время в Англии.

Да и сам Д. И. Завалишин, прошедший много времени в общении с Лазаревым*, обладавший широчайшей эрудицией, оставивший в своих воспоминаниях подробную характеристику образованности, служебной деятельности, поведения и привычек Михаила Петровича, то есть всего, что составляет его суть как профессионального моряка, ни словом не упомянул, а следовательно, не услышал от Лазарева ничего о его участии в Трафальгарской битве.

Ничего не сообщают об этом и различные энциклопедические издания и справочники того времени, в которых имеются статьи о М. П. Лазареве и приводятся важнейшие сведения о его жизни и деятельности. К их числу следует в первую очередь отнести такие авторитетные издания, как «Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона» (1896), «Военная энциклопедия. Т-во И. Д. Сытина» (1914), «Военный энциклопедический лексикон» (1855), «Энциклопедия военных и морских наук под редакцией генерал-лейтенанта Леера» (1889), а также фундаментальный труд «М. П. Лазарев. Документы» (В 3 т.), выпущенный Военно-морским издательством Военно-морского министерства Союза ССР в 1952—1961 годах.

Однако существует еще один источник, который, на наш взгляд, может считаться на данный момент наиболее достоверным документом об участниках Трафальгарской битвы. Это книга английского автора Роберта Холдена Маккензи «Трафальгарский список».

Она представляет собой, по сути, справочник, в котором перечислены имена и звания более чем 1250 офицеров британского королевского военно-морского флота и королевской морской пехоты, участвовавших в Трафальгарской битве, с подробным жизнеописанием свыше 850 из них и с указанием раненных и убитых в ходе сражения. В нем также приведены названия, история и другие данные обо всех кораблях эскадры адмирала Нельсона.

Согласно этому источнику, в Трафальгарском сражении участвовали пять русских моряков — мичманов и волонтеров.

* Д. И. Завалишин в своих записках о плавании на фрегате «Крейсер» пишет: «Я пользовался большим расположением и уважением Лазарева и платил ему тем же <...>» (Древняя и новая Россия. 1877. № 10. С. 152).

Ниже приведены их имена, фамилии, звания и названия кораблей, на которых они находились (*все данные указаны в орфографии источника*).

Чтобы у читателей списков не возникало сомнений в национальности этих людей, в оригинале после каждой фамилии имеется примечание — *russian* (русский).

Следует также иметь в виду, что в написании труднопроизносимых для иностранцев русских имен возможны искажения или ошибки, сделанные при составлении списков.

Список дается в порядке иерархии кораблей английской эскадры, на которых служили русские моряки:

1. Корабль «Ройял Соверен» (H.M.S. «Royal Sovereign»), 100-пушечный; волонтер 1-го класса Мередит Мильнеков (Meredith Milnekoff).

2. Корабль «Бель-Иль» (H.M.S. «Belleisle»), 74-пушечный; мичман Николай Кораваев (Nickolas Koravaeff).

3. Корабль «Конкерор» (H.M.S. «Conqueror»), 74-пушечный; волонтер 1-го класса (внештатный) Филип Мендэл (Philip Mendel), ранен.

4. Корабль «Левиатан» (H.M.S. «Leviathan»), 74-пушечный; волонтер 1-го класса (внештатный) Василий Скрипзин (Wassily Skripzine).

5. Фрегат «Эврайл» (H.M.S. «Euryalus»), 36-пушечный; мичман Александр Куломзин* (Alexander Kulomzine)²³.

Как видим, в этом важном источнике фамилии Лазарева, Авинова и Шестакова отсутствуют. Никто из них в Трафальгарском сражении не участвовал.

Но это не мешает И. И. Фирсову фантазировать: «Выпросив у офицера подзорную трубу, на салинге “Сириуса” пристроились Лазарев, Авинов и Шестаков. Панорама крупнейшего сражения флотов развертывалась на их глазах»²⁴. Эта картина, как видно из изложенного выше, является не более чем плодом его воображения.

Итак, в славной биографии Михаила Петровича Лазарева факта участия в этой битве нет. Конечно, сопричастность к такому сражению украсила бы послужной список любого моряка, но что касается Лазарева, это обстоятельство ничуть не умаляет всех его замечательных достоинств флотоводца и мореплавателя. И этот в общем-то частный

* Александр Семенович Куломзин — сын суздальского уездного предводителя. Произведен в гардемарины вместе с Лазаревым. Был награжден за Трафальгар памятной медалью, учрежденной в честь погибшего адмирала Нельсона.

случай никак не может повлиять на оценку потомками той роли и того места в истории российского флота и нашего государства, которое заслужил беззаветно преданный любимому делу великий «скиталец морей» и созидатель русский адмирал Лазарев.

Что же касается будущего адмирала **Александра Павловича Авинова**, который был отправлен в Англию вместе с Лазаревым, то он находился, судя по событиям, последовавшим после битвы, неподалеку от места, где она произошла. После Трафальгара он был назначен на испанский корабль, захваченный англичанами, который надо было привести в британский порт. Однако по пути получивший повреждения во время боя «испанец» попал в шторм, после чего его перехватили другие испанские корабли. Так мичман Авинов угодил к испанцам в плен, но его через несколько месяцев освободили англичане. 9 октября 1806 года, служа опять на английской эскадре, А. П. Авинов находился при бомбардировке Булони, а обратно в Россию он вернулся в 1807 году.

Следует отметить, что в «Трафальгарском списке» Роберта Маккензи особым примечанием о национальной принадлежности офицеров выделены только русские участники битвы. Означает ли это, что офицеров из других стран не было в эскадре Нельсона? Не имея возможности однозначно ответить на этот вопрос, заметим, однако, что если бы таковые имелись, они, по нашему мнению, также были бы отмечены в списке специальным примечанием.

А вот что касается матросов, сражавшихся на палубах английских кораблей в этой битве, то здесь мы видим совершенно иную картину. Английский биограф Виктория Каролан в своей книге «Нельсон» так пишет, например, о национальном составе матросского контингента на борту флагманского корабля «Виктория»: «При Трафальгаре команда “Виктории” составляла 820 человек, включая 146 морских пехотинцев из дивизиона Чатэм под командованием капитана Чарльза Эдэра, 9 офицеров, 21 мичмана, 77 уоррент-офицеров (промежуточное звание между сержантами и младшими офицерами. — *И. Р.*), остальные были матросами, а также 31 юнгу. 700 членов экипажа были родом с Британских островов, а остальные представляли 18 других

национальностей, включая голландцев, индийцев, итальянцев, бразильцев, мальтийцев, выходцев из Африки и даже французов. Команда, состоящая из людей разных национальностей, не являлась чем-то необычным. Некоторые из матросов были наемниками, рекрутированными на службу насильственно, но большинство являлись, более вероятно, волонтерами. Как правило, они были из нейтральных государств. Иметь на боту французских матросов было довольно необычно, но не беспрецедентно»²⁵.

Не боясь ошибиться, можно предположить, что нечто подобное было и на других кораблях эскадры Нельсона.

Однако вернемся к подлинной истории гардемарина Михаила Лазарева. Вот, например, что пишет о нем историк Ричард Пьерс: «23 мая 1803 года, спустя три года, он стал гардемаринном, а потом с 30 другими был направлен в Англию для дальнейшего обучения. За пять лет он служил на различных кораблях британского флота в Атлантическом океане и в Вест-Индии. В 1805 году он получил звание мичмана»²⁶.

Морской офицер Д. И. Завалишин оставил нам такое пояснение: «У нас мичман, действительный офицер, и в то время равнялся поручику армии, в Англии же *мичман* значил менее даже, чем у нас гардемарин, имевший по меньшей мере права потомственного дворянства»²⁷.

Отметим сразу, что в российские мичманы Михаил Лазарев был переведен в 1808 году, о чем имеется рапорт капитан-командора П. Я. Гамалея вице-адмиралу П. К. Карцову (Карцеву) от 5 мая 1808 года. В нем говорится:

Чсть имею [Вашему Превосходительству] донести, что в силу приказа, отданного от вас сего мая 1 дня, вновь прибывшие из Англии гардемарины учрежденной комиссией проэкзаменованы, найдены, что в теории и практике наук, принадлежащих морскому офицеру, имеют достаточные знания и с сверстными им пожалованными в мичмана в декабре 1805 года могут быть помещены в следующем порядке: Александр Кригер и Михайла Лазарев — под Яковом Нестеровым, Александр Куломзин — под Николаем Кузьминым-Караваем²⁸.

Упомянутый экзамен был проведен 1 мая 1808 года в соответствии со следующим отношением управляющего исполнительной экспедицией Адмиралтейств-коллегии А. Е. Мясоедова от 30 апреля того же года:

Исполнительная экспедиция, при сем препровождая явившихся сего числа из Англии бывших волонтерами на английском флоте гардемарин Михайлу Лазарева, Александра фон Кригера и Александра Куломзина к директору Морского кадетского корпуса [Его Превосходительству] Петру Кондратьевичу Карцову, просит проэкзаменовать их в знании морского офицера и каковыми окажутся уведомить экспедицию для представления их к производству наравне с их товарищами²⁹.

А дальше три успешно прошедших экзамен молодых человека были произведены в мичманы и приведены к присяге, о чем тоже сохранился документ, датированный 25 мая 1808 года:

Предписание П. К. Карцова канцелярии корпуса о приведении к присяге произведенных в мичманы М. Лазарева, А. Куломзина и А. Кригера

Во исполнение указа Адмиралтейств-коллегии во изъяснение во оном Высочайшего повеления, объявленного сего мая в 21 день [господином] министром военных морских сил и кавалером Чичаговым, в коем изображено: производятся по экзамену на вакансии по флоту Морского кадетского корпуса из гардемарин в мичманы фон Кригер, Лазарев и Куломзин, со старшинством противу сверстников их декабря с 27-го числа 1805 года. Отданным от меня по команде корпуса приказом велено означенных мичманов на сии чины привести к присяге и из списков по корпусу выключить. Канцелярии предлагаю: если кто из них просить будет на обмундирование в счет жалованья, то выдать им по окладу мичмана за треть из корпусной суммы, о возврате коих сообщено будет от меня в Казначейскую экспедицию, и изготовить об них формулярное описание, при котором они отсланы быть имеют в Исполнительную экспедицию³⁰.

Таким образом, в силу сложившихся обстоятельств, М. П. Лазарев был «пожалован» в мичманы фактически задним числом и его военно-морской стаж исчислялся с 1805 года.

На Балтике

Итак, вышеназванные новоиспеченные мичманы были приведены к присяге и из списков по Морскому кадетскому корпусу исключены. А уже 6 (18 июня) 1808 года девят-

надцатилетний Михаил Лазарев был направлен для дальнейшего прохождения службы на Балтийский флот.

Тогда Россия воевала с Англией, и Михаил Лазарев был определен в эскадру адмирала Петра Ивановича Ханыкова, действовавшую против англо-шведской эскадры в Финском заливе.

Вскоре Михаил Лазарев оказался в числе охотников, посланных на помощь линейному кораблю «Всеволод», атакованному двумя английскими судами.

Ночью тяжелый на ходу «Всеволод» отстал от эскадры и более чем на пять миль «свалился под ветер». С рассветом, когда эскадра П. И. Ханыкова была уже на подходе к Балтийскому порту, англичане, увидев оставленный без поддержки русский корабль, нагнали его и атаковали силами двух 74-пушечных кораблей «Непримиримый» и «Кентавр». Бой при Рогервике был упорным, но силы оказались слишком неравными. После отчаянного абордажного боя «Всеволод» был сожжен англичанами. Оставшиеся в живых русские матросы и офицеры, не желая сдаваться в плен, бросались в воду, пытаясь вплавь добраться до берега.

А шлюпка с «Благодати», на которой находился мичман Лазарев, была захвачена. Потери на «Всеволоде» составили «сорок пять человек убитыми и сто ранеными, а Лазарев провел несколько месяцев в качестве военнопленного»³¹.

Еще в одном англоязычном источнике утверждается, что мичман Лазарев «был взят в плен Королевским флотом, когда его “Всеволод” был захвачен и сожжен за пределами Балтийского порта (Палдиски)* 26 августа 1808 года. Его обменяли в 1809 году»³².

Но это не совсем верно. Этот бой действительно имел место 26 августа 1808 года, но тогда Михаил Лазарев служил на 130-пушечном линейном корабле «Благодать», которым командовал капитан-командор Филипп Тимофеевич Быченский.

После этого досадного события адмирал П. И. Ханыков был признан виновным в неосмотрительной оплошности, слабости в командовании, медлительности, так как не воспрепятствовал соединению английских кораблей со шведским флотом и удалился, «не имея причин», потеряв корабль «Всеволод» и много своих людей. Он был подверг-

* Палдиски (Paldiski) — историческое название Рогервик (*Rågervik*). Ныне это город в Эстонии, порт на берегу Финского залива.

нут суду Адмиралтейств-коллегии и разжалован на месяц, но этот приговор так в конечном итоге и не утвердили.

Что же касается Лазарева, то из плена он вскоре возвратился, потом до 1813 года служил на Балтийском флоте, и начальство неизменно давало о нем отличные отзывы.

В частности, с 16 мая по 11 ноября 1809 года он находился в разных посылках по Финскому заливу на быстроходном 14-пушечном люгере «Ганимед», под командой лейтенанта Д. А. Богданова 1-го. А в 1810 году, с 23 мая по 1 ноября, был в крейсерстве между Свеаборгом и Кронштадтом на бриге «Меркурий», под командой того же Богданова 1-го.

31 октября 1811 года бриг снял с мели Финского залива люгер «Ганимед», попавший туда во время сильного шторма. В этой спасательной операции участвовал Михаил Лазарев, служивший на «Меркурии» мичманом.

В то время главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором Кронштадта являлся контр-адмирал Ф. В. фон Моллер, и он отмечал в своем рапорте министру военных морских сил адмиралу П. В. Чичагову отличную службу мичмана Лазарева. 2 ноября 1810 года он писал:

Бриг «Меркурий», посланный для снятия с мели люгера «Ганимед», 31-го числа минувшего месяца возвратился в Кронштадт вместе с люгером благополучно, и по повелению моему бриг и люгер вошли в гавань для разоружения. О чем [Вашему Превосходительству] имею честь почтеннейше донести, прилагая при сем список с рапорта командира люгера «Ганимед», изъясняющий причины, от коих люгер стоял на мели. Командир брига «Меркурия» капитан-лейтенант Богданов в особенности представляет мне, что находящиеся на бриге мичмана Шапирев и Лазарев, во время заморозков и свежих ветров, при подании помощи канонерским лодкам и при спасении людей с разбитого баркаса, принадлежащего шлюпу «Свирь», все поручения по службе исполняли с отличным усердием и ревностью, мичман же Лазарев, отправленный им, [господином] Богдановым, на баркасе с верпом и кабельтовом от Толбухина маяка к северному берегу для подания помощи люгеру «Ганимед», доказал при сем случае совершенную его деятельность, по сему уважению просит о исходатайствовании им монаршей милости. Убеждаясь таковой рекомендацией, я поставляю обязанностью представить об оном [Вашему Превосходительству]³³.

1 (13 февраля) 1811 года за добросовестное несение морской службы Михаил Лазарев был произведен в лейтенанты.

А с 30 мая по 28 сентября того же года на 20-пушечном бриге «Меркурий», под командой капитан-лейтенанта П. И. Сушова, лейтенант Лазарев находился в крейсерстве от Кронштадта до острова Курсало. За этот период службы Лазарев аттестован как «поведения благородного, в должности знающ и отправляет оную с особым рвением»³⁴.

Война 1812 года

В 1812 году, с 21 июня по 5 ноября, на 20-пушечном бриге «Феникс», под флагом английского контр-адмирала Томаса Мартина*, Михаил Лазарев ходил от Кронштадта в Ревель и Ригу, а оттуда с десантом — к Данцигу.

Сэр Томас Мартин до этого временно замещал лорда Коллингвуда в качестве командующего Средиземноморским флотом. В 1811 году он прибыл на Балтику, где 21 июня 1812 года, с кораблями «Абукир», «Ариел» и «Ренард», взяв как можно больше плотников для сооружения канонерских лодок или для других работ при обороне Риги, отправился в ее направлении. Другие британские корабли были оставлены у портов, занятых французами, для перехвата поставок и разведки происходящего в тылу противника.

23 июня в 22 часа англичане пришвартовались у Динамундской крепости. Это было очень кстати, потому что в это время в Ригу еще не прибыли русские канонерские лодки, которые собирались перебросить из Свеаборга.

Британские моряки сразу же начали помогать рижанам вооружать канонерские лодки, а на отдельных судах были размещены не пушки, а мортиры. Но так как в Риге не хватало военно-морских кадров для обслуживания этих лодок, то на них были сформированы британские команды.

Контр-адмирал Мартин был уверен в пригодности именно канонерских лодок для обороны Риги. Ведь река Двина, со своими многочисленными островами, как нельзя лучше подходила именно для этого типа судов. Плюс равнинная местность по берегам способствовала их использованию против атакующего противника.

Чтобы было понятно — в эпоху парусного флота канонерскими лодками называли крупные шлюпки или не-

* 6 (18) июля 1812 года Россия заключила мирный договор с Англией, и этот договор предусматривал совместные действия против Франции.

большие парусно-гребные суда с установленными на носу одним-двумя-тремя орудиями. Впервые они были введены французами в XVII веке и применялись при бомбардировке Дюнкерка. Так вот контр-адмирал Мартин считал, что при возможном штурме города эти «плавающие батареи» могут оказать неоценимую помощь, особенно если снабдить их шрапнелью.

Сэр Томас Мартин прикомандировал двух лейтенантов, трех унтер-офицеров, одного морского офицера, девять морских пехотинцев и 90 моряков к обслуживанию некоторых сооруженных канонерских лодок, к которым позже присоединились штурман, военврач и 24 моряка³⁵.

В это время еще продолжалось строительство других канонерских лодок, в котором участвовали британские плотники. Но этого было недостаточно. Русские просили Мартина осуществить демонстрацию в тылу врага, но тот не хотел рисковать своими кораблями. Он был готов только показаться вблизи французских портов.

Роль англичан в обороне Риги изменилась с 19 июля, когда в город стали прибывать части долгожданной русской флотилии — всего 67 канонерских лодок. Они были быстро распределены по Двине от Даленгольма до Динаминда для усиления обороны, а отдельные суда разместились на реке Аа.

Контр-адмирал Мартин считал, что после прихода подкрепления его миссия в районе Риги окончена. Он попросил у императора Александра I разрешения отплыть и получил подтверждение 7 августа 1812 года. Корабли отправились в путь 9 августа. Капитан Акклом с малыми судами был оставлен неподалеку от Ревеля, чтобы в случае надобности помогать русским и охранять коммуникации.

Но перед тем как заняться чисто британскими делами и интересами, сэр Томас Мартин предпринял еще одно важное и секретное предприятие, которое должно было отвлечь внимание французов от Риги. Он вместе с кораблями «Ренард», «Ариел», «Цензор», «Саумарез» и русским фрегатом «Амфитрида» (капитан 2-го ранга И. С. Тулубьев), корветом «Ла-Шарлотта», а также бригами «Феникс» и «Меркурий» с 430 солдатами направился к Данцигу, куда прибыл 19 августа и начал бомбардировку города.

Британский контр-адмирал решил не совершать высадку всех сил на берег, но попытаться создать ошибочное представление о его намерениях и численности войск, выпуская на берег небольшие отряды солдат, одетых в разные мундиры. К тому же он распространил прокламацию сре-

ди жителей Данцига, в которой было сказано, что его силы составляют восемь тысяч солдат и что это только авангард армии, которая собирается прибыть.

Командир «Феникса» Павел Афанасьевич Дохтуров, прежний наставник и старший товарищ Лазарева по Морскому кадетскому корпусу, был очень доволен тем, что эскадра нанесла удар по Данцигской крепости. Настало время сухопутной операции. Первым вызвался идти охотником в десант Михаил Лазарев.

Десант моряков успешно провел демонстрацию штурма. Это вызвало замешательство в рядах неприятеля, и французы начали спешно снимать войска из корпуса наполеоновского маршала Макдональда из-под осажденной Риги и посылать к Данцигу резервы, предназначавшиеся для армии Наполеона, двигавшейся в то время к Москве.

Выполнив задачу, десант почти без потерь 4 сентября 1812 года вернулся на корабли. А в это время далеко на востоке, на Бородинском поле, решалась судьба России.

Что же касается Риги, то в ней, конечно же, ощутили положительное воздействие демонстрации под Данцигом. А Михаил Лазарев после участия в вылазке на берег вернулся на бриг «Феникс» и участвовал в бомбардировке Данцига. Кстати, этот корабль был из числа новых в составе российского флота. Его закладка на Кронштадтской верфи состоялась 6 октября 1809 года, а спуск на воду 12 июля 1811 года. В июне и июле 1812 года бриг крейсировал в Рижском заливе и Балтийском море. В августе, обеспечивая защиту подходов к Рижскому заливу, он осуществлял боевое дежурство между Виндавской и Либавой, а 19 августа бриг в составе отряда капитана 2-го ранга И. С. Тулубьева пришел на Данцигский рейд.

До 4 сентября бриг «Феникс» блокировал морской подход к крепости и 8 сентября вернулся в Свеаборг. Все это время на бриге в чине лейтенанта служил Михаил Лазарев, и за доблесть в Отечественной войне 1812 года он был награжден серебряной медалью.

В 1813 году, с 11 мая по 1 сентября, на том же бриге «Феникс» и под той же командой, Михаил Лазарев находился в крейсерстве по Финскому заливу. В то время этому уже опытному морскому офицеру еще не было и двадцати пяти.

Глава третья
ПЕРВОЕ КРУГОСВЕТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ
(1813—1815)

Российско-американская компания

В сентябре 1813 года лейтенант Лазарев получил новое назначение, он принял в командование по предложению Российско-американской компании, принадлежавший ей шлюп* «Суворов» и на нем отправился к острову Ситха**. Там находился новый центр управления всеми колониями — Новоархангельский порт.

Семен Яковлевич Унковский в своих «Записках моряка» (эта книга еще известна под названием «Истинные записки моей жизни», и в ней дается детальное описание кругосветного плавания на корабле «Суворов» под началом лейтенанта М. П. Лазарева) уточняет, что Российско-американская компания первоначально предложила руководить экспедицией капитан-лейтенанту Макарову, опытному морскому офицеру, но тот потребовал от директоров компании, чтобы ему и другим офицерам «сверх положенных 1200 рублей порционных в год прибавить еще по 800 рублей в год, и дабы условие, им сделанное с компанией, было переписано на гербовой бумаге»³⁶.

Также Макаров изъявил «несколько других неудовольствий», полагая, что из-за позднего времени года «директоры непременно согласятся на его требование»³⁷.

Но директора компании, видя непреклонность Макарова, решили выбрать нового начальника и обратились с просьбой к флотскому капитану Леонтию Васильевичу Спафарьеву, бывшему тогда в Кронштадте, чтобы тот поре-

* Шлюп — трехмачтовый военный корабль, по размерам, внешнему виду и парусному оснащению схожий с фрегатами среднего размера или крупными корветами. В русском флоте наименование «шлюп» присваивалось только кораблям, предназначенным для кругосветных плаваний.

** Ситха — устаревшее название острова Ситка.

комендовал способного офицера, и он сделал предложение лейтенанту Лазареву, служившему в то время на бриге «Феникс». Как пишет С. Я. Унковский, «предложение было принято г-ном Лазаревым с удовольствием, с тем, дабы ему позволено [было] избрать себе помощников по своему желанию, на что компания благосклонно решилась»³⁸.

Российско-американская компания была создана в 1799 году. Она была крайне заинтересована в налаживании регулярного сообщения между европейской частью страны, Аляской и другими российскими владениями в Америке.

Первые кругосветные плавания русских моряков были тесно связаны с деятельностью Российско-американской компании, образование которой было вызвано, в свою очередь, громадным расширением владений России на Тихом океане во второй половине XVIII века.

Основателем Российско-американской компании стал русский исследователь, мореплаватель и промышленник Григорий Иванович Шелихов. С ним работал его компаньон курский купец Иван Ларионович Голиков. Они организовали постоянную компанию для эксплуатации островов возле Аляски, в первую очередь острова Кадьяк, расположенного у ее южного побережья, где имелись большие пушные богатства.

К 1811 году от острова Кадьяк до острова Ситха было уже 13 русских поселений. Затем началось проникновение в Калифорнию. В 1812 году недалеко от залива Сан-Франциско, на реке Славянка, появилась новая колония Форт-Росс. Это был самый южный пункт российских владений в Америке.

Шлюп «Суворов» выходит в море

Итак, на только что построенном трехмачтовом шлюпе «Суворов» Лазарев отправился в кругосветное плавание.

Шлюп имел водоизмещение, по разным данным, от 300 до 335 тонн и нес 24 пушки. Корабль был небольшим, поэтому не требовалось капитанского звания, а Михаил Лазарев на тот момент был лейтенантом.

Вместе с Лазаревым офицерами на корабле были С. Я. Унковский и П. М. Повало-Швейковский.

Путешествие продолжалось три года и было замечательно по процессу, выдержанному молодым лейтенантом

против тогдашнего начальника колоний Российско-американской компании, коллежского советника Александра Андреевича Баранова, самовластие которого заставило Михаила Петровича самовольно оставить Ситху под выстрелами береговой батареи. Случай беспрецедентный, и дирекция Российско-американской компании вначале протестовала против такого поступка молодого лейтенанта, но потом, удостоверившись в крайнем положении командира и офицеров «Суворова», окончила спор... удалением Баранова с поста, ему доверенного.

Перед тем как перейти к описанию плавания «Суворова», необходимо отметить следующее.

Шлюп «Суворов», на который получил назначение Лазарев, принадлежал Российско-американской компании. Средств на развитие регулярного сообщения между Санкт-Петербургом и Америкой компания явно не жалела, и экспедиция Лазарева была обеспечена превосходно.

Кругосветки тогда еще были событием неординарным: первое российское кругосветное плавание на кораблях «Надежда» и «Нева» под командованием Ивана Федоровича Крузенштерна и Юрия Федоровича Лисянского завершилось всего семь лет назад. Но рейс «Суворова» — это коммерческое предприятие, и в начале октября 1813 года подготовка к путешествию завершилась.

7 октября 1813 года шлюп «Суворов» был совершенно готов к походу, и на рассвете 9 октября он при тихом ветре, но дождливой погоде снялся с якоря и отошел от Кронштадтского рейда.

Хотя это было не первое кругосветное путешествие русских мореплавателей, однако ученые признают, что именно эта экспедиция под руководством молодого лейтенанта Михаила Лазарева была, пожалуй, наиболее «научной» по тем временам.

В начале пути русских моряков встретили сильные ветры и густые туманы, от которых «Суворову» пришлось укрыться в шведской гавани Карлскруна, а ночью пошел сильный снег.

Все обещало путь нелегкий, помимо прочего, еще и из-за международной обстановки. В то время наполеоновская Франция пока еще сопротивлялась силам международной коалиции и французский флот по-прежнему вел активные боевые действия. Именно поэтому, после кратковременной стоянки в порту Карлскруна, в дальнейший путь шлюп «Суворов» отправился вместе с другими торговыми судами

под охраной военных кораблей. Это был очень большой купеческий конвой, шедший из Балтики в Немецкое море.

С. Я. Унковский уточняет, что лейтенант Лазарев поехал на английский бриг, имевший сигнал конвоира, для истребования инструкции. Командующий сего брига объявил, что конвой, состоявший из двух сотен судов под разными флагами, находится в ведении шведского капитана, командующего фрегатом «Евридика».

Следуя под прикрытием военных кораблей, шлюп «Суворов» заходил на несколько дней в Мальмё и Готенбург (Гётеборг). Из последнего порта он вышел уже один. 13 ноября, в девять часов пополудни, наши моряки увидели берега Норвегии.

Перейдя благополучно Немецкое море, 27 ноября 1813 года шлюп «Суворов» бросил якорь на Портсмутском рейде.

В Портсмуте русский корабль задержался на целых три месяца, и все из-за того, что он требовал некоторой починки и перегрузки.

При выгрузке мешков с сухарями многие оказались негодными к употреблению, потому что были положены еще капитан-лейтенантом Макаровым на водяные бочки и от сырости сгнили. Это принесло компании довольно большие убытки. Для продолжения столь дальнего путешествия требовалась перегрузка корабля, так как большая часть сухой провизии, помещенная неправильно, могла испортиться. Хотя корабль «Суворов» был «исправляем в Кронштадте около пяти месяцев, но по нерадению предбывшего начальника совершенно оказался негодным к долговременному плаванию по всем океанам. Требовалось непременно исправить корабль конопаткою»³⁹.

Новый, 1814 год русские моряки встречали на шлюпе «Суворов», находясь в Портсмуте. Там же М. П. Лазарев получил остальную часть груза компании, заказанную в Лондоне, и, закончив некоторые переделки во внутреннем расположении корабля и в рангоуте*, он присоединился к вест-индскому конвою, шедшему под прикрытием трех кораблей и двух бригов.

27 февраля корабль вышел из Портсмута и устремился к югу. Мрачность погоды совсем скрыла до того видневшиеся берега Англии. А скоро потерялось из вида и побережье Европы.

* Рангоут — общее название устройств для постановки парусов (их подъема, растягивания и удержания в рабочем положении), выполнения грузовых работ, подъема сигналов и т. д.

Морской офицер С. Я. Унковский вспоминает: «Каждый из нас чувствовал некоторое уныние при оставлении Британского канала. Вспоминали близких своих, при этом особенно проявилась мысль, придется ли еще раз обнять свою добрую матушку, сестер и брата. Далекий предстоял нам путь, и много, много страданий необходимых нужно было перенести»⁴⁰.

Рио-де-Жанейро

Вместе с конвоем шлюп «Суворов» проследовал до небольшого острова Порту-Санту в архипелаге Мадейра. Там конвой повернул на запад, а лейтенант Лазарев продолжал плавание с северо-восточным пассатом.

Порту-Санту русские моряки увидели в полдень 13 марта 1814 года. Вскоре открылся еще один населенный остров, Мадейра.

2 апреля «Суворов» пересек экватор, и Лазарев взял курс на Рио-де-Жанейро. Пробыв 11 дней в полосе экваторных маловетрий и дождей, выдержав сильный зной, 22 апреля шлюп прибыл в бухту этого города.

В ясную погоду «Суворов» стал на якорь, а рядом с ним на рейде уже находились три британских фрегата, на одном из которых развевался вице-адмиральский флаг. Из португальских судов на рейде стояли один корвет, пять линейных кораблей и восемь фрегатов.

Русский консул Георгий Генрихович Лангсдорф познакомил русских офицеров с некоторыми из англичан, жившими в Рио.

24 апреля, в четыре часа, русские офицеры пришли в дом посланника графа Федора Петровича Палена. Его дом стоял на горе, и из него был отлично виден весь залив. Но при всем том граф уверял, что даже у него в доме термометр иногда показывал от 25 до 26 градусов. Моряков ждал обед, и как признался потом Унковский, «таковою приятною компаниею мы уже давно не наслаждались»⁴¹.

Далее он пишет в своих «Записках моряка»: «Прекрасно изготовленный обед и отличные вина аппетит наш весьма исправили. Ласковое обращение графа, оказываемое нам во всяком случае, и гостеприимство, которым он особенно отличается, были неизъяснимы, и каждый из нас имел особое уважение к особе его звания. При столь отличном характере граф Пален не только умел заслужить столь до-

стойное уважение у своих соотечественников, но даже и все иноземцы, имеющие честь быть ему знакомы, с почтением рассказывали нам о нем без всякого пристрастия. Португальский принц-регент принимает его, как своего друга, по просьбе которого он живет здесь против своего собственного желания. Вечеру мы благодарили графа за его угощение. Он объявил нам, что [1-го] числа будет день рождения принца-регента, и Его Португальское Высочество хотел, чтоб мы были представлены к нему во дворец. В 8 часов простились с графом и возвратились на корабль»⁴².

1 мая, в день рождения принца-регента Жуана, в полдень со всех стоявших военных кораблей был дан салют и все суда расцветились флагами. Войска стояли на площади напротив дворца. В первом часу дня русские морские офицеры сошли на берег, где их встретил командир португальского корвета, занимавшего место брандвахты, то есть выполнявшего роль сторожевого судна на рейде, следившего за выполнением судоходных правил. С этим португальцем русские офицеры познакомились у Лангсдорфа на балу. Он проводил их во дворец, где произошла встреча с русским посланником, рекомендовавшим русских офицеров придворным португальцам и английскому адмиралу Диксону, начальнику британской эскадры. В два часа последовало общее представление. Прежде представили послов разных стран, затем — адмирала Диксона с его капитанами, в числе которых оказались и русские с «Суворова».

2 мая граф Пален и его брат вместе с консулом Лангсдорфом посетили шлюп «Суворов», а 24 мая корабль покинул Рио-де-Жанейро.

С. Я. Унковский пишет об этом так: «Курс наш был направлен к зюд-зюд-осту, чтобы скорее достигнуть широты пассатов и пользоваться свежим западным ветром. По причине позднего времени плавание наше кругом мыса Горна было сопряжено с большими затруднениями и потерей времени, потому и решились плыть около Вандименской земли*, остановясь для поправок в Порт-Джексона, и затем следовать в Ситху»⁴³.

* Вандименова земля — первоначальное название острова Тасмания, расположенного неподалеку от юго-восточной части Австралии, использовавшегося европейскими исследователями и поселенцами. Он был открыт Абелем Тасманом в 1642 году и назван им Вандименовой землей в честь генерал-губернатора голландских колоний в Ост-Индии Антони ван Димена. А Тасманией остров стал называться только в середине XIX века (в 1856 году).

Порт-Джексон и Тихий океан

Итак, шлюп «Суворов», пройдя мимо мыса Доброй Надежды и обойдя Африку с юга, вышел в Индийский океан.

13 августа 1814 года корабль прибыл в Порт-Джексон, природную бухту Сиднея.

В этом британском порту в Австралии, при подходе к гавани, «Суворов» был встречен артиллерийским салютом (21 выстрел), которым приветствовал русских моряков местный губернатор в честь окончательной победы России над Наполеоном и восстановления мира в Европе.

16 августа русские морские офицеры были приглашены на обед к губернатору. Внимание и теплый прием, оказанный русским морякам этим почтенным человеком, вызвали у них огромное к нему уважение. Он очень старался сделать их пребывание на австралийской земле максимально приятным и даже издал приказ, чтобы жители города принимали русских, как соотечественников, и старались оказывать гостеприимство, как верным союзникам Великобритании.

Время стоянки в Порт-Джексоне М. П. Лазарев употребил на заготовку провизии и дров, выпечку сухарей (часть которых подмокла во время последних штормов) и на разные работы по кораблю.

26 августа шлюп был готов к выходу в море, но расчеты суперкарго (доверенного лица фрахтователей, сопровождающего судно для контроля должного соблюдения их интересов) задержали русских, и они смогли оставить Порт-Джексон лишь 2 сентября.

От Австралии шлюп «Суворов» пошел по Тихому океану на восток, вновь приближаясь к экватору.

Выйдя в Тихий океан, 28 сентября 1814 года экипаж М. П. Лазарева неожиданно увидел землю там, где, согласно тогдашним географическим картам, ее быть не могло. Это было живописное место, покрытое зеленой растительностью.

Подойдя ближе, Михаил Петрович понял, что это группа ранее неизвестных островов, соединенных между собой коралловыми перемычками.

С. Я. Унковский описывает это так: «28-го. При тихом пассате ост-зюд-ост и приятной погоде продолжали наше плавание к норд-норд-осту. К вечеру начали показываться птицы во множестве, разных родов, на которых мы обращали свое внимание и полагали, что должен в недалеком расстоянии показаться какой-либо неизвестный остров, для

чего приказали смотреть прилежнее в наступающую ночь. В 9 часов вечера крик птиц увеличился, и вскоре оказалось, что мы в своем мнении не обманулись: в 11 часов увидели берег к ост-зюд-ост, в то же время легли в дрейф. Бросили лот на 120 сажнях, не достав глубины, убавили все лишние паруса и решились ожидать рассвета. В 6 часов начало рассветать, и виденный нами берег оказался группой из пяти неизвестных островов состоящей, из коих зюдный (южный) казался быть более возвышенным и представляющий вид плодоносного острова. Снялись с дрейфа и поставили все паруса. В 8 часов приблизились на расстояние 2½ миль, спустили шлюпки и на первой отправились г-н Лазарев и я, а на второй — штурман...* с г-ном Шефером. По приближении к берегу бросали лот, но дна не могли доставать, даже у самого берега было более 25 сажен, грунт — коралл. Мы пристали к коральной банке, соединяющей зюдный остров с северным, по восточную сторону без всякого затруднения. Море совершенно было тихо, никакого волнения не было, что много способствовало нашей вылазке на берег, но при малейшем волнении не могли бы исполнить своего желания, не подвергаясь большой опасности по причине приглубокого и корального берега. Вышед на берег, окружены были множеством птиц разного рода из числа обитающих в тропических странах океана. Деревья и зеленеющие растения были не что иное, как кустарники, сплетавшиеся между собою. На середине острова растут несколько деревьев, довольно высоких и толстых, в числе коих были кокосовые, но таковых весьма мало. Мы скоро уверились, что острова сии необитаемые, и как оных не находилось на картах, то первое открытие оных предоставлено было нам, почему и назвали оные островами Суворова, по имени нашего корабля и в память славному графу Суворову»⁴⁴.

Итак, вновь открытым островам М. П. Лазарев дал имя Суворова (атолл Суворова). В связи с этим до нас дошли следующие документы:

Отношение
главного правления Российско-американской компании
морскому министру адмиралу И. И. Траверсе об открытии
лейтенантом М. П. Лазаревым группы островов Суворова
29 декабря 1815 года

* Фамилия написана неразборчиво.

Главное правление Российско-американской компании из депешей, доставленных из Америки, получило сведение, что [господин] флота лейтенант Лазарев, отправленный кругом света на корабле «Суворов», открыл неизвестные донные острова, коих определил и положение.

Обязанностью поставляя довести сие открытие до сведения [Вашего Высокопревосходительства], оно имеет честь представить при сем виды и карту тех островов, с выпиской из журнала [господина] Лазарева касательно сего открытия на благоусмотрение Ваше, в том уверении, что сии острова будут помещены на картах; какового уважения сие событие может надеяться от попечительности [Вашего Высокопревосходительства] об общем благе.

Первоприсутствующий директор и кавалер
Михайло Булдаков.

Директор Венедикт Крамер.
Директор Андрей Северин⁴⁵.

Выписка

из журнала [господина] флота лейтенанта Лазарева
об открытии островов Суворова

Корабль «Суворов», принадлежащий Российско-американской компании, под начальством флота лейтенанта Лазарева 8 октября 1813 года вышел из Кронштадтского рейда. Посетив Карлскрону, Англию, Бразилию и Новую Голландию, отправился оный из Порт-Джексона к российским в Америке колониям. На пути сем, 27 сентября 1814 года, окруженный был множеством птиц, коих число к захождению солнца еще умножалось. Птицы были очень ручные, а сие подало причину заключить о близости какого ни есть острова, вблизи находящегося. Уменьшив паруса, «Суворов» шел под одними марселями к NNO; в 11 часов вечера усмотрен был низкий островок SO и слышали бурн, почему легли в дрейф. Но глубина была столь велика, что 120 саж. не могли доставать дна. На рассвете приметили еще 4 низких острова. В 3 милях от берега глубина была более 100 саж. Поплыли на гребных судах к берегу и по осмотре нашли, что на островах сих нет ничего, кроме птиц, земных раков и крыс, кустарников, а местами и кокосовых дерев; пресной воды и следов человеческих на оных не отыскано. [Господин] Лазарев острова сии назвал Суворовыми, по имени корабля, им управляемого, и определил широту южнейшего из них 13°13'15"S, а долготу 163°31'4"OW от Гринвича.

Правитель канцелярии надворный советник Зеленский⁴⁶.

Закончив обследования островов, М. П. Лазарев вновь продолжил путь с отклонением на север.

10 октября «Суворов» во второй раз пересек экватор и вновь оказался в Северном полушарии.

Новоархангельск

Наконец, 17 ноября 1814 года, корабль Лазарева подошел к центру Русской Америки, порту и поселению Новоархангельск (ныне это американский город Ситка, штат Аляска). Там Михаила Петровича встретил начальник колоний Российско-американской компании А. А. Баранов, выразивший ему благодарность за сохранность вверенных ему грузов.

В гавани на тот момент находились следующие суда Российско-американской компании: трехмачтовое «Открытие», бриг «Мария», шхуна «Чириков», а также два вытасненные на берег — «Кодьяк» и «Аметист». Стояла приятная лунная ночь. В полночь Лазарев приехал на свой корабль с берега вместе с лейтенантом Я. А. Подушкиным, который служил в компании командиром корабля «Открытие».

На рассвете «Суворов» встал на якорь в отличном месте, после чего началась работа: на берег выгружали пустые бочки и запасной рангоут.

26 ноября Михаил Петрович поехал посмотреть квартиры для себя и своих людей, но не смог найти ничего подходящего, а потому решили жить на корабле. Лишний таке-лаж корабля был снят и убран.

На берегу с трудом нашли место для починки парусов, однако, невзирая на большие неудобства, моряки стремились побыстрее исправить корабль, ибо никому не хотелось оставаться в бездействии в чужой стране. По этой причине М. П. Лазарев просил А. А. Баранова скорее «приступить к выгрузке привезенных... <...> товаров и употребить корабль под его командой для новых предприятий». Но, как свидетельствует С. Я. Унковский: «...ни просьбы, ни предложения Лазарева не были приняты, и мы, против своего желания, должны [были] равнодушно смотреть на бездействии»⁴⁷.

25 декабря 1814 года, в день Рождества Христова, команда «Суворова» была уволена на берег, и Баранов пригласил всех офицеров к себе обедать.

В следующем, 1815 году по распоряжению Баранова шлюп «Суворов» курсировал между Алеутскими островами и материком, обеспечивая русские поселения всем необходимым.

Весной 1815 года Баранов предложил Лазареву сходить на острова Прибылова, что в Беринговом море, за шкурами морских котиков. Баранов предполагал отправить впоследствии корабль на Сандвичевы (Гавайские) острова за сандаловым деревом и потом в Макао для обмена этого дерева, имевшего большую ценность на китайском рынке, равно как и значительного количества мехов на нужные для колоний товары.

Скорее всего, именно это стало причиной разногласий, возникших между Михаилом Петровичем и правителем колоний. Поводом к этому послужили и поступки американского капитана Ханта, нарушавшие, по мнению Баранова, колониальные постановления, точного соблюдения которых он настойчиво требовал.

Этот мистер Хант прибыл в Новоархангельск в 1815 году на бриге «Педлер», и вскоре Баранов получил сведения, что «бостонец» потихоньку продает местным индейцам порох. А продажа оружия и пороха в те времена считалась в колониях тягчайшим грехом. В результате Баранов под каким-то предлогом попытался обыскать бриг американца, а затем фактически захватил его, буквально взяв на abordаж. При этом 67-летний правитель сам руководил «операцией», что привело к ссоре с Лазаревым.

А еще Михаил Петрович, привыкший к опасностям и тяжелым испытаниям, боровшийся со стихиями и успевший понюхать пороха, с нескрываемым презрением смотрел на жалкие деревянные укрепления Новоархангельска, где всем заправлял старик Баранов, требовавший беспрекословного подчинения своей воле.

Лазареву категорически не нравились жесткий нрав Баранова, неограниченное самовластие и отсутствие всякой ответственности из-за отдаленности его «владений».

Ну а импульсивный Баранов тоже был раздражен уклонением молодого и дерзкого, как он считал, командира шлюпа «Суворов» от назначенного ему плавания и стал угрожать отстранить Лазарева от командования.

Взаимное неудовольствие Лазарева и Баранова друг другом разрасталось и вскоре вылилось в острый конфликт, последствия которого оказались весьма серьезными.

Почему же лейтенант Лазарев не желал подчиниться Баранову? На несколько причин этого указывает в своих «Записках моряка» С. Я. Унковский.

Во-первых, Лазарев сам просил Баранова отправить шлюп «Суворов», «куда ему заблагорассудится с пользой компании», но Александр Андреевич объявил, что вскоре начнется ловля сельдей и скопление индейцев «для ловли оных будет опасно для селения», а потому он почитает за необходимое оставить корабль для защиты Новоархангельска. «Такое неожиданное известие было каждому из нас весьма неприятно, но должно было выполнить все прихоти управляющего торговлей компании»⁴⁸, — пишет Унковский.

Во-вторых, несмотря на неудовлетворительное состояние судов компании устранением неисправностей практически не занимались. В частности, А. А. Баранов отправил в Охотск бриг «Мария» «с богатейшим грузом, ценным около 1 500 000 рублей, который по гнилости и худому скреплению еще на якоре тек»⁴⁹.

Это возмутило морских офицеров, которые считали, что бриг этот «не способен к отправлению со столь богатым грузом по своей худости и недостатку в парусах»⁵⁰.

Но своенравный Баранов не принял во внимание опасения моряков.

В-третьих, вода, которую залили в бочки «Суворова», оказалась совершенно негодной к употреблению, поскольку была заготовлена в дождливые дни. При этом «Суворов» загрузили мехами морских бобров, песцов, лисиц и медведей, моржовыми зубами и китовыми усами на два миллиона рублей ассигнациями. И все было готово к отплытию, но не хватало лишь накладной по всему принятому грузу и 16 бочек с водой, которые в то время находились на берегу у речки Коломенки, в полуверсте от корабля.

В-четвертых, морских офицеров раздражал тот факт, что А. А. Баранов с многочисленной его свитой, состоявшей из промышленников, постоянно пребывал в пьяном виде, а в случае с американским бригам «Педлер» вообще учинил «безрассудное дело», оскорбляющее флаг союзного народа.

Кончилось все тем, что Михаил Петрович и его офицеры, отстаивая свою точку зрения на происходящее на берегу, начали высмеивать ситхинские порядки и критиковать чуть ли не каждое решение Баранова. С. Я. Унковский, описывая скандал, произошедший в июле 1815 года между Барановым и американцем Хантом, писал: «Никакие убеж-

дения не действовали на старика Баранова, едва стоявшего на ногах в полной парадной форме с орденом Святой Анны на ленте, которого крест висел уже не впереди, а назад»⁵¹.

В результате между гордым Лазаревым и властолюбивым Барановым возникли острые противоречия, переросшие в ненависть и непреодолимую вражду. В довершение ко всему, Баранов заявил, что прикажет стрелять по «Суворову», а Лазарев «выразил свое негодование, сказав ему, что угрозы его не боится, а только сожалеет, что мундир наш так постыдно унижает и что все это он доведет до сведения правительства»⁵².

Баранов же, с целью заставить Лазарева подчиниться, дал письменное приказание Унковскому принять «Суворов» в свое ведение, а Лазареву — возвратиться в Россию из Охотска сухим путем.

Унковский подумал, что и с ним тоже может произойти подобное, а потому морские офицеры спустились в каюту, составив совет (третьим на нем был Повало-Швейковский). Молодые люди прочитали инструкцию, данную им от главного правления Российско-американской компании в Санкт-Петербурге, в которой, между прочим, было сказано: «В случае непредвиденных обстоятельств, неизбежных в дальних плаваниях, должно руководствоваться правилами благоразумия, чтобы интересы компании не могли пострадать»⁵³.

Унковский указал на эти слова, и было решено оставить Новоархангельск, чтобы идти обратно в Россию. Что и было сделано, несмотря на несколько пушечных выстрелов, которыми Баранов думал заставить шлюп «Суворов» возвратиться в порт.

При этом на стороне Баранова оказались доктор Георг Антон Шеффер (он же Егор Николаевич Шеффер) и суперкарго* — человек по имени Герман Николаевич Молво.

Самовольный уход из Новоархангельска

Таким образом, шлюп «Суворов» самовольно покинул Новоархангельск, оставив на берегу Шеффера и Молво.

Русский морской офицер Д. И. Завалишин потом высказал по этому поводу такое мнение: «Лазарев много мне

* Суперкарго — лицо, ведающее на судне приемом и выдачей грузов.

рассказывал о причинах размолвки своей с бывшим правителем колонии Барановым, вынудивших Лазарева к бегству, но из всего слышанного мною от самого Лазарева я вынес убеждение, что Лазарев не оценил тогда достоинств Баранова и затруднительности его положения. Если бы Лазарев имел более снисхождения к недостаткам Баранова, истекавшим из тех условий, в каких его оставили, то мог бы сделаться исполнителем гениальных планов Баранова, и утверждение на Сандвичевых островах имело бы конечно успех, если бы за это взялся Лазарев, а не было бы дело вверено Барановым, по необходимости, шарлатану доктору, брошенному в Ситхе Лазаревым.

План Баранова состоял в том, чтобы, утвердись постепенно на острове Шарлоты, в Калифорнии, на Сандвичевых островах, в южной части Сахалина и на устье Амура и владея уже Камчаткой, Курильскими и Алеутскими островами, сделать северную часть Великого океана действительно, фактически, русским морем. И замечательно, что все это начало уже приходить в исполнение, и если не было завершено, то потому только, что Баранов не имел себе достойных помощников. Оставленный без поддержки из России, не имея около себя никого кроме буйных промышленников, которых должен был сдерживать жестокими мерами, поставленный в Ситхе... <...> Баранов не мог не огрубеть, будучи и по рождению простым человеком, и понятно, что эта грубость отражалась на отношениях его к людям, не привыкшим к ней, и имела влияние на нерасположение к Баранову и предубеждение против него, в чем сознавался и Лазарев. Но имей Баранов разумных и деятельных помощников, получи он поддержку из России, то при настойчивом выполнении его плана и военная морская сила, и торговый флот давным-давно развились бы на Великом океане; русский флаг господствовал бы на нем, и исполнилось бы стремление Петра Великого, чтобы Россия была сильною державою не только сухопутною, но и морскою»⁵⁴.

Итак, шлюп «Суворов» самовольно покинул Новоархангельск 25 июля 1815 года.

Лазарев, приняв на корабль груз, состоявший большей частью из пушного товара и вещей, назначенных для продажи в Лиме, направился прямо к порту Сан-Франциско, чтобы запастись там провизией и сделать запас качественной питьевой воды. Как мы уже знаем, по непредвиденным обстоятельствам он не смог сделать в Новоархангельске ни того ни другого.

С. Я. Унковский отмечает это особо: «Мы оставили Ситху без денежных средств, и запасы нашего продовольствия были весьма ничтожны. <...> Пришлось зайти в Калифорнию, в порт Сан-Франциска, завестись там провизией на все плавание до России, а оттуда плыть к Перуанским берегам, в Лиму»⁵⁵.

Возвращение домой

Оставив Новоархангельск, лейтенант Лазарев направил шлюп «Суворов» на юг вдоль берега Америки.

9 августа 1815 года в пять часов показался флаг крепости порта Сан-Франциско.

На следующий день русские моряки салютовали крепости семью выстрелами и получили аналогичный ответ. Дежурный офицер был отправлен на берег и там получил дозволение пополнить запасы воды и заготовить нужную для команды провизию. Само собой разумеется, строго было запрещено говорить о самостоятельном отходе из Ситхи. Иначе русская колония могла связаться с комендантом и «Суворов» могли задержать.

31 августа шлюп «Суворов» прошел мимо островов Святой Берты и Сокорро, расположенных примерно в 440 километрах к югу от южной оконечности Нижней Калифорнии.

24 сентября шлюп «Суворов» остановился для проверки хронометров у крошечного тропического острова Кокос, а затем зашел на четыре дня к испанскому селению Святой Розы на берегу Колумбии, что близ экватора. Там русские моряки сошли на берег и были очень учтиво приняты начальником господином Казреро. Было получено много всякого рода свежей провизии, купили свиней, запаслись кокосами и ананасами, которые, несмотря на свои большие размеры и привлекательный вид, оказались кисловатыми на вкус.

8 ноября 1815 года, находясь недалеко от Лимы, Лазарев повернул к востоку и 25 ноября прибыл в перуанский порт Кальяо. На рейде стояло до 30 испанских купеческих судов и один военный бриг «Патрицио».

Во время трехмесячной стоянки в порту Кальяо Михаил Петрович и офицеры знакомились с жизнью города и порта. В частности, 29 ноября, в день рождения испанской королевы, русские тоже принимали участие в торжестве по случаю этого события. Было много посетителей с берега на

«Суворове», как на первом из русских кораблей, посетившем этот край, а русские моряки познакомились с высшими чиновниками гражданского управления Лимы.

Наступление нового, 1816 года команда скромно отпраздновала на борту «Суворова». Наконец, 15 февраля 1816 года шлюп «Суворов» после 110-дневной стоянки на рейде в Кальяо был готов к продолжению плавания.

Следует отметить, что солонина в некоторых бочках, взятых из Кронштадта, оказалась совершенно негодной для употребления в пищу, и ее пришлось выбросить за борт.

22 марта 1816 года «Суворов» миновал южную оконечность мыса Горн и переменял курс к норд-осту. Далее при сильном попутном ветре «Суворов» за трое суток благополучно прошел 560 миль. Больных на корабле к тому времени было всего три человека, и это являлось большим достижением для длительных плаваний. Ко всеобщей радости команды, купленные в Перу ламы перенесли непогоду при огибании мыса Горн вполне благополучно, одна из них даже принесла потомство.

И все же «прелести» погоды в этом районе Мирового океана, которые выпали на долю «Суворова», не прошли бесследно: шторм серьезно потрепал корабль.

Лейтенант Лазарев выбрал путь южнее Фолклендских островов, а далее на северо-восток — в Атлантический океан. Михаил Петрович не стал останавливаться в Рио-де-Жанейро, а сделал лишь небольшую остановку у архипелага Фернанду-ди-Норонья, что в 350 километрах от северо-восточного побережья Бразилии. Там на «Суворове» были исправлены повреждения, причиненные штормом, и корабль направился к берегам Англии.

28 апреля 1816 года миновали экватор. Продолжая идти с переменными восточными ветрами, 6 июня шлюп «Суворов» прибыл в британский Портсмут.

С. Я. Унковский описывает это так: «Тихий ветер от норд-норд-оста и норд-норд-веста. Приятная, ясная погода. Множество купеческих судов в виду. Спустили четверку, послали за рыбой на рыбацкую лодку (французскую); рыбаки в киверах и старых французских мундирах. Это люди распушенной наполеоновской армии. Купили рыбы для себя и команды. После 108-дневного плавания из Лимы (Перу), мы сегодня имели отличный обед из макрели (отличная вкусная рыба, ловимая у берегов Англии и Франции по всему Британскому каналу). <...> На другой день, в 8 часов утра увидели Портленд на норд-норд-ост»⁵⁶.

Была уже ночь, когда русские моряки миновали Нидлс-ский маяк на острове Уайт и в 11 часов 7 июня 1816 года шлюп бросил якорь на рейде между Портсмутом и этим островом.

В день прибытия в Портсмут с даты выхода «Суворова» из родного порта миновало 108 дней. По исчислению, ведущемуся на корабле, путешественники опередили текущий английский календарь на один день, что случается со всеми мореплавателями, совершающими кругосветное путешествие в восточном направлении.

После приезда капитана с карантинного корабля, удостоверившегося, что больных на судне нет, команде было позволено беспрепятственно сходить на берег.

В течение всей стоянки корабль Лазарева посещали англичане, желавшие увидеть находящихся на борту диковинных лам и викуний (из семейства верблюдовых), совершивших такое продолжительное и беспокойное путешествие.

В Портсмуте «Суворов» простоял, за разными надобностями, более двух недель, а 24 июня взял курс на Кронштадт.

9 июля наши моряки шли по Балтике и увидели знакомые очертания острова Готланд. Корабль под всеми парусами шел домой. Нетерпение скорой встречи с родной остро ощущалось всеми. Это отчетливо передается в записках С. Я. Унковского, которые становятся все подробнее и фиксируют ход судна уже не по дням, а по часам: «<...> В 6 часов пополудни прошли на траверзе Кошкарский маяк, в 9 часов видели Эксгольмский маяк. Пополуночи в 1 час пеленговали Гогландский маяк ...»⁵⁷

16 июля (28 июля) 1816 года в восемь утра шлюп «Суворов» стал на якорь на малом Кронштадтском рейде против ворот Средней гавани.

С. Я. Унковский в своих «Записках моряка» пишет: «Не стану описывать той радости, которая ощущалась на душе по совершении такого дальнего плавания. После 2-х лет и 10 месяцев отсутствия из своего отечества, не имея никаких вестей ни от родных, ни от друзей, это ощущение едва ли можно описать. Оно невидимо и неуловимо. Мысли постоянно заняты о близких сердцу и родных, и с каким-то трепетом на сердце ожидаешь встретить появление знакомого человека, и с нетерпением ждешь услышать от него весточку из родного края, а между тем на сердце весело, что вот уже мы на месте и исполнили свой долг честно. Корабль возвратился в совершенной исправности. Команда вся здо-

рова и бодра. Ничто не помрачило нашей дружбы — пошли приятелями, а вернулись друзьями»⁵⁸.

Вскоре после прибытия на корабль явились директора Российско-американской компании Михаил Матвеевич Булдаков, Венедикт Венедиктович Кремер и Андрей Иванович Северин. Они выразили свою удовлетворенность тем, как было исполнено порученное М. П. Лазареву дело. Они сочли благоразумным то, что он распорядился оставить Ситху по своему усмотрению для пользы компании.

С. Я. Унковский констатирует: «Груз, доставленный нами на «Суворове», ценою в 2 000 000 рублей, передан весь в порядке, а равно рекомендательные письма о прибытии нашем в Лиму от вице-короля к императору и от гл[авного] директора Филиппинской компании г-на Абадии к директорам нашей Р.-А. компании, с подарками, посылаемыми от обоих Его Императорскому Величеству»⁵⁹.

В числе посетивших шлюп «Суворов», пока он стоял на рейде, был и граф Павел Александрович Строганов, герой войны с Наполеоном, тогда отправлявшийся на русском фрегате к Канарским островам для отдыха и лечения.

22 июля все офицеры «Суворова» отправились в Петергоф на праздник. Им были отведены придворные палатки с прислугой и полным содержанием. Граф Николай Александрович Толстой, гофмаршал двора, лично пришел посмотреть, все ли у них хорошо, и сказал, чтобы приглашенные офицеры нисколько не церемонились, спрашивали все, что потребуется к их столу, а если «какая будет неисправность», то чтобы обращались лично к нему.

23 июля император Александр I с императрицей Елизаветой Алексеевной, вдовствующей императрицей Марией Федоровной и всем царствующим домом приезжали на шлюп «Суворов» смотреть лам, викуний и черепах.

С. Я. Унковский вспоминает: «Долго они любовались этими животными, императрица Елизавета кормила белым хлебом. Все внимание было обращено на этих невиданных зверей, но нам не сделано было никакого приветствия, потому что наш морской министр маркиз да Траверсе не счел нужным нас представить. Грустно и досадно было нам такое невнимание»⁶⁰.

Итак, завершилось кругосветное путешествие Михаила Петровича Лазарева на шлюпе «Суворов», начатое 9 октября 1813 года. Оно стало четвертым по счету в истории российского флота и продолжалось два года и девять с половиной месяцев. Если исключить из времени плавания

стоянки у берегов Русской Америки — то всего 773 дня, из них под парусами «Суворов» провел 484 дня и 289 дней простоял на якоре.

Последствия конфликта с А. А. Барановым

Михаил Петрович Лазарев благополучно возвратился в Кронштадт, не имея на судне медика и суперкарго. Правление Российско-американской компании оправдало его поступок, а вот А. А. Баранов получил отставку.

Отметим, что имело место следственное дело по обвинению М. П. Лазарева в злоупотреблениях во время кругосветного плавания на шлюпе «Суворов».

Заключение по этому делу было сделано в 1817 году, и в нем говорилось следующее:

В прошлом 1816 году по поводу отношения главного правления американской компании к господину морскому министру с жалобой на находившегося в службе той компании на корабле «Суворов» лейтенанта Лазарева, якобы он, в противность инструкции, на возвратном пути в Россию заходил в Лиму и во французские порты для произведения торгу; произведено было в учрежденной в Кронштадте особенной комиссии исследование, по коему открылось, что лейтенант Лазарев с офицерами и всей командой, на корабле «Суворов» бывшими, готовы подтвердить присягой показание свое, что они во французские порты никогда не заходили и торго в Кале не производили.

По рассмотрении сего следствия Адмиралтейств-коллегией найдено, что показанная жалоба основана единственно на донесениях Баранова и изветах суперкарго Молво, ибо возведенные поступки на Лазарева и бывших с ним офицеров ничем не доказаны⁶¹.

В объяснительной записке лейтенанта Лазарева по поводу предъявленных ему правлением Российско-американской компании обвинений в злоупотреблениях по службе во время кругосветного плавания на корабле «Суворов» было сказано:

Будучи обязан по воле начальства объяснить все предметы, коими главному правлению компании угодно помянуть и службу, и обязанности, и поступки мои во время путешествия моего вокруг света, я пройду каждую страницу той записки, которая на мой счет в комиссию поступила, и

надеюсь, что правосудное начальство, имея в виду беспорочное мое служение, защитит меня от опасных для меня заключений правления компании. <...>

Предмет решимости моей предпринять путь, с великими трудами сопряженный, состоял (признательно скажу) в пользу Отечества, в составлении себе доброго имени и по знанию и по опытам в службе, мной занимаемой. В пылкости чувствований сих не предвидел я, при вступлении в распоряжение компании, что в сей же предмет мой войдут и оскорбления и клеветы, званию моему нанесенные, но я, вооружаясь силой чистой совести, за честь себе вменяю поставить истину противу оных. <...>⁶²

Далее М. П. Лазарев давал такие объяснения:

Руководствуясь 12 пунктом данной мне инструкции... <...> я на обратном пути зашел в Лиму. Главнейшие виды мои по сему предмету были: заведение торговли с богатейшей страной в свете, куда доньше ни единая европейская нация, кроме гишпанской, не торговала.

Компания осмеливается обвинять меня за то, что я там купил хины. Основания, на коих произвел я сию операцию, суть следующие: хина, растущая единственно в области Перу, привозима была доньше одними гишпанскими судами и то в Кадикс. За вывоз из Кадикса взимается установленная там пошлина. Англичане, вывозя оную в Англию, платят также пошлину, наконец, из Англии привозят уже оную в Россию... <...> и продают весьма дорого. Ныне, проложив путь привозить из первых рук статью сию, мог ли я ожидать за доброе мое намерение привязки, если смею сказать, и негодования. <...>

Все, что ни куплено было в Лиме, куплено на остаток груза, после Ситхи, состоящего из российских продуктов, стоящий компании по фактурам ее около 25 тыс. руб. Несомненно, что груз сей продан был на пиастры. <...> Надобно знать, что серебро из Лимы вывозить запрещается под опасением конфискации самого судна, следовательно, надобно было купить товаров.

Касательно 800 пудов хины, привезенных мною на комиссию компании от [господина] Абадия, я долгом чту объяснить, что [господин] Абадия есть первый фактор Филиппинской компании, что он просил меня принять сии 800 пудов хины в знак первых связей перуанского торга с Российско-американскою компаниею, полагая, что первый опыт сей принят будет с признательностью. <...> Если виды американской нашей компании сим правилам противны, то я, с моей стороны, действуя в видах государственной неминуемой пользы, не стою, кажется, обвинения за то. <...>

Ратания*, которой свойство правлению компании неизвестно до того, что не так написано и звание сего растения, взял я небольшое количество по той единственно причине, что [господин] Абадия сказывал мне, что товар сей беспрестанно требуют в Англии.

Пушные же товары состояли из нескольких кож черных медведей, которые проданы были по письменному требованию вице-короля на украшение киверов для тамошних войск. Он просил меня назначить им цену; хотя бы и должен я был поднести ему оные в дар за оказанное его благорасположение в гостеприимном нас принятии, но из крайней осторожности продал ему оные кожи по 22 пиастры каждую. По прибытии моем в Санкт-Петербург господа директоры упрекали меня в том, что не подарил я тех кож вице-королю; ныне в том меня обвиняют, что я их продал, так как бы не оставили они обвинить меня, если бы я подарил их.

Касательно сведения о ценах российских товаров в Лиме я старался узнать их, поелику ничего в убыток не продал, а касательно лимских товаров в России руководствовался сведениями Красильникова**, наставлениями которого пользовался и сам господин Молво. Впрочем, я и донные утверждаю, что невероятно, чтобы хина, привезенная через Кадикс и Англию в Россию, стоила то же, что хина, привезенная прямо из Перу. <...>

Ром в порте Джексоне никогда продаваем не был. Правда, что меняли оный за разные редкости, за мытье белья и прочее, и то не две пипы, а не более 1/3 пипы***. Остаток же был по временам раздаваем команде в Ситхе, алеутам за привоз дичи и проч. Если ж что подобное и случилось, чего, однако ж, мне было неизвестно, то уповательно чрез самого господина Молво, который без моего позволения и без ведома свез ночью 3-анкерный бочонок рому к себе на квартиру. <...>

Касательно огорчения губернатора и скорого будто бы моего отплытия явно доказывается ложное показание тем, что за день перед выходом моим из порта Джексона губернатор пригласил меня, всех офицеров и самого господина Молво к себе обедать, что на другой день поутру при пушечном выстреле отдал я паруса (знак, что снимаюсь с якоря), что губернатор прислал ко мне офицера пожелать нам счастливого вояжа и поблагодарить за тихое и скромное

* Р а т а н и я — лекарственное растение, низкорослый кустарник с крупными шишковатыми корнями. Корни ратании применяются в гомеопатии и народной медицине.

** Приказчик Федор Красильников был помощником суперкарго Г. Н. Молво.

*** П и п а (pipe) — старая английская мера вина, около 477 литров.

пребывание нашего экипажа в порте сем, причем прислал и просил принять корзину с апельсинами и вареньем. <...> Все сии события, будучи публичны, сами по себе опровергают неосновательные слова преклонного господина Молво⁶³.

Относительно Германа Николаевича Молво и его претензий Лазарев писал:

Господину Молво показался я суровым потому, что я вел себя, как начальнику судна следовало, и никому на корабле дерзостей противу меня не позволял. Будучи военным офицером и имея под командою мою военных же офицеров, я руководствовался во всем морским уставом. Помощник суперкарга Красильников действительно был мною связан, но вот за какую безделицу: в пьяном виде бунтовал он и ругал и офицеров, и меня. Сие случилось в море и довольно поздно ввечеру. Я, вышедши наверх, велел его немедленно связать и посадить на бак, он кричать не переставал, и тогда принужден я был велеть завязать ему рот, но не было ни обагренного кровью лица, ни кляпа во рту так, как объясняет главное правление компании; в истине моей свидетельствую я на тех самых, кои его вязали.

Впрочем, такого пьяного и буйного человека, не знающего никакого повиновения, унять в то время иного способу не было, во-первых, для того, чтобы он в пьянстве ни себе, ни кому другому вреда не сделал, а во-вторых, дабы сквернословием своим не наносил соблазна. Сам Красильников, проспавшись, просил на другой день при всех извинения в учиненных им грубостях. Я, видя его раскаяние, сей случай, уже записанный, из журнала приказал исключить, дабы не сделать ему вреда в доверенности. Он сам, будучи здесь немалое время, не приносил ни малейшей жалобы и отправился обратно в вояж с благодарностью за мое снисхождение, а поступок сей с мещанином Красильниковым, в таковом бесчеловечном описании, уже взят со слов господина Молво.

В порт Кале я не заходил, а останавливался во время штиля на якоре за несколько миль от оногo; ящики не из моей каюты, а с палубы были действительно свезены. Но какие ящики и с видами ли корысти то исполнено было? Ящики сии поручены были мне в Лиме от купцов (тех самых, с коими были благоприятные виды для американской нашей компании завести торговые связи) для доставления в Англию. За ласки и приветливость, какими мы в Лиме пользовались, неприлично мне показалось отказать им в такой малой услуге, имея в виду всевозможное усиление средств к утверждению торговых связей отечества нашего с Перувию.

Придя в Портсмут, немедленно хотел я их отдать по адресу, но после узнал, что было затруднение их снять... <...> что иностранные товары одной нации на судне другой иностранной же нации привозить в Англию запрещено, что мне было известно, но я, будучи готов и поспешая в Россию, уведомил их, что ждать не могу, а потому и просили они сдать оные на французский пассажбот, крейсирующий нарочно для того между Довером [Дувром] и Кале. <...> Когда я за штилем при выходе из Канала остановился на якоре, судно сие пристало к борту и ящики были сгружены. Нет тут урона компании, нет тут корыстолюбивых видов, а если неведение мое в сем случае может обвинить меня, я предаю неумышленный поступок сей в великодушное рассмотрение начальства.

Изложив оправдания мои во всей истине и по чистой моей совести, я долгом чту усерднейше просить милостивое начальство удостоить своего внимания, что в отдаленной такой экспедиции, в какой я находился, легко могло случиться, что в некоторых обстоятельствах я не так, может быть, поступил, как бы следовало, поелику погрешности свойственны человечеству, особенно в таких сношениях, где и никакого полезного наставления встретиться почти не может...

За всем сим, поелику не чувствую я никакого преступления, могущего отягощать и мою совесть и мое звание, поелику обиды и оскорбления за предпринятый и совершившийся труд мой крайне меня огорчают и бесславят мундир офицера, я осмеливаюсь умолять милостивое начальство довести оправдания мои по порядку службы до сведения Государя императора. <...>⁶⁴

Следует отметить, что Герман Николаевич Молво, этот «нарвский гражданин», и его помощник Красильников (пьяница и дебошир) составили компанию немецкому доктору Шефферу. И именно эти трое, объединенные одним «недугом» с первых же дней пребывания на «Суворове», попортили немало крови и М. П. Лазареву, и всему экипажу в целом. Но этого молодого Молво не следует путать с Германом Николасом Молво, прибывшим в Санкт-Петербург примерно в 1750 году и основавшим с сыном Якобом фирму «Молво и сын». Герман Молво владел сахарным и водочным заводами и состоял в 1-й гильдии столичного купечества. Его сын тоже был 1-й гильдии купцом, производившим оптовую торговлю при Петербургском порту. С середины 1815 года он был петербургским городским головой, и при его участии разрабатывались новые таможенные тарифы

для внешней торговли. В 1826 году он был возведен в российское потомственное дворянство.

После разбора вышеописанного конфликта Александр Андреевич Баранов, первый главный правитель русских поселений в Северной Америке, ставший уже при жизни живой легендой и сам себя называвший «Писарро российским», сравнивая с Франсиско Писарро, великим испанским конкистадором, в 1818 году оставил должность правителя и навсегда покинул Русскую Америку. Он отправился в Россию на корабле «Кутузов». Однако, простившись с Аляской, Александр Андреевич так и не смог достичь родных берегов: тяготы и лишения 28 лет пребывания в колониях сказались на его здоровье — после непродолжительной болезни он скончался на борту судна 16 апреля 1819 года. Произошло это близ острова Ява, и тело Баранова было опущено, согласно морскому обычаю, в воды Зондского пролива.

Завершая рассказ о первом кругосветном путешествии М. П. Лазарева, следует отметить, что молодой командир с честью провел свой небольшой парусный корабль, несмотря на тяжелые условия плавания.

Трудности этого возвращения — без медика и суперкарга продемонстрировали решительный и твердый характер Михаила Петровича, а также глубокие познания в морском деле, которые содействовали его последующему продвижению по службе.

Ну а дальше...

В 1817 году, за выслугу на море в 18 шестимесячных кампаниях, Михаил Петрович Лазарев был награжден орденом Святого Георгия 4-го класса.

А в 1818 году, с 28 мая по 9 июля, он ходил от Кронштадта до Красной Горки и обратно на 74-пушечном линейном корабле «Память Евстафия», под командой капитан-командора Мура. Он поступил на российскую службу в чине мичмана в 1783 году. Император Павел I отправил его в отставку в чине капитана 2-го ранга, но Александр I возвратил, назначив командовать кораблем «Память Евстафия». На флоте все звали Мура Устином Васильевичем, он участвовал во многих морских сражениях, и Михаил Петрович относился к нему с большим уважением.

Глава четвертая
ЭКСПЕДИЦИЯ К ЮЖНОМУ ПОЛЮСУ
(1819—1821)

Назначение экспедиции

В 1819 году, по воле императора Александра I, была снаряжена антарктическая экспедиция из двух судов, с ученой целью пройти вокруг света. Начальником экспедиции стал Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен.

Будущий мореплаватель родился 9 (20) сентября 1778 года на острове Эзель (Сааремаа, ныне это территория Эстонии). По окончании курса наук в Морском кадетском корпусе в 1797 году он был произведен в мичманы и до 1803 года нес службу на судах Ревельской эскадры в плаваниях по Балтийскому морю. В 1803 году отправился в кругосветное плавание на фрегате «Надежда», под командой выдающегося мореплавателя Ивана Федоровича Крузенштерна, которому молодого и прилежного офицера рекомендовал сам командующий флотом вице-адмирал Ханыков.

Это странствие оказало большое влияние на морское образование Беллинсгаузена, с особенным усердием занимавшегося составлением карт и описями новых и малоизученных берегов. И. Ф. Крузенштерн так оценил работу молодого исследователя: «Все почти карты рисованы им последним искусным офицером, который в то же время являет в себе способность хорошего гидрографа; он же составил и генеральную карту»⁶⁵.

В 1810 году Беллинсгаузена перевели на Черноморский флот и назначили командиром фрегата «Минерва». Плавав на этом фрегате три года у кавказских берегов, Фаддей Фаддеевич обратил внимание на их неверное изображение на российских морских картах и, произведя астрономические наблюдения, уточнил координаты важнейших объектов на восточном побережье Черного моря⁶⁶.

Незадолго до своего перевода в Санкт-Петербург для участия в экспедиции к Южному полюсу Беллинсгаузен был на-

значен командовать фрегатом «Флора», на котором предполагал продолжить начатые гидрографические работы.

Как видим, И. Ф. Крузенштерн не случайно рекомендовал назначить начальником антарктической экспедиции именно капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена. В своем письме от 31 марта 1819 года на имя морского министра И. И. Траверсе относительно организации экспедиции к Южному и Северному полюсам, в котором И. Ф. Крузенштерн подробно изложил свои, как он выразился, «замечания» относительно будущих путешествий, касающиеся их цели и ожидаемых результатов, маршрутов и подготовки к ним, он сопроводил свой выбор такими словами: «Хотя е. и. в. (его императорское величество. — *И. Р.*) и соблаговолит назначить сам начальников экспедиции, однако позвольте мне, впрочем, рекомендовать в начальники экспедиции к Южному полюсу капитана бар. Беллинсгаузена, он находился со мной на “Надежде”, и потому могу судить об нем, он имеет особенные свойства к начальству над таковою экспедицией, превосходный морской офицер и имеет редкие познания в астрономии, гидрографии и физике. Наш флот, конечно, богат предприимчивыми и искусными офицерами, однако из всех оных, коих я знаю, не может никто, кроме Головнина, сравняться с бар. Беллинсгаузенем»⁶⁷.

«Современники рисуют Ф. Ф. Беллинсгаузена “смелым, решительным, знающим свое дело командиром, прекрасным моряком и штурманом, ученым-гидрографом, истинным русским патриотом”»⁶⁸.

Заглядывая вперед, к этому можно добавить, что Михаил Петрович Лазарев, снискавший с годами, прошедшими после экспедиции к Южному полюсу, славу одного из талантливейших русских флотоводцев, вспоминая совместное с Беллинсгаузенем плавание, называл его не иначе как «искусным, неустрашимым моряком» и к этому прибавлял, что он был «отличный, теплой души человек»⁶⁹.

Осуществление первого русского научного антарктического плавания являлось частью плана, подготовленного правительством по повелению императора Александра I и предусматривавшего одновременную отправку в наиболее труднодоступные районы Мирового океана двух экспедиций в составе двух судов каждая — к Северному и Южному полюсам.

Необходимо отметить, что И. Ф. Крузенштерн в своем письме морскому министру уделил особое внимание экспе-

диции именно к Южному полюсу, подчеркнув ее важность в углублении познаний о Южном полушарии и поиске земли, которая могла там существовать. Будучи опытным мореплавателем и первооткрывателем, человеком с широким кругозором и глубокими знаниями в области гидрографии и океанографии, удостоенным звания почетного члена Московского университета, Крузенштерн торопил с ее отправкой, стремясь сохранить приоритет за Россией: «Обе экспедиции равномерно важны, но я постараюсь приготовить инструкцию для первой с большей подробностью, не только потому, что наши мореходцы знают менее южную часть Великого океана, нежели северную, но и для того, что сия экспедиция, кроме главной ее цели изведать страны Южного полюса, должна особенно иметь в предмете поверить все неверное в южной половине Великого океана и пополнить все находящиеся в оном недостатки, дабы она могла признана быть, так сказать, заключительным путешествием в сем море. Славу такового предприятия не должны мы допускать отнять другим у нас, она в продолжение краткого времени достанется непременно в удел англичанам или французам. По сим-то причинам почитаю я сие предприятие одним из важнейших, как когда-либо предначинаемы были... Путешествие единственно предпринять к обогащению познаний [оно] имеет, конечно, увенчаться признательностью и удивлением позднейшего потомства...»⁷⁰

Свои предложения по подготовке антарктической экспедиции, помимо Крузенштерна, представили и другие известные и авторитетные ученые и мореплаватели того времени — полярный исследователь, контр-адмирал, член Адмиралтейств-коллегии, генерал-гидрограф Главного морского штаба Г. А. Сарычев и совершивший уже два кругосветных плавания О. Е. Коцебу.

В 1819 году в жизни Беллинсгаузена произошла важная перемена. 24 апреля он получил от И. И. Траверсе письмо, предписывавшее ему немедленно отправиться в Санкт-Петербург «для принятия некоторых высочайших поручений»⁷¹.

О том, что произошло далее, Беллинсгаузен вспоминал так: «Сей случай удалил меня из Севастополя, где я тогда с особенным удовольствием служил Командиром 44 пушеч. фрегата “Флора”, имел поручение от главного Командира Черноморского флота Вице-Адмирала Грейга, в продолжение лета, обойти на сем фрегате Черное море и определить географическое положение всех приметных мест и мысов.

Для меня было бы лестно и приятно исполнить волю всеми любимого Начальника, но надлежало отправиться в Петербург.

По прибытии моем в столицу 23 мая, Г. Морской Министр сказал мне: “Государю Императору угодно препоручить вам начальство над двумя шлюпами ‘Востоком’ и ‘Мирным’, которые назначаются для открытий в Южных больших широтах, и чтобы обойти льды вокруг Южного полюса”»⁷².

Получив приказ министра, Беллинсгаузен немедленно отправился в Кронштадт, чтобы принять шлюпы, находившиеся уже почти в полной готовности.

Что касается выбора капитана второго судна экспедиции, шлюпа «Мирный», то, рассматривая кандидатуры, Морское министерство остановило свой выбор на лейтенанте Лазареве. К тому времени он стал уже широко известен в среде офицеров Балтийского флота, пользовался уважением за свои служебные и боевые качества и имел репутацию отличного мореплавателя, совершившего кругосветное плавание.

А вот как оценивали самого Михаила Петровича Лазарева современники: «Все отдавали полную справедливость отличным знаниям лейтенанта Лазарева по морской части; он считался одним из первых морских офицеров в нашем флоте, и был действительно таков, обладая в высокой степени всеми нужными для этого качествами»⁷³.

Как видим, выбор при назначении командиров кораблей в антарктическую экспедицию 1819—1821 годов оказался чрезвычайно удачным.

Итак, Ф. Ф. Беллинсгаузен командовал шлюпом «Восток», а второй шлюп, «Мирный», был отдан в командование М. П. Лазареву.

Основные данные шлюпов «Восток» и «Мирный»

Название шлюпов	Водоизмещение (т)	Длина (м)	Ширина (м)	Число орудий	Спущен на воду	Место постройки	Имя строителя
«Восток»	900	39,5	10	28	1818	Петербург	Стоке
«Мирный»	530	36,5	9,1	20	1818	Ладейное поле	Колодкин

Этим русским кораблям предстояло отплыть к Южному полюсу. И надо сказать, что двух командиров сразу же связали сердечные дружеские отношения и за весь период совместного плавания лишь один раз между Ф. Ф. Беллинсгаузенем и М. П. Лазаревым возникли разногласия. Несмотря на исключительную собственную смелость и опытность, Лазарев считал, что Беллинсгаузен слишком рискует, маневрируя большими ходами между ледяными полями в условиях плохой видимости. Михаил Петрович говорил: «Хотя мы смотрели с величайшим тщанием вперед, но идти в пасмурную ночь по 8 миль в час казалось мне не совсем благоразумно»⁷⁴.

На это замечание Беллинсгаузен спокойно отвечал: «Я согласен с сим мнением лейтенанта Лазарева и не весьма был равнодушен в продолжение таких ночей, но помышлял не только о настоящем, а располагал действия так, чтобы иметь желаемый успех в предприятиях наших и не остаться во льдах во время наступающего равноденствия»⁷⁵.

Впрочем, разве это разногласия? Просто немного отличающиеся мнения двух смелых, решительных и знающих свое дело командиров.

Несколько слов о приоритете русских

Надо сказать, что подобных экспедиций еще не бывало в российском флоте. Она проходила под руководством Морского министерства и за ее подготовкой осуществлял надзор лично морской министр И. И. Траверсе. Хотя в первые три десятилетия XIX века имели место многочисленные русские кругосветные плавания, но их большая часть была вызвана наличием российских владений на Алеутских островах, Аляске и граничащих с ней побережьях Северной Америки. Да, эти кругосветные путешествия сопровождались важными географическими открытиями в Тихом океане, но при этом оставались совершенно неизученными ни русскими, ни иностранными экспедициями обширные пространства трех океанов (Тихого, Индийского и Атлантического) к югу от Южного полярного круга, в то время объединявшиеся под общим наименованием Южного Ледовитого океана.

Кстати, открытию Южного материка в значительной мере было посвящено кругосветное плавание британского мореплавателя Джеймса Кука. Но Кук отрицал наличие

Южного материка, по крайней мере доступного для обнаружения с помощью судов.

Он писал: «Я обошел океан Южного полушария на высоких широтах и... <...> отверг возможность существования материка, который если и может быть обнаружен, то лишь близ полюса в местах, недоступных для плавания»⁷⁶.

Именно это мнение Джеймса Кука, доказывавшего, что Антарктиды или не существует, или что ее достичь вообще невозможно, послужило причиной отказа на какое-то время от дальнейших попыток открыть континент, расположенный на самом юге Земли.

В высказываниях Кука о неизвестном континенте большинство интересующихся этим вопросом слышали в качестве главного вывода слова об отсутствии континента. Замечание Кука о том, что он, возможно, существует, но недоступен, отошло на второй план. Укоренению этого мнения способствовали и заявления некоторых ученых, совершивших плавание вместе с Куком, в частности, натуралиста Иоганна Рейнгольда Форстера, который писал: «Многие ученые люди издавна думали, что в Южном полушарии существует большая матерая земля, предполагая оную необходимо нужною для сохранения земного шара в равновесии... но плавание наше вокруг земного шара неоспоримо доказало, что по ту сторону 60 градусов широты в южном полушарии нет земли, кроме обретенных нами Южной Георгии и Сандвичевой земли»⁷⁷.

При всем уважении к заслугам этого ученого, отметим, что налицо пример самоуверенности, при отсутствии, между тем, каких-либо научных доказательств для столь запелляционного вывода. Однако даже в ту эпоху, когда отсутствовали достоверные географические сведения о пространстве, окружающем Южный полюс, было уже невозможно одним лишь авторитетом навязать научному сообществу то или иное мнение. Кук в этом смысле оказался дальновиднее и выразил свое мнение осторожно и с оговорками.

К тому, что на самом деле сказал Кук и насколько его слова оказали влияние на поиски Южного континента, мы еще вернемся в другой главе нашего повествования.

Кстати, Джеймс Кук, направляясь на юг, встретил на своем пути непроходимую стену льдов, которая и вынудила его повернуть обратно. У русских моряков путь был аналогичным, но они не отступили. Поэтому именно они стали первыми.

Заглядывая вперед и желая сразу же покончить со всеми инсинуациями на эту тему, оговоримся: да, Джеймс Кук неоднократно пересекал полярный круг, был затерт льдами, перешел через 71° южной широты и находился всего лишь в 75 милях от берегов Антарктиды. А русские мореплаватели уже на первом этапе плавания в арктических водах совершили в общей сложности шесть подходов (как тогда говорили — «покушений»), несколько раз пересекли 69° южной широты и приближались вплотную к антарктическому материку. Во время покушения 16 (28 января) 1820 года они находились всего в 20 милях от Южного континента, засвидетельствовав, как мы увидим далее, в своих отчетах и письмах наличие многочисленных визуальных и других признаков близости земли⁷⁸.

Еще один важный момент: во время второго захода в Антарктиду 17 (29 января) 1821 года Ф. Ф. Беллинсгаузен и М. П. Лазарев в очередной раз увидели берег, в чем были абсолютно уверены. И не было с их стороны в тот момент ошибкой считать этот берег частью материка, хотя впоследствии, но лишь почти через 120 лет (!), и выяснилось, что это крупнейший остров Антарктиды, отделенный от нее узким проливом, покрытым вечным льдом, таким же, что покрывает материк.

Да, увидев неизвестную доселе землю, они не сумели высадиться на берег из-за сплошного льда около него. Но именно русская экспедиция доказала, что это была земля; в солнечную погоду русские моряки четко видели и даже зарисовали гористый берег, и последние сомнения исчезли — на юг простирался не просто ледяной массив, а заснеженные скалы. Ф. Ф. Беллинсгаузен назвал открытую сушу Землей Александра I.

А вот англичане, например, считают, что Антарктиду открыли Эдвард Брансфилд и Уильям Смит. Но последний в 1819 году высадился на Южных Шетландских островах, лежащих вблизи Антарктиды, но это все-таки не континент. А Брансфилд обогнул эти острова и 30 января 1820 года увидел полуостров, якобы принадлежащий континенту. Но только увидел издали, не более того. И можно было бы по этому поводу подумать: что ж, и пусть они так считают, если называют это «открытием Антарктиды».

Совсем другое мнение имеют американцы, которые считают, что Антарктиду открыл Натаниэль Палмер. Но только этот достойный человек нигде не высаживался и 16 ноября 1820 года видел вроде бы (!) тот же самый полуостров. Та-

ким образом, мы вправе утверждать, что это, мягко говоря, очень смелая претензия на первенство. Но можно было бы и в этом случае махнуть на подобное «доказательство» рукой и посчитать его желанием американцев везде, где только возможно, считать себя опередившими англичан, да и других европейцев тоже.

Да, наверное, можно было бы так и отнестись к этим претензиям на первенство, если бы за всеми этими провозглашаемыми приоритетами, не имеющими ничего общего с подлинными открытиями земель, не последовали неблагоприятные поступки: переименование островов и земель, открытых русскими первопроходцами, и сделано это было спустя совсем немного лет после завершения экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева. И больше других в этом преуспели представители Англии, провозгласившей себя «владычицей морей», на чем мы еще остановимся подробнее.

Но были еще и другие иностранные мореходы, совершавшие плавания в Южном Ледовитом океане в XIX веке. Своя точка зрения на открытие Антарктиды имеется у аргентинцев, чилийцев и французов. Первым флаг своей державы водрузил там, по-видимому, француз Жюль Дюмонд'Юрвиль. Но вот когда установил? В январе 1840 года! И где установил? Не на континенте, а на скалистом острове, находящемся в миле от материка.

А впервые человеку удалось высадиться в Антарктиде лишь 24 января 1895 года. Первыми вступили на землю шестой части света капитан норвежского китобойного судна «Антарктик» Леонард Кристенсен и преподаватель естественных наук Карлстен Борхгрёвинк. Он уговорил капитана спустить на воду шлюпку и пристать к берегу. Более того, он собрал там образцы минералов, увидел и описал антарктический лишайник, а в воде заметил медузу.

Однако это все происходило намного позже, а пока же о существовании Антарктиды никто не знал. Но так было лишь до отправления русской антарктической экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева.

Подготовка экспедиции

Михаил Петрович Лазарев принял на себя непосредственное руководство всеми подготовительными работами.

В письме своему другу и бывшему товарищу по плаванию А. А. Шестакову он отмечал, что «Восток» был постро-

ен по плану фрегатов «Кастор» и «Поллукс» (постройки 1807 года), но с той разницей, что на нем верхняя палуба была сплошная, без разрезных шкафутов (деревянных брусов, идущих вдоль борта). Лазарев считал, что это судно «вовсе неудобное к такому предприятию по малой вместительности своей и тесноте как для офицеров, так и для команды»⁷⁹.

Шлюп «Восток» был построен корабельным инженером Вениамином Стокке (англичанином на русской службе), и на практике он действительно оказался мало удачным. Зато прекрасные мореходные качества показал второй шлюп, «Мирный», построенный русским корабельным мастером Яковом Аникеевичем Колодкиным.

Лазарев наблюдал за снаряжением обоих шлюпов, но времени у него было крайне мало, ведь назначение Беллинсгаузена состоялось лишь за 42 дня до выхода экспедиции из Кронштадта.

Отметим, что шлюп «Мирный» имел значительно меньшие размеры и первоначально числился в списках флота в качестве транспорта. И он был несколько перестроен, чтобы получить внешний вид военного корабля. Кроме того, командир его лейтенант Лазарев приложил много усилий в подготовительный период, чтобы улучшить мореходные качества этого шлюпа, рассчитанного для плавания в Балтийском море (он был снабжен второй обшивкой, сосновый руль был заменен дубовым, были поставлены добавочные крепления корпуса, такелаж был заменен более прочным и т. д.).

В конечном итоге Михаил Петрович дал положительную оценку своему шлюпу: «Своим же шлюпом я был очень доволен»⁸⁰.

Но при этом он позволял себе выражаться довольно резко. Например, одному своему товарищу он писал так: «Для чего посланы были суда, которые должны всегда держаться вместе, а между прочим такое неравенство в ходу, что один должен беспрестанно нести все лисели* и через то натруждать рангоут, пока сопутник его несет паруса весьма малые и дожидается? Эту загадку предоставляю тебе самому отгадать, а я не знаю»⁸¹.

Заглядывая вперед, отметим, что в ходе плавания лишь благодаря морскому искусству М. П. Лазарева шлюпы ни

* Л и с е л ь — дополнительный парус, ставившийся в помощь прямым парусам для увеличения их площади при попутных ветрах.

разу не разлучились, несмотря на исключительно плохие условия видимости в антарктических водах, темные ночи и непрерывные штормы.

Среди офицерского состава шлюпа «Восток» наиболее видными личностями были помощник командира капитан-лейтенант Иван Иванович Завадовский и лейтенант Константин Петрович Торсон. На этом шлюпе в плавании также находились выдающийся астроном профессор Казанского университета Иван Михайлович Симонов и художник Павел Николаевич Михайлов, впоследствии академик живописи.

Из состава офицеров шлюпа «Мирный» следует отметить лейтенантов Михаила Дмитриевича Анненкова и Николая Васильевича Обернибесова, а также мичманов Ивана Антоновича Куприянова и Павла Михайловича Новосильского. Последний был включен в состав экспедиции по просьбе Лазарева и зачислен в команду шлюпа, которым он командовал, менее чем за две недели до отплытия.

Беллинсгаузену и Лазареву было предоставлено право самим набрать себе команду из офицеров и гражданских лиц. По свидетельству Новосильского, «несмотря на трудности и опасности, которых надлежало ожидать в предстоящих экспедициях, число офицеров, желающих в них участвовать, было так велико, что надо приписать особенному счастью, когда выбор пал и на меня»⁸².

Добавим, что попасть в число счастливых Новосильскому, только окончившему в тот год Морской кадетский корпус, удалось благодаря письму, которое его отец, будучи знаком с Лазаревым, передал для Михаила Петровича. Лазарев отнесся к просьбе молодого человека благосклонно и рекомендовал его вышестоящему начальству, несмотря на то что Михаил Петрович был буквально засыпан подобными просьбами. И уже на следующий день на аудиенции у морского министра вопрос об участии новоиспеченного офицера Новосильского в экспедиции был решен.

Недостаток у Новосильского опыта плаваний в морях был, как показали дальнейшие события, с лихвой возмещен тем, что в его лице экспедиция получила человека, отличавшегося любознательностью, обширными познаниями в астрономии и других науках, способностью к систематизации и анализу наблюдений за природными явлениями и жизненным укладом различных народов. Все это он отразил в своей книге «Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера», изданной в Санкт-Петербурге в 1853 году. Благодаря его незаурядному литературному

таланту из этих «Записок...» мы узнаём о многих интереснейших подробностях жизни на шлюпе «Мирный» в ходе экспедиции и о его командире М. П. Лазареве.

Всего в плавание на «Востоке» отправилось 117 человек, на «Мирном» — 72 человека⁸³. (В воспоминаниях П. М. Новосильского указывается другое количество членов экипажа «Мирного» — 73 человека⁸⁴.)

Есть и несколько иные данные: личный состав шлюпа «Восток» включал 9 офицеров и 117 унтер-офицеров и матросов, шлюпа «Мирный» — соответственно 7 и 72⁸⁵.

Мичман Новосильский потом отмечал, что кораблям «предназначено было осмотреть те части Южного Ледовитого океана, в которых никто еще не бывал»⁸⁶.

Несмотря на большую спешку со снаряжением экспедиции, снабжена она была в целом неплохо. Однако, как показали дальнейшие события, не все, что было сделано на судах и взято с собой в путешествие, вполне соответствовало основной его цели — плаванию во льдах. Прежде всего это относится к состоянию шлюпа «Восток». Его готовность к тяжелым испытаниям оказалась намного хуже, чем у «Мирного», подготовкой которого Лазарев занимался лично, имея на это больше времени, чем Беллинсгаузен. Данное обстоятельство стало причиной более раннего, против запланированного, ухода экспедиции из высоких южных широт в конце января 1821 года.

Зато экспедиция была очень хорошо снабжена всевозможными противочинготными продуктами питания, к которым относились хвойная эссенция, лимоны, кислая капуста, сушеные и консервированные овощи. Также для обогрева матросов, замерзавших при работе на реях во время ледящих ветров и морозов в Антарктике, имелся запас рома. А еще было закуплено красное вино для добавления к питьевой воде при плавании в жарком климате.

Перед отправлением экспедиции Беллинсгаузен получил несколько подробных инструкций от разных ведомств, которыми он был обязан руководствоваться.

1. Инструкция от морского министра содержала несколько положений общего характера, относительно маршрута следования и сроков начала плавания непосредственно к Южному полюсу, а также отношений с местными жителями, передачи полученных сведений с судами, идущими в Европу, соблюдения дисциплины на кораблях.

2. Инструкция государственной Адмиралтейств-коллегии предписывала соблюдение необходимых мер по сохра-

нению здоровья экипажей, обеспечение хороших бытовых условий, соблюдение норм морского международного права.

3. Инструкция государственного Адмиралтейского департамента касалась вопросов ведения записей по навигации, астрономии, гидрографии, а также журнала путешествия и зарисовок художника.

4. Вторая инструкция от морского министра содержала указания по проведению научных наблюдений: измерение различных параметров воды, льдов, ветров, этнографические и ботанические наблюдения, сбор минералогических и других коллекций.

Как видим, экспедиции ставились многообразные, хорошо продуманные задачи. Их выполнение должно было способствовать, как указывалось в последней инструкции, достижению основной цели — получению новых знаний о земном шаре.

23 июня 1819 года, заботясь о скорейшем отправлении, шлюпы посетил морской министр вместе с главным командиром Кронштадтского порта, а на другой день сам император «изволил осчастливить Высочайшим своим посещением шлюп «Восток»»⁸⁷. Его величество все подробно осмотрел и, пожелав морякам благополучного пути, возвратился в Петергоф.

Также император осмотрел шлюп «Открытие», который должен был отправиться «в отдаленнейшие пределы Севера». А 25 июня начальники обеих экспедиций представлялись его величеству в Петергофе. При этом император объявил им высочайшую свою волю, чтобы русские моряки «во время пребывания у просвещенных, равно и у диких народов, снискивали любовь и уважение; сколь можно дружелюбнее обходились с дикими народами и без самой крайности не употребляли огнестрельного оружия»⁸⁸.

От Кронштадта до Портсмута

В шесть часов вечера 4 (16) июля 1819 года шлюпы «Восток» и «Мирный» снялись с якоря и вышли из Кронштадта. «Вся пристань была унижена зрителями; все желали нам счастливого плавания, махали шляпами и кричали ура! Прокричав в свою очередь ура! И, отсалютовав крепости, при ровном благополучном ветре мы быстро понеслись вперед»⁸⁹ — так вспоминал прощание с родным краем Новосильский.

Через десять дней русские корабли были в Копенгагене. Там они простояли до 19 июля.

А 15 июля утром, узнав, что полномочный министр и чрезвычайный посланник российского двора в Дании барон Павел Андреевич Николаи возвратился из своего загородного дома, лейтенант Лазарев и мичман Новосильский отправились к нему, чтобы узнать новости и спросить, каким образом скорее и дешевле можно получить некоторое количество рома, вина, уксуса и других продуктов.

С 29 июля по 26 августа шлюпы «Восток» и «Мирный» находились в британском Портсмуте, стоя на якорях на рейде рядом друг с другом.

1 августа 1819 года Михаил Петрович Лазарев, доктор Галкин, мичман Куприянов и мичман Новосильский вместе с Беллинсгаузеном и некоторыми офицерами с «Востока» отправились в дилижансе в Лондон, куда прибыли на другой день рано утром и остановились в гостинице «Coffee-House Hungerfort».

Нужно было как можно быстрее исполнить все для снабжения кораблей. Планировалось поскорее отправиться в путь, но неожиданно русским морякам пришлось задержаться в Лондоне. Дело в том, что хронометры и другие астрономические инструменты, для них заготовленные, оказались не все нужного качества, требовалась замена, а отыскать готовые приборы и другие инструменты было не так просто. Проблема возникла и с картами. В перерывах между поисками русские моряки осмотрели Вестминстерское аббатство и Тауэр, а по вечерам ходили в театры.

10 августа все возвратились в Портсмут.

Таким образом, за время почти месячной стоянки в британском порту были получены хронометры, секстаны, телескопы и другие мореходные инструменты, которые тогда еще не производились в России. Там же был пополнен запас провизии консервами и некоторыми специальными продуктами. Единственное, что не удалось сделать, так это найти натуралиста, который бы отправился вместе с экспедицией, несмотря на то что к поиску нужного специалиста подключили даже российского посланника в Англии графа Ливена.

26 августа 1819 года, приняв на борт все необходимое, шлюпы «Восток» и «Мирный» вышли из Портсмута и направились в южную часть Атлантического океана.

В тропиках Атлантики

2 сентября 1819 года подул сильный попутный ветер. Волны океана не были похожи на волны Балтийского моря, усеянного островами и мелями. Океанские волны шли длинными рядами, правильно, корабли не бросало из стороны в сторону, они плавно скользили по водной поверхности, хотя и сильно кренились. Как свидетельствует мичман Новосильский: «К вечеру ветер и волнение моря усилились, шлюп обоими боками почти доставал до воды. Один раз так сильно качнуло, что в кают-компании полетели стулья и все, что было на столе: чашки, стаканы, бутылки попадали»⁹⁰.

В час дня офицеры сходились к обеденному столу, всегда хорошо приготовленному. Лазарев обедал и пил чай вместе со всеми. В кают-компании каждый сам находил для себя занятие: на борту имелась довольно значительная библиотека русских и иностранных книг. Офицеры «наперед условились, кому какие взять книги», а вот карты были «решительно изгнаны», ибо Михаил Петрович «не мог терпеть их»⁹¹.

15 сентября 1819 года корабли прибыли в испанский Санта-Крус, что на острове Тенерифе (Канарские острова). На следующий день утром Беллинсгаузен и Лазарев посетили губернатора, который принял русских моряков приветливо, изъявив готовность помочь во всем и заявив, что имеет на то повеление от своего правительства. Исключительная любезность губернатора объяснялась тем, что он находился на службе в России в царствование Екатерины II и даже получил из ее рук орден Святого Георгия 4-го класса.

Жители острова окружили русские корабли на лодках, полных разнообразных фруктов, и наши путешественники их охотно покупали. Группа офицеров с обоих шлюпов совершила поездку по острову и, вернувшись, они с восторгом рассказывали о красивейших видах, открывающихся с гор, и о долинах, полных дарами тропической природы.

19 сентября корабли оставили Санта-Крус и пошли через Атлантический океан в направлении Рио-де-Жанейро, где были запланированы отдых команды перед утомительным и сложным плаванием в Антарктике, подготовка шлюпов к штормовым походам и принятие на борт запасов воды и провизии.

Ну а пока наши моряки имели еще почти полтора месяца для того, чтобы насладиться плаванием в тропиках.

Особенный восторг испытывали те, кто впервые оказался в океане в этих широтах. Новосильский вспоминал: «Вообще плавание в тропических морях восхитительно! Между тем как судно с пассатным ветром под всеми парусами быстро несется к своей цели, бесчисленное множество разнообразных обитателей моря и воздуха беспрестанно привлекают на себя ваше внимание. Повсюду жизнь кипит и блещет самими яркими, радужными цветами.

Около шести часов вечера солнце скрывается за горизонт, и, после светлого дня, вскоре, почти без сумерек, настаёт темная ночь.

Но тропические ночи неизъяснимо прелестны! Воздух чистый, прозрачный, упоительный! <...> Море покрывается фосфорическим светом, пена вокруг судна превращается в огонь и золото, струя за кормою кажется пламенною рекою. Многие звезды, никогда в Северном полушарии невидимые, как, например, в созвездии Эридана, Корабля, Центавра и Южного Креста, горят самым чистейшим светом... <...> никакой бриллиант, никакой самоцветный камень не дадут и слабого понятия о чудном, изумительном блеске звезды на нижней оконечности этого дивного Креста»⁹².

При хорошем северо-восточном пассатном ветре корабли шли к берегам Бразилии со скоростью до семи миль в час. Но спокойное плавание сопровождалось частыми, налетавшими неожиданно шквальными ветрами и грозами с проливными дождями. На кораблях экспедиции был организован сбор дождевой воды с помощью растягиваемых над верхней палубой тентов с пришитыми к ним сточными рукавами, которые, в свою очередь, удерживались привязанными к ним ядрами. За один раз удавалось набрать пару бочек и еще несколько ведер дождевой влаги, которую использовали для животных и птиц, находившихся на судах. А всем членам команды вменялось выходить наверх и стирать белье.

Однако частые дождевые тучи со шквалами, начавшиеся в октябре, предвещали окончание благоприятного пассата. С приближением к экватору суда вошли в полосу штилей, а с ними мореплавателям открылась и обратная сторона тропического рая — жара и духота, которая и в океане переносится с трудом, поскольку окружающее водное пространство не дает прохлады, нагреваясь за день до той же температуры, что и воздух, особенно во время штилей. Спасения от зноя нет нигде. Такие условия особенно тяжело переносятся людьми, привыкшими к иному климату.

Через 29 дней после выхода с Тенерифе, 18 октября в десять часов утра, «Восток» и «Мирный» пересекли экватор. Как заведено, на судах по этому случаю состоялся праздник. Большинство членов обоих экипажей впервые оказались на экваторе. Произносились забавные речи, а у Лазарева на «Мирном» всех выкупали в морской воде, налитой в шлюпку. По воспоминаниям Новосильского: «Офицеры, однако, откупились от этого обряда. Затем началось угощение океанских посетителей и всего экипажа. Громкие песни и пляски не прекращались до самой ночи»⁹³.

На шлюпе «Восток» Беллинсгаузен оказался вообще единственным, кому уже довелось побывать на нулевой параллели. Морской водой из Южного полушария он окропил всех офицеров и ученых, а на каждого из членов команды была вылита кружка морской воды. После этого всем раздали по кружке пунша.

Беллинсгаузен считал, что праздник пересечения экватора был придуман не случайно, он пишет по этому поводу: «Обыкновение особенным образом торжествовать переход экватора, хотя кажется маловажным и совершенно детскою забавою, однако производит большое действие на мореплавателей. Скучный и единообразный путь между тропиками разделен экватором на две части, достигнув экватора, мореплаватель радуется, что совершил половину сего пути, празднует и начинает снова вести счет дням, забывая прошедшее. Остальная часть плавания кажется ему не столь продолжительною; он не вспоминает о протекших скучных, томительных знойных днях, приятные чувствования удовольствия способствуют сохранению здоровья мореплавателей»⁹⁴.

Пользуясь хорошей погодой, Беллинсгаузен организовал практические наблюдения секстанами офицерами обоих шлюпов. При этом Беллинсгаузен и Лазарев пользовались инструментами работы известного лондонского мастера Траутона, считавшимися одними из лучших. На обоих кораблях никто из офицеров, кроме командиров шлюпов и капитан-лейтенанта Заводовского на «Востоке», до того времени не занимались астрономическими наблюдениями, но охотно и даже с удовольствием приступили к занятиям. Беллинсгаузен вспоминал: «Все старались друг друга превзойти, как в узнании и точной поверке своих инструментов, так и в измерении расстояний Луны от Солнца, и, не дойдя еще до Рио-де-Жанейро, все сделались хорошими наблюдателями. Лазарев особенно хвалил искусство Куприянова»⁹⁵.

В час дня 2 ноября 1819 года шлюпы «Восток» и «Мирный» бросили якоря на рейде Рио-де-Жанейро возле маленького гранитного острова, называвшегося Крысиным.

Для Михаила Петровича здесь все было знакомо, но ожидал его и приятный сюрприз. Вначале на борт «Востока» прибыл португальский морской офицер и осведомился о причине прихода и цели плавания. Оказалось, что на рейде уже стояли шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный», которые под командой капитанов М. Н. Васильева и Г. С. Шишмарева шли из Англии в Рио-де-Жанейро вслед за экспедицией Беллинсгаузена по тому же маршруту и должны были после этого направиться в Индийский, а затем в Тихий океан, чтобы потом попытаться пройти в Атлантику через Ледовитый океан.

Вскоре Михаил Петрович Лазарев увидел идущую от них шлюпку, в которой находились лейтенанты Авинов, Зеленый и Лазарев, брат командира «Мирного». Мичман Новосильский по этому поводу пишет: «Можно представить общую радость при свидании русских, так близких между собою, и где же? В Новом Свете! Они вышли из Портсмута двумя днями после нас и, никуда не заходя, пришли в Рио-де-Жанейро днем раньше нас. Приятная беседа длилась до поздней ночи»⁹⁶.

Генеральный консул России в Бразилии Георгий Генрихович Лангсдорф, которого на русский манер величали Григорий Иванович, в свое время участвовавший вместе с Беллинсгаузеном в кругосветном плавании на шлюпе «Надежда», прибыл с визитом на шлюп «Восток». Все явились свидетелями радостной встречи старых друзей. Да и Лазарев с Лангсдорфом уже были знакомы со времени захода сюда шлюпа «Суворов». Во время пребывания кораблей экспедиции в Рио-де-Жанейро он всячески способствовал скорейшему удовлетворению всех запросов российских моряков.

В один из дней Беллинсгаузен и Лазарев, отправившись на берег, взяли коляску, необычную для русского путешественника: она имела два больших колеса и была запряжена двумя мулами, на одном из которых верхом сидел кучер. Промчавшись по узким и грязным улицам, они подъехали к дому русского министра генерал-майора барона Федора Васильевича Тейль ван Сераскеркена, являвшегося посланником при португальском дворе в Рио-де-Жанейро. Как отмечал Беллинсгаузен, «<...> мы были им весьма ласково приняты; он предложил всевозможные услуги и поручил вице-консулу удовлетворять нашим требованиям»⁹⁷.

9 ноября, сопровождаемые министром Тейль ван Сераскеркеном, начальники судов Беллинсгаузен, Лазарев, Васильев и Шишмарев были представлены королю Иоанну VI, который расспрашивал русских мореплавателей о дальнейших планах. Все это время на шлюпах под надзором Завадовского полным ходом шли приготовления к новому походу. Помимо завершения работ, выполнить которые во время плавания невозможно, на корабли было доставлено все, что было заготовлено по просьбе Беллинсгаузена и Лазарева. Надо отдать должное основательности и предусмотрительности опытных командиров. На суда доставили двух быков, 40 свиней и 20 поросят, уток и кур, ром и сахарный песок, лимоны, тыквы, лук, чеснок и другую зелень, а также сено для быков.

В тот же день на шлюпы привезли хронометры, выверка которых производилась на острове Крысином офицерами шлюпов под руководством астронома Симонова.

В Рио-де-Жанейро шлюпы «Восток» и «Мирный» простояли со 2 по 21 ноября, а потом, рано поутру, пользуясь слабым береговым ветром, они дошли до выхода из залива. Но тут поднялся ветер с моря, и корабли вынуждены были опять встать на якорь.

Только на следующий день, в шесть часов утра, «Восток» и «Мирный» снова снялись с якоря и направились прямо к британскому острову Южная Георгия.

Южные Сандвичевы острова

Согласно полученной инструкции, экспедиция должна была начать свои научно-исследовательские работы с этого крупного острова в Южной Атлантике, а также с открытых Джеймсом Куком Южных Сандвичевых островов, характер и точные размеры которых не были определены.

Но прежде чем корабли экспедиции достигли этих островов, на шлюпе «Восток» состоялась важная встреча командиров обоих судов. 24 ноября в девять часов утра шлюпы легли в дрейф. С «Востока» на «Мирный» был отправлен ялик, на котором по приглашению Беллинсгаузена к нему на корабль прибыли Лазарев, священник, офицеры Галкин, Анненков и Новосильский.

По окончании молебна о благополучном окончании предстоящего плавания Беллинсгаузен приказал Лазареву принять к себе на корабль жалованье и прочее денежное до-

вольствие для всей команды на 20 месяцев, что позволило бы ему выполнить обязательства перед офицерами и служащими в случае каких-либо неприятных происшествий со шлюпом «Восток».

Еще более важными для совместного плавания в неизвестных водах стали инструкции, переданные Беллинсгаузеном Лазареву на случай разлучения судов. Их общий смысл сводился к следующему:

1. В дурную и пасмурную погоду шлюпу «Мирному» держаться на расстоянии пяти кабельтовых* в кильватере «Востока», а во время туманов еще ближе.

В хорошую погоду быть на траверзе** на расстоянии четырех, шести или восьми миль, дабы шлюпы могли обозревать большее пространство моря.

2. В ночное время, когда на «Востоке» будет поднят фонарь, тогда и на «Мирном» поднять фонарь на том месте, откуда он должен быть виднее.

3. Если в результате непредвиденного случая, во время тумана или бури, шлюпы разлучатся, то искать друг друга три дня близ того места, где находились перед разлучением, производя пушечную пальбу.

4. Если разлучение случится до прибытия к острову Георгия, то местом соединения назначается этот остров, и именно высота залива Обладания, где ждать друг друга четыре дня. Если разлука случится близ Фолклендских островов, держаться под ветром их и, отыскав гавань, войти в нее, где и ждать шесть дней, разводя ночью по соседним горам огни.

5. В случае окончательной разлуки поступать по инструкции морского министерства, потом следовать к Новой Голландии в Порт-Джексон и там ждать прихода шлюпа «Восток».

6. Все вышеизложенное, во время разлуки, будет с точностью исполняемо на шлюпе «Восток»⁹⁸.

15 декабря 1819 года Беллинсгаузен и Лазарев увидели остроконечные вершины острова Южная Георгия и небольшого островка Уиллиса. Шлюпы, пройдя вдоль юж-

* К а б е л ь т о в — мера длины, применяемая для измерений небольших расстояний на море, равная 0,1 мили (185,2 метра). В кабельтовых обычно выражается дистанция между кораблями при совместном плавании, расстояние от корабля до берега и в некоторых других случаях.

** Т р а в е р з — направление на какой-нибудь предмет, перпендикулярное курсу корабля. Различают правый и левый траверз.

ного берега Южной Георгии, нанесли этот берег на карту, причем ряд географических пунктов получил русские наименования в честь участников экспедиции: мыс Парядина, Демидова и Куприянова, бухта Новосильского, а вновь открытый остров получил имя впервые увидевшего его лейтенанта шлюпа «Мирный» Анненкова.

Далее экспедиция направилась к Южным Сандвичевым островам. 22 декабря открыты острова, названные Беллинсгаузенем по фамилии тогдашнего русского морского министра маркиза де Траверсе, а отдельные острова — по фамилиям участников экспедиции: Завадовского, Лескова и Торсона*.

29 декабря 1819 года экспедиция подошла к Южным Сандвичевым островам и обнаружила, что пункты, которые Джеймс Кук считал мысами названной им Земли Сандвича, на самом деле являются отдельными островами. Русские моряки доказали, что такой земли не существует. Они обследовали острова и нанесли на карту их точные координаты. Но Беллинсгаузен проявил исключительное благородство, сохранив за открытыми русскими мореплавателями островами те наименования, которые Кук в свое время дал мысам. По этому поводу он сам написал:

Капитан Кук первый увидел сии берега, и потому имена, им данные, должны оставаться неизгладимы, дабы память о столь селом мореплавателе могла достигнуть до позднейших потомков. По сей причине я называю сии острова Южными Сандвичевыми островами⁹⁹.

Добавим, что Беллинсгаузен не только не изменил названия, данные Куком, но и решил дать его имя одному из группы островов, названных Куком Берегом Тюле. Об этом в описании путешествия к Южному полюсу у Беллинсгаузена читаем: «Берег Тюле состоит из одного камня и трех небольших островов, из коих один меньше каждого из двух. Острова сии высоки и неприступны. Средний самый большой, длиною в шесть миль, назван мною островом Кука, в честь мореплавателя, который впервые увидел сей берег и почитал оный южнее всех прочих земель, в Южном полушарии существующих»¹⁰⁰. Ф. Ф. Беллинсгаузен имеет в виду землю, которую Кук назвал Берег Южная Тюле. Ф. Ф. Бел-

* После восстания декабристов царское правительство переименовало этот остров в остров Высокий, ввиду того, что лейтенант Торсон принимал активное участие в этом восстании.

линсгаузен так пояснил происхождение этого названия: «В древние времена почитали, что остров Исландия самая северная страна на земном шаре, и называли оною Тюле; по сей причине капитан Кук, увидев берег южнейший всех тогда известных стран на земном шаре, назвал сей берег Южною Тюле»¹⁰¹.

От группы Южных Сандвичевых островов Беллинсгаузен и Лазарев устремились на юг, делая первую попытку пройти насколько возможно прямо по меридиану, точно в соответствии с инструкцией морского министра «продолжать свои изыскания до отдаленнейшей широты, какой только можно достигнуть», и не оставлять «сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях».

Прекрасная погода вскоре сменилась снегом и шквалами, а туман порой становился таким густым, что с кормы не видно было бака, а между тем корабли находились в чаще льда, и только и слышно было на палубе: «Право, еще право, так! Держи лево, больше лево, лево на борт!»

Мичман Новосильский свидетельствует: «Если прибавить к этому, что наш “Мирный” худо слушался руля и что одного удара о значительную льдину было достаточно, чтобы пойти ко дну, читатель легко поймет, как опасно было наше положение!»¹⁰²

Ветер был очень сильный, временами шел густой снег, и «термометр стоял на точке замерзания, но иногда опускался на 3° и ниже по Реомюру*; снасти обледенели, такелаж покрыт был точно стеклярусом»¹⁰³.

Шлюп «Восток» шел впереди «Мирного» весь засыпанный снегом!

Антарктика

Во время первой и второй попытки захода кораблей экспедиции в высокие южные широты — с 4 по 5 января (с 16 по 17 января) 1820 года и с 5 по 8 января огромные ледяные поля не позволили им пройти далее широты 60°25'.

А 16 (28 января) корабли Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева уже находились в районе нынешнего Бе-

* Градус Реомюра — единица измерения температуры, в которой температуры замерзания и кипения воды приняты за 0° и 80° соответственно. Был предложен в 1730 году французским естествоиспытателем Рене Антуаном Реомюром. Сейчас шкала Реомюра практически вышла из употребления. 1°С = 0,8°R (1°R = 1,25°С).

рега Принцессы Марты (западная часть побережья Земли Королевы Мод в Восточной Антарктиде, лежащая между 20° западной и 5° восточной долготы), представляющего собой преимущественно зону шельфовых ледников шириной до 200 километров, примыкающую к материковому ледниковому покрову. По сути, это и был неизвестный «льдинный материк», и этим днем датируется открытие Антарктиды.

Ф. Ф. Беллинсгаузен делает в своем дневнике запись, которой суждено было стать исторической:

В девять часов утра в широте 69°17'26", долготы 2°45'46", найдено склонение компаса 8°48' западное. Продолжая путь на юг, в полдень в широте 69°21'28", долготы 2°14'50", мы встретили льды, которые представились нам сквозь шедший тогда снег, в виде белых облаков. <...> Я привел в бейдевинд* на SO, и пройдя сим направлением две мили, мы увидели, что сплошные льды простираются от Востока через Юг на Запад; путь наш вел прямо в сие ледяное поле, *усеянное буграми* (курсив мой. — И. Р.)¹⁰⁴.

Русские моряки находились в тот момент в 20 милях от Берега Принцессы Марты. Если бы не плохие условия видимости, то уже 16 января Беллинсгаузен и Лазарев смогли бы дать совершенно точные сведения о землях антарктического материка. Автор предисловия к английскому переводу книги Беллинсгаузена, вышедшему в 1945 году, географ, исследователь Антарктики, первый директор Института полярных исследований имени Скотта Фрэнк Дебенхем пишет: «Он (Беллинсгаузен. — И. Р.) видел материк, но не опознал его как таковой»¹⁰⁵.

Вот что пишет об этом географ и историк в предисловии к книге Ф. Ф. Беллинсгаузена, изданной в 1960 году Е. Е. Шведе: «Только исключительная честность и требовательность достоверности открытия не позволили русским мореплавателям утверждать, что они увидели низменную часть материка, а не ледяной береговой припай.

У участников экспедиции несомненно существовала уверенность, что они видят перед собой континент»¹⁰⁶. По мне-

* Бейдевинд (идти бейдевинд) — курс, при котором угол между направлением ветра и направлением движения судна составляет менее 90° (меньше восьми румбов), то есть когда корабль идет при наличии почти противного ветра, дующего несколько справа или слева от носа. Выделяют бейдевинд полный и крутой. Границу между ними разные источники проводят по-разному (в диапазоне от 45° до 67,5°).

нию Е. Е. Шведе, на это указывают слова в записях Беллинсгаузена «ледяное поле, усеянное буграми».

Чрезвычайная осторожность Беллинсгаузена в оценке увиденного делает ему честь как ученому. Между тем существует мнение, что первоначальный текст первооткрывателя земель у Южного полюса был изменен. Советский океанолог и географ, академик А. Ф. Трешников пишет: «Ряд исследователей предполагают, что книга Беллинсгаузена издавалась в отсутствие автора в 1831 году, и вполне возможно, что осторожность формулировке придал ее первый редактор Л. И. Голенищев-Кутузов»¹⁰⁷.

На справедливость таких предположений указывает и содержание рапорта Беллинсгаузена морскому министру И. И. Траверсе из Порт-Жаксона 8 апреля 1820 года, где он прямо указывает, что к югу были видны ледяные горы:

16-го числа, дошедши до широты $S69^{\circ}25'$ и долготы $2^{\circ}10'W$, встретил сплошной лед, у краев один на другой набросанный кусками, а внутрь к югу в разных местах по одному видны ледяные горы¹⁰⁸.

Как видим, в тексте рапорта отсутствуют слова из отредактированных, как полагают, записок Беллинсгаузена «ледяное поле, усеянное буграми» и вместо этого написано еще конкретнее, «видны ледяные горы».

Как мы очень скоро убедимся, Беллинсгаузен, Лазарев и другие участники экспедиции еще до завершения плавания в Антарктиде дадут верное научное определение происхождения этих «ледяных гор», которые не могут возникнуть иначе как находясь на гористой поверхности материка.

К сожалению, эти строки, явившиеся плодом тщательного изучения Беллинсгаузенем антарктических наблюдений, как своих, так и Лазарева и других участников экспедиции, вошли лишь в этот документ, рапорт, который был доступен ограниченному числу лиц, и только намного позднее стали достоянием широкой научной общественности.

М. П. Лазарев разделял взгляд Беллинсгаузена на материковое происхождение «ледяных гор». Свое мнение по этому поводу он изложил в письме от 24 сентября 1821 года своему другу А. А. Шестакову, дав такое описание увиденной им картины:

«16 января [1820 г.] достигли мы широты $69^{\circ}23'S$, где встретили *матерой лед* *чрезвычайной высоты* и в прекрасный

тогда вечер, смотря на салингу*, *простирался оный так далеко, как могло только достигать зрение*, но удивительным сим зрелищем наслаждались мы недолго, ибо вскоре опять запасмурило и пошел по обыкновению снег. Это было в долготе 2°35'W от Гринвича.

Отсюда продолжали мы путь свой к осту, покушаясь при всякой возможности к зюйду, *но всегда встречали льдинный материк*, не доходя 70° (курсив мой. — *И. Р.*)¹⁰⁹.

Таким образом, Лазарев совершенно определенно указывает на важнейшее отличие увиденных льдов от тех, которые они наблюдали до сих пор, — эти льды суть обледенелый материк. Отметим, что эти строки никто не редактировал, они совершенно точно принадлежат Михаилу Петровичу.

Кстати сказать, в 1983 году советская океанографическая экспедиция на судах «Адмирал Владимирский» и «Фаддей Беллинсгаузен», «повторившая маршрут путешествия “Востока” и “Мирного”, установила, что 16 (28 января) 1820 года, находясь в точке с координатами 69°21'28"S и 02°14'50"O Беллинсгаузен и Лазарев находились на визуальной видимости берега и не увидели его только из-за плохой погоды и низкой видимости»¹¹⁰.

Несмотря на высокое искусство управления парусными судами, продемонстрированное с самого начала плавания в приполярных широтах командирами обоих шлюпов и их командами, полностью избежать столкновений со льдинами в непрерывных попытках поиска проходов в ледяных полях было невозможно. Но иногда ветер стихал, ясная погода и штиль давали морякам короткую передышку.

18 января 1820 года Беллинсгаузен сделал в своем журнале следующую запись: «Пользуясь безветрием и ясным днем с помощью телеграфа (флажкового. — *И. Р.*) мы пригласили к обеду со шлюпа “Мирного” Лазарева и всех от должности свободных офицеров; они прибыли в час пополудни и не ранее 11 часов вечера возвратились на “Мирный”».

<...> Лазарев между прочим донес мне, что 9-го числа января в половине третьего часа утра, когда проходил в тесноте между полями льдов и мелкими плавающими льдинами, шлюп набежал на довольно большую низмен-

* С а л и н г — вторая снизу площадка на мачте.

ную льдину и ударился так сильно, что все выбежали на верх. Последствием сего удара было, что у форштевня под водою выломало гребф* около четырех футов длиною и в один фут толщиною. Таковой удар, вероятно, устроит и самых смелых.

<...> Мы проводили сей день в дружеской беседе, рассказывая об опасностях и приключениях после последнего нашего свидания и совершенно забывая, что находимся в стране никем не обитаемой, кроме китов, пингвинов и бурных птиц, в стране, в которой почти непрерывно господствуют густые туманы и часто выпадающие снега»¹¹¹.

Встретив сплошные льды, «Восток» и «Мирный» пошли на север, потом на северо-восток и 19 января вновь направились к югу.

Беллинсгаузен пишет: «<...> Я решил идти прямо на юг, до совершенной невозможности простирать плавание далее, потом возвратиться в средние широты; там уже при известных западных ветрах перейти более по долготе к востоку и вновь обратиться в большие широты»¹¹².

Вторично экспедиция находилась вплотную к ледяному материку 21 января, вновь достигнув южной широты 69°25'.

У Беллинсгаузена читаем:

Обозревая пространство сего поля на восток, юг и запад, мы не могли видеть пределов оногo; конечно, поле было продолжением того, которое видели в пасмурную погоду 16 января, но по причине мрачности и снега хорошенько рассмотреть не могли.

В сем месте уже не было никакой возможности продолжать путь далее на юг. Мы находились в широте южной 69°25' и долготе 1°11' западной¹¹³.

В этой связи большой интерес представляет свидетельство участников плавания советской китобойной антарктической флотилии «Слава», находившейся 20 марта 1948 года в точке с теми же координатами, которые указаны Беллинсгаузеном в описании им того, что он наблюдал 21 января 1820 года: «Мы имели прекрасные условия видимости при ясном небе и отчетливо видели все побережье и горные вершины в глубине континента на расстояние 50—70 миль

* Ф о р ш т е в е н ь — деревянный брус, образующий переднюю оконечность судна (продолжение кия в носовой части). Г р е ф — нижняя часть водореза или первый от кия деревянный брус форштевня.

по пеленгам 192° и 200° из этой точки. Когда здесь же находился Беллинсгаузен, то дальность видимости была чрезвычайно ограниченная и он не мог наблюдать и обозревать горных вершин, находящихся к югу и юго-западу. Описываемые Беллинсгаузеном бугристые льды, простиравшиеся с запада на восток в этом районе, вполне соответствуют форме рельефа береговой полосы Земли Принцессы Марты»¹¹⁴.

Следующий раз экспедиция находилась очень близко от материка Антарктиды в период с 1 по 7 февраля у нынешнего Берега Принцессы Астрид. Это было пятое «покушение». И на этот раз русские мореплаватели, несомненно, вновь увидели берег.

Вот как это было, согласно записям Беллинсгаузена от 5 февраля:

Перед полднем усмотренный с салинга к югу лед через час виден был с баку отдельными ледяными островами. <...> Наконец в четверть четвертого часа пополудни увидели множество больших, плоских, высоких ледяных островов, затертых плавающими мелкими льдами и местами один на другом лежащими. Льды к SSW примыкаются к льду гористому, твердо стоящему; закраины ононого были перпендикулярны и образовали заливы, а поверхность возвышалась отлого к югу, на расстояние, пределов которого мы не могли видеть с салинга...

Видя ледяные острова, поверхностью и краями сходные с поверхностью и краями большого вышеупомянутого льда, пред нами находящегося, мы заключили, что сии ледяные громады и все подобные льды, от собственной своей тяжести или других физических причин, отделились от матерого берега, ветрами отнесенные, плавают по пространству Ледовитого Южного океана¹¹⁵.

То, что увидели наши мореплаватели, было вполне достаточным, чтобы считать главную задачу экспедиции выполненной. Они, безусловно, видели берег, покрытый льдом, гористый и необозримый, близкий, но пока недостижимый. Но они на этом не остановились.

Проведя ночь на том же месте, в четыре часа утра 6 февраля шлюпы вновь начали движение к югу, пытаясь как можно дальше пройти между мелкими плавающими льдами к дальним ледяным горам, чтобы лучше рассмотреть их.

О том, что было дальше, Беллинсгаузен пишет: «В 6 часов утра плавающие льды становились так часты и крупны,

что дальнейшее в сем месте покушение к S было невозможно, а на полторы мили по сему направлению видны были кучи льдов, одна на другую взгроможденных. Далее представлялись ледяные горы, подобные вышеупомянутым и, вероятно, составляющие продолжение оных. Мы тогда находились в широте южной $69^{\circ}6'24''$ и долготе $15^{\circ}51'45''$, западной (так в оригинале, но это ошибка, долгота восточная. — И. Р.)»¹¹⁶.

Позднее, в своем рапорте на имя И. И. Траверсе от 8 апреля 1820 года Беллинсгаузен дал такую характеристику льдам, которые он видел перед собой:

1 февраля, находясь широте S $64^{\circ}30'$, долготе O $16^{\circ}15'$, выиграв 17° к O, я снова пошел к S при восточном ветре и не прежде как с 5-го на 6-ое число дошел до широты S $69^{\circ}7'30''$, долготы O $16^{\circ}15'$. Здесь за ледяными полями мелкого льда и островами виден материк льда, коего края отломаны перпендикулярно, и который продолжается по мере нашего зрения, возвышаясь к югу подобно берегу. Плоские ледяные острова, близ *сего материка* находящиеся, ясно показывают, что они *суть отломки сего материка, ибо имеют края и верхнюю поверхность подобную материду*» (курсив мой. — И. Р.)¹¹⁷.

Исключительно аккуратный и осторожный в своих определениях, Беллинсгаузен в двух фразах четырежды употребляет слово «материк»! У него уже не было сомнений на этот счет.

Сравнение двух описаний одного и того же события вновь убеждает в том, что в рапортах на имя министра Беллинсгаузен употребляет более четкие формулировки, которые свидетельствуют об осмыслении и понимании процессов образования и эволюции льдов южного континента.

На близость берега указывали и другие приметы, и в том, что он неподалеку, были уверены многие офицеры на обоих кораблях. Во всяком случае, о том же свидетельствовало множество птиц, которые кружились над кораблями, и это удивительное мгновение запечатлел в своих записках мичман Новосильский, так ярко изобразив открывшуюся перед его взором величественную картину, что, читая эти строки, мы словно стоим рядом с ним и с Лазаревым на палубе «Мирного» и наблюдаем за происходящим вокруг нас: «5 февраля, при сильном ветре тишина моря была необыкновенная. Множество полярных птиц и

снежных петрелей* выются над шлюпом. Это значит, что около нас должен быть берег или неподвижные льды.

Поутру, впереди и по обеим сторонам горизонта явилась широкая блестящая полоса. К полудню эта полоса стала бледнеть, распространяться выше, и вдруг за нею, как за обширную прозрачную завесу, открылись семь больших ледяных островов, вдалеке друг от друга отстоящие, а за ними обозначился неподвижный лед, загибающийся в обе стороны.

Прошел между этими островами, мы устремились сквозь разбитый лед к ледяному берегу; день был ясный, вид ледяного берега с высокими отвесными стенами представлял грозную, величественную картину. Несмотря на чашу льда, капитан Беллинсгаузен продолжал идти к ледяному берегу, чтобы удостовериться, нет ли где какого прохода к югу; но кроме небольших ледяных бухт нигде не видно было ни малейшего отверстия, и потому в широте $69^{\circ} 6\frac{1}{2}'$, долготе $15^{\circ} 51'$ восточной повернули назад, а потом пошли вдоль ледяного берега к востоку. Холода было до 3° по Реомюру (около минус 4° по Цельсию. — *И. Р.*); вокруг шлюпа летали птицы; мы видели одну эгмонтскую курицу**, а с 7 февраля появились небольшие дымчатые птицы вроде ласточек (*sterna*)***, нос у них красный, они кружились над вымпелом и пронзительно кричали. Таких же птиц мы видели у острова Георгия, следовательно, нет сомнения, что близ 69° южной широты и долготы от 15° и далее к востоку должен находиться берег. Может быть, более счастливому будущему мореплавателю и столь же отважному, как наш начальник, вековые горы льда, от бури или других причин, расступившись в этом месте, дадут дорогу к таинственному берегу!»¹¹⁸

Обратимся еще раз к мнению Франка Дебенхэма, изложенному в предисловии к книге Ф. Ф. Беллинсгаузена, где он дает развернутую оценку увиденного русским капитаном: «16, а затем еще раз 21 января он был так близок к земле, что если бы погода была более ясной, он должен был

* Снежный петрель — снежный буревестник. Белоснежная птица, примечательна тем, что гнездится в глубине ледяного материка. При массе тела около одной трети килограмма размах крыльев достигает 90—95 сантиметров.

** Эгмонтская курица — крупный поморник. Длина тела достигает 50—55 сантиметров, размах крыльев 127—140 сантиметров, вес от 900 до 1620 граммов.

*** Морская ласточка — антарктическая крачка, род птиц семейства чайковых.

опознать ее, но записи в журнале от 5 и 6 февраля еще более волнующие, в том смысле, как очень наглядно он описывает внешний вид суши, не называя ее таковой.

Учитывая то, что изложено им в примечании к этой дате, не может быть никакого разумного сомнения в том, что командир видел перед собой континент, покрытый льдом и возвышающийся складками, одна за другой на большое расстояние, и было нельзя не осознать, что лед сам по себе не может принимать такую форму или достигать такой толщины, будучи на плаву. Нет лучшего описания, чем данное им, которое можно было применить для описания сотен миль этого пространства антарктического материка, каким мы теперь его знаем»¹¹⁹.

В следующий раз экспедиция приблизилась на расстояние около 70 миль к Антарктиде 13—14 февраля 1820 года. Антарктическое лето заканчивалось. 14 февраля Беллинсгаузен делает такую запись в своей тетради: «Ветер все более и более усиливался с туманом и мокрым снегом. <...> Весь такелаж*, паруса и самые шлюпы обледенели, мы не успевали очищать снег с бегучих веревок и с палубы. При таком сильном ветре, густом тумане и снеге весьма опасно было находиться среди ледяных островов»¹²⁰.

Шлюпы оказались в местах, где сильный переменный ветер, налетавший одновременно и с запада, и с востока, гнал громадные волны, создавая сильнейшую боковую качку, вредную для судов и грозящую их сваливанию набок. Кроме того, на поверхности моря появился молодой лед. Все это затрудняло маневрирование, изматывало людей. Оставаться далее в этих краях становилось крайне небезопасно. Да и запас дров подходил к концу. Корабли экспедиции повернули на север, направляясь к месту следующей стоянки в Порт-Джексон.

Всего же в течение летних антарктических месяцев с декабря—января по март 1820 года экспедиция находилась во льдах 58 дней. Как видим, Беллинсгаузен неуклонно следовал инструкции морского министра, которая предписывала, что он «употребит всевозможное старание и величайшее усилие для достижения сколько можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставит сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях»¹²¹.

* Т а к е л а ж — все снасти на судне, служащие для укрепления рангоута (мачты, стеньги, реи и все прочие деревянные конструкции, на которых ставятся паруса) и управления им и парусами.

При этом на кораблях экспедиции постоянно велись записи различных параметров состояния окружающей среды и наблюдения животного мира. Тем самым русские мореплаватели настойчиво стремились подкрепить свои изыскания научно обоснованными данными для придания полученным результатам наибольшей фундаментальности и достоверности.

Буря

В начале марта 1820 года, в связи с неблагоприятной погодой и необходимостью запастись свежей провизией и дровами, а также дать отдых личному составу, Беллинсгаузен решил покинуть южные широты и направиться в Порт-Джексон, природную бухту Сиднея, для длительной стоянки. Корабли по договоренности разлучились, чтобы встретиться уже в порту.

Мичман Новосильский пишет об этом так: «4 марта. Сегодня капитан наш ездил на шлюп “Восток”. Начальник экспедиции объявил ему, что он намерен, не заходя к островам Аукландским, идти прямо в Новую Голландию*, в Порт-Джексон. Для большего же обозрения южного моря в том месте, где мы пересечем путь Кука, шлюпы должны разлучиться: “Мирному” идти $2\frac{1}{2}$ или 3° южнее пути капитана Фюрно, и в долготе 135° восточной войти в широту $49^\circ 39'$, чтобы искать на этой параллели Компанейского острова, потом, осмотрев пространство моря от этого острова до южной оконечности Вандименовой земли, идти в Порт-Джексон. Шлюпу “Восток” назначался путь на $2\frac{1}{2}$ или 3° севернее пути капитана Кука, таким образом оба шлюпа обойдут пространство моря по долготе на 55° и по широте на 8° , которое не было еще обозреваемо ни одним мореплавателем»¹²².

Следует отметить, что до того момента, несмотря на частые туманы и пасмурность, а также на то, что шлюп «Восток» шел несравненно лучше «Мирного», корабли не разлучались — ни по неосторожности, ни по каким другим непредвиденным случаям.

Итак, шлюпы отправились в Порт-Джексон разными маршрутами («Мирный» более северным курсом). Разделе-

* Новая Голландия — историческое название Австралии, использовавшееся с 1644 до 1824 года.

ние состоялось 5 марта 1820 года. А через пару дней в этой части Южного полушария, где на бескрайних просторах встречаются стихии двух океанов — Тихого и Индийского, командам обоих шлюпов предстояло встретиться один на один с такими ураганами и штормами, каких они еще не видывали; ветер рвал паруса, огромной высоты волны швыряли шлюпы, как щепки, тресали мачты и корпуса кораблей.

Первым принял на себя удар стихии «Мирный».

Новосильский пишет: «7 марта... <...> поднялся сильнейший ветер от NW и во втором часу превратился в настоящий шторм. <...> До 10 марта продолжался крепчайший ветер, волны ходили громадные; когда с хребта их шлюп падал вниз, казалось, что мы находимся при подошве высочайшей водяной горы. К счастью, ледяные острова попадались реже. Так как шлюп “Восток” шел против нас тремя градусами южнее, то положение его во льдах было несравненно опаснее, и мы очень о нем беспокоились. <...>

16 марта с утра северный ветер крепчал, и к полудню превратился в жестокий ураган; палубу обдавало волнами. <...> Буря эта продолжалась до восьми часов вечера»¹²³.

Казалось бы, Михаил Петрович Лазарев, слывший бывалым моряком, мог пережить очередной в его странствиях шторм спокойнее, чем его юный спутник, однако же и он запомнил эти тревожные дни и ночи, когда вместе со своей командой из последних сил противостоял разбушевавшейся стихии. В своем рапорте Беллинсгаузену о отдельном плавании шлюпов Лазарев написал об урагане, через который им пришлось пройти, отметив при этом надежность своего судна: «7 марта. Около 2 часов дня шторм продолжался с ужасной свирепостью, и новый наш фок-стаксель* изорван в мелкие куски. <...> Приятно было видеть, что шлюп наш в шторм, при чрезвычайно сильном и неправильном волнении так крепок. <...> Сим обязаны мы длительному присмотру в Кронштадте при килевании и скреплении судна»¹²⁴.

«<...> 10 марта. Я не помню, чтобы мне случалось когда-либо видеть такое большое и такой чрезмерной высоты волнение. Казалось, что при погружении судна с волны вниз хребты высоких гор окружали нас со всех сторон, по наблюдению мы находились в широте 56°04', долготе 103°30'»¹²⁵.

* Ф о к - с т а к с е л ь — треугольный косой парус на передней мачте судна.

В те же дни шлюп «Восток» также оказался под ударом этого урагана. Но поскольку «Восток» шел несколько южнее «Мирного», он находился в полосе плавающих льдов, которые в шторм представляли огромную опасность для любого корабля. Несмотря на все искусство капитана и самоотверженность команды, в какой-то момент они оказались буквально на краю гибели. Катастрофы удалось избежать чудом.

Беллинсгаузен вспоминал, что с утра 8 марта начал быстро крепчать северный ветер, а к ночи он достиг ураганной силы. И хотя к тому времени все парусное вооружение шлюпа было приведено в штормовое положение, под утро ветер стал рвать снасти и паруса, а те, что успели убрать, промокли настолько, что оказались совершенно непригодны к употреблению.

О том, что произошло дальше, Беллинсгаузен сделал такую запись: «Положение шлюпа нашего могут себе представить только те, которые подобное испытали. <...> Устоял один фок-стаксель. Я приказал скорее спустить, чтобы иметь хоть один парус на всякий случай. Ветер ревел; волны поднимались до высоты необыкновенной; море с воздухом как будто смешалось; треск частей шлюпа заглушал все. Мы остались совершенно без парусов, на произвол свирепствующей буре. Я велел растянуть на бизань-вантах* несколько матросских коек, дабы удержать шлюп ближе к ветру. Мы утешались только тем, что не встречали льдов в сию ужасную бурю. Наконец в восемь часов с баку закричали, что льдины впереди; сие извещение поразило всех ужасом, и я видел, что нас несло на одну из льдин; тотчас подняли фок-стаксель и положили руль на ветер на борт; но как все сие не произвело желаемого действия и льдина была уже весьма близко, то мы только смотрели, как нас к оной приближало. Одну льдину пронесло под кормою, а другая находилась прямо против середины борта, и мы ожидали удара, которому надлежало последовать; по счастью, огромная волна, вышедшая из-под шлюпа, отодвинула льдину на несколько сажень и пронесла у самого подветренного штульца**. Льдина сия могла проломить борт или отломить руслень*** и свалить мачты»¹²⁶.

* Б и з а н ь - в а н т ы — толстые смоленые тросы на третьей мачте от носа (бизань-мачте).

** Ш т у л ь ц ы — свес с боков на корме судна.

*** Р у с л е н ь — площадка снаружи борта судна.

И далее о том, что было на третий день непрекращающегося шторма: «Каждый набегающий огромный вал подымал шлюп на свою вершину и потом низвергал в пропасть; шлюп находился то в прямом положении, то на правом и левом боку; весьма неприятно было видеть движение частей шлюпа и слышать, как они трещали»¹²⁷.

Оставшийся путь до Порт-Джексона еще не раз предоставил возможность нашим мореплавателям продемонстрировать свое искусство кораблевождения в борьбе со стихией.

А 30 марта, то есть спустя 131 день после выхода из Рио-де-Жанейро, шлюп «Восток» стал на якорь на рейде в австралийском Порт-Джексоне, куда через неделю прибыл и шлюп «Мирный».

Во время стоянки в Порт-Джексоне команды судов экспедиции занимались ремонтом своих шлюпов и заготовкой дров для нового плавания в Антарктику. Отношение местных властей к русским морякам было самое приветливое. Беллинсгаузен и Лазарев вместе с другими офицерами были приняты губернатором колонии генерал-майором Маквари и три дня по его приглашению прожили в его доме.

Острова Россиян

Через месяц, 7 мая 1820 года, оба шлюпа снялись с якоря и направились через пролив Кука в Тихий океан в район островов Туамоту и островов Общества, как это и было рекомендовано инструкцией.

К востоку от острова Таити русской экспедицией в июне 1820 года была открыта целая группа островов, названная Беллинсгаузенем островами Россиян (среди них острова Кутузова, Лазарева, Раевского, Ермолова, Милорадовича, Грейга, Волконского, Баркляя-де-Толли, Витгенштейна, Остен-Сакена, Моллера, Аракчеева).

Об открытии этих островов мичман Новосильский рассказывает так: «Ялик с “Востока” и катер с “Мирного” отправились к берегу; на первом находились капитан Беллинсгаузен, мичман Демидов и живописец Михайлов, на втором — капитан Лазарев, лейтенант Анненков, доктор Галкин и я. Все офицеры и гребцы были вооружены. К тому месту, куда мы хотели пристать и где ходил сильный бурун, сбежалось человек 60 диких с пиками и короткими лопат-

ками; они были нагие за исключением известного пояска. Число островитян на взморье беспрестанно возрастало; по-видимому, они намеревались неприязненно нас встретить. Женщины стояли в некотором отдалении и также вооружены были пиками»¹²⁸.

Чтобы склонить островитян к миру и доброму приему, русские моряки бросали им разные вещицы, которые те тотчас подбирали, но на берег все равно добровольно пускать пришельцев не хотели. Мичман Новосильский вспоминает: «Сделано было несколько ружейных выстрелов дробью поверх их голов; они присели и плескали на себя воду, а женщины бросились бежать в лес. Дикари, видя однако же, что выстрелы вреда им не делают, продолжали махать пиками и держались крепко в позиции своей на взморье. Натурально, настоящий выстрел заставил бы их обратиться в бегство, но мы не имели никакой особой надобности войти на остров, жители которого не желали быть с нами в сообщении; притом капитан Беллинсгаузен помнил данное ему Государем Императором изустное повеление без самой крайности не употреблять огнестрельного оружия»¹²⁹.

После этого шлюпы «Восток» и «Мирный» посетили остров Таити, где простояли с 22 по 27 июля, а затем направились снова в Порт-Джексон для отдыха, ремонта и доставки на борт различных припасов перед новым походом в антарктические воды.

На пути к Порт-Джексону экспедиция открыла еще целый ряд островов (Восток, Великий князь Александр Николаевич и др.).

9 сентября 1820 года шлюп «Восток» вернулся в гостеприимный Порт-Джексон, а на следующий день туда же пришел более тихоходный «Мирный».

В Порт-Джексоне Беллинсгаузен и Лазарев приступили к максимально тщательному ремонту обоих кораблей, в особенности шлюпа «Восток», имевшего более слабые крепления корпуса.

Плавание в экстремальных условиях не прошло бесследно, и корабли были изрядно потрепаны. Поэтому времени на ремонт потребовалось больше, чем предполагалось, и стоянка в Порт-Джексоне растянулась почти на два месяца. И лишь 31 октября 1820 года экспедиция вновь вышла в море для достижения высоких широт в других, еще непосещенных секторах Антарктики.

Тайна трех океанов

Отправляясь во второе плавание к матерiku Антарктиды, экспедиция основательно подготовилась к походу, и все ее участники чувствовали себя увереннее, хорошо представляя, что им предстоит. Тем неожиданнее оказалась проблема, возникшая на шлюпе «Восток» уже в начале пути.

8 ноября Беллинсгаузен отметил в своей тетради: «В полдень в носовой каюте около форштевня оказалась течь. Завадовский осматривал оную, вода входила так сильно, что слышно было ее журчание, как вода входит, но в какое именно место, невозможно было видеть за обшивкою. <...> Надлежащих против сего мер в нашем положении взять не было возможности, и места, а время года лучшее для плавания в Южном полушарии, нам не позволяло переменить нашего намерения. <...> Не имея средства сему помочь, я имел одно утешение в мысли, что отважность иногда ведет к успехам»¹³⁰.

Неприятное происшествие на шлюпе «Восток» стало вскоре известно и на «Мирном». Все знали, что имевший лучшие ходовые качества «Восток» уступал в то же время «Мирному» в крепости корпуса и такелажа.

Мичман Новосильский в своих «Записках» пишет: «Не слишком приятно предпринимать и обыкновенное плавание на судне с течью, тем более можно бы призадуматься, идти на таком судне в южные льды, где можно ожидать жестоких бурь и почти неизбежных о льды ударов, но бесстрашного капитана Беллинсгаузена ничто поколебать не может, он отважно пускается под полюс с ненадежным шлюпом! 17 ноября перед рассветом увидели остров Маквари»¹³¹.

Добавим, что продвижению шлюпов на юг препятствовали сильные встречные ветры. Это явилось еще одним неприятным обстоятельством, способным задержать приближение экспедиции к цели. Пригласив 7 ноября к себе на корабль Лазарева, Беллинсгаузен сообщил ему, что он не намерен идти, как планировалось ранее, к Аукландским островам, поскольку в этом случае они слишком далеко сместятся к востоку по причине господствующих в средних широтах западных ветров, а принял решение идти к острову Маквари. Этот остров расположен почти на 800 километров ближе к Антарктиде, чем Аукландский архипелаг, что в условиях жесткого лимита времени на плавание во льдах в благоприятный сезон имеет ключевое значение.

17 ноября экспедиция прибыла на остров Маквари, как называл его Павел Михайлович Новосильский. Любопытно, что Беллинсгаузен называл его и Маквари, и Маквария. На самом деле это остров Маккуори (*Macquarie*), и он расположен в южной части Тихого океана, примерно в 1500 километрах к юго-востоку от Тасмании.

Остров этот был положен на карту, и для его исследования на берег отправились Беллинсгаузен, Лазарев, художник Михайлов и несколько офицеров.

После отплытия 20 ноября от Маквари шлюпы почти все время шли в условиях сильнейших порывистых ветров со снегом и градом, а днем было так сумрачно, что с одного судна не видели другого, хотя они и находились недалеко друг от друга. 27 ноября корабли экспедиции пересекли 60-ю параллель. Это вызвало у всех и на «Востоке», и на «Мирном» ассоциацию с родным Санкт-Петербургом, расположенным на такой широте в Северном полушарии.

Беллинсгаузен констатировал: «Во время обеда, прошед Южную широту 60°... <...> мы вспомнили близкую к нашему сердцу столицу и пили за здоровье любезных наших соотечественников...»¹³²

28 ноября шлюпы впервые в ходе второго плавания к югу встретили ледяные острова. Это произошло на южной широте 62° 18', то есть на три градуса южнее, чем год назад. А к вечеру того же дня корабли дошли до сплошного ледяного пространства, преградившего путь на юг. Не найдя прохода, шлюпы направились вдоль ледяного поля на восток. Как вскоре выяснилось, его протяженность составила не менее 380 миль, и идти вдоль него пришлось пять дней. Почувствовав приближение шторма, Беллинсгаузен повел корабли подальше ото льдов.

5 декабря, едва шлюпы вышли на чистое место, начался страшный шторм.

Беллинсгаузен пишет: «Порывы ветра набегали ужасные, волны подымались в горы, и подветренные их стороны были особенно крупны; чему, конечно, причиною необыкновенная густота воды; морозу тогда было три градуса. <...> Брызги, смешиваясь с несущимся снегом, производили чрезвычайную мрачность, и мы далее 25 сажень ничего не видели. Таково было наше положение при наступлении ночи! <...> Нас дрейфовало наудачу, и мы беспрестанно ожидали кораблекрушения. <...>

В продолжение всего дня, за густою мрачностью и снегом, весьма редко видели шлюп «Мирный» и, по окон-

чании суток, посчитали себя счастливыми, не встретя ни одного ледяного острова. Можно сказать, что невидимый лоцман благотворным образом водил наш шлюп, и, к счастью, буря настала тогда, когда мы вышли из льдов; в противном же случае ни человеческое благоразумие, ни искусство, ни опытность не спасли бы нас от гибели»¹³³.

Однако опасность для судов в создавшемся положении таилась не только в столкновении со льдами, но и в сильнейшем волнении моря. По свидетельству мичмана Новосильского: «...Валы, точно водяные горы, догоняя корабль, угрожают обрушиться на корму; судно, как бы чувствуя опасность, дрожит всеми членами и летит по кипящему морю со всею скоростью к какой только способно. <...> Валы поднимаются до высоты необъятной!»¹³⁴

Но экспедиция все равно не отказалась от попыток достижения материка Антарктиды. Покушений для продвижения возможно далее к югу в этот период было сделано пять, и в последний день 1820 года шлюпы «Восток» и «Мирный» находились на южной широте 67°30', долготе 119°48' западной, в пятый раз проникнув за Южный полярный круг¹³⁵.

Однако в этом секторе Антарктики материк не достигает Южного полярного круга, льды распространяются на север на значительное расстояние и парусные суда не могут проникнуть далее на юг. Во время плавания между бесчисленными ледяными островами роковая опасность постоянно угрожала мореплавателям, особенно ночью. 9 января в половине третьего часа утра, когда шлюп «Мирный» проходил в тесноте между полями льдов и мелкими плавающими льдинами, он наткнулся на довольно большую льдину и ударился так сильно, что все выбежали наверх.

А. Ф. Трешников в этой связи заметил: «Если бы плавание здесь проходило позднее, в конце антарктического лета, то, может быть, нашим мореплавателям и удалось бы пройти дальше на юг и увидеть берега в этом секторе, в районе Земли Виктории, открытой Д. К. Россом через 20 лет, в 1840 году»¹³⁶.

А потому лишь четвертое покушение увенчалось успехом: 10 января 1821 года был открыт остров Петра I. Это было первое за все плавание открытие земли, которую члены экспедиции смогли определить не только по различным признакам, а в свете солнечных лучей увидеть воочию высокие скалы, покрытые снегом. В этот день корабли достигли наибольшей южной широты за все плавание, и в

момент, когда на обоих шлюпах увидели остров, она составляла $69^{\circ}21'42''$ ¹³⁷.

На следующий день шлюпы подошли к нему на расстояние 14 миль. Дальнейший путь, к сожалению, преградил сплошной лед, не позволивший совершить высадку на берег. Несмотря на это, по словам Беллинсгаузена, «обретение острова» вызвало огромную радость и воодушевление у всех участников плавания. «Мирный» сблизился с «Востоком», и команды шлюпов приветствовали друг друга троекратным «ура!». Он назвал эту частицу антарктических земель именем основателя российского военного флота — остров Петра I.

Нашим морякам удалось определить его размеры: длина девять с половиной миль, ширина четыре мили, высота по измерениям Симонова составила 4390 футов (1338 метров), а по данным Лазарева — 3961 фут (1207 метров). Однако из-за ограниченной видимости мореплаватели смогли определить лишь видимые гористые образования. Наивысшей точкой, по современным данным, является вершина потухшего вулкана высотой 1640 метров, находящаяся в глубине острова.

Новосильский вспомнил напутственные слова экспедиции, произнесенные императором Александром I: «Многозначительное слово Государя Императора при отпуске капитанов в путешествие “посмотрим!” теперь вполне оправдалось. Русским представлена была честь впервые поднять завесу, скрывавшую отдаленный таинственный юг, и доказать, что за ледяною стеною, его опоясывающую, таятся острова и земли»¹³⁸.

Теперь у наших первооткрывателей не было никаких сомнений в том, что у Южного полюса существуют земли — и в виде островов, и, возможно, в виде материка. Общее мнение участников экспедиции выразил Беллинсгаузен: «Ныне обретенный нами берег подавал надежду, что непременно должны быть еще другие берега, ибо существование токмо одного в таком обширном водном пространстве нам казалось невозможно»¹³⁹.

А вот первая высадка людей на остров Петра I состоялась только спустя более века со дня его открытия — 2 февраля 1929 года. Это были участники норвежской антарктической экспедиции на судне «Норвегия». Норвежцы сразу же установили на берегу свой государственный флаг и объявили остров владением норвежской короны. В 1931 году

норвежский парламент законодательно подтвердил территориальные претензии на остров.

Большинству объектов этого открытого русскими мореплавателями острова — вершине вулкана, ледникам, мысам, заливам и пр. — норвежцы дали свои топонимы. Однако, в отличие от английского адмиралтейства, норвежские исследователи в память о первооткрывателях назвали два ледника в честь участников русской экспедиции — Симона и Завадовского.

Длительное пребывание в окружении льдов естественным образом сделало их главным объектом наблюдений и исследований, поскольку от состояния и движения льдов зависело не только выполнение экспедицией своей главной цели — открытия новых земель, но зачастую жизнь мореплавателей и сохранность судов. Накопленная к этому времени обширная информация позволила Беллинсгаузену сформулировать некоторые закономерности формирования ледяных образований и сделать очень важное физико-географическое описание континента, в существовании которого он и другие участники экспедиции уже не сомневались. После открытия острова Петра I Беллинсгаузен делает 12 января в своей тетради следующую запись:

Огромные льды, которые по мере близости к Южному полюсу поднимаются в огромные горы, называю я матерями, предполагая, что когда в самый лучший летний день морозу бывает 4 градуса, тогда далее к югу, стужа, конечно, не уменьшается, и по тому заключаю, что сей лед идет через полюс и должен быть неподвижен, касаясь местами мелководиям и островам, подобным острову Петра Первого, которые несомненно находятся в больших южных широтах, и прилежит также берегу, существующему (по моему мнению) в близости той широты и долготы, в коей мы встретили морских ласточек. Сии птицы... <...> принадлежат к приморским, а не к морским птицам (курсив мой. — И. Р.)¹⁴⁰.

А 17 января экспедицию ждал новый успех — была открыта Земля Александра I. Но уже за сутки до этого по изменению цвета воды, от синеватого к более темному, и появлению морских ласточек, этих неперемных, по мнению Беллинсгаузена, предвестниц близкого берега, все поняли, что где-то рядом земля.

О новом «обретении берега» Новосильский сделал такую запись: «17 января в 11 часов утра обрадованы были появлением в правой стороне нового берега, северный мыс

которого оканчивался высокой, может быть, вулканической горой; она отделялась от других не столь высоких гор, идущих к юго-западу, узким перешейком. «Восток» сделал тот же сигнал, что видит землю. День был прекраснейший, погода совершенно ясная, небо чистое. Широта видимой нами горы оказалась $68^{\circ}43'$, долгота $73^{\circ}10'$ западная. <...> Мы шли на SSO, чтоб приблизиться к берегу; но в четвертом часу принуждены были возле самого сплошного льда, через который не было возможности проникнуть далее, повернуть опять на правый галс. Не случись ясной погоды, и возвышавшийся перед нами берег с величественной горой, покрытой блистающим от солнца снегом, выключая крутые темные скалы, ускользнул бы от наших взоров»¹⁴¹.

Открытую землю капитан Беллинсгаузен назвал берегом Александра I*:

Я называю обретение сие берегом потому, что отдаленность другого конца к югу исчезала за предел зрения нашего. Сей берег покрыт снегом, но осыпи на горах и крутые скалы не имели снега. Внезапная перемена цвета на поверхности моря подает мысль, что берег обширен, или, по крайней мере, состоит не из той только части, которая находилась пред глазами нашими¹⁴².

Как выяснилось гораздо позже, это все-таки был остров, связанный при этом с материком единым покровом шельфового льда. Вплоть до 1940 года (!) считалось, что он относится к антарктическому матерiku. Определить точно, является ли вновь открытый берег частью материка или островом, у экспедиции не было возможности даже в случае высадки на него. Потому что в мире в то время не существовало ни средств, ни научных инструментов для разрешения этого вопроса.

Добавим, что и после 1940 года в научных кругах продолжалась дискуссия вокруг Земли Александра I.

А. Ф. Трешников в своей книге «История открытия и исследования Антарктиды», изданной в 1963 году, по этому поводу отмечал: «Пролив оказался заполненным ледником, поэтому есть основания предполагать, что под ледником находится перешеек»¹⁴³.

* Длина Земли (острова) Александра I составляет 378 километров, ширина наибольшая 200 километров, площадь 43 250 квадратных километров. Является крупнейшим островом Антарктиды. Находится в море Беллинсгаузена, отделен от материка узким проливом, но при этом покрыт единым с материком шельфовым ледником.

Экспедиция вокруг Южного полюса завершалась. Ее участникам удалось совершить то, что до них не смог сделать никто: разгадана великая тайна трех океанов — Тихого, Индийского и Атлантического! Открыт последний неизвестный до той поры материк земли — Антарктида.

Свершилось выдающееся географическое открытие, сравнимое с обретением Америки. Отныне все, кто отважится, рано или поздно, пройти к Южному полюсу после русских моряков, будут знать, что такая земля существует! И достичь ее будет уже лишь вопросом времени.

20 января 1821 года Беллинсгаузен направился к Новой Шетландии, об открытии которой он узнал, находясь еще в Австралии, от русского посла при португальском дворе в Рио-де-Жанейро.

24 января экспедиция увидела землю и вплоть до 27 января обследовала ее южное побережье, обнаружив, что это группа из десятка крупных островов и множества мелких.

Все Южные Шетландские острова, открытые совершенно случайно незадолго до этого английским капитаном Уильямом Смитом, были положены на карту, и всем им были даны русские имена: Бородино, Малоярославец, Смоленск, Березина, Полоцк, Лейпциг, Ватерлоо, а также в честь героев войны 1812 года — вице-адмирала Шишкова, Ф. В. Тейля, адмирала Мордвинова, капитан-командора Михайлова, контр-адмирала Рожнова и др.

А теперь о том, что произошло вскоре. Как мы уже отмечали, британцы, в отличие от русских моряков, щепетильность проявлять не стали. Английские географы и адмиралтейство этой страны изъяли с карты Южных Шетландских островов все русские названия, данные экспедицией Беллинсгаузена — Лазарева, и заменили их своими. И это несмотря на то что наши мореплаватели проявили такт и не изменили ни одного наименования, данного Джеймсом Куком мысам так называемой «Земли Сандвича».

Так исчезли с карт мира острова Бородино, Малоярославец, Смоленск, Березина, Полоцк... А вместо них появились острова Смит, Сноу, Ливингстон, Гринвич, Роберт и др. А где же благородство, уважение к первопроходцам, научная истина? Создается впечатление, что не смогли подданные британской короны смириться с тем, что кто-то другой открыл в океанских просторах новые земли, ставшие известными всему человечеству, и вдобавок исправил ошибку их соотечественника, почитаемого за великого путешественника.

Мичман Новосильский описывал потом эти острова так: «Гряда эта простиралась почти от юго-запада на северо-восток на 160 миль»¹⁴⁴.

А вот продолжение его рассказа:

«28 января, в семь часов поутру, сквозь мрачность показался страшный впереди бурун; тотчас привели к ветру, но и по этому направлению также встретили бурун. <...> Вскоре после сего ветер совершенно стих, между тем большая зыбь, бросая шлюпы из стороны в сторону, прижимала нас к каменным рифам, на которых разбивался бурун. В продолжение целого часа мы были в самом критическом положении; зыбь ежеминутно приближала нас к острым камням, которые были от нас только уже в полумиле; глубина при каменном грунте уменьшилась до 30 саженей, и потому якоря едва ли бы нас задержали. Несметное множество пингвинов окружали шлюпы, киты проплывали мимо нас целыми стадами. <...> Наконец, подул ветер от берега, и мы поспешили от него удалиться. К счастью, и течение моря нам благоприятствовало, потому что было также от берега»¹⁴⁵.

На самом деле капитан английского торгового судна Смит открыл группу островов к югу от Огненной Земли, названных им Южными Шетландскими островами, как мы отмечали, случайно. И русским морякам надлежало проверить правильность этих сведений. Что они и сделали.

О том, как состоялось очередное важное географическое открытие, совершенное экспедицией после обретения Земли Александра I, М. П. Лазарев подробно изложил в письме своему другу А. А. Шестакову от 24 сентября 1821 года:

Отсюда направили мы курс свой к Южной Шетландии, открытой в 1819 году капитаном Смитом, на купеческом бриге, плившем из Буэнос-Айреса в Вальпарейзо и удалившемся так далеко к югу по причине продолжительных западных ветров. Но так как в Англии и, можно сказать, и во всей Европе заключили, что открылась, наконец, та материя на юге земля, которую так долго искали и существование коей сидевшие философы в кабинетах своих полагали необходимым для равновесия земного шара, то мы по одному названию Южной экспедиции обязанностью почли такое заключение или еще более подтвердить, или вовсе оное опровергнуть тем, чтобы обойти землю сию с южной стороны, а потому 23 января, придя на вид западной оконечности оной, которая находится в широте 63°06' S, долготе 62°42' W, пошли на южную сторону. Южная Шетландия есть не что

иное, как гряда разной величины островов чрезмерной высоты, покрытых вечным снегом и простирающихся почти на NO и SW около 300 миль, так что восточнейший край оной находится в широте 61° 10' S, долготе 54° W¹⁴⁶.

Таким образом, русские шлюпы замкнули маршрут вокруг Антарктического материка, и это был факт небывалый в истории науки.

В связи с тем, что наши мореплаватели с момента выхода из Рио-де-Жанейро 23 ноября 1819 года, двигаясь все время на восток, совершили, по сути, кругосветное путешествие и опередили календарь на целые сутки, Беллинсгаузен приказал на обоих шлюпах считать 3 февраля два дня подряд, что вызвало бурное обсуждение у матросов, многие из которых никак не могли поверить в правильность такого исчисления времени.

А после исследования Южных Шетландских островов, сбора образцов пород, коллекции мхов и морской травы, отлова котиков и птиц, 31 января Беллинсгаузен приказал идти к Рио-де-Жанейро, чтобы оттуда пуститься в обратный путь на родину.

М. П. Лазарев, в цитируемом выше письме А. А. Шестакову, так пишет о причине, принудившей руководство экспедиции принять решение об окончании плавания в полярных широтах: «К сему времени “Восток” сделался так слаб, что дальнейшие покушения к зюйду казались почти невозможными. Беспрестанное отливание воды изнуряло людей чрезвычайно, которые, впрочем, были еще здоровы. Гниль показалась в разных местах, притом и полученные от льдов толчки принудили капитана Беллинсгаузена оставить поиски свои слишком месяцем прежде и думать о возвращении. Итак, простясь с бурным Южным океаном и льдами, пустились мы в благословенные страны Бразилии и прибыли в Рио-де-Жанейро 1 марта по совершении плавания вокруг света»¹⁴⁷.

С 27 февраля по 23 апреля 1821 года шлюпы «Восток» и «Мирный» простояли в Рио-де-Жанейро, где был снова произведен их тщательный ремонт.

На обратном пути сделана лишь одна кратковременная остановка в Лиссабоне (с 17 по 28 июня), и, кроме того, шлюпы переждали ночь с 15 на 16 июля на якоре на Копенгагенском рейде.

Наконец 24 июля 1821 года шлюпы «Восток» и «Мирный» стали на якорь на Малом Кронштадтском рейде, на тех местах, с которых они более двух лет назад отправились в свой славный и опасный путь.

Участникам экспедиции была устроена торжественная встреча, на которую приехал император Александр I.

Плавание это продолжалось 751 день, из которых корабли перемещались под парусами 527 дней и стояли на якоре 224 дня, всего же было пройдено около 49 тысяч морских миль*, что в $2\frac{1}{4}$ раза превышает длину земного экватора¹⁴⁸.

Главные результаты экспедиции

Первая русская антарктическая экспедиция продолжалась более двух лет. Каковы же были ее главные результаты?

Во-первых, экспедиция выполнила основное задание — открыла материк под названием Антарктида и тем самым утвердила приоритет России в этом отношении. Всего Беллинсгаузеном и Лазаревым было вновь открыто 29 ранее неизвестных островов, в том числе 2 в Антарктике, 8 — в южном умеренном поясе и 12 — в жарком поясе.

Во-вторых, экспедиция провела огромную научную работу. Были точно определены (уточнены либо исправлены ошибки, допущенные предшественниками) географические координаты островов, мысов и других пунктов, составили большое количество карт. Астроном Иван Михайлович Симонов производил систематические наблюдения над изменением температуры воздуха, штурманы — над элементами земного магнетизма. Экспедиция произвела множество важных океанографических исследований: впервые были доставлены пробы воды с глубины с помощью примитивного батометра (специального сосуда цилиндрической формы с клапанами для закрывания под водой на заданной глубине), изготовленного корабельными средствами; впервые определялась прозрачность воды с помощью опускания на глубину белой тарелки; измерялись глубины; была произведена попытка измерения температуры воды на глубине; изучалось строение морских льдов и замерзаемость воды разной степени солености и т. д.

* Около 91 тысячи километров.

В этой работе, проводимой под руководством Беллинсгаузена и Лазарева, принимали участие практически все офицеры экспедиции.

Мичман Новосильский, например, не только вел дневник, в который записывал все наиболее важные события, но на основании своих регулярных наблюдений, а также измерений различных параметров окружающей среды и льдов сделал важные в научном отношении выводы. 1 февраля 1821 года он написал: «Оставляя навсегда южные льды, да позволено будет изложить в кратких словах мнение о составлении их, основанное на двухлетних наблюдениях. Все льды можно разделить на следующие ряды:

1. Неподвижный ледяной берег или ледяная стена.
2. Отдельные ледяные острова, плоские и островершинные.
3. Ледяные поля.
4. Разбитый лед.

Неподвижный высокий ледяной берег или ледяная стена, встречаемые за полярным кругом, судя по их наружному виду и протяжению на многие десятки и даже сотни миль, очевидно, не могут составиться от холода в открытом море, а образуются на Южном великом материке, от которого по разным причинам отламываются и потом ветром и течением относятся в море на большее или меньшее расстояние, представляя почти всегда мореплавателю непреодолимую преграду к достижению берега.

Отдельные ледяные острова суть отломки от ледяного берега или настоящих островов, что большей частью показывает самый их вид.

Ледяные поля происходят от замерзания морской воды при морозе от 5 до 6° Реом[юра]. Сначала образуется сало, которое при случающейся большой стуже и тишине моря превращается в тонкий слой льда; от ветра слой разламывается в куски, которые опять смерзают, потом слои льда примерзают к встречающимся ледяным островам, которые и кажутся затертыми в ледяных полях. Сильные ветры, часто разрушая ледяные поля и громоздя обломки льда один на другой, придают им эти странные формы, которые так часто поражают мореплавателей.

Разбитый лед происходит от разбиваемых ветром и волнением ледяных полей и ледяных островов.

Наконец, должно еще присовокупить, что множество разбитых полей и льда есть верный признак близости остро-

вов и земли, а достижение настоящей ледяной стены означает близость скрывающегося за нею Южного материка»¹⁴⁹.

Экспедиция собрала богатые этнографические, зоологические и ботанические коллекции, которые привезли в Россию и передали в различные музеи, где они хранятся до сих пор.

Заслугой русских моряков по праву считается их смелое маневрирование в тяжелейших полярных условиях среди массы льдов, часто при отвратительной штормовой погоде, в условиях тумана, снега и весьма малой дальности видимости. Благодаря превосходному знанию морского дела Беллинсгаузен и Лазаревым корабли ни разу не теряли друг друга из виду и прошли через все опасности невредимыми.

Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен высоко ценил своего ближайшего помощника и товарища. В своей книге он неоднократно подчеркивает его исключительное искусство в управлении под парусами, что давало возможность тихоходному шлюпу «Мирный» все время следовать совместно с более быстроходным шлюпом «Восток». Когда же оба шлюпа следовали в Порт-Джексон различными маршрутами, то Лазарев пришел к месту назначения всего лишь через неделю после прибытия туда Беллинсгаузена.

Качества командира и воспитателя молодых офицеров в это плавание ярко проявлялись Михаилом Петровичем Лазаревым, о чем образно повествует мичман Новосильский, которому командир не раз приходил на помощь при сложном маневрировании среди плавающих льдов.

Однажды, согласно воспоминаниям мичмана, имел место такой случай: «В шесть часов вечера стал я на вахту до полуночи. Погода была пасмурная с мокрым снегом и дождем. Часов в восемь нашел густой туман; «Восток» скрылся из виду, мы шли при свежем южном ветре в полный бейдевинд правым галсом. Вокруг шлюпа была точно темная завеса, не позволявшая видеть во все стороны далее одной длины судна. В это время все офицеры и капитан находились в кают-компании, пили чай и беседовали. Люк над каютой закрыт был стеклянной рамой и сверх того смоленным брезентом.

Вдруг раздался голос часового на баке, что видать лед. Я поспешил на бак и в самом деле увидел впереди, несколько левее, мелькавший сквозь туман высокий лед. Решась пройти его под ветром, тотчас скомандовал: право руля! И, поставив людей на брасы, обезветрил задние паруса, чтобы шлюп скорее покатился под ветер.

В эту минуту, несмотря на то, что люк в кают-компанию был закрыт брезентом, беготня людей на брасах вызвала на палубу двух офицеров, один из них устремился на бак, другой остался на шканцах.

— Спускаться не надо! — вскричал офицер на баке. — Мы проходим лед на ветре!

Так действительно казалось. Но, чтобы пройти лед на ветре, надлежало вместо право положить руль лево, обезветренные паруса опять наполнить, словом, переменить весь маневр, чего мне крепко не хотелось. Нерешительность и переменчивость в распоряжениях вредны везде, а в службе морской отнюдь не должны быть допускаемы, однако же надо было на что-нибудь тотчас решиться: или согласиться с бывшим на баке более меня опытным и старшим офицером, или продолжать начатый маневр и взять уже на себя всю ответственность за последствия. Каждая секунда приближала нас к страшной мелькавшей из-за тумана ледяной громаде... В эту самую минуту вошел на палубу М. П. Лазарев. В одно мгновение я объяснил начальнику, в чем дело, и спрашивал приказания.

— Пойдите! — сказал он хладнокровно.

Как теперь смотрю на Михайла Петровича, он осуществлял тогда в полной мере идеал морского офицера, обладающего всеми совершенствами! С полной самоуверенностью быстро взглянул он вперед... взор его, казалось, прорезывал туман и пасмурность...

— Спускайтесь! — сказал он спокойно.

Но это слово подтверждало прежний маневр. В то же самое время вся ледяная громада, вышед из-за тумана, явилась не только впереди, но и вправо.

Едва успели мы от нее уклониться, бом-утлегарь* чуть не чиркнул ледяную скалу, возвышавшуюся над шлюпом по крайней мере на два его рангоута и отнявшую у шлюпа ветер. Переменив маневр, мы бы неминуемо грохнулись об эту скалу!»¹⁵⁰

Этот случай, как и многие другие, произошедшие в ходе экспедиции, как относящиеся к пребыванию в море, так и на берегах разных стран, полностью подтвердил правоту

* У т л е г а р ь — добавочное рангоутное дерево, служащее продолжением бушприта вперед и вверх. Иногда к утлегарю в качестве его продолжения крепился б о м - у т л е г а р ь — равноценное рангоутное дерево, являющееся продолжением утлегаря. Утлегарь и бушприт служили для выноса вперед добавочных прямых парусов (блиндов) и косых — кливеров и стакселей.

тех, кто рекомендовал и утверждал Лазарева командиром шлюпа «Мирный». Он в полной мере осознавал свою ответственность за исход всего предприятия и не допускал для себя даже мысли о том, что его действия навлекут неприятности на вверенных ему людей и корабль, не говоря уже о невыполнении поставленной перед ним начальником экспедиции задачи. Чувство ответственности и исполнительность всегда были присущи этому высокому профессионалу и человеку чести, и все свои силы и помыслы в ходе антарктического плавания он направлял единственно на то, чтобы максимально исполнить инструкцию морского министра, данную экспедиции, которая ставила совершенно конкретные цели: открытие земель и приближение к Южному полюсу.

К этому можно добавить, что Михаил Петрович отлично понимал и то, что своим плаванием в Южном Ледовитом океане экспедиция обязана подтвердить и приумножить славу русских моряков и еще более возвысить авторитет своей страны в мировой науке. А душой моряка он чувствовал, что, устремившись в этот поход, они приняли вызов, брошенный им великими мореплавателями прошлого.

Он говорил: «Кук задал нам такую задачу, что мы принуждены были подвергаться величайшим опасностям, чтобы, как говорится, не ударить в грязь лицом».

И действительно, русские моряки блистательно провели плавание, и Михаил Петрович мог с полным правом воскликнуть: «Какое нынче русачки наши ходят?!»¹⁵¹

В своем представлении на имя морского министра о награждении М. П. Лазарева по итогам экспедиции Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен отметил:

Во все время плавания нашего, при непрерывных туманах, мрачности и снеге, среди льдов, шлюп «Мирный» всегда держался в соединении, чему по сие время примеру не было, чтобы суда, плавающие столь долговременно при подобных погодах, не разлучались, и потому поставляю долгом представить вам о таком неусыпном бдении лейтенанта Лазарева¹⁵².

Вскоре после возвращения Михаил Петрович из лейтенантов был произведен сразу в капитаны 2-го ранга, минуя чин капитан-лейтенанта. В рапорте морского министра Александру I о назначении наград за выполнение кругосветного плавания на шлюпах «Восток» и «Мирный» отно-

сительно М. П. Лазарева отмечалось, что он «офицер достойный иметь самые важные поручения»¹⁵³.

Со своей стороны, Ф. Ф. Беллинсгаузен был произведен в чин капитана 1-го ранга.

Наградой Беллинсгаузену за эту экспедицию стал орден Святого Владимира 3-й степени, пенсия в 1200 рублей и аренда в Курляндии.

М. П. Лазарев был награжден не только чином, но и получил в пенсион годовое жалованье. А 24 июля 1822 года Михаил Петрович был назначен командиром фрегата «Крейсер», на котором месяц спустя он отправился в новое кругосветное путешествие.

О полемике вокруг открытия Антарктиды

Представляется важным остановиться еще раз на теме, которая уже вскоре после окончания экспедиции Беллинсгаузена на долгое время превратилась в предмет острых дискуссий среди ученых, а затем и правительств разных стран, — о приоритете в открытии Южного континента и правах на новые территории.

Но прежде чем перейти к сути и причинам этих разногласий, обратимся к вопросу приоритета россиян в открытии Антарктиды.

Среди всех споров, отрицаний чужих достижений и претензий на земли Антарктиды нас прежде всего интересуют результаты экспедиции Джеймса Кука 1772—1775 годов в моря Южного полушария, во время которой он пытался обнаружить материк у Южного полюса, поскольку первыми, кто отправился после него в Южный Ледовитый океан именно с этой целью, были русские моряки.

Как уже отмечалось, потратив много времени и сил на поиск таинственной земли, английский мореплаватель так и не сумел обнаружить доказательств ее существования и тем самым разрешить споры его современников, имевших на этот счет прямо противоположные мнения.

С одной стороны, Кук неоднократно отрицал существование Южного материка, а с другой — не переставал рассуждать о возможности его открытия и исследования. Возобладавшее после его путешествия мнение о том, что Антарктиды нет, не вполне отражает собственную позицию известного британского моряка. На самом деле он считал не совсем так. Вернее, совсем не так.

Терзаемый сомнениями и чувствуя незавершенность своих попыток найти континент у Южного полюса, Кук несколько раз высказался на эту тему, порой противореча самому себе.

17 января 1773 года впервые в истории корабли английской экспедиции пересекли Южный полярный круг со стороны Индийского океана на восточной долготе 39°35'. В тот момент они находились, не ведая того, на расстоянии менее 300 километров от ближайшей кромки Антарктиды. Но, встретив плавучие льды, суда отошли к северо-востоку. Обследовав район южнее архипелага Кергелен, 4 февраля 1773 года Кук записал в своем дневнике: «Ничто не предвещало близости земли, и поэтому я опустил несколько к югу, будучи уверен, что если земля и находится неподалеку от нас, то она никак не может иметь значительные размеры»¹⁵⁴.

А в августе того же года, подводя итог своим плаваниям в южной части Тихого океана, он так же скептически выразился о ее существовании: «<...> Все говорило в пользу того, что между меридианами Новой Зеландии и Америки такого материка нет»¹⁵⁵.

Следует отметить, что, завершая свое плавание вокруг Южного полюса, 6 февраля 1775 года Кук сделал весьма любопытную запись, практически полностью противоречащую предыдущим: «Однако большая часть Южного материка (если предположить, что он существует) должна лежать в пределах полярной области выше Южного полярного круга, а там море так густо усеяно льдами, что доступ к земле становится невозможным.

Риск, связанный с плаванием в этих необследованных и покрытых льдами морях в поисках Южного материка настолько велик, что я смело могу сказать, что ни один человек никогда не решится проникнуть на юг, дальше, чем это удалось мне. Земли, что будут находиться на юге, никогда не будут обследованы. <...> Эта страна обречена природой на вечный холод: она лишена теплых солнечных лучей и погребена под мощным слоем никогда не тающего льда и снега. <...>

После такого объяснения читатель уже не будет ожидать моего продвижения на юг. И это вызвано не недостатком решимости, а совершенно иными причинами. Было бы безрассудно с моей стороны рисковать всеми результатами экспедиции ради открытия и обследования берега, который, будучи открытым и обследованным, все равно не при-

нес бы пользы ни мореплаванию, ни географии, ни другим отраслям науки»¹⁵⁶.

Однако уже и после этого английский капитан делает еще две примечательные записи, излагая свои мысли о существовании Южного материка, ставшие широко известными географам того времени. Они отличаются одна от другой настолько, будто не являются его ответом на один и тот же вопрос, и ясно демонстрируют не только сомнения Кука, но и, по сути, его признание в отсутствии какого-либо приоритета в открытии нового континента.

Одна из сентенций английского капитана уже упоминалась выше, но она стоит того, чтобы о ней напомнить и изложить подробнее, ввиду ее особой важности. Речь идет о словах Кука о том, что он отверг существование материка на высоких широтах Южного полушария, за исключением недоступных мест вблизи полюса. А вот продолжение этой цитаты: «<...> Положен конец дальнейшим поискам Южного материка, который на протяжении двух столетий неизменно привлекал внимание некоторых морских держав и был излюбленным предметом рассуждений для географов всех времен»¹⁵⁷.

А вслед за этим, казалось бы, окончательным выводом о главном результате своего плавания к Южному полюсу Кук пишет прямо противоположное: «Я не стану отрицать, что близ полюса может находиться континент или значительная земля. Напротив, я убежден, что такая земля там есть, и возможно, что мы видели часть ее. Великие холода, огромное число ледяных островов и плавающих льдов — все это доказывает, что земля на юге должна быть»¹⁵⁸.

Очевидно, что мысли Кука об Антарктиде за короткое время претерпели разительное изменение: от полного отрицания существования Южного материка до признания того, что он есть, и пространного описания суровости этого края и невозможности, по этой причине, ни исследовать, ни осваивать его с пользой для людей. Чего стоят одни только хлесткие слова бывалого моряка: «Ни один человек никогда не решится проникнуть на юг дальше, чем это удалось мне!»

Из всего вышесказанного самым важным для истории географических открытий является то, что Южный материк Куку отыскать не удалось, и он прямо пишет об этом. Вообще же складывается впечатление, что, не сумев его найти, английский мореплаватель словно пытался наложить табу на его поиски в будущем, поступая по принципу: так не доставайся же ты никому!

Такого же мнения придерживается и Фрэнк Дебенхэм, известный географ, исследователь Антарктики, почетный профессор Кембриджского университета, автор предисловия к первому изданию на английском языке книги Беллинсгаузена о русской экспедиции к Южному материку. Касаясь высказываний Кука об Антарктиде, Дебенхэм отметил: «Кроме сомнений в ее существовании, собственное окончательное мнение Кука по этому вопросу было достаточно резким, чтобы отбить охоту в появлении любой идеи о получении какой-либо пользы от открытий в этих морях, когда он писал: “Если кто-то обнаружит решимость и упорство, чтобы разрешить этот вопрос, и проникнет дальше меня на юг, я не буду завидовать славе его открытий. Но должен сказать, что миру его открытия принесут немного пользы”»¹⁵⁹.

Но мы не вправе ставить в вину Куку, этому достойному человеку и первооткрывателю, его искреннее заблуждение о возможности достижения берегов Антарктиды и ее изучения в не таком уж далеком будущем. Ни он, ни, впрочем, другие его просвещенные современники не сумели разглядеть за завесой времени продолжительностью в 100 с лишним лет появление такого мощнейшего ускорителя в развитии человечества, как научно-технический прогресс, а тем более предвидеть невероятные темпы и результаты этого процесса.

Следует отметить, что среди ученых, в том числе, и это особенно удивительно, участвовавших в экспедиции Кука, утвердилось мнение об отсутствии земли на Южном полюсе. «Высказывания Кука о возможности существования континента не были приняты во внимание учеными-географами в первую очередь в самой Англии. <...> Они стали утверждать, что в Антарктике отсутствуют какие-либо земли. <...> Подобная точка зрения оказалась, по-видимому, более веской, чем предположения Кука»¹⁶⁰.

Что касается экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева, то русским мореплавателям, спустя почти 50 лет после плавания Кука, первыми удалось совершенно определенно установить существование Южного материка. Это подтверждается их многочисленными наблюдениями и правильным физико-географическим описанием ледяного континента.

Однако, несмотря на все усилия и высокое искусство кораблевождения, участники русской экспедиции не смогли высадиться на его берег, и в этом просматривается определенная закономерность, присущая всем попыткам достичь

скованной льдами земли на парусных судах. Тому есть объективные причины, и главная из них связана с особенностью формирования погодных условий в прибрежной зоне Антарктиды, из-за чего Беллинсгаузен и Лазарев, а также другие мореплаватели после них испытывали затруднения в опознании берега, находясь рядом с ним.

Вот что пишет по этому поводу Дебенхэм: «Причина заключается в эффекте ветров и создаваемых ими погодных условий, что особенно важно в отношении парусных судов. Когда в этих широтах ветер дует с севера, помогая кораблю продвигаться к югу, он неизменно становится причиной туманной и снежной погоды, что не позволяет увидеть землю. Когда же, наоборот, южные и восточные ветры ведут к установлению ясной погоды, они препятствуют парусным судам идти к югу и гонят от берега рыхлый лед, не давая возможности кораблям подойти ближе к берегу»¹⁶¹.

И не случайно, что первым судном, с борта которого людям удалось высадиться на антарктический берег, стал пароход.

Другая причина, препятствующая распознаванию близости берега Южного материка методом промера глубин, доступным для мореплавателей того времени, заключается, по мнению Дебенхэма, в том, что континентальный шельф Антарктиды простирается до глубины более 300 метров, что примерно в два раза больше, чем глубина шельфа почти всех континентов, находящихся в умеренных и тропических широтах. Но даже если бы участникам экспедиции Беллинсгаузена удалось нащупать дно, они вряд ли бы сумели правильно интерпретировать полученные результаты и это никак не помогло бы им в доказательстве того, что они видели и открыли миру новый материк, поскольку понятия шельфа в то время не существовало.

Вскоре после завершения плавания шлюпов «Восток» и «Мирный» к Южному полюсу в поисках новых земель и районов промысла животных, населяющих южные моря и острова, устремились английские, американские, французские корабли. А некоторые из них побывали в тех водах практически в одно время с русскими судами. Разгорались международные споры о том, кто первый открыл Антарктиду.

А что же происходило с приоритетом русских? Самым интересным в этой схватке за право называться первооткрывателем Антарктиды явилось то, что о русской экспедиции и добытых ею доказательствах существования Юж-

ного континента долгое время никем в Европе и Америке не было сказано ни слова. И в этом поначалу не было чьей-либо вины или предвзятости со стороны представителей конкурирующих держав.

Лишь через 20 лет первая иностранная (английская) экспедиция во главе с Джеймсом Россом, направленная в Антарктику, сумела повторить и даже в чем-то превзойти результат русских мореплавателей, открыв 11 января 1841 года остров Посешн (71°52' ю.ш., 171°12' в.д.). По этому поводу Росс, при описании гористого рельефа острова, отметил: «<...> Эти горы, оказавшиеся на нашем пути, вернули Англии честь открытия самой южной известной земли, честь, которая была доблестно завоевана бесстрашным Беллинсгаузенем и в течение более 20 лет оставалась за русскими»¹⁶².

Но эти слова английского моряка, знавшего об открытиях русской экспедиции, были скорее исключением на фоне почти полного отсутствия информации о ней в Европе.

Добавим, что в словах Росса отсутствовало указание на то, что русские в ходе плавания обнаружили южный континент и дали его описание. Акцент сделан лишь на том, что англичане превзошли достижение экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева.

К сожалению, за пределами России о результатах плавания Беллинсгаузена в течение без малого 50 лет после его завершения не было известно широкому кругу ученых и моряков. И причин тому несколько. *Во-первых*, в 1825 году скончался император Александр I, проявлявший живейший интерес к первой русской экспедиции к Южному полюсу, который, однако, в последние годы жизни все меньше занимался государственными делами. А подготовленный Ф. Ф. Беллинсгаузенем отчет о результатах плавания в Антарктиду, который предлагалось издать за государственный счет, так и не получил высочайшего одобрения. *Во-вторых*, занявший российский престол император Николай I в первые годы своего правления был занят такими вопросами, как восстание декабристов, война с Персией, а затем с Турцией, и другими важными государственными делами, поэтому прошение Ф. Ф. Беллинсгаузена оказалось под спудом. *В-третьих*, виной тому явилась и неповоротливая российская государственная машина, и равнодушие чиновников к имеющим всемирное значение достижениям соотечественников.

В 1824 году Ф. Ф. Беллинсгаузен представил Адмиралтейскому департаменту описание своего путешествия со всеми

картами и рисунками. Лишь 17 марта 1825 года департамент направил ходатайство в морской штаб об издании отчета за счет государства в количестве 1200 экземпляров. Однако никакого решения не последовало. В октябре 1827 года Ф. Ф. Беллинсгаузен, который был к тому времени уже вице-адмиралом, вновь обратился к ученому комитету Главного морского штаба с просьбой об издании хотя бы 600 экземпляров, добавив, что делает это с целью сокращения издержек и без какой-либо выгоды для себя. Через два месяца председатель ученого комитета Л. И. Голенищев-Кутузов направил начальнику морского штаба А. В. Моллеру рапорт, в котором просил об издании материалов экспедиции. И только в 1831 году отчет Ф. Ф. Беллинсгаузена увидел свет.

А затем случилось то, о чем с беспокойством, но, как оказалось, пророчески выразился Голенищев-Кутузов в упомянутом рапорте Моллеру: «Мореплаватели разных народов ежегодно простирают свои изыскания во всех не совершенно исследованных морях и может случиться, и едва ли уже не случилось, что учиненное капитаном Беллинсгаузенном обретение по неизвестности об оном послужит к чести иностранных, а не наших мореплавателей»¹⁶³.

Более чем скромный тираж книги очень скоро превратил ее в раритет даже в России, а за границу, уже много позже, попали лишь единичные экземпляры. Это явилось главной причиной того, что в дебатах между Англией и Америкой о приоритете в открытии Антарктиды, начавшихся вскоре после русской экспедиции, вопрос о том, что честь обнаружения Южного континента может принадлежать России, даже не возникал.

А в среде ученых Европы упоминание об этом встречается впервые только в 1833 году, когда немецкий географ и натуралист, один из основателей географии как самостоятельной науки Александр фон Гумбольдт в письме известному картографу Генриху Бергхаусу выразил сожаление в связи с тем, что «<...> Описание путешествия Беллинсгаузена издано на неизвестном для нас русском языке. И только в 1842 году некоторые данные об этой экспедиции были опубликованы на немецком языке, однако они не сопровождались соответствующими изображениями ее маршрута и, что являлось особенно важным, описанием льдов, сделанным в ходе плавания. К середине XIX века книга Беллинсгаузена стала редкостью даже в России»¹⁶⁴.

В результате только в 1863 году, спустя 32 (!) года с момента выхода в свет отчета Ф. Ф. Беллинсгаузена об экспе-

диции, известному немецкому географу и картографу Августу Петерману удалось приобрести экземпляр этой книги. Об этом он сделал такую запись в своем регистрационном журнале: «Экспедиция Беллинсгаузена в одном томе плюс альбом рисунков и атлас — копия из библиотеки Русского Морского Министерства (получено от великого князя Константина — главнокомандующего Российским военно-морским флотом и президента Российского географического общества). Большая редкость, невозможно приобрести никаким другим способом»¹⁶⁵.

Но лишь в 1867 году, ознакомившись с этим трудом российского капитана, Петерман в одной из своих работ указал на то, что в мировом научном сообществе оказались абсолютно незаслуженно обойдены достижения первой русской экспедиции в Антарктиду и проявленные ее участниками мужество и отвага в поисках Южного материка. Он писал: «Но эта заслуга Беллинсгаузена еще наименьшая. Важнее всего то, что он бесстрашно пошел против вышеуказанного решения Кука, царившего во всей силе в продолжение 50 лет и успевшего уже прочно укорениться. За эту заслугу имя Беллинсгаузена можно прямо поставить наряду с именами Колумба, Магеллана и Джеймса Росса, с именами тех людей, которые не отступали перед трудностями и воображаемыми невозможностями, которые шли своим самостоятельным путем и потому были разрушителями преград к открытиям, которыми обозначаются эпохи»¹⁶⁶.

Столь высокую международную оценку результатов первой русской экспедиции к Южному полюсу, вне всякого сомнения, вместе с Ф. Ф. Беллинсгаузенем в равной степени разделяет его ближайший сподвижник и единомышленник Михаил Петрович Лазарев, командовавший шлюпом «Мирный», который, в отличие, между прочим, от кораблей Кука, ни разу в ходе плавания не разлучился со своим командиром, шедшим на шлюпе «Восток», разделив с ним и все тяготы путешествия, и радость великих открытий.

Полный текст отчета Ф. Ф. Беллинсгаузена на немецком языке был опубликован только в 1902 году. Начало XX века явилось периодом, когда отмечался рост интереса к результатам состоявшихся ранее плаваний в южных приполярных водах, связанный с отправкой в этот район новых экспедиций. Английский полярный исследователь Роберт Скотт, одним из первых достигший вместе с товарищами в январе 1912 года Южного полюса и заплативший за этот подвиг своей жизнью, в книге о путешествии в Антаркти-

ду на корабле «Дискавери», изданной в 1905 году, отмечал: «Беллинсгаузен был определенно первым, кто открыл землю в пределах Южного полярного круга... К сожалению, мало кто знал о его плавании, так как его отчет никогда не был переведен на английский язык»¹⁶⁷.

Многие другие иностранные исследователи Антарктиды и историки антарктических экспедиций также указывали на это обстоятельство. Лишь в 1945 году труд Беллинсгаузена с предисловием Дебенхэма был издан на английском языке.

А вот мнение современных российских исследователей Антарктиды и полярников: «В 1820 году российская экспедиция под руководством Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный», совершая кругосветное плавание, открыла Южный полярный материк. Русские моряки девять раз подходили к берегам неизвестной земли, покрытой льдом.

В те годы это выдающееся географическое открытие не было по достоинству оценено современниками. Признание первенства и выдающегося вклада русских моряков в открытие Южного континента пришло значительно позже, в 1886 году. В этом году британский исследователь Дж. Меррей представил на заседании Шотландского географического общества доклад, в котором он объединил маршруты различных экспедиций, где и легли в основу первого контура Антарктического континента, положенного на карту. В этой работе впервые достижения российских моряков были наглядно продемонстрированы научному сообществу того времени»¹⁶⁸.

Однако острая полемика вокруг приоритета, как в отношении открытия островов вблизи побережья Антарктиды, так и самого континента, началась задолго до того, как роль русских мореплавателей в этом вопросе стала известна широкой общественности за пределами России. Не успели еще высохнуть чернила на страницах отчета Ф. Ф. Беллинсгаузена об экспедиции в Южный Ледовитый океан, как многочисленные моряки и промышленники из разных стран наперебой начали заявлять о своем первенстве открытия новых земель у Южного полюса.

Вот лишь один из примеров этих словопрений: «Основываясь на результатах плавания Брансфилда — Смита (*английские моряки, совершившие в 1819—1820 гг. плавание в районе Южных Шетландских островов*) (курсив мой. — И. Р.), англичане считают, что им принадлежит первенство

в открытии антарктического континента к югу от мыса Горн. Между тем американцы утверждают, что Брансфилд видел не полуостров Антарктиду, а всего лишь остров, лежащий в нескольких милях от коренного берега, и что первооткрывателем антарктического полуострова был американский промышленник Натаниэль Палмер.

Промышленники, боясь конкуренции, заплывали далеко в южные воды... Открытиям новых земель они не придавали никакого значения; их интересовали лишь тюленьи шкуры, а не скалистая, покрытая льдом бесплодная суша.

Чтобы установить тот или иной факт открытия, совершенного в прошлом этими людьми, современным историкам приходится отыскивать судовые журналы промышленников и по скудным, зачастую полуграмотным записям восстанавливать факт того или иного открытия. При этом нередко допускались передержки или домыслы, особенно в тех случаях, когда очень хотелось вопреки фактам доказать приоритет своей страны в том или ином открытии. <...>

Американские биографы Палмера приписывают ему подвиги, которые он не совершал. <...> Наибольшие споры возникают в последнее время из-за приоритета в открытии огромного полуострова Антарктического континента против Южной Америки. Американцы считают, что его следует называть полуостровом Палмера, так как какая-то часть его северного берега открыта Палмером. Англичане считают этот полуостров Землей Грейама, поскольку его северную оконечность, как они предполагают, впервые увидели английские моряки экспедиции Брансфилда — Смита¹⁶⁹.

И подобных споров о так называемых «открытиях»: то ли островов, то ли полуостровов, а еще то ли заливов, то ли проливов — возникало в те годы множество между представителями разных стран.

В первой половине XX столетия и вплоть до 1958 года споры о приоритете тех или иных стран в открытии Антарктиды и прилегающих островов стремительно переросли в противостояние большой группы государств по вопросу о территориальном разделе Южного континента. Позиция России, а затем и Советского Союза при этом оказалась уязвимой, причем не только в отношении претензий на земли, открытые русскими мореплавателями (хотя СССР такие претензии официально не предъявлял, но оставлял за собой право сделать это), но также и в вопросе первенства в открытии Южного континента, что оказалось неожиданным для советской научной общественности.

Как видим, проявленное безучастие государственных структур царской России и пассивность научных кругов в своевременном ознакомлении мирового научного сообщества с результатами экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева со временем явились причинами принижения заслуг русских первооткрывателей и оспаривания приоритета нашей страны в открытии Антарктиды со стороны некоторых государств, несмотря на признание этого факта многими известными европейскими учеными.

Следует отметить, что и в Советском Союзе в 1920—1939 годах этот вопрос не получил достаточного внимания со стороны государства и деятелей науки. Несмотря на то, что в тот период международная научная полемика по вопросу открытия Антарктиды приобрела явный характер приуменьшения, вплоть до полного отрицания, достижений экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева, советское руководство и научная общественность, занятые в основном внутренними проблемами, не сделали ничего сколько-нибудь существенного для пропаганды наследия первой русской антарктической экспедиции. В эти годы внимание советского руководства и ученых в вопросах исследования полярных районов было приковано к подготовке Второго международного полярного года (1932—1933) в целях защиты интересов нашей страны и участия советских специалистов в международных научных изысканиях в Северном Ледовитом океане.

В качестве примера можно привести такой факт. В 1930 году норвежская экспедиция Яльмара Рисер-Ларсена обследовала часть антарктического побережья, которое было впервые открыто экспедицией Беллинсгаузена — Лазарева 28 января 1820 года, составившей подробное описание этого берега. Норвежцы назвали его Берегом Принцессы Марты, в честь королевской особы своей страны. Тогда в СССР этому обстоятельству не придали особого значения.

Но вслед за этим Норвегия в 1930 и 1939 годах объявила своим владением остров Петра I, открытый русскими в 1821 году. Вторичное заявление Норвегии уже не осталось без реакции со стороны Советского Союза. 27 января 1939 года советское правительство «сообщило Норвегии, что оно не может признать законной эту акцию и считает необходимым резервировать свою точку зрения о государственной принадлежности территории, открытой русскими мореплавателями. Важно заметить, что в это же время (январь 1939 года) США путем заявлений Англии и Фран-

ции также резервировали свою точку зрения на суверенитет в Антарктике. Вопрос о последней, таким образом, остался открытым в силу выступления двух великих держав»¹⁷⁰.

Советские ученые активно включились в научный спор о приоритете открытия Южного континента после 1945 года, используя в качестве первоисточников записи и документы участников первой русской антарктической экспедиции — Беллинсгаузена, Лазарева, Новосильского, Симонова и др. Очень скоро, однако, выяснилось, что представленные аргументы о первенстве наших соотечественников в этом важном географическом открытии не признаются многими зарубежными исследователями в качестве доказательства открытия Южного материка. Не отвергая сам факт важности полученных русской экспедицией результатов, иностранные ученые и историки географии развернули дискуссию вокруг терминологии, которую использовали наши мореплаватели при описании увиденных ими береговых объектов.

Если сформулировать коротко, то речь шла (и до сих пор идет) о том, что следует понимать под терминами «материк льда», «ледяные горы», «матерый лед», «лед необыкновенной высоты», «ледяной берег с высокими отвесными стенами», которыми называют увиденное участниками экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева. А также о том, является ли выражение «ледяной континент», используемое в советской литературе об Антарктиде, адекватным определению «материк льда», которое встречается в записях обоих капитанов.

Ситуация еще более осложняется тем, что в переводе на другие языки указанные термины претерпевали такие изменения, которые фактически выхолащивали суть того, что подразумевали российские первооткрыватели, принимая порой совершенно иной смысл. Вот, например, что пишет по этому поводу современный географ и историк Э. Таммиксаар: «Очевидно, что описание льдов в антарктических морях, которое дает в своей книге, опубликованной в 1831 году Беллинсгаузен, было не всегда понятно его современникам. В первом переводе этой книги (1842 г.) переводчик вообще не перевел все подробные описания увиденной автором картины, например, выражение “матерый лед”, упомянутое в его тексте 17 и 18 февраля. В английском переводе в 1945 году “матерый лед” звучит как “высокие айсберги” и “материнские айсберги”, а не так, как следовало перевести — “ледяной барьер”, что означает край континентального льда. <...>

Как видим, термин “матерый лед” является очень непонятным и при переводе приобретает разные значения»¹⁷¹.

Подобную словесную эквилибристику можно продолжать бесконечно, что и происходит на самом деле в затянувшихся спорах о приоритете открытия Антарктиды. На наш взгляд, существующая проблема перевода терминов не должна затушевывать главного — русские моряки первыми увидели берега Антарктиды и сумели дать подробную и научно обоснованную картину побережья Антарктического материка и льдов в омывающих его морях.

К этому можно добавить, что мореплаватели XIX века, штурмовавшие неприступный континент у Южного полюса, не имели тех знаний о сложной физико-географической структуре Антарктиды, которые накапливались постепенно и которыми располагает современная наука. Существует мнение, на наш взгляд, обоснованное, о том, что некорректно судить о приоритете мореплавателей той или иной страны в открытии Антарктиды с позиций современных представлений об этом континенте.

Однако оказывается, что и это обстоятельство, при желании, можно использовать для оправдания и обезличивания многочисленных претензий на первенство открытия Южного континента. Вот одно из мнений по этому поводу, которое существует уже в наше время в западной литературе об истории исследования Антарктиды: «Было бы более корректно признать, что наши знания о сложной физической географии южных полярных областей, хотя и медленно, но полностью изменились, и по этой причине несправедливо определять того, кто явился первооткрывателем Антарктиды»¹⁷².

Такой подход к вопросу приоритета представляется, мягко говоря, упрощенным и фактически содержит в себе отрицание первенства русской экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева, несмотря на мнение видных зарубежных и советских ученых, которое становилось достоянием широкой общественности уже в XIX веке, а затем и в XX.

Заметим, что в первой половине XIX века все, кто целенаправленно искал новые земли за Южным полярным кругом или открывал их случайно, находились в одинаковом положении, что касается уровня науки, навигации, картографии. Всё решали искусство кораблевождения, степень научной подготовки, наблюдательность, настойчивость и способность терпеть тяготы путешествия. И удача, без которой невозможны великие открытия, но которая всегда

приходит к тем, кто, рискуя жизнью, идет до конца к своей цели.

История полемики по вопросу о приоритете открытия Антарктиды со всей очевидностью свидетельствует о том, что весь этот схоластический спор был затеян главным образом ради одного — любым способом оправдать территориальные посягательства на земли Антарктического континента. Именно это устремление целой группы стран, вышедшее на первый план в вопросе об Антарктиде в первой половине XX века, являлось движущим мотивом бесконечного оспаривания чести называться первооткрывателем как отдельных участков Южного континента, так и прилегающих островов. И в этой неприкрытой территориальной экспансии историческая правда о том, кто открыл Антарктиду, отошла на второй план.

Достойно сожаления, что достижения и имена отважных мореплавателей: Брансфилда, Смита, Палмера, Дюмонд'Юрвиля, Уилкса и других — на длительное время превратились в атрибут межгосударственного соперничества ряда стран, в котором научная сторона их свершений, а также многократно и беспристрастно признанное первенство русских моряков не имели практически никакого значения.

В сложившейся ситуации в защиту чести первооткрывателей Южного континента Беллинсгаузена и Лазарева, а также интересов нашей страны в Антарктике выступили советские ученые.

10 февраля 1949 года в Ленинграде состоялось общее собрание действительных членов Географического общества СССР, на котором председатель общества академик АН СССР Л. С. Берг выступил с докладом «Русские открытия в Антарктике и современный интерес к ней». Впервые за время существования Советского Союза на эту проблему было обращено серьезное внимание как на научном, так и на государственном уровне.

Л. С. Берг так обозначил главный вопрос, по которому Советский Союз должен был заявить свою позицию на международном уровне: «За последние годы в мировой печати нередко появлялись сообщения о различных экспедициях в Антарктику и о выступлениях политических деятелей некоторых стран по вопросу о международном режиме Антарктики или принадлежности ее отдельных частей тем или иным силам»¹⁷³.

Было также отмечено, что в 1948 году США провели неофициальные переговоры с Англией, Францией, Нор-

вегией, Аргентиной и Чили об установлении некой формы управления Антарктикой, а ряд стран затеял судебные тяжбы друг с другом о правах на различные сектора. Вопрос об Антарктике, по мнению наших ученых, к этому времени принял острый характер и вышел за рамки науки, а этот материк приобрел международное значение. При этом претензии различных государств на земли Южного континента сопровождаются ссылками на имена мореплавателей из разных стран, якобы первыми открывшими его, что не соответствует исторической действительности, а факт открытия Антарктиды русской экспедицией Беллинсгаузена — Лазарева замалчивается.

Что касается вклада М. П. Лазарева в российскую науку и развитие мореплавания, Л. С. Берг дал очень высокую оценку его деятельности, которая важна тем, что представлена научным сообществом и едва ли не впервые после долгого периода молчания: «По своим заслугам перед государством и на поприще географии Лазарев может быть поставлен в ряд только с адмиралом С. О. Макаровым»¹⁷⁴.

И далее: «Что касается Лазарева, одного из славнейших наших моряков, то все плававшие под его начальством воздают дань мужеству, хладнокровию и решительности Лазарева перед лицом опасностей»¹⁷⁵.

Академик АН СССР С. В. Калесник писал: «Многие правительства путем односторонних актов стремятся объявить своей собственностью те или иные участки антарктической суши без всякой консультации с Советским Союзом, который тоже имеет в Антарктике свои интересы.

<...> Если открытие Багамских и Антильских островов справедливо считается одновременно и открытием американского континента, то тем больше оснований считать открытие многих островов, вплотную прилегающих к Антарктиде, и в частности Земли Александра I (если она даже остров, а не часть материка), открытием Антарктического континента.

<...> Экспедиция Беллинсгаузена обошла вокруг Антарктического материка и своими открытиями и научными наблюдениями раскрыла перед наукой новый обширный географический горизонт. Уже это одно, даже если бы она не коснулась антарктической земли, составляет ее неотъемлемую славу и заслугу перед культурным человечеством.

<...> Вся географическая общественность страны должна не только поднять голос в защиту русских первооткрывателей Антарктики и, стало быть, в защиту исторической

правды, но и обратиться к советскому правительству с настоятельной просьбой заявить иностранным государствам о советских правах и интересах в Антарктике»¹⁷⁶.

Общее собрание приняло резолюцию, в которой отмечалось:

1. Общество считает необходимым констатировать выдающуюся роль русских исследователей-ученых в деле открытия Антарктики, опровергнувших своими открытиями утверждения ряда иностранных исследователей, в том числе известного английского мореплавателя Джеймса Кука, отрицавших существование Антарктического материка. Эта роль русских в открытии Антарктики видна особенно из результатов русской экспедиции в Антарктику в начале XIX века.

Русские мореплаватели Беллинсгаузен и Лазарев в 1819—1821 годах обошли вокруг антарктического материка, впервые подошли к его берегам и открыли 22 января 1821 года остров Петра I, Землю Александра I, острова Траверсе и др. В знак признания заслуг русских мореплавателей одно из южных полярных морей было названо морем Беллинсгаузена.

2. Из изложенного в п. 1 вытекает бесспорное право Советского Союза на участие в решении вопросов Антарктики. Всякие попытки решать вопрос о режиме Антарктики без участия Советского Союза не могут найти никакого оправдания. Вопросы Антарктики должны решаться прежде всего теми государствами, которые имеют историческое право на участие в таком решении. Между тем, согласно опубликованным в иностранной печати сообщениям, некоторые государства пытаются добиться решения вопросов Антарктики без участия Советского Союза, против чего Географическое общество СССР не может не протестовать самым решительным образом.

3. Всякое решение вопроса о режиме Антарктики без участия Советского Союза не может иметь законной силы, и СССР имеет все основания не признавать любого такого решения¹⁷⁷.

О всемирном значении первой русской антарктической экспедиции и необходимости принятия мер по защите интересов нашей страны в Антарктике высказывались и писали в своих работах известные советские ученые — академик АН СССР А. А. Григорьев, историки А. И. Андреев и Д. М. Лебедев, океанолог и полярный исследователь В. Ю. Визе, географы Д. Г. Панов и Е. Е. Шведе.

Позиция советских ученых стала известна за рубежом, однако единомыслия в данном вопросе, как показали дальнейшие события, добиться не удалось, главным образом в силу геополитических притязаний ряда государств и обострившихся в ходе холодной войны противоречий между СССР и странами Запада.

Что касается претензий на территории Антарктиды, то первыми их выразила Великобритания в 1908 году, объявив о подчинении губернатору Фолклендских островов Земли Грейама, а также островов Южная Георгия, Южных Оркнейских, Южных Сандвичевых и Южных Шетландских.

Свои притязания на земли Южного континента до подписания Договора об Антарктиде успели оформить семь стран: Великобритания, Франция, Новая Зеландия, Норвегия, Австралия, Чили, Аргентина.

Международный договор об Антарктике, несмотря на все политические разногласия и научные споры, был подписан в 1959 году. В нем, в частности, провозглашалось, что в интересах всего человечества Антарктика должна впредь использоваться исключительно в мирных целях, и запрещались любые мероприятия военного характера, такие как создание военных баз, проведение маневров, а также испытания любых видов оружия¹⁷⁸.

Помимо упомянутых семи государств, документ подписали Бельгия, СССР, США, ЮАР и Япония, имевшие на континенте свои научные станции.

Однако что касается ранее заявленных прав или претензий на территориальный суверенитет в Антарктике, то указанный договор, по сути, не изменил создавшегося к тому времени положения в этой сфере.

Россия и США, не заявлявшие конкретных территориальных претензий на Антарктику, но объявившие ее зоной своих интересов, заняли особую позицию. При этом оба государства не признают претензии других стран, равно как и претензии друг друга.

Впоследствии число государств, подписавших договор, увеличилось до 50, причем статус консультативных сторон имеют только 29 из них, а остальные не имеют права голоса при принятии решений на ежегодных саммитах участников договора.

Несмотря на то что ситуация с притязаниями на антарктические земли в настоящее время фактически «заморожена», это отнюдь не гарантирует того, что со временем не начнется новый этап столкновения интересов государств за

право освоения тех территорий, на которые претензии уже заявлены. И сейчас невозможно предположить, чем закончится это противостояние.

А цена успеха в этой будущей схватке может оказаться очень высокой. На сегодняшний день подтверждено наличие в Антарктиде месторождений угля и железной руды. Кроме этого, в недрах Южного материка обнаружены медь, титан, никель, цирконий, хром и кобальт, а также золото и серебро. На антарктическом шельфе, как считают специалисты, возможно наличие углеводородов.

Существует единое мнение о том, что в настоящее время промышленная добыча полезных ископаемых на территории Южного континента нецелесообразна, как с экономической, так и с экологической точки зрения. Отсутствуют и необходимые технические средства для эксплуатации месторождений в экстремальных природных условиях, свойственных шельфу антарктических морей. Да и любая деятельность, связанная с минеральными ресурсами, за исключением научных исследований, согласно статье 7 Протокола об охране окружающей среды к Договору об Антарктиде от 4 октября 1991 года, запрещается, а следовательно, без решения правовых вопросов начать разработку антарктических недр невозможно.

Интересно отметить, что Кук, как это ни покажется странным, оказался прав, по крайней мере с позиций нынешней цивилизации, заявив в свое время о бесполезности южной земли для человечества. Однако заметим, что при этом он утверждал, что достичь ее невозможно. Но он был человеком своей эпохи и многого не мог предвидеть. Теперь мы знаем, что он ошибался. Антарктида существует, она хорошо исследована, а под толщей льдов на континенте и в прибрежных водах спрятаны огромные богатства. Но есть ощущение, что нынешняя ситуация аналогична той, когда выносил свой вердикт Кук. А ведь мы тоже являемся представителями своей эпохи. И, несмотря на все достижения цивилизации, нам также трудно представить себе далекое будущее, когда страны выработают договорную основу для разработки минеральных запасов Южного континента, появятся новые технологии, оборудование и люди придут в Антарктиду, чтобы добывать здесь необходимые человечеству энергоресурсы и другие полезные ископаемые, если в этом возникнет необходимость. И это будет рентабельно и естественно, как в наши дни где-нибудь на Ближнем Востоке, в Сибири, в Техасе или в Южной Африке.

Глава пятая

**ТРЕТЬЕ КРУГОСВЕТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ
(1822—1825)**

Положение в Русской Америке

Итак, став капитаном 2-го ранга, М. П. Лазарев получил в командование фрегат «Крейсер». После этого он совершил свое третье кругосветное путешествие. Но если первое было чисто коммерческим, а второе — научно-географическим, то третье стало военно-политическим. Дело в том, что в то время, пока Михаил Петрович находился в полярной экспедиции, обострилась обстановка в районе Русской Америки.

Начинался новый важный этап в жизни М. П. Лазарева. Несколько предыдущих лет он провел в плавании к Южному полюсу, находясь как бы на втором плане, следуя за Беллинсгаузеном и исполняя его приказания. И хотя Фаддей Фаддеевич относился к Лазареву с огромным уважением за его опыт и талант мореплавателя, глубокие профессиональные знания и эрудицию, а также высоко ценил его положительные человеческие качества, что в совокупности немало способствовало успеху в выполнении поставленных целей, Михаил Петрович находился, до известной степени, в тени своего начальника, который единолично нес полную ответственность за исход и результаты экспедиции.

Теперь же М. П. Лазарев вел свой корабль с поручением большой важности, не только в отношении мореплавания, но и с совершенно конкретными практическими целями, являясь единоличным начальником, уполномоченным выполнить поставленные задачи.

Русской Америкой тогда называлась совокупность владений Российской империи в Северной Америке, включавшая Аляску, Алеутские острова, архипелаг Александра I и поселения на тихоокеанском побережье нынешних Соединенных Штатов, а также Елизаветинскую крепость на Гавайях.

С 1808 года столицей Русской Америки был Новоархангельск — бывшая Михайловская крепость, основанная в 1799 году, а тогда город на берегу незамерзающего Ситхинского залива, защищенный с моря горами. В Новоархангельске в то время проживало больше двухсот русских и около тысячи туземцев. Там были начальная школа, церковь, верфь, арсенал и различные мастерские. А фактически управление тамошними территориями вела Российско-американская компания, главный штаб которой находился в Иркутске.

И все бы хорошо, но в Русской Америке все более широкий размах стали принимать действия английских и американских контрабандистов. Они не признавали законов и международных правил, вели хищнический промысел пушного зверя на российской территории, снабжали коренное население оружием и подстрекали его к нападению на русских. Новоархангельск прикрывал тогда корабль «Аполлон», единственное военное судно Российско-американской компании, но безопасность всех территориальных вод России в этом регионе оно обеспечить не могло.

Морской офицер Д. И. Завалишин, служивший под началом Лазарева, впоследствии описывал это так: «Когда русские, завоевавши Алеутские острова, начали потом занимать северо-западный берег материка Америки и острова, к нему прилежащие, то они довольствовались фактическим обладанием занятых мест, не заявляя ни перед кем о правах своих на владение и не требуя ни от кого признания этих прав, тем более что и протестовать против этого было тогда некому. Места эти были пустынные и только изредка посещались иностранными судами с ученою или торговою целью. Но после того, как Соединенные Штаты пробились до западного берега материка, до Великого океана, и начали заводить заселение у устья реки Колумбии, иностранные суда, преимущественно американские и английские, стали все чаще и чаще появляться в наших водах и, ввиду враждебного расположения к нам диких колюжей*, начали продавать им огнестрельное оружие и порох, как самый ценный для диких товар, который Российско-американская компания наша, естественно, не могла им продавать, потому что не могла же она давать оружие против себя. Это

* Колюжи (глинкиты, глингиты, колюши, колюжцы) — индейский народ, проживающий на юго-востоке Аляски и в прилегающих частях Канады.

возбудило пререкания с иностранцами, и таким образом неизбежно должен был возникнуть вопрос и о границах»¹⁷⁹.

Россия всегда считала границей своих владений на северо-западном побережье Америки параллель 51° северной широты, что и было обозначено в указе от 13 сентября 1821 года о привилегиях Российско-американской компании.

«Очень может быть, — пишет Д. И. Завалишин, — что граница эта была бы признана и иностранными державами, если бы в привилегиях, данных Российско-американской компании, не заключалось одно очевидно ошибочное постановление. Вместо того чтобы, согласно общему морскому праву, назначить известное от берега расстояние, в пределах которого только свои подданные могут заниматься каботажем, рыбной ловлей и пр., проведена была черта по океану от 51° сев. шир. на американском берегу до южного мыса одного из Курильских островов, Урупа, у берегов азиатского материка; а в статье или параграфе 70 было сказано, что “командирам военных судов предписано будет арестовать все иностранные суда, попадающиеся им в границах, России принадлежащих”»¹⁸⁰.

Для подкрепления же силой этого постановления к северо-западному побережью Америки было отправлено небольшое военное судно — 28-пушечный шлюп «Аполлон», которым сначала командовал капитан 1-го ранга И. С. Тулубьев, а после его смерти от туберкулеза — Степан Петрович Хрущов.

Но все это было истолковано иностранцами так, что Россия собирается «захватывать все иностранные суда за означенной выше чертой, хотя бы они и не приближались к берегу, и такое притязание на отмежевание себе части океана названо было неслыханным. В газетах американских и английских начали даже появляться частные заявления, что силу будут отражать силой»¹⁸¹.

Такие толки не могли, конечно, остаться неизвестными российскому Министерству иностранных дел, и всем нетрудно было понять, что такому мелкому военному судну, как шлюп «Аполлон», не справиться даже с купеческими большими кораблями.

Именно поэтому было принято решение направить к берегам Аляски подкрепление — 36-пушечный фрегат «Крейсер». Этому кораблю суждено было занять видное место в истории. По отзывам специалистов, «сооружение этого фрегата и порядки, на нем введенные, послужили впоследствии образцами для всего вообще Черноморского флота»¹⁸².

Подготовка фрегата «Крейсер» и шлюпа «Ладога»

Вместе с фрегатом «Крейсер» под командованием Михаила Петровича Лазарева к берегам Аляски был отправлен еще и 20-пушечный шлюп «Ладога», им командовал старший брат Михаила Петровича капитан-лейтенант Андрей Петрович Лазарев.

М. П. Лазарев был назначен командиром «Крейсера» 24 июля 1822 года. Этот фрегат построили в Архангельске и спустили на воду 18 мая 1821 года. Его создатель — опытный кораблестроитель А. М. Курочкин.

Но Михаил Петрович сразу же потребовал, чтобы количество пушек на фрегате было увеличено с 36 положенных по штату до 44, с заменой нескольких 12-фунтовых орудий на 18-фунтовые карронады.

Чтобы было понятно, карронада представляла собой короткое тонкостенное корабельное орудие, имевшее меньший вес и стрелявшее тяжелыми ядрами на небольшое расстояние. Малую дальность обеспечивал сравнительно небольшой пороховой заряд, который придавал ядру низкую начальную скорость. Зато достоинствами карронад были значительно более высокая скорострельность, относительно низкая отдача и меньшее количество людей, требующихся для обслуживания.

Таким образом Лазарев, понимая, что вполне возможно ведение военных действий, решил усилить свою артиллерию. И лишь после этого он отправился в свое третье кругосветное плавание, из которого ему суждено будет возвратиться лишь 17 августа 1825 года.

Не без оснований считается, что это путешествие, в котором Михаил Петрович командовал фрегатом, памятно еще и тем, что исправному состоянию «Крейсера» активно содействовали некоторые сподвижники Лазарева, которые впоследствии очень много сделали для распространения между флотскими офицерами страстной любви к морскому делу, что составляло отличительную черту самого Михаила Петровича. Этот образ мыслей и отношение к своим обязанностям он прививал своим подчиненным. Он тщательно подбирал офицеров, ценя в них не внешний лоск, а исключительно добросовестное исполнение служебного долга. Например, лейтенант М. Д. Анненков плавал с ним еще на шлюпе «Мирный», лейтенант И. А. Куприянов, также совершивший кругосветное плавание, впоследствии стал вице-адмиралом и в целом трижды огибал земной шар.

Мичман П. С. Нахимов, во время плавания получивший чин лейтенанта, — будущий адмирал, флотоводец, герой Наварина, Синопа и обороны Севастополя. Мичман Е. В. Путятин, впоследствии за заслуги перед Отечеством ему был присвоен графский титул, а в 1858 году — произведен в адмиралы. Прославился как исследователь Японского моря и дипломат.

Лейтенант Ф. Г. Вишневецкий и мичман Д. И. Завалишин — будущие декабристы. В 1826 году Вишневецкий был разжалован в рядовые, послан в пехотный полк на Кавказ, где отличился в военных действиях против турок, после чего в 1832 году восстановлен в офицерском звании. А вот Завалишин был арестован, обвинен в согласии с умыслом цареубийства и приговорен к каторжным работам (вернулся из Сибири лишь в 1863 году).

Мичман А. А. Домашенко в 1827 году на линейном корабле «Азов» у берегов Сицилии во время шторма бросился в море, чтобы спасти сорвавшегося с реи матроса, но утонул. В 1828 году ему в Кронштадте был поставлен памятник на собранные товарищами деньги.

Все эти выдающиеся люди считали себя учениками М. П. Лазарева, гордились этим и старались своими действиями и поведением во всем походить на своего командира.

Д. И. Завалишин свидетельствует: «Дух, оживлявший начальника экспедиции, офицеров и команду, был именно тот самый, который проявил себя потом с такою славою в Севастопольской осаде; и это тем более верно, что и герой Синопа и Севастополя, Павел Степанович Нахимов, настоящее свое морское образование и развитие доблестных качеств получил именно во время служения на фрегате «Крейсер»»¹⁸³.

Относительно процесса подбора экипажа «Крейсера» Д. И. Завалишин пишет: «Лазарев сказал мне, что он очень сожалеет, что наше знакомство не случилось ранее, иначе, имея в виду быть назначенным командиром судна, отправляющегося в дальнейшее плавание, он предложил бы мне идти в этот поход; но теперь все уже места заняты по данным им прежде обещаниям. «Впрочем, — прибавил он, — мне дали всего только четырех офицеров; это очень недостаточно, и я хлопочу о прибавке еще одного, и если на то согласятся, то оставляю это место вам; а чтобы приобрести некоторое право на него, то предлагаю вам в свободное от службы время помогать мне в вооружении моего фрегата, потому что назначенные мне офицеры не собрались еще, а времени терять нельзя»»¹⁸⁴.

Короче говоря, Михаил Петрович попросил Завалишина прибыть как можно скорее в Кронштадт, так как за исключением одного старшего лейтенанта все офицеры, назначенные на фрегат «Крейсер», находились в других портах или в отпуске. То есть вооружением фрегата занимались Лазарев и Завалишин вдвоем, а старший лейтенант заведовал работами собственно на фрегате.

Мичман Завалишин рассказывает: «Я два месяца буквально не знал, что значит обедать. <...>

Фрегат “Крейсер” был новоотстроенный, на нем не было еще мачт, и он не был еще обшит медью; а между тем недоставало времени вводить его в док, и обшивка должна была производиться посредством килевания (наклонения на воде то на один бок, то на другой), что, будучи удобно в приложении к мелким судам, представляло весьма трудную и небезопасную работу в приложении к большому»¹⁸⁵.

Очевидцы утверждают, что от этого шло сильное озлобление против Лазарева со стороны портовых работников, между которыми даже сложилась поговорка: «Избави, Боже, от огня, меча и фрегата “Крейсер”». Чувствуя растущее недовольство, Михаил Петрович вынужден был категорически заявить начальнику морского штаба, заменявшему тогда морского министра, что «если явное и тайное противодействие порта не прекратится, то он откажется от похода»¹⁸⁶.

За несколько дней до отправления фрегат удостоился высочайшего посещения. Император Александр I прибыл в сопровождении великого князя Николая Павловича, некоторых иностранных послов и огромной свиты и остался очень доволен всем увиденным. Особенно понравилось ему устройство так называемой «шкиперской каюты», где были расположены в величайшем порядке все запасные вещи — да так, что всё могло по первому требованию доставаться без всякого затруднения. Внимательно слушал император и подробные объяснения Михаила Петровича про новые карронады, устроенные так, что с одной пушкой могли легко управляться всего три человека. Александр I обратил внимание и на новоизобретенные для хранения пороха медные ящики, заменившие пороховые бочонки, что позволяло обеспечить большую вместительность и лучшее предохранение от сырости. При этом император приказал начальнику морского штаба доложить по окончании похода о результатах этого опыта.

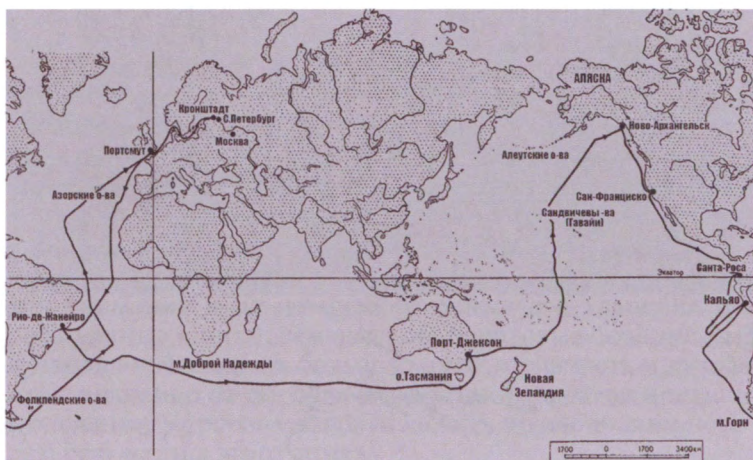


Agostini



Капитан 2-го ранга М. П. Лазарев (в центре) с мичманами П. С. Нахимовым и Е. В. Путятиным на берегу Русской Америки во время кругосветного плавания на фрегате «Крейсер» в 1822—1825 годах

Маршрут первого кругосветного плавания М. П. Лазарева на шлюпе «Суворов» в 1813—1816 годах





Новоархангельск на акварели, подписанной
«креолом Александром Ольгиным 20 июля 1837 года»

Карта русских владений в Северной Америке





Портрет адмирала М. П. Лазарева.
Художник *Е. И. Бортман*

Ф. Ф. Беллинсгаузен

Шлюпы «Восток» и «Мирный» у берегов открытой русской экспедицией
Антарктиды. Художник *М. М. Семенов*

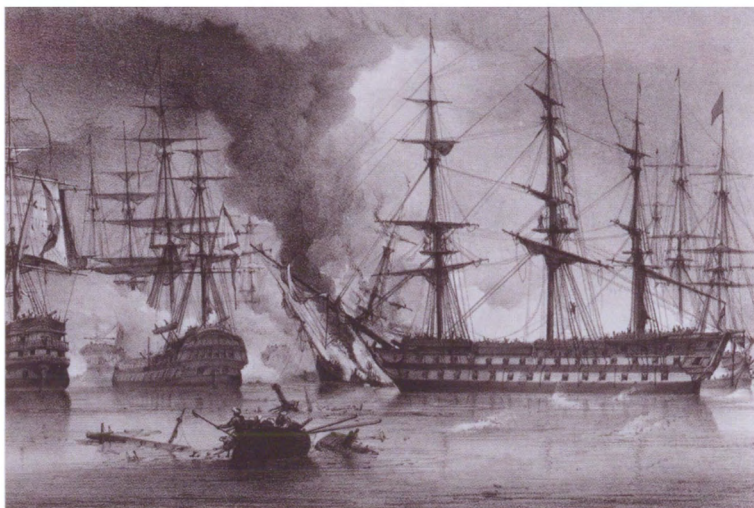




Адмирал А. С. Грейг

Линейный
корабль «Азов»





Наваринское сражение. Художник Дж. Ф. Рейнагл

Морское сражение при Наварине.
Художник И. К. Айвазовский. 1846 г.





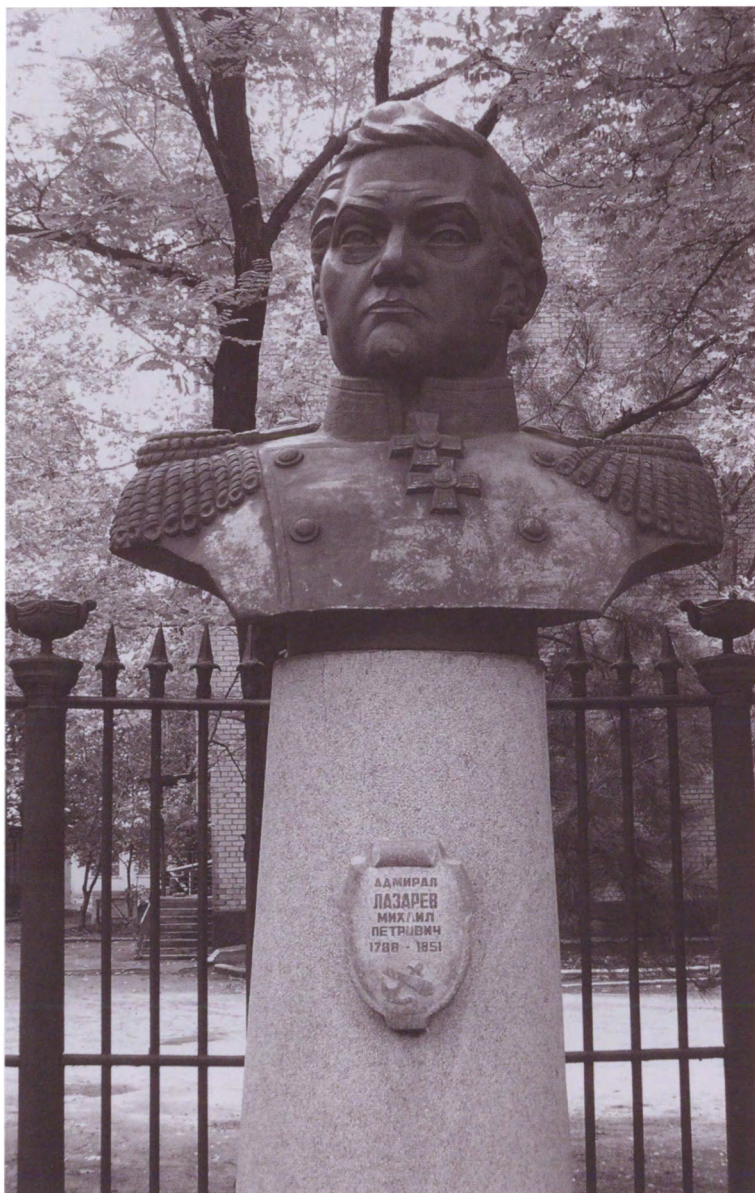
Смотр Черноморского флота в 1849 году.
Художник И. К. Айвазовский. Фрагмент

Русская эскадра на Севастопольском рейде.
Художник И. К. Айвазовский. 1846 г.





Портрет вице-адмирала М. П. Лазарева.
Художник И. К. Айвазовский. 1839 г.



Бюст М. П. Лазарева в городе Николаеве на улице Адмиральской, у здания бывшего штаба Черноморского флота (ныне — Музей судостроения и флота)



М. П. Лазарев



Портрет Екатерины Тимофеевны
Фан-дер-Флит
(в замужестве Лазаревой).
Художник Р. К. Шведе. 1844 г.

Алексей Петрович Лазарев,
брат М. П. Лазарева



Петр Михайлович Лазарев —
сын адмирала М. П. Лазарева



Вид на памятник М. П. Лазареву на площади Лазаревских казарм.
Скульптор Н. С. Пименов. Севастополь. Фото 1886 г.

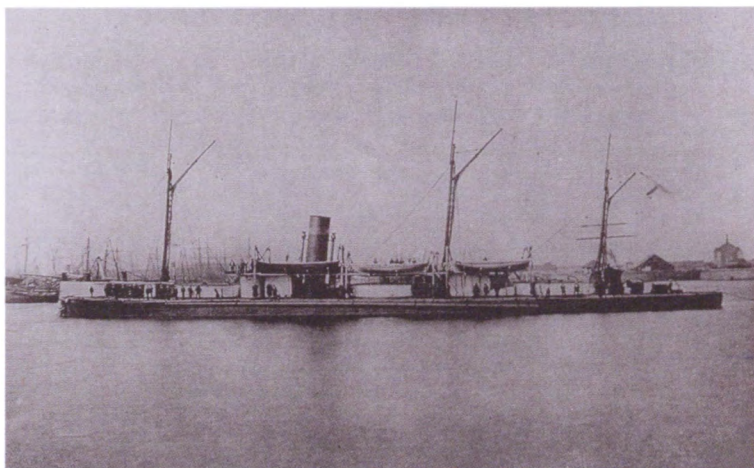
Памятник основателям Новороссийска Н. Н. Раевскому,
Л. М. Серебрякову и М. П. Лазареву. *Скульптор А. Суворов*



Изображение
М. П. Лазарева
на памятнике
«Тысячелетие
России» в Великом
Новгороде. Рядом
с ним — адмиралы
В. А. Корнилов
и П. С. Нахимов.
Внизу сидят
генералы
И. И. Дибич
и И. Ф. Паскевич.
Скульпторы
М. Микешин
и И. Шредер,
архитектор
В. Гартман



Броненосный
башенный фрегат
«Адмирал Лазарев».
1869 г.





Усыпальница адмиралов в склепе собора Святого Владимира в Севастополе (могилы М. П. Лазарева, П. С. Нахимова, В. А. Корнилова и В. И. Истомина)

Памятник адмиралу М. П. Лазареву в Сочи.
Поселок Лазаревское, улица Одоевского





Марка с изображением
М. П. Лазарева. 1987 г.

Медаль имени адмирала
М. П. Лазарева. Награда Морского
собрания, изготовлена из серебра.
Ею могут награждаться граждане
России и иностранных государств
за большой вклад в развитие флота,
изучение и освоение Мирового океана



Памятная доска в городе Владимире
на доме, где жила семья адмирала
(угол Большой Московской, д. 18,
и Георгиевской улиц)





Владимирский собор в Севастополе

Плита в честь адмирала М. П. Лазарева
в стене Владимирского собора. *Севастополь*



Потом, согласно заведенному в подобных случаях обычаю, старший корабельный кок поднес пробную порцию, и император, отведав, сказал, что щи очень хороши и что жаль, что за границей, вероятно, не всегда можно будет достать кислой капусты. На что Михаил Петрович доложил, что для больших плаваний капуста готовится особым способом, так что может сохраниться очень долго, и что на «Крейсере» взято такой капусты на три года для употребления в море, когда невозможно будет иметь под рукой свежие овощи. Пожелав морякам счастливого плавания и благополучного возвращения, император, отъезжая, пригласил Лазарева к обеду.

А теперь несколько слов о шкиперской каюте, так понравившейся Александру I. Ее особенное устройство представляло собой пространство в носовой части корабля вдоль всего борта, где стояли шкафы с выдвижными ящиками с разными мелкими вещами: инструментами, гвоздями, скобками, тонкими веревками и т. п. На каждом ящике имелась подпись, какие предметы в нем находятся; а веревки были намотаны на катушки, имея конец, выпущенный в отверстие, так что не было необходимости выдвигать ящики и разматывать мотки.

Мичман Завалишин отмечает: «На середине же отделенного для шкиперской каюты пространства устроен был склад громоздких запасных вещей: парусов, толстых веревок, больших блоков и проч., обнесенный решетчатой стеной параллельно шкафам, так что между стеной и шкафами был кругом коридор, который освещался глухими фонарями с гранеными стеклами. Вот почему государь и сказал одному из посланников, что это похоже на косметический магазин (“*Mais c'est un vrai magasin cosmétique!*”)¹⁸⁷».

Подобная организация чрезвычайно сокращала время работы и давала возможность немедленного удовлетворения потребности в какой-либо вещи, что на море очень важно, так как иногда даже малейшее промедление может создать опасность. Решетчатая стена также имела несколько дверей с надписями, указывающими, что за ними лежит.

Считалось также нововведением уменьшение высоты рангоута на фрегате, начиная со стенок (части рангоута, служащей продолжением верхнего конца мачты). Дело в том, что М. П. Лазарев считал наличие высокого рангоута уместным лишь при благоприятных обстоятельствах, тогда как во время бури и даже сильного ветра он мешает нести нужное число парусов, а это очень важно в ситуации, ког-

да значительная парусность необходима, если существует опасность быть прижатым к берегу или мели.

Отметим, что предусмотрительность Михаила Петровича не замедлила оправдаться.

Мичман Завалишин свидетельствует: «В самом начале похода при переходе из Даля в Портсмут мы были застигнуты бурей в Английском канале и прижаты к французскому берегу, спаслись тем, что могли нести и грот-марсель*, вследствие чего Лазарев и доносил Адмиралтейств-коллегии из Портсмута (12 октября 1822 года за № 613) об этом случае следующее: “Смею утвердительно сказать, что ни один фрегат с неумеренным против обыкновенного положения рангоутом вынести того (т.е. большой парусности) был бы не в состоянии, и в таком случае вероятно, что последствия были бы губительные”»¹⁸⁸.

А еще по настоянию М. П. Лазарева к пушкам были поставлены для воспламенения заряда кремниевые замки.

Это очень важный момент, на который надо обратить особое внимание. Дело в том, что стрельба на корабле существенно отличается от береговой тем, что на суше орудие стоит неподвижно, а на корабле качается вместе с кораблем. Поэтому если на земле орудие наведено правильно на какой-либо предмет, выстрел будет эффективен, даже если он не последовал мгновенно. А вот на море, при движении орудия, необходимо, чтобы выстрел был совершен в то самое мгновение, когда при движении орудия оно будет проходить линию правильного направления на цель. Между тем достигать этого было крайне трудно, когда при пальбе с фитилем один человек наводил орудие, а другой палил, стоя сбоку. Вот почему на фрегате «Крейсер» ко всем орудиям были приделаны замки, похожие на ружейные, с той только разницей, что наводивший орудие спускал курок с помощью довольно длинной веревочки, привязанной к язычку, чтобы при отдаче орудия успеть отскочить в сторону.

Выше говорилось о том, что фрегат по рангу его постройки был 36-пушечный, и этим определялось число людей, какое он мог вместить. Особенно имея в виду продолжительное плавание и, следовательно, необходимость значительных запасов даже и при штатном числе членов экипажа. Между тем для усиления боевых качеств фрегата решено было поставить на него 44 орудия. Поэтому при невозможности увеличить соразмерно и число людей необходимо было облег-

* Грот-марсель — второй снизу парус на грот-мачте — большой мачте, обычно второй мачте, считая от носа корабля.

чить управление орудиями таким устройством их, которое позволило бы обходиться меньшим количеством орудийной прислуги. Установленные на фрегате каронады давали возможность управлять ими трем артиллеристам: один заряжал орудие, наводил его и стрелял, а двое, стоя по бокам, выдвигали его талями* за борт и давали, вращая платформу, должное направление орудию в ту и другую сторону.

Говоря об артиллерии «Крейсера», мичман Завалишин отмечал, что кроме 44 орудий, укрепленных на фрегате, имелись еще орудия для гребных судов. В связи с этим он пишет: «Понятно, какой огромный запас пороха приходилось нам иметь на такое количество орудий и на такое продолжительное время, как три года. Необходимо поэтому было найти средство уместить возможно большее количество пороха в определенном пространстве пороховой камеры на фрегате и приискать способ лучшего сохранения пороха от отсырения в течение долгого времени и при переходе через такие места, где, как например, между тропиками, при обильных дождях, влажность жаркого воздуха равняется почти горячей влажности паровой бани. Обе цели были достигнуты заменой пороховых бочонков медными ящиками, втулки которых замазывались мастикой, а ящики вставлялись в другие, деревянные»¹⁸⁹.

Как отмечал потом в своей книге «Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год» контр-адмирал Николай Алексеевич Ивашинцов, «оба судна были снабжены провизией на 18 месяцев»¹⁹⁰.

Д. И. Завалишин уточняет: «Фрегат был нагружен и перегружен донельзя. Сначала предполагали было, что отправляющийся с нами шлюп “Ладога” назначается преимущественно для отвоза нашей провизии — до трех тысяч пудов, а насколько останется места, возьмет и материалы для Камчатки и Охотска. Но как нередко случается, главное назначение сделали побочным, а придаточное — главным. Шлюп “Ладога” взял материалов для Камчатки и Охотска 4500 пудов, а нашей провизии — только 1300 пудов»¹⁹¹.

Ко всем вышеизложенным особенностям устройства разных частей на фрегате «Крейсер» необходимо прибавить

* Т а л и — пушечные лафеты на кораблях (платформы или тележки), снабжались маленькими колесами, с помощью которых пушки могли быть наведены на цель, а чтобы при выстреле или во время качки орудия не перемещались по палубе, их фиксировали тросами или цепями. Тали крепили по бокам, и с их помощью орудие подкатывали к борту и откатывали от него.

и учреждение собственных музыкантов и хора, чего не имелось тогда даже и на первоклассных кораблях. Обзавестись ими можно было только за собственный счет командиров, что при не очень больших доходах флотских офицеров доступно было немногим. «Между тем музыка на фрегате не только имела большое значение в иностранных портах, но и служила развлечением, поддерживавшим бодрость духа команды в скучные длинные переходы, длившиеся иногда по нескольку месяцев. Инструменты были куплены Лазаревым на свой счет, но при участии и некоторых офицеров»¹⁹².

Получается, что и это предусмотрел Михаил Петрович. Музыканты, общим числом в 20 человек, были выбраны из своей же команды и обучались во время подготовки к походу у наемного капельмейстера. Был составлен и хор песенников, так что во время хорошей погоды музыканты и хористы по очереди развлекали экипаж.

Также были предприняты невиданные меры, относившиеся к сохранению здоровья людей и поддержанию бодрости духа, и это заслужило всеобщее и безусловное одобрение. Даже то, что иным казалось мелочным и педантством, полностью оправдалось в походе. На фрегате «Крейсер» никогда не было значительного числа больных, а цинга и вовсе не появлялась, что удивительно для тех времен.

А чтобы не допустить развития воровства на фрегате, Михаил Петрович лично делал внезапные осмотры ящиков и чемоданов нижних чинов, и никто не мог потом припомнить во все время похода «ни одного случая между матросами посягательства на чужую собственность»¹⁹³.

17 августа 1822 года, при попутном восточном ветре, корабли под командованием М. П. Лазарева снялись с якоря с Кронштадтского рейда, отправляясь в трехлетнее, а может быть, как тогда имели основание предполагать, и в четырехлетнее плавание.

Первые же пройденные мили показали отличные мореходные качества «Крейсера». Однако воспользоваться в полной мере хорошей скоростью своего корабля Лазарев не мог, поскольку вынужден был уменьшать паруса, чтобы имевший плохой ход шлюп «Ладога» имел возможность поспевать за своим лидером.

Ситуация напоминала ту, что сопровождала суда антарктической экспедиции, когда «Мирный» все время отставал от «Востока». Только теперь Лазарев командовал более быстрым кораблем.

В самом деле, «Ладога» строилась не как военный шлюп, а как транспортное судно, которое потом было обращено в военное. Но в отличие от плавания в Антарктиде, где корабли всегда держались вместе, «Крейсеру» приходилось иногда покидать «Ладогу», назначая ей «рандеву», чтобы избежать лишних задержек, томительных и порой мешающих выполнению поставленных перед их миссией задач.

Буквально сразу же небольшой отряд Лазарева подвергся ударам стихии. Чем далее корабли подвигались по Финскому заливу, тем сильнее становился ветер. Началось бесконечное и довольно опасное лавирование в тесном пространстве залива, а когда корабли вышли в Балтийское море на большой простор, ветер стал еще сильнее и дошел до степени шторма. Так корабли «трепало» двое суток, особенно около острова Борнгольм.

Потеряв несколько лишних дней в переходе до Копенгагена, Лазарев очень желал сократить, насколько возможно, пребывание свое в столице Дании, несмотря на то, что необходимо было выполнить множество самых разных дел.

Копенгаген и Портсмут

Контр-адмирал Н. А. Ивашинцов в своей книге о кругосветных путешествиях констатирует: «5 сентября остановились на Копенгагенском рейде, имея на переходе Балтийским морем противные и крепкие ветра»¹⁹⁴.

Как и предполагал Лазарев, в Копенгагене он застал стоящую на рейде Архангельскую эскадру: линейный корабль «Сысой», фрегат «Вестовой» и транспорт «Урал». Михаил Петрович отправил на «Сысой» комиссию, состоявшую из лейтенанта Анненкова, мичмана Завалишина и доктора Алимана, для выбора из команд эскадры людей на замену тех матросов на «Крейсере» и «Ладоге», которые оказались по различным причинам непригодными для дальнего и ответственного похода, всего 22 человека. На это у Лазарева имелись министерское предписание и высочайшее повеление.

После предъявления прибывшими от Лазарева офицерами своих полномочий капитан линейного корабля и начальник эскадры с видимой неохотой приказали выстроить команду. Однако, как вспоминал Завалишин, с первого же взгляда видно было, что многих не доставало. Тогда Анненков потребовал именной список за подписью капитана, что вызвало у последнего горячие возражения, но лейтенант с

«Крейсера» объявил ему, что иначе придется составить соответствующий протокол по всей форме о том, что были «учинены препятствия комиссии в исполнении ее обязанностей». Начальник эскадры вынужден был уступить, но настоял на том, чтобы людей отбирали не с одного, а со всех подчиненных ему кораблей пропорционально численности команды. Так и поступили, задание Лазарева было выполнено.

Хоть корабли, запасшиеся продовольствием, водой, вином и всем другим, что планировалось приобрести, и готовы были к отходу из Копенгагена 14 сентября, но из-за сильных встречных ветров с севера плавание удалось продолжить только 17 сентября.

По свидетельству Д. И. Завалишина, пребывание в Копенгагене было «чрезвычайно приятным», а десятидневный отдых оказался «очень благотворен для команды, получавшей свежую провизию и овощи и даже фрукты; кроме того, всем выданы были в счет жалованья деньги, чтобы, пользуясь здешнею дешевизною, они могли бы запастись каждый тем, что считал необходимым для дальнего похода»¹⁹⁵.

Русские офицеры и матросы покидали Копенгаген в наилучшем настроении.

Однако вскоре бурная погода вынудила корабли укрыться на Дильском рейде в проливе Па-де-Кале, где они пережидали непогоду до 30 сентября. И там русские стали невольными свидетелями аварии более чем 20 купеческих судов, из которых многие потеряли даже якоря и без помощи лоцманов из Дили непременно потерпели бы крушение. Что же касается «Крейсера», то он едва отстоялся на четырех якорях.

Среди мореплавателей Дильский порт в те времена был известен искусством своих лоцманов и большими возможностями для оказания помощи кораблям. Впрочем, они заходили в Диль, который на самом деле и портом, в полном понимании этого слова, не являлся, лишь при крайней необходимости. Тем более что иногда прибой там был так силен, что без содействия лоцманских шлюпок даже сообщение с берегом было невозможно.

Интересно, что при спасении людей в Диле действовали не одни только лоцманы, но и собаки, называвшиеся ньюфаундлендскими. Если кто-то падал в воду, эти собаки в то же мгновение бросались за борт и выносили несчастного на берег. Михаил Петрович купил несколько таких собак для спасения людей в случае падения в воду с корабля. Одна из

них, которую моряки называли Ботцман, запомнилась команде тем, что во время купаний в море, устраиваемых в теплых водах, хватала какого-нибудь матроса и тащила к кораблю.

Вынужденная стоянка на Дильском рейде расстроила все расчеты Лазарева на ускорение запланированных приготовлений в Англии, и потому он, чтобы не потерять еще больше времени, отправил одного офицера в Лондон к российскому генеральному консулу, чтобы при его содействии произвести заказы всевозможных вещей и приборов, изготовление которых требовало немало времени.

Выйдя, наконец, 30 сентября из Диля, «Крейсер» направился в Портсмут, куда намеревался прибыть вечером того же дня. Но в этот короткий промежуток времени произошли такие драматические события, которые едва не окончились крушением корабля.

Краткий переход через Па-де-Кале поначалу проходил при отличной погоде, и на судне шла размеренная спокойная жизнь. Но к вечеру погода начала стремительно меняться, однако фрегат уже находился вблизи острова Уайт у самого входа в залив, где расположен Портсмут, и особой тревоги на борту не возникло. Если бы наши моряки подошли в это место часом раньше, то все прошло бы без приключений. Но этот злополучный час едва не погубил корабль и всю экспедицию в самом начале плавания.

Вот свидетельство Завалишина о том, как боролась со стихией под руководством Лазарева команда «Крейсера»: «Были у нас впоследствии трудные минуты у берегов Тасмании и у северо-западного берега Америки, но никогда мы не находились в такой продолжительной опасности, как в Английском канале эти дни 1 и 2 октября: в течение двух суток никто не сходил сверху. Чтобы отойти от подветренного берега, к которому прижимала нас буря, мы, спустив верхнее вооружение, вынуждены были нести такие паруса, каких не позволяла никакая сила ветра, и что было бы вовсе невозможно без уменьшения высоты рангоута.

<...> Хорошие качества фрегата замедлили его гибель до наступления более благоприятных обстоятельств: в этом и заключалось наше спасение, но не переменись ветер, гибель все-таки была бы неизбежна. <...> Корабль с менее хорошими качествами давно был бы выброшен на берег. <...>

Утомление всех было крайнее, и потому Лазарев, оставя фрегат на попечение лоцманов для наблюдения за приливом и отливом, дозволил всем лечь спать, вахтенным на палубе, а остальным в каюте, и мы спали истинно богатыр-

ским сном целые сутки, отказавшись от обеда и ужина и выпивши только по чашке чаю и то не сходя с койки»¹⁹⁶.

Как бы то ни было, корабли благополучно вошли в Портсмутский рейд.

Из-за жестоких штормов Лазареву пришлось сделать вынужденную остановку в Портсмуте и простоять там еще почти два с половиной месяца. Следует отметить, что ранее корабли разлучились, и «Ладога» пришла в Портсмут на шесть дней позже «Крейсера».

М. П. Лазарев писал в своем донесении из Портсмута от 12 октября 1822 года:

«При сем случае не могу я довольно нахвалиться теми превосходными качествами, какие оказались в фрегате “Крейсер” при отходе от подветренного берега, в жестокий сей ветер, продолжавшийся двое суток»¹⁹⁷.

Отдохнув, русские моряки на следующий день принялись за работу, и при первом же осмотре оказалось, что им придется задержаться в Англии гораздо дольше, чем предполагалось. Дело в том, что не только на фрегате много всего требовало переделки и замены, но главное, что на шлюпе «Ладога», как сообщил его командир Андрей Петрович Лазарев, помпы оказались совершенно негодными, лонг-салинги* на фок-мачте — треснули, что вместе с другими повреждениями, вызванными низким качеством работ Кронштадтского порта, требовало капитальных исправлений и ремонта.

Сам А. П. Лазарев потом писал: «По прибытии на рейд я просил начальника отряда, немедленно отправлявшегося в Лондон, купить для меня нужные астрономические инструменты, хронометр и карты»¹⁹⁸.

А еще в самом начале пребывания в Портсмуте произошел случай, который вынудил русских моряков произвести переделку и замену многих вещей гораздо в обширнейшем масштабе, нежели это предполагалось поначалу. К сожалению, получилось так, что отличнейший унтер-офицер Ульян Денисов умер от смертельного ушиба блоком, вследствие лопнувшего гака (толстого крюка), который по своему назначению должен был выдерживать тяжесть намного большую, чем та, которая поднималась в этом случае.

* Л о н г - с а л и н г — продольные брусья, прикрепленные к нижней части топа мачты или стенки.

Вот подлинное донесение М. П. Лазарева об этом несчастном случае и о его причине:

К сожалению моему, я должен известить о кончине квартирмейстера Ульяна Денисова, последовавшей октября 12-го числа сего 1822 года. При поднятии гребных судов гак у верхнего блока грот-сей-талей лопнул и упавшим блоком ударило Денисова в голову столь сильно, что повредило череп, и при всех стараниях медиков обоих судов вышеупомянутый Денисов жил только два дня.

Обязанностию при сем считаю представить на вид Адмиралтейств-коллегии, что сей лопнувший гак, причинивший смерть квартирмейстеру Денисову, был уже не первый, ибо прежде сего семь гаков в разных местах лопнули от весьма посредственных тяжестей.

Кроме того, из рапортов ко мне от командира шлюпа «Ладога» капитан-лейтенанта Лазарева также видно, что по прибытии его в Портсмут много неисправностей оказалось в железных поделках, что могло весьма легко причинить несчастие, подобное вышеописанному¹⁹⁹.

Заказом в Лондоне астрономических инструментов и других вещей, необходимых в плавании, занимался мичман Завалишин. Помимо этого, он должен был обменивать деньги через банкирскую контору Ротшильда.

Сам он потом писал так: «В наше время, когда ученая часть лежала исключительно на флотских офицерах, каждый офицер, имеющий средства (а в кругосветном плавании все их имели), считал своею обязанностью иметь собственный секстант, карманный хронометр и зрительную трубу, а командовавшие вахтой присоединяли к этому и рупор, потому что казенные медные рупоры считались неудобными»²⁰⁰.

Кроме того, приобретались большие хронометры, зрительные трубы, компасы и другие инструменты для государственных нужд, поэтому заказ был огромный. Англичане всё выполнили превосходно, а чтобы предназначенные для офицеров вещи были распределены справедливо, все изделия были одинаковы и разыграны между заказчиками в ходе импровизированной лотереи.

Так как за границей российские бумажные деньги не имели тогда хождения, необходимо было снабдить моряков, как выражались в те времена, «звонкой монетой». Но то количество необходимых средств, которое отпустили в России, оказалось не только недостаточным, но и не в той

валюте. Опытным морякам было известно, что вне Европы никакой другой европейской монеты не принимали, кроме испанских пиастров и голландских червонцев, а людям с «Крейсера» и «Ладоги» выдали много прусских талеров и французских наполеондоров. Имелись также австрийские монеты, и все это необходимо было поменять на испанские пиастры из чистого мексиканского серебра и на голландские червонцы.

Пока корабли стояли в Портсмуте, у русских моряков было немало свободного времени, и, как отмечает мичман Завалишин, «большинство офицеров фрегата “Крейсер” не теряло времени на такие занятия, из которых нельзя было извлечь пользы». В свободное от служебных занятий время они «много читали, имея хорошую библиотеку капитальных сочинений французской, немецкой и английской литературы»²⁰¹.

А. П. Лазарев свидетельствует: «В продолжение 55-дневного пребывания нашего в Портсмуте погоды стояли большей частью сырые и ненастные»²⁰².

Наконец 28 ноября 1822 года, закупив необходимые инструменты и карты, пополнив запасы провизии и отремонтировав у «Ладоги» поврежденный рангоут, русские корабли с попутным ветром вышли из Портсмута и взяли курс на остров Тенерифе.

Канарские острова и Атлантика

После непредвиденной задержки в Портсмуте корабли экспедиции за 11 дней совершили успешный переход к острову Тенерифе, и 10 декабря «Крейсер» и «Ладога» стояли уже на Санта-Крусском рейде. Плавание могло бы завершиться еще скорее, если бы фрегат «Крейсер» из-за чрезвычайно медленного хода шлюпа «Ладога» не был вынужден большую часть времени нести лишь марсели (средние паруса, без верхних), да и то иногда приспущенные.

Мичман Завалишин вспоминает: «Впечатления, испытываемые в морском путешествии, представляют значительную разницу с теми, которые испытываются на сухом пути. Тут, как бы ни была быстра была езда, даже и по железным дорогам, которых тогда к тому же и не было, как бы ни быстро изменялись виды растительности и вообще местностей, — все же замечается некоторая постепенность. Совсем иное бывает на море, особенно при направлении пути

по меридиану, к югу ли, к северу ли. Вот мы, например, оставили Англию среди полной зимы, и не видав ни клочка земли, который мог бы служить признаком изменения температуры, вдруг увидели на Teneriffe роскошнейшую растительность, напоминающую переход от лета к осени в средней России. <...>

Ощущение контраста еще более усиливалось, когда мы, не успев еще бросить якорь, были со всех сторон окружены лодками, нагруженными всевозможными овощами и плодами, не исключая и тропических»²⁰³.

Вся группа Канарских островов была как на ладони. Четырехдневное пребывание русских кораблей на Teneriffe совпало с двумя празднествами (одним — на фрегате, другим — у испанцев на берегу). Они пришлись на один и тот же день, 12 декабря, день рождения императора Александра I. По новому стилю это был день 24 декабря, то есть вечер накануне Рождества Христова, празднуемый у испанских католиков более, чем сам день Рождества.

С утра оба корабля русской экспедиции «расцвелись флагами и по окончании богослужения, при молебствии, произведен 101 выстрел». Кораблям «вторила испанская батарея у пристани в Санта-Крус». К обеду русскими были «приглашены все главные начальники на острове и в городе, английский консул и представитель одного английского торгового дома, через посредство которого производили все закупки»²⁰⁴.

Произведя запасы на Teneriffe вина и уксуса на весь поход, а также свежей провизии, овощей и фруктов, русские корабли оставили Санта-Крусский рейд и вскоре вступили в тропики, получив пассатный ветер.

А. П. Лазарев пишет в своих воспоминаниях: «15 декабря, снабдив себя пресною водою и всем нужным, мы отправились к Рио-де-Жанейро. В продолжение сего плаванья имели постоянно приятную погоду»²⁰⁵.

Н. А. Ивашинцов в своей книге уточняет: «Снабдив отряд свой водою и всем необходимым, капитан Лазарев... <...> стал держать в Рио-де-Жанейро. В продолжение всего этого перехода имели постоянно ясную погоду; только близ экватора шли иногда дожди»²⁰⁶.

От Канарских островов корабли последовали через Атлантический океан к берегам Бразилии.

Мичман Завалишин вспоминает: «Невозможно представить себе ничего спокойнее и приятнее плаванья в тропиках при благоприятном ветре и при жаре, умеряемой мор-

ской прохладой. За исключением двухчасового учения (час с парусами и час при орудиях) это был постоянный отдых, и можно было вполне предаваться развлечениям и веселью. Каждый день купанье, музыка, песни, и кроме того, долгие приготовления к празднованию перехода через экватор, и потом воспоминания особенного веселья при этом случае не допускали скуки, несмотря на монотонность обычных занятий продолжительного 40-дневного плавания, не прерываемого, как бывает при других случаях, эпизодами бурь и других приключений, возбуждающих энергию и бодрость духа. К числу развлечений принадлежали и частые взаимные посещения друг друга офицерами и командою двух сопутствующих кораблей. При купанье особенную веселость возбуждали Ньюфаундлендские собаки, бросавшиеся в воду при виде людей в воде и таскавшие их неволью к кораблю»²⁰⁷.

Наконец накануне перехода через экватор Лазареву доложили, что все готово к празднованию этого события, и спросили, когда ему будет угодно назначить время праздника. Самое удобное время было после капитанского и офицерского обеда. Михаил Петрович так и распорядился.

После обеда Лазарев вышел со всеми офицерами наверх, со списком команды в руках. На правой стороне на шканцах* уже стояла шлюпка, наполненная водой. Это была купель для морского крещения. А половина фрегата до грот-мачты была задернута завесой из флагов.

Этот незабываемый для матросов и офицеров праздник, подготовленный с большим размахом и выдумкой, превзошел все инсценировки на эту тему, виденные ранее теми, кто уже отмечал переход экватора в прежних плаваниях. Да и те, кому довелось впоследствии пересекать экватор, вспоминали его как самый лучший из всех.

Вот прекрасное описание Д. И. Завалишиным этого долгожданного для большинства членов команды события: «Когда капитан и офицеры заняли свои места около шпигеля и денщики вынесли корзины с подарками команде от офицеров, состоящие из бутылок рома и разных закусок и сладостей, заблаговременно для этого случая заготовленных, из-за борта фрегата раздался в рупор обычный оклик

* Ш к а н ц ы — помост либо палуба в кормовой части парусного корабля, на один уровень выше шкафута, где обычно находился капитан, а в его отсутствие — вахтенные или караульные офицеры. Шканцы считались на корабле почетным местом, где зачитывались перед строем законы, манифесты, приказы и пр.

кораблей: “алло” (от английского *hallo*, соответствующего нашему “ау”). Капитан ответил тем же и так же в рупор. Затем следовали обычные при окликах вопросы: какой корабль, откуда, кто командир? И когда Лазарев назвал себя, то Нептун (потому что это он спрашивал из-за борта <...>) сказал:

— Здорово, старый знакомец, спасибо, что меня, старика, не забываешь; вот уже третий раз жалуешь в мое царство. А ну-ка, скажи, нет ли у тебя некрещеных?

— Есть, — отвечал Лазарев, — и много: большая тебе пожива будет, какой еще и не видал!

— А все ли намерены исполнить обряд?

— Все, — отвечал Лазарев, — милости просим!

Затем последовало несколько минут торжественной тишины, очевидно, что Нептун вылезал из-за борта и устраивалась какая-то церемония. Потом занавес вдруг поднялся, и неудержимый смех овладел всеми при виде процессии, которая открылась. Соединяя мифологию с современными понятиями, впереди шел фельдмаршал Нептуновой гвардии, одетый каким-то чудовищем, разумеется с размазанной краской рожее, имея вместо жезла подобие булавы, которую довольно хорошо представляли четырехконечные щипцы. За ним ползли морские животные и ташили колесницу, на которой восседал Нептун с женой и сыном; это, конечно, была самовольная прибавка к мифологии, но матросам бездетное семейство показалось бы каким-то неестественным. <...>

Сам Нептун имел корону и бороду из осоки и держал острогу вместо трезубца. Однако же раздавшийся общий хохот относился не к нему, а к жене его Нептунихе, как прозвали ее матросы, по незнакомству с мифологическим именем Амфитриды. Ее представлял самый некрасивый, черный и рябой, весьма тучный матрос из татар. На коленях у нее сидел Нептуненок, самый малый по росту из матросов. Нептуниха беспрестанно гладила и ласкала сына. За колесницей шел брадобрей с аршинной бритвой и его помощник с шайками сажи и мела»²⁰⁸.

Когда колесница остановилась, Лазарев, подойдя к Нептуну, подал ему список. После этого офицеров, которые были в кругосветном плавании в первый раз, Нептун крестил латинским обрядом, то есть, помочив руку в чашке с морской водой, он слегка касался их темени. Затем началось главное веселье — крещение матросов. Выкликаемый по списку раздевался и садился на доску над купелью, бра-

добрей намазывал ему одну щеку сажей, а другую — мелом. Потом он давал каждому назидание: вести себя смиренно во владении Нептуна, не бояться бурь и кораблекрушения, и тогда, даже утонув в океане, он будет принят богом морей как знакомец.

Затем все подвергшиеся обряду одевались и приходили к Нептуну на угощение. Рядом с колесницей были поставлены раскладные столы, на которых новых «знакомцев» владыки морей уже ожидали горячий пунш, фрукты, сахарные сухари, пряники и другие сладости.

Праздник Нептуна продолжался более четырех часов, и что удивительно, несмотря на изобилие пунша, никто не был пьян. Веселое представление и доброжелательная атмосфера так увлекли всех, что никому и в голову не пришло воспользоваться случаем, чтобы напиться.

А потом всю ночь из матросской каюты доносился хохот, команда оживленно делилась впечатлениями о празднике.

Мичман Завалишин пишет: «Удивительное влияние произвело на команду благоприятное плавание в тропиках: все приободрилось, сделались развязнее, не было ни ссор, ни каких-либо проступков; все были веселы и здоровы; обычных на судах при долгих переходах болезней не было и в помине. Матросы начали научиться многому и приобретать некоторые географические понятия: офицеры были доступны, охотно входили с ними в разговоры и объяснения. “Вот этак хоть бы век плавать, ваше высокоблагородие, — часто повторяли наши матросы офицерам, — не в пример лучше берега, а то что за жизнь в казармах”. Разочарование не представлялось еще тогда ни близким, ни возможным»²⁰⁹.

Опыты дипломатии в Рио-де-Жанейро

Вечером 22 января 1823 года были посланы два матроса с очень хорошим зрением на салинг-грот и фок-мачту. Им велели высматривать берег, но о его очертаниях ничего не сказали, чтобы матросы не спутали ожидаемый берег с облаками, что нередко случается и вводит в заблуждение мореплавателей. Когда примерно через час оба матроса один за другим прокричали: «Вижу берег!» — Михаил Петрович спросил в рупор:

— Какой вид берега?

И оба в один голос закричали:

— Гора, как бы сахарная голова!

А это означало, что корабль находится у входа в Рио-де-Жанейро. Слегка наклоненную и похожую на сахарную голову гору моряки знали хорошо, она была визитной карточкой этого порта и города.

После этого многие офицеры бросились на салинги с ручными телескопами, и вдруг один из них закричал: «Вижу на крепости какой-то странный флаг — зеленый, а что в середине, рассмотреть нельзя!»

Этот факт отмечает в своих воспоминаниях А. П. Лазарев: «Подходя к крепостям, защищающим рейд Рио-де-Жанейро, мы с изумлением увидели развевающийся на оных совсем неизвестный для нас флаг; на зеленом поле в желтом четверугольнике португальский герб, окруженный венком из табачных и кофейных листьев»²¹⁰.

Новость эта возбудила всеобщее недоумение и породила разные предположения. Как вспоминают очевидцы, М. П. Лазарев, не понимая того, что происходит, был заметно озабочен увиденным. Впечатление было такое, что в Бразилии произошла какая-то перемена, о которой русские моряки, находясь в Европе, еще не знали. Всех волновал вопрос: каким будет отношение к представителям России в новых обстоятельствах и как самим следует относиться к переменам в этой стране?

И тут надо пояснить, что в результате захвата Португалии наполеоновскими войсками португальское королевское семейство бежало в изгнание в Бразилию, которая тогда была важнейшей из португальских колоний. А в сентябре 1822 года Бразилия провозгласила независимость от Португалии, но при этом она сама стала монархией — Бразильской империей. И на троне в Бразилии обосновался Педру I, сын португальского короля Жуана VI и испанской инфанты Карлоты Жоакины. Но всего этого русские моряки пока не знали и знать не могли.

23 января 1823 года русские корабли вошли на рейд. По приказу Лазарева все было устроено так, что на палубе и на мачтах фрегата «Крейсер» не было видно ни души. Управление парусами осуществлялось с помощью веревок и блоков снизу, а распоряжения капитана заменили свистками. Как рассказывали потом свидетели, вид безлюдного и безмолвного корабля производил сильное впечатление, как будто двигалось живое самоуправляющееся существо.

Оба корабля бросили якорь на обычном для русских судов месте. Масса людей высыпала на берег, чтобы на-

блюдать невиданное зрелище. На иностранных военных и торговых кораблях матросы забирались на мачты и ванты*, чтобы лучше видеть, но обнаружить на борту пришедших парусников людей так и не смогли.

«Настоящее театральное превращение декораций», — сказал потом французский адмирал (а тогда капитан 1-го ранга, крейсировавший у побережья Бразилии) Жан Батист Гривель.

Между тем из местной обсерватории корабли заметили издали и наблюдали за ними, опасаясь, как выяснилось впоследствии, ожидаемого нападения португальского флота. Но вскоре все успокоилось, когда рассмотрели российский военный флаг. Кстати, это ожидание нападения и было причиной стечения народа, движения войск и прибытия императора Педру I из загородного дворца в столицу.

Когда корабли бросили якоря, на «Крейсер» в лодке прибыл русский вице-консул П. П. Кильхен, а вслед за ним и адъютант императора. Они рассказали М. П. Лазареву и другим офицерам подробности совершившихся в Бразилии перемен. В частности, о том, что император Педру I женился на австрийской эрцгерцогине Марии Леопольдине, дочери императора Франца I, и у них уже родилось двое детей.

А вот как докладывал обо всем М. П. Лазарев 6 февраля 1823 года:

Здесь нашли мы правление уже новое. Наследный принц Дон Педро провозглашен был императором 30 сентября 1822 года и ноября 19 был коронован. Такая неожиданная перемена португальской колонии в империю Бразильскую была причиной перемены флага на крепостях и военных судах — рисунок коего при сем честь имею препроводить. Все португальские суда были немедленно конфискованы, королевские войска, желавшие противостать такой перемене правительства, были, так сказать, силою схвачены, посажены на (купеческие) суда и отправлены в Лиссабон, кроме тех, однако же, которые сами пожелали остаться в бразильской службе и присягнуть в верности императору.

Бразильское правительство принимает теперь все возможные меры к умножению военных судов своих, и кроме эскадры, отправившейся с подкреплениями к Сан-Сальвадору, состоящей из 54-пушечного фрегата, двух корветов и двух бригов, ныне здесь вооружается еще 74-пу-

* В а н т ы — толстые смоленые тросы, которыми держатся с бочков мачты, стеньги и брам-стеньги (продолжение стеньги, идущее вверх).

шечный корабль, названный «Петром Первым»*, в честь нынешнего императора, два фрегата и несколько мелких судов, начальство над которыми вверено большей частью иностранцам, поступившим в службу по приглашению правительства. Назначение всех сих судов, как слышно, есть то, чтобы остановить португальскую эскадру, находящуюся теперь в Сан-Сальвадоре и состоящую также из одного корабля и нескольких фрегатов, и если можно, то овладеть ею²¹¹.

Мичман Завалишин уточняет: «Под именем Рио-де-Жанейро разумеют обыкновенно порт и город, хотя название последнего есть Сан-Себастьян. Порт составляет огромный залив при устье реки Рио-де-Жанейро, что означает “Январская река”. Это великолепнейший порт в мире, наряду с Константинопольским и Петропавловским (Авача) в Камчатке»²¹².

День 24 января 1823 года прошел в визитах и в посещениях разных лиц, с которыми предстояли взаимоотношения, а потом последовал публичный прием у императора, на котором М. П. Лазарев, И. П. Бутенев, Д. И. Завалишин и доктор П. П. Алиман были официально представлены ему первым министром Жозе Бонифасиу де Андрада и Силва.

Интересно отметить, что наши моряки, включая Лазарева, представились новому повелителю Бразилии как путешественники. Это была вынужденная предосторожность. Дело заключалось в том, что прибытие на борт «Крейсера» императорского адъютанта, приветствовавшего от имени своего монарха русских военных и выразившего удовольствие от их визита в новую империю, поставило Лазарева в крайне затруднительное положение. Вопрос о том, как вести себя в отношении власти, чьими гостями они оказались, приобрел политический характер. Михаил Петрович не мог знать о том, признает ли российское правительство новый порядок в этой стране. Более того, зная, что Россия не только не признала независимость отделившихся от Испании колоний, но и продала ей готовые корабли для использования их метрополией в вооруженных действиях против бывших подвластных территорий.

Лазарев, скорее, мог предположить, что со стороны Санкт-Петербурга признания не будет. Положение усугублялось

* Петр Первый — это русское произношение имени императора Педру I.

тем, что генеральный консул России в Рио-де-Жанейро по каким-то причинам в тот момент отсутствовал. Чтобы выйти достойно из щекотливой ситуации, Лазарев во время разговора с адъютантом, проходившего через переводчика, роль которого исполнял мичман Завалишин, заявил, что при встрече с императором он выразит ему свою благодарность не как официальное лицо, а как путешественник.

Невыносимая для европейцев жара, в которой большинство участников похода оказались впервые, требовала изменения распорядка жизни на кораблях. Работы на открытом воздухе производились с четырех утра до десяти и после обеда с четырех до восьми. В другие часы работали или под палубой, или в палатках, устроенных на так называемом «Крысином острове» (там производились все «черные работы»: покраска, просмаливание и т. п.). Обедали в 11 часов, а с полудня до двух часов все спали. Ужин для команды начинался в восемь часов, а у офицеров в десять.

В одном из своих донесений М. П. Лазарев отмечал, что бразильскими военными кораблями командовали поступившие на бразильскую службу иностранцы. В частности, начальником одного из фрегатов был английский морской офицер сэр Джон Тейлор, бывший сослуживец Михаила Петровича во время пребывания на английском флоте и его добрый приятель. Его переход на бразильскую службу наделал в свое время много шума, вследствие требования Великобритании о его выдаче. Однажды М. П. Лазарев сказал ему, что некоторые дела, особенно покраску, очень затруднительно производить в палатке на «Крысином острове», так как туда постоянно ветром наносило пыль и песок. Сэр Джон ответил, что этому легко помочь и он готов испросить разрешение производить эти работы в мастерских бразильского адмиралтейства. А еще он добавил, что долг, как известно, «платежом красен» и русские могли бы помочь бразильцам в проведение работ на их судах, притом что труд этот, разумеется, будет оплачен. Нужда в корабельных мастерах у местных властей велика, объяснял англичанин, поскольку у них на флоте идет спешное перевооружение и император лично следит за этим, а в грамотных мастеровых ощущается явный недостаток.

В результате начальство над русскими мастеровыми получил мичман Завалишин. Вместе с ними он каждый день отправлялся на работу к бразильцам, а вечером там нередко

бывал сам император Педру I. Он приезжал на маленькой лодке, одетый в белую куртку и панталоны, в широкополой соломенной шляпе. Он подолгу разговаривал с Завалишиным, а иногда по несколько раз объезжал русский фрегат «Крейсер», внимательно его разглядывая.

Очень добрые отношения установились у русских моряков и с членами императорской семьи, в частности, с супругой Педру I, императрицей Марией Леопольдиной, урожденной австрийской эрцгерцогиней и сестрой Марии Луизы, жены Наполеона I.

А вот еще один знак внимания к русским со стороны бразильского императора. Офицеры были приглашены им посмотреть церемонию крестин его дочери, донны Жануари, родившейся 11 марта 1822 года.

Мичман Завалишин пишет об этом так: «Нам дали очень хорошее место, у самых перил эстрады, по которой шла процессия из дворца в собор, находящийся на той же площади, что и дворец. При этом случае мы могли подивиться богатству бразильской аристократии драгоценными камнями. Дамы высшего круга, участвовавшие в церемонии, простирали роскошь до того, что осыпаны были украшениями из драгоценных камней под цвет платья»²¹³.

Нет смысла перечислять все праздники, данные в честь русских как бразильцами, так и начальниками иностранных военных судов, находившихся в то время в Рио-де-Жанейро. Но вот не отметить охоту на ягуаров, которую устроил один находившийся на службе у Педру I французский генерал, невозможно. Солдаты и негры начали облаву, а на поляне, куда они стремились загнать зверя, была устроена довольно высокая засада, где разместились офицеры с 11 двустольными ружьями. Как вспоминает мичман Завалишин, загонщикам удалось выгнать только одного ягуара, который на глазах у всех совершил такой невероятный прыжок, что почти достал до верхнего края ограды, заставив всех отпрянуть от барьера, но, сраженный градом пуль, хищник замертво упал на землю.

В Рио-де-Жанейро русские корабли запаслись крупой, сахаром и прочей провизией. Ранее уже отмечалось, что заведенные Лазаревым порядки, имевшие своей целью сохранение здоровья подчиненных, получили всеобщее одобрение и стали образцом для многих будущих флотоводцев, служивших под его началом в разное время. То, как решались Лазаревым вопросы продовольственного обеспечения команды и соблюдения чистоты на корабле перед отправ-

кой в дальнее плавание, безусловно заслуживает того, чтобы остановиться на этом подробнее.

Вот что пишет о том, как это было, Д. И. Завалишин: «От людей требовалось сохранение всевозможной чистоты: вся команда разделена была между офицерами на отделы, и каждый офицер делал своему отделу ежедневный осмотр; раз же в неделю осматривал всех доктор.

<...> Относительно продовольствия везде, где можно было, приобреталось свежее мясо, и кроме того, на самом корабле имелись живые бараны, свиньи и птица; при стоянках в порту давались овощи и плоды; чай шел ежедневно утром и вечером с лимонною эссенцией или лимонным соком; в сырую же погоду чай заменялся пуншем. В жарких местах ром и французская водка заменялись двойною порцией мадеры. При перемене воды в воду для питья клали красный портвейн, что предупреждало дизентерию. При усиленных трудах и в холодное время винная порция выдавалась три и даже четыре раза в день. В предупреждение скорбута (цинги. — *И. Р.*) солонина приправлялась горчицею и хреном; нередко давали саго на красном вине с лимонным соком и сахаром. В щи с солониной всегда прибавлялась третья часть свежей свинины, так как свиньи хорошо переносили морскую качку, а их всегда имелось в достаточном количестве. Получая изобильный корм и чисто содержимые (в решетчатых клетках со свинцовым дном), свиньи хорошо жирели и давали вкусное мясо.

Сухари были крупитчатые, а по средам и пятницам был горох с маслом и толчеными ржаными сухарями. Для больших офицеры уделяли консервы и вино со своего стола.

В теплых местах, даже и во время нахождения фрегата в море, купание производилось каждый день, для чего, из предосторожности от акул, образовывалась из большого паруса как бы ванна... Для купанья пользовались штилем (безветрием), когда корабль не имел движения, или ложились в дрейф (искусственно, особым расположением парусов, останавливали ход корабля), если же ветер был хорош и ход корабля силен, то, во избежание потери от остановки, матросы вместо ванны окачивались водою на носу корабля; на берегу же устраивалась из парусов баня, нагревавшаяся раскаленными парами»²¹⁴.

Михаил Петрович Лазарев не был бы тем, кем он был, если бы не использовал время при длительных переходах

для обучения команды. Это касалось и матросов, и офицеров. Большое значение придавал Лазарев и духовному состоянию своих подчиненных.

Об этом также, со знанием дела и обилием интересных деталей, знакомит нас мичман Завалишин: «Относительно обучения команды, порядок был такой, что когда находились в море, то всякий день происходило по два ученья по часу: одно для маневров с парусами, другое — артиллерийское. При этом надо заметить, что в то время флотские офицеры были и артиллерийскими, и проходили полные курсы артиллерии и даже фортификации; у нас на фрегате не было даже ни одного офицера морской артиллерии, а лишь унтер-офицер в цейхвахтерской должности, т. е. заведовавший артиллерийским материалом; батареями же командовали флотские офицеры. Точно так же и относительно кораблевождения все дело лежало исключительно на морских военных офицерах, а не на штурманах, как сделалось то впоследствии уже на нашем флоте. У нас штурман смотрел за материальной частью и вел шханечный журнал*, проверяемый, однако же, вахтенными лейтенантами; все астрономические наблюдения производили флотские офицеры: каждый имел свой собственный секстант и свой полухронометр; ими же производились и описи берегов.

Для религиозных потребностей был на фрегате иеромонах из Александро-Невской лавры. Лазарев всегда присутствовал сам при богослужении и строго требовал присутствия на нем же всех, кто не был занят службою, хотя, как увидим ниже, Лазарев смотрел на религию как на политическое учреждение»²¹⁵.

Все вопросы, связанные с рационом питания команды, закупкой и хранением продовольствия во время плавания, соблюдением чистоты на судне, всегда находились под личным контролем Лазарева, вникавшего во всё до мельчайших подробностей, когда дело касалось сохранения здоровья подчиненных, главного условия выполнения возложенной на него задачи.

* Ш х а н е ч н ы й ж у р н а л — основной официальный документ на судах русского парусного флота. В шханечный журнал непрерывно, с момента вступления судна в кампанию, в хронологической последовательности записывались все события, происходившие на судне во время плавания или его стоянки на якоре. В 1869 году был переименован в вахтенный журнал.

Корабли меняют курс

23 февраля 1823 года «Крейсер» и «Ладога» вышли из Рио-де-Жанейро.

Вскоре стихия вновь разбушевалась. Поднялся ураган, начались бури, сопровождаемые снегом. Как отмечал потом контр-адмирал Н. А. Ивашинцов: «Не надеясь, по позднему времени, обогнуть мыс Горн, капитан Лазарев счел за лучшее следовать в Великий океан вокруг мыса Доброй Надежды и Австралии»²¹⁶.

То есть корабли пошли практически в противоположную сторону. Конечно, путь предстоял гораздо более длинный, но зато менее опасный. Однако никто тогда не представлял, какого искусства, мужества и терпеливого перенесения всех лишений потребует этот переход из Бразилии в Австралию. Хотя было ясно, что из-за медленного хода шлюпа «Ладога» плавание может продлиться около трех месяцев.

Что касается Лазарева, то, как мы помним, бывали в его жизни, а также у тех, кто ходил с ним к Южному полюсу, плавания и более продолжительные и в экстремальных условиях Антарктики, но, безусловно, испытание русским морякам и в этом походе предстояло нелегкое. А главной причиной столь значительного удлинения пути явилась та самая непредвиденная задержка в Англии. Лазарев был вынужден изменить первоначальный план, выбрав путь через два океана — Индийский и Тихий. Теперь, вместо того, чтобы миновать при благоприятных условиях мыс Горн и затем следовать вдоль западного побережья Южной и Северной Америки с заходом в Вальпараисо (Чили) для пополнения запасов, отряду Лазарева предстояло трехмесячное океанское плавание без захода в порты, поскольку имелась инструкция по возможности избегать захода в единственный, по сути, удобный пункт на этом маршруте — Кейптаун на мысе Доброй Надежды, за исключением ситуации, угрожающей гибелью кораблей и команды*.

* Такая инструкция была дана М. П. Лазареву в связи с тем, что в апреле 1808 года шлюп «Диана» под командованием лейтенанта (впоследствии вице-адмирала) В. М. Головнина зашел в порт Симонстаун (Кейптаун) и был задержан английскими властями, поскольку Англия находилась в это время в состоянии войны с Россией. Последовали долгие разбирательства. Убедившись в бесполезности переговоров, Головнин решил бежать из плена, и 16 мая 1809 года в штормовую погоду «Диана» успешно вышла из бухты, пробыв в руках англичан 1 год и 25 дней.

Самое главное лишение состояло в недостатке пресной воды, так как в те времена на кораблях еще не существовало опреснительных аппаратов. Поэтому с первого же дня выхода в море необходимо было определить норму выдачи пресной воды экипажу.

Как известно, недостаток в пресной воде (а фрегат был слишком загружен разными вещами на целый поход, чтобы можно было иметь воды более чем на три месяца) очень чувствителен. Она необходима не только для питья, но и для умывания, поскольку постоянное использование для этого морской воды вызывает неудобство. Матросы старались разными способами собирать дождевую воду. Недостаток свежей провизии также ухудшал состояние людей. При этом частые штормы, длившиеся порой неделями, требовали постоянной работы, лишали команду отдыха.

Монотонность занятий во время перехода в Австралию не прерывалась никакими особенными событиями. Лишь однажды за все время они встретили корабль, шедший из Ост-Индии. Для офицеров «Крейсера» имелось одно развлечение — посещать через воскресенье «Ладогу».

Под конец утомительного перехода корабли попали в полосу сильнейших штормовых ветров. Из-за опасности, создаваемой непрерывной бурей с дождем, снегом, градом, а то и сразу со всем этим вместе, приходилось по несколько раз за ночь вызывать всю команду наверх. Две недели непогоды совершенно измотали людей. Казалось, что шторму не будет конца. Но 16 мая 1823 года русские моряки увидели берег Тасмании (называвшейся тогда Вандименовой землей).

Уже перед входом в порт Хобарт* «Крейсер» и «Ладога» оказались в опаснейшем положении из-за разыгравшего-

Все было сделано настолько неожиданно, что англичане не успели даже броситься в погоню. Дальнейшее плавание через Индийский и Тихий океаны было очень тяжелым из-за недостатка продовольствия и питьевой воды. Несмотря на все лишения и трудности, 25 сентября 1809 года «Диана» благополучно пришла в порт Петропавловск-Камчатский. Однако, как отметил в своих записках Д. И. Завалишин, бегство Головнина произошло «с нарушением слова», и этот инцидент, по мнению российского Морского министерства, мог стать причиной нежелательных действий в отношении русских судов в порту Кейптауна.

* Первое поселение Рисдон-Коув было основано на Тасмании британцами в 1803 году на восточном берегу устья реки Деруэнт. Потом еще одно поселение Салливанс-Коув было основано капитаном Дэвидом Коллинзом в 1804 году в пяти километрах южнее на западном берегу, где было больше источников питьевой воды. Позднее поселение было названо Хобартом в честь тогдашнего государственного секретаря по делам колоний лорда Хобарта.

ся внезапно шторма, угрожавшего гибелью на прибрежных скалах. После смелого маневра, предпринятого Лазаревым, знавшим эти берега еще со времени плавания на шлюпе «Мирный», 18 мая суда благополучно вошли на Хобартский рейд. Там экипажи были переведены на берег, а сами корабли начали просушивать и готовить к дальнейшему плаванию.

А. П. Лазарев пишет: «По прибытии нашем на здешний рейд, капитан над портом (Naval officier) г. Бромлей посетил нас с обыкновенным приветствием и показал лучшее место для положения якоря. На другой день поутру мы были у губернатора всей Вандименовой земли г. Сореля, заслужившего здесь всеобщее уважение, он принял нас с искренним дружелюбием и изъявил готовность к всякому пособию. В то же время приказано было отвести нам места для рубки дров и поверки хронометров»²¹⁷.

9 июня «Крейсер» и «Ладога» вновь вышли в море и направились на северо-восток: М. П. Лазарев предполагал пройти севернее Новой Зеландии.

Тихий океан, как это часто случается, вопреки своему названию в первые дни плавания встретил отряд Лазарева сильнейшей бурей, во время которой на «Ладоге» разбило волнами гичку (шлюпку), висевшую за кормой, выломало кормовые ставни и несколько пушечных портов.

На рассвете 12 июня шлюп «Ладога» остался один, все усилия отыскать «Крейсер» оказались тщетны. Зная превосходство хода фрегата, А. П. Лазарев решил идти к увиденным вдаль островам Трех Королей, лежащим у северной оконечности Новой Зеландии, где он надеялся соединиться со своим братом.

Сам А. П. Лазарев потом писал об этом так: «Нужно ли описывать горестные чувствования при сей невольной разлуке. Одиночество всегда скучно, а разлука с любезным братом сугубо неприятна»²¹⁸.

17 июня «Ладога» обошла острова Трех Королей, на поверхности которых моряки не заметили ни малейших признаков живой природы. В какой-то момент с «Ладоги» заметили идущее судно, в котором узнали «Крейсер», но налетевший шквал и пасмурность скрыли корабли друг от друга и лишили их возможности соединиться.

А вот что пишет об этом мичман Завалишин: «Мы направились к острову Таити. Несмотря на бурю, вскоре возникшую, мы успели выбраться благополучно из штормового залива (Storm Bay), но вскоре разлучились с “Ладогой”».

Разлука эта была, конечно, невольная, хотя для нас и выгодная. Произошла она от того, что шторм... сопровождался жестокими шквалами с градом и дождем... <...> а приводить постоянно к ветру (для уменьшения хода фрегата) и дожидаться было чрезвычайно опасно при бывшем огромном волнении»²¹⁹.

На переходе к Таити «Крейсер» лишился матроса Сергея Малахова. Это оказался единственный умерший от болезни человек на фрегате. Он был отличным моряком, но его слабые легкие, из-за которых его не хотели брать в плавание, не выдержали переходов из холодного климата в теплый и обратно. В Кронштадте Малахов буквально на коленях упросил доктора разрешить ему остаться на корабле, ибо он, будучи семейным, мог этим походом обеспечить благосостояние своей семьи. Товарищи как могли оберегали его, но болезнь оказалась к нему безжалостна, и все были очень огорчены его смертью.

9 июля 1823 года «Крейсер» прибыл к острову Таити. «Ладогу» крепкие ветра задержали почти на неделю, и только 15 июля она соединилась с «Крейсером» в бухте Матаваи.

М. П. Лазарев был восхищен дисциплиной и слаженностью работы своих команд, о чем он уведомил Адмиралтейств-коллегию:

Суда, мне вверенные, фрегат «Крейсер» и шлюп «Ладога», находятся в весьма хорошем состоянии. К удовольствию моему, должен уведомить государственную Адмиралтейств-коллегию, что как офицеры, так и нижние чины обоих судов пользуются совершенным здоровьем²²⁰.

После Таити каждый корабль с вверенным ему грузом, согласно полученному ранее предписанию, пошел своим курсом: «Ладога» — к полуострову Камчатка, а «Крейсер» — к берегам Русской Америки, в Новоархангельск. Шлюп «Ладога» должен был сдать груз в Петропавловск-Камчатский, а потом тоже идти в Новоархангельск.

В Северной Америке

Фрегат «Крейсер» прибыл в Новоархангельск 3 сентября 1823 года.

Он был с большой теплотой встречен русской колонией, но особенно радовалась команда шлюпа «Аполлон»,

которая с нетерпением ждала смены, чтобы скорее отправиться на родину.

Потом «Крейсер» около года провел у берегов северо-западной Америки, охраняя русские территориальные воды от контрабандистов.

8 ноября 1823 года «Ладога» подошла к Новоархангельскому рейду.

За время перехода фрегата «Крейсер» из Кронштадта в Ситку в Санкт-Петербурге были приняты решения, коренным образом изменившие позицию правительства относительно границ владений России в северной части Тихого океана.

Вернувшийся из плавания на Камчатку шлюп «Ладога» доставил сообщение М. П. Лазареву о том, что: «<...> Отменяются все меры, предположенные относительно крейсерства и захвата иностранных судов, плавающих за чертою, которая обозначена была на океане как бы границею наших владений; таким образом уничтожалась главная цель посылки боевого фрегата, который вследствие такой перемены обстоятельств осужден был простоять без всякой пользы целый год в Ситхе»²²¹.

Затем, «после исправления повреждений и просушки помещений, корабли снова вместе направились в Сан-Франциско. В одном из переходов при попутном сильном ветре, когда нужно было паруса взять на гитовы*, с форрусленей упал в воду канонир. Раздался крик: “Человек за бортом!” Вахтенный мичман Павел Нахимов, не задумываясь, бросился к шлюпке и в считанные минуты спустил ее на воду».

Утопающий был виден, и шлюпка с шестью людьми на борту, которую могло залить волной, уже была близка к канониру, но он внезапно скрылся под водой. Возможно, его схватила акула, которые водились в этих водах, а может быть, свели судороги. Нахимов долго кружил возле того места, где исчез несчастный, но его не нашли. Теперь, из-за сильного волнения, опасность грозила и спасателям. Поднять их на борт оказалось совсем непросто. Как ни старалась большая группа матросов с помощью веревок и багров улучшить подходящий момент, при подъеме шлюпку разбило о надстройки корабля, но Нахимов с моряками успели хватиться за такелаж и благополучно выбрались на палубу.

* Г и т о в ы — снасти, служащие для уборки парусов. «Взять парус на гитовы» — значит убрать или подобрать парус.

О благородном поступке мичмана Нахимова М. П. Лазарев доложил в Адмиралтейств-коллегию.

Потом в служебной характеристике командир фрегата «Крейсер» написал о Нахимове так: «Душою чист и любит море»²²².

Отметим, что только чистые душою люди, такие как Нахимов, могли попасть в узкий круг приближенных Лазарева.

Кстати, из общего контекста блестящих характеристик П. С. Нахимова в этот период выпадает отзыв его товарища по «Крейсеру» будущего декабриста Д. И. Завалишина. Он упрекал Нахимова в чересчур подобострастном отношении к командиру. Что ж, Нахимов никогда не делал секрета из того, что просто обожал Лазарева.

После прихода в Сан-Франциско к «Крейсеру» и «Ладого» присоединился шлюп «Аполлон». Там же стоял еще и бриг «Головнин», принадлежавший Российско-американской компании.

Шлюпы «Аполлон» и «Ладога», пополнив запасы продуктов и пресной воды, с попутным ветром вышли в море и, взяв курс на мыс Горн, пошли в Россию. А Михаил Петрович Лазарев, закупив 4488 пудов пшеницы и снявшись с якоря 17 февраля 1824 года, возвратился в Новоархангельск.

Английская система

А теперь самое время рассмотреть один весьма щекотливый вопрос, вызвавший в свое время наибольшую разногласию мнений и бурные порицания Михаила Петровича Лазарева. Вопрос о дисциплине, об обращении его с командой и об отношениях его с офицерами.

Многочисленные документы и свидетельства современников позволяют судить о выдающемся вкладе М. П. Лазарева в создание новой, более прогрессивной для своего времени школы подготовки военно-морских кадров, как офицеров, так и матросов. Об этом, в частности, пишут авторы фундаментального трехтомного сборника документов, посвященного многогранной деятельности Михаила Петровича: «Адмирал М. П. Лазарев являлся создателем школы воспитания и обучения военных моряков. Школа эта стала зарождаться еще во время кругосветных плаваний Лазарева...»²²³

Этот вопрос должно рассматривать не с той целью, чтобы бросить тень на великого флотоводца и зачинщика многих важнейших перемен в организации флота, а единственно для того, чтобы раскрыть полнее характер Михаила Петровича Лазарева и понять побудительные причины его поступков, совершая которые ему приходилось, ради достижения результата, преодолевать сопротивление окружающих, не бояться прослыть порой безжалостным, а иногда и идти против своих собственных убеждений и правил.

В предыдущих разделах мы уже рассказывали о многих нововведениях и заведенных М. П. Лазаревым порядках, которые впоследствии являлись образцами для Черноморского флота, где продолжил свою службу Михаил Петрович.

Предмет, вызвавший наибольшие разногласия и неприятие, и даже серьезное осуждение Лазарева, — это вопрос о дисциплине и его отношениях с командой и офицерами.

Вот, в частности, как пишет об этом мичман Завалишин: «Относительно команды Лазарева обвинили в излишней суровости, чтобы не сказать жестокости наказаний. Отрицать этой суровости, конечно, никак нельзя; но мы слишком хорошо знали Лазарева, знали его понятия и суждения, чтобы отнести эту суровость дисциплины и наказаний к бессердечию: все это объяснялось господствовавшими вообще в то время у нас понятиями и, главным образом, заимствованной у англичан системой, оказавшейся совершенно ложной и ненужной в приложении к русским матросам. Мы не будем говорить о господствовавших в то время понятиях в России: они довольно известны, и о них и писано не мало; но считаем необходимым пояснить причины заимствования Лазаревым английской системы и ошибки его в приложении оной на нашем флоте»²²⁴.

Во многих описаниях биографии Лазарева, составленных как его современниками, так и опубликованных в прошлом и нынешнем столетиях, непременно указывается, что проведенные им в юности годы стажировки в Англии привили ему приверженность к жесткой дисциплине. Это действительно так, но здесь необходимо пояснение.

Известная всему миру суровая до жестокости дисциплина на английском флоте в те годы была вызвана отнюдь не тем, что все британские капитаны поголовно являлись извергами или садистами уже от рождения или становились ими в процессе обучения профессии. В то время когда Лазарев находился в Англии и получал воспитание, присущее, по британским понятиям, будущему морскому офице-

ру, комплектование корабельных команд там происходило путем набора добровольцев (волонтеров). В реальности этот «набор» чаще всего представлял собой насильственный захват в портовых городах мужчин, которые проводили время в питейных и увеселительных заведениях, вооруженными отрядами, направляемыми по ночам на шлюпках с кораблей на берег. Очевидно, что среди схваченных таким образом «волонтеров» оказывалось много людей, которые самыми разными способами выражали свое возмущение и протест в отношении подобных явно незаконных действий. Иногда реакция на насилие была столь сильной, что выливалась в открытый бунт и охватывала целые флоты. Для наведения порядка и удержания этой разношерстной разгневанной массы в повиновении как раз и применялись жестокие методы.

Для применения английской, крайне беспощадной системы отношений к матросам на русском флоте не было никаких объективных предпосылок.

На этот счет очень верно пишет Завалишин, указывая на главные отличия морской службы на британских кораблях по сравнению с русскими, где все обстояло по-другому. В его словах звучит не только неприятие жестокосердия, но и подлинные переживания человека, глубоко уважающего Лазарева и преданного ему в службе: «Но ведь в русском флоте не существовало подобных условий, и наши корабельные команды нисколько не походили на английские; и притом наши матросы тяготились скорее жизнью на берегу, где им было гораздо хуже, особенно в то время, чем на корабле, где и помещение, и одежда, и продовольствие были не в пример лучше; вследствие чего они всегда очень охотно шли в походы даже во внутренних своих морях, а не только в заграничные, во время которых являлась всегда возможность даже скопить себе небольшой капитал. Итак, приложение английской системы слишком частых и суровых наказаний к русским матросам, не мечтавшим ни о побегах, ни о неповиновении, а служившим охотно в походах, очевидно не имело разумного основания вообще, а тем более в походах вокруг света, дававших в то время преимущества нижним чинам, что всякий участник в нем мог даже по справедливости быть скорее предметом зависти для неучаствующих»²²⁵.

По мнению Завалишина: «<...> Ошибочность приложения английской системы усиливалась еще тем, что наиболее частым наказаниям люди подвергались не за преступления

собственно, и даже не за проступки (например, пьянство), которых почти и не было на фрегате, а за ошибки и непроворство при маневрах или во время ученья. Порицатели Лазарева замечали еще при этом, что самые требования его относились не столько к сущности дела, сколько к тому, чтобы добиться театрального, так сказать, шегольства, годного в тихую погоду и на рейде, но не приложимого в тех случаях, которые представляют наибольшую важность»²²⁶.

При обучении команды за Михаилом Петровичем всегда стоял штурманский ученик с песочными часами, и для каждого маневра назначался определенный срок. Если задание не выполнялось в положенный срок, всех наказывали, иногда по несколько раз, до тех пор, пока не добивались выполнения установленного капитаном норматива. При этом практиковались телесные наказания. Среди морских офицеров были и защитники такого подхода к обучению, полагавшие, что 10—15 линьков* — это не страшно, однако большинство, в том числе друзья Лазарева Авинов, Василий Игнатович Иванов и другие, решительно осуждали подобные методы.

Между тем самым вредным последствием было то, что «система эта пустила потом глубокие корни и, как обыкновенно бывает, некоторые ученики и подражатели Лазарева пошли далее. Всем, служившим в 40-х годах в Черноморском флоте, памятны действия Корнилова во время командования его кораблем, а между тем Корнилов, которого мы хорошо знали в свое время, конечно не был жестокосердным ни по природе, ни по воспитанию»²²⁷.

Что же происходило на фрегате «Крейсер»?

Влияние английской системы отразилось и в отношениях Лазарева к младшим офицерам, каковыми являлись мичманы.

Д. И. Завалишин уточняет: «Лазарев требовал от русского мичмана таких свойств и действий, какие могли требоваться только от лица, не носящего офицерского звания и не обязанного сохранять известное достоинство. <...> Лазарев даже не приглашал мичманов к столу своему при торжественных обедах за границей, делая исключение только для меня, по занимаемой мною должности ревизора. Такое отношение к мичманам командира фрегата не укрылось от наблюдения даже иностранцев и привело было к такому

* Ли н ё к — короткая смоляная веревка, служившая на судах для наказания.

последствию, что однажды английский лоцман чуть было не поколотил одного мичмана за то, что тот едва не упустил время распутать канаты, при перемене течения, когда прилив уступил место отливу.

Я могу говорить об этом тем с большим беспристрастием, что не только лично мое самолюбие не было оскорблено, так как для меня делалось исключение, как сказано выше, но во всех моих беседах об этом предмете с Лазаревым я открыто осуждал такое отношение его к младшим офицерам и, командуя вахтой, не допускал даже в присутствии Лазарева подвахтенных у меня мичманов до занятий, офицерскому званию несвойственных.

Однако же то же беспристрастие обязывает меня сказать, что в то время были и другие капитаны кораблей, которые разделяли взгляд Лазарева на отношения к младшим офицерам, особенно те капитаны, которые, как и Лазарев, служили на английском флоте; и вообще несправедливое неуважение к мичманскому званию разделялось многими, так что даже князь С. А. Шихматов, академик и поэт, принося в стихах поздравление одному новопроизведенному лейтенанту, выражался так:

За доблести твои и редкие таланты
Из сброда мичманов возвышен в лейтенанты»²²⁸.

А еще для М. П. Лазарева были характерны заимствованные у англичан некоторые, по мнению отвечавшего за финансы Завалишина, ошибочные представления в этом вопросе, причинявшие ему множество хлопот. Говоря об этом, Завалишин имеет в виду «полное неуважение его к легальным формам администрации и отчетности»²²⁹.

Что это значит?

Это значит, что в соответствии со званием своим ревизора и заведующего канцелярией Д. И. Завалишин «постоянно должен был ограничивать произвольные его распоряжения, нарушающие установленные законные формы». В результате Михаил Петрович «по нескольку дней прикидывался сердитым», хотя в душе и был благодарен Завалишину за то, что тот ограждал его от ответственности, и, конечно, он не раз потом вспоминал его «при начетах на него по управлению его Черноморским флотом, породивших даже следственную комиссию Жандра»²³⁰.

Вместе с тем, несмотря на самобытный характер и привычки, во время дальних плаваний в ранге командира

корабля Михаил Петрович охотно соблюдал принятые во флоте формы общения среди офицеров, но вместе с тем соблюдал дистанцию, не позволяя себе излишнего сближения с кем бы то ни было, считая, что подобные отношения вредят делу.

Завалишин свидетельствует: «На небольших судах, ходивших прежде кругом света... командир судна был обыкновенно участником в кают-компании, это имело свои выгоды от лучшего знакомства капитана с офицерами и невыгоды от слишком большой иногда короткости сближения. У нас Лазарев держал стол отдельно. <...> Каждое же воскресенье и в большие праздники капитан обедал у офицеров. И таким образом не было ни полного отчуждения, ни слишком большого сближения.

Лазарев очень любил беседы не об одной только морской части, а касавшиеся всех предметов вообще, и, видимо, ими пользовался не только для того, чтобы ближе ознакомиться с офицерами, но и для собственного образования. Он был знаток по специальной части практического морского искусства, но ему недоставало общего образования, что объяснялось его нахождением в английском флоте в те годы жизни, когда по части общего образования приобретают наиболее познаний. Он недостаточно знал французский язык и вовсе не знал немецкого и не был знаком даже с литературой и английского языка, хотя знал его хорошо. Вся его английская библиотека состояла тогда из описаний морских путешествий и войн и жизни английских моряков; но в составе офицеров было у нас несколько человек весьма образованных, в обширном значении этого слова, и Лазарев много заимствовал от беседы с ними, хотя, конечно, старался этого не обнаруживать»²³¹.

Наблюдательность Д. И. Завалишина простирается гораздо глубже простого описания поведения и манер Лазарева. Он один из немногих современников адмирала, оставивший нам характеристику его образованности, а не просто сведения о сданных им в период обучения экзаменах и полученных званиях. В этом описании обращает на себя внимание одно весьма примечательное обстоятельство, дающее представление о разносторонности и уровне образования офицеров русского флота в XIX веке. Для них было нормою знание нескольких иностранных языков, причем не только разговорного, что считалось само собой разумеющимся, а обладание широкими познаниями истории, литературы и искусства зарубежных стран, что позволяло

вести полноценный диалог с иностранцами. Чего стоит в этом контексте всего одна фраза в записках Завалишина о владении Лазаревым английским языком: «Не был знаком *даже* (курсив мой. — *И. Р.*) с литературою английского языка, хотя знал его хорошо».

И это можно было поставить в укор капитану, имевшему на корабле свою английскую библиотеку!

Кстати, находившийся на борту фрегата «Крейсер» будущий прославленный русский адмирал П. С. Нахимов, с которым Завалишин дружил, а ранее, в 1817 году, они, будучи еще гардемаринами, вместе ходили в заграничное плавание на бриге «Феникс», не знал иностранных языков и, находясь в чужих портах, избегал визитов к иностранцам и вообще не очень любил бывать в их обществе.

Но Д. И. Завалишин не просто выражает свое мнение об образованности Михаила Петровича, а очень точно подмечает, что это не было проявлением нерадивости его в учебе или плохими способностями, а явилось следствием «<...> его нахождения в английском флоте в те годы жизни, когда по части общего образования приобретают наиболее познаний»²³².

Этот вывод широко образованного русского морского офицера, публициста, общественного деятеля, человека, разделявшего устремления декабристов, каким был Дмитрий Иринархович Завалишин, интересен и тем, что на этом примере он дает оценку качеству полученного молодыми русскими практикантами английского образования.

Вот сколь многообразными оказались на поверку итоги пятилетнего пребывания Лазарева в Англии в юном возрасте. Приобретая много полезного в морском деле, он вместе с тем недобрал в плане общей эрудиции.

По существу, вольно или невольно, Завалишин обозначил важную мысль: существовавшая практика отправки очень молодых людей с еще на сформировавшимся характером, принципами и убеждениями являлась не лучшим способом обучения, а пребывание с этой целью за границей было бы полезнее и благотворнее в более зрелом возрасте. С этим трудно не согласиться, притом что такой подход представляется актуальным в любые времена.

К чести М. П. Лазарева, безусловно выдающегося мореплавателя и организатора, талантливого командира, обладавшего широкими познаниями в области развития военного флота, необходимо отметить, что он знал свои слабые места, постоянно совершенствовал свои знания и при этом

не считал для себя зазорным перенимать полезное у своих подчиненных.

Следует отметить, что флотский английский опыт, полученный Лазаревым, имел, разумеется, и многие положительные стороны. И то полезное, чему Михаил Петрович научился в те годы, он стремился внедрить во флоте российском.

Вот лишь один пример. Офицеры, служившие под началом Лазарева в разное время, отмечали его постоянные усилия по поддержанию образцового порядка на кораблях и в плавании, и во время их стоянки в родном порту. Такая требовательность, нетипичная для русских командиров, наталкивалась на непонимание, неисполнительность и даже на сопротивление со стороны как военных, так и гражданских лиц.

Истоки бескомпромиссной требовательности Лазарева к сохранности кораблей офицеры фрегата «Крейсер» смогли понять, посетив во время пребывания в Англии несколько гаваней, в которых базировались военные суда. Прекрасное состояние английского флота, где срок службы кораблей был втрое дольше, чем в России, произвело на наших моряков огромное впечатление. Среди прочих причин, от которых зависит сохранность военных кораблей, наиглавнейшей, как они имели возможность убедиться, являлся порядок — и на судах, и в местах стоянки.

По этому поводу Завалишин отмечал: «<...> Главную причину долгого сохранения кораблей в Англии все-таки был образцовый порядок, соблюдаемый в гаванях, тогда как у нас в то время за кораблями, находившимися в гавани, не было никакого присмотра, в чем я лично мог удостовериться, стоявши неоднократно в карауле в военной гавани в Кронштадте»²³³.

На фрегате «Крейсер» Лазаревым впервые в российском флоте была введена должность старшего лейтенанта, заведовавшего общими делами. Остальные офицеры отставали по три или четыре вахты, в зависимости от обстоятельств. Во время стоянок в портах лейтенанты дежурили посуточно, а мичманы — повахтенно.

Каждый офицер фрегата имел отдельную каюту, но некоторые офицеры, ради удобства, соединяли их в одну. Так, например, П. С. Нахимов и Д. И. Завалишин проживали в одной двойной каюте.

В кают-компаниях «Крейсера» собирались только офицеры флота и корабельный врач. Другие чиновники, иеромонах и прочие лица, бывавшие на борту, имели свою ком-

панию. Такой распорядок службы и образа жизни во время плавания устраивал всех и не вызывал никакого неудовольствия.

Д. И. Завалишин полагал, что критика некоторых черт характера и стиля командования Лазарева может быть воспринята неблагожелательно частью общества, считавшего, что об исторических личностях следует вспоминать лишь с похвалой, без придирчивости к их недостаткам и слабостям, которые происходят порой от большой ответственности их службы на высоких постах, а судить их-де следует лишь по делам на благо Отечества.

Однако, позволив себе указать на его чрезмерную, на взгляд многих служивших под началом Лазарева, строгость, Завалишин и сам очень высоко оценил деятельность Михаила Петровича в ходе плавания, выходящую по своим следствиям для российского флота далеко за рамки одной лишь кругосветной экспедиции: «<...> Кончилось знаменитое плавание фрегата, послужившего впоследствии образцом для всех черноморских кораблей, и на котором, под влиянием Лазарева, развились бесспорно все отличавшие сева-стопольских моряков качества — сознание долга службы, мужество, хладнокровие в опасности и самопожертвование. <...> Почти все офицеры, служившие на нем, были потом с Лазаревым же при Наварине. <...> Нет нужды упоминать вновь о Нахимове и Путятине»²³⁴.

Завершая тему лазаревского стиля руководства, необходимо отметить, что обретенные Лазаревым в начале флотской службы привычки, методы воспитания и общения с офицерами и нижними чинами ни в коей мере не могут являться определяющими при оценке личности Михаила Петровича, прежде всего потому, что он никогда не использовал их, так же, как и свою власть, в личных, а тем более в корыстных целях. Никогда проступок матроса или офицера и следовавшее за ним наказание, порой неуместное или несправедливое (хотя понятие справедливости и адекватности наказания всегда несет на себе печать субъективизма) и зависит от нравов и законов, существующих в обществе), не являлись для него поводом к дальнейшему угнетению провинившегося человека. Было бы также неверно отнести все особенности его командирского поведения исключительно на счет английского влияния. Некоторые из упомянутых недостатков Михаила Петровича Лазарева, отмеченных его современниками, происходили от существовавшей в то время сословности и соответствующего воспитания.

Бунт в Ситхе

Поведение членов экипажа в дальнем походе, их отношение к службе, к старшим по рангу и к младшим чинам служат важнейшим залогом успеха в выполнении порученной экипажу задачи. Эта истина, верная во все времена, в эпоху парусного флота имела особое значение. Способность выполнять тяжелый физический труд на борту, необходимость совершенствовать навыки управления парусами и судном в любых погодных условиях, умение действовать слаженно в чрезвычайных ситуациях зависели не только от дисциплинированности и выучки экипажа, но и от морального климата на корабле.

Несмотря на высокую требовательность Лазарева и других офицеров по отношению к выполнению матросами своих обязанностей, команда вела себя безупречно, «не было ни случаев неповиновения, ни небрежности, ни высказанного ропота за незаслуженное дурное обращение с нею <...>»²³⁵.

Что же послужило причиной постоянного усиления строгости и ужесточения наказаний на борту «Крейсера»?

Главным поборником таких мер стал старший лейтенант Иван Иванович Кадьян. Его скверный характер, заносчивость, грубость и угодливость по отношению к начальству, постоянные сплетни встретили не только неприятие со стороны других офицеров, но и вызвали растущее недовольство команды.

Кадьян давно стремился попасть на корабль, уходящий в кругосветное плавание. Однажды Лазарев уже отказал ему в этом, отправляясь к Южному полюсу, но, шутя, пообещал взять его, если это произойдет еще раз. О том, что вскоре так и случится, Лазарев тогда не мог предположить. Узнав о подготовке к походу «Крейсера», Кадьян явился к Лазареву и напомнил о данном ему обещании. Делать было нечего, Михаил Петрович согласился, хотя для этого ему пришлось отказаться от назначения старшим лейтенантом на фрегате М. Д. Анненкова, испытанного в плавании вместе с ним на шлюпе «Мирный», поскольку Кадьян был старше по званию.

Поначалу он очень нравился Лазареву своей неутомимой требовательностью по службе к матросам, но настояжвало его высокомерие и то, что лучшим разговором с матросом для него была зуботычина. А причиной этого явилось то, что Кадьян отличался от офицеров «Крейсера»

в худшую сторону по всем показателям — от общего образования до умения управлять вахтой и астрономических наблюдений. Вот и решил он привлечь к себе внимание капитана корабля суровостью к подчиненным, до крайности утрируя требования дисциплины. К сожалению, Михаил Петрович не сразу обратил внимание на неприглядные стороны характера Кадыяна.

По воспоминаниям Завалишина, «трудно перечислить все мелочи, к которым он придирался, чтобы подвергать людей беспрестанно наказанию, между тем как все хорошее, что происходило в действительности от порядочности самой команды, усердия и знания офицеров, он приписывал себе и действиям строгости, уверяя постоянно в том Лазарева»²³⁶.

В конце концов этот офицер так досадил команде своими придиранками, что во время пребывания фрегата в Ситхе случилось событие в русском флоте почти немыслимое — бунт! И хорошо еще, что это произошло не в море, а на берегу. Хотя и в этом случае все могло закончиться трагедией и огромными неприятностями для Лазарева и всей команды.

А события развивались так. С первых дней пребывания в Ситхе команда «Крейсера» была занята на работах по обновлению внутренней и наружной окраски корабля, а заодно и выкуриванию крыс, для чего необходимо было полностью разгрузить судно и после завершения всех операций снова загрузить. В это время и случилось чрезвычайное происшествие, которое поколебало принципы Лазарева по руководству подчиненными, несмотря на то что поводом для этого явилось не его собственное поведение.

Неожиданно для Лазарева, по окончании этих работ ему впервые в своей службе пришлось столкнуться с ультиматумом, предъявленным командой. Своими непрекращающимися издевательствами Кадыян добился того, что стал ненавидим всеми на корабле. Одним словом, терпению матросов настал предел и они воспользовались обстоятельствами, чтобы избавиться от своего мучителя.

Завалишин так описывает эту крайне неординарную не только для Лазарева, но и для русского флота ситуацию: «Несмотря на огромность и тягость всех вышеупомянутых работ, команда работала отлично и вела себя безукоризненно. Но когда надо было снова перебираться на фрегат, то она объявила наотрез, что не пойдет ни за что, если на фрегате останется старший лейтенант К. Очевидно, что команда, осмотревшись на берегу, пришла к сознанию, что она

единственная сила в Ситхе, да и вообще в колониях, и что умирять ее силою некому. <...> Солдат в то время в Ситхе не было, а промышленники русские были люди ненадежные, и главный правитель выразил опасение, что в случае, если неповиновение фрегатской команды примет более опасный характер, то легко может случиться, что и промышленники могут к ней присоединиться, и тогда нельзя вообразить, что может произойти. <...>

Пришлось Лазареву уступить, не доводя дело до крайности, последствия которой никто не мог и определить. Лейтенант К. списан был с фрегата... Я всегда был убежден и говорил ему (Лазареву. — *И. Р.*), что и самые лучшие качества, как, например, твердость характера, могут оказаться бесполезными в иных обстоятельствах, если прилагаются к ошибочной системе... Лазарев увидел это теперь на опыте; он должен был уступить необходимости. Тогда как твердость характера ставилась именно выше всех качеств. Самолюбие его жестоко страдало, но что же ему оставалось делать? Доведя дело до крайности отказом, он мог возбудить такие действия, которые не только разрушили бы его собственную карьеру, но и погубили бы всю команду, а вероятно и колонии, которые он послан был охранять»²³⁷.

Виновник этих событий был отправлен в Россию, якобы для лечения. Скрыв истинную причину его увольнения, Лазарев спас матросов от суда как бунтовщиков.

Офицеры «Крейсера», не знавшие историю зачисления Кадьяна в команду корабля, удивлялись, как Лазарев мог взять на фрегат такого человека, да еще поручить ему важный пост старшего лейтенанта.

Впрочем, ничего удивительного тут нет. В самом начале книги, рассказывая о Морском кадетском корпусе, где воспитывался М. П. Лазарев, мы приводили слова Д. И. Завалишина о том, что Михаил Петрович был продуктом «системы», в которой телесные наказания выглядели нормой.

В своих «Воспоминаниях» Завалишин пишет: «В походе кругом света на “Крейсере” жестокость наказаний произвела сначала возмущение отряда в Австралии, а потом и всеобщий бунт команды в Ситхе, сломивший и железный характер Лазарева, заставя его вступить с командой в формальные переговоры и исполнить требование ее — списать с фрегата офицера (старшего лейтенанта К.), особенно отличавшегося жестокостью»²³⁸.

Однако, как человек искренне уважавший и хорошо знавший Михаила Петровича, Завалишин добавляет: «Ко-

нечно, никто не скажет, что у М. П. Лазарева было злое сердце»²³⁹.

Ни один человек из команды фрегата «Крейсер» не выдал своего капитана и не изменил своего уважения к нему.

Возвращение «Ладоги» и «Крейсера» домой

Фрегат «Крейсер» находился в Новоархангельске до октября 1824 года. Его преемником стал шлюп «Предприятие» под командованием ставшего вскоре известным мореплавателя Отто Евстафьевича Коцебу.

Контр-адмирал Н. А. Ивашинцов пишет: «Зимою ходил он для возобновления запасов в порт Сан-Франциско и, пробыв там около 2½ месяцев (с 1 декабря 1823 года по 17 февраля 1824 года), возвратился в Ситху, где и оставался в распоряжении главного правителя колоний до половины октября, когда был сменен прибывшим из России шлюпом «Предприятие»»²⁴⁰.

«Крейсер» покинул Новоархангельск 16 октября 1824 года и через 37 дней пришел в Сан-Франциско, чтобы запастись там свежей провизией.

По пути «Крейсер» попал в сильный шторм, однако М. П. Лазарев не стал укрываться в гавани Сан-Франциско, а выдержал напор стихии в открытом море. Наконец, 21 ноября «Крейсер» бросил якорь в порту Сан-Франциско.

Туда же 1 декабря пришла и «Ладога». Здесь же с 28 октября находился и шлюп «Аполлон».

В своих воспоминаниях Андрей Петрович Лазарев пишет: «31 декабря люди были освобождены от всех работ, дозволено было ездить с судна на судно. Земляки и друзья, надолго разлученные службой, съезжались и приятно беседовали о прошедшем, а весельчаки под вечер составляли карусели, разные игрища, и песни оживляли их свидания»²⁴¹.

12 января 1824 года оба шлюпа, «Ладога» и «Аполлон», вместе отправились в обратный путь. Обогнув мыс Горн, они простояли около месяца на острове Святой Екатерины, для того чтобы поправить здоровье команд (в это время на каждом из кораблей было по 13 человек больных цингой).

Зайдя затем в Рио-де-Жанейро и на остров Файал (Азорские острова), корабли вернулись в Кронштадт. «Ладога» — 13 октября 1824 года, а «Аполлон», заходивший в Копенгаген, двумя днями позже.

Покинув Сан-Франциско, взял курс на родину и фрегат «Крейсер» под командованием Михаила Петровича Лазарева. Позднее он докладывал в Адмиралтейств-коллегию:

Пребывание наше в порте Сан-Франциско продолжалось 28 дней, во время коего занимались мы исправлением некоторых повреждений в такелаже и приготовлением фрегата к дальнему вокруг мыса Горна плаванию²⁴².

13 января 1825 года «близ фрегата летало несколько береговых птиц, которых видели и на другой день, однако же берега не открыли»²⁴³.

Об этом М. П. Лазарев написал так:

Видели птицу, которая казалась береговой, ночью слышали крик птиц, вероятно фазанов, коих в продолжение дня видели очень много. <...> Видели двух фрегатов, из коих одного застрелили. Сии последние никогда далеко от берега не отлетают и будучи даже вместе могут служить довольно верным признаком близости земли, но мы при всем старании нашем осмотреть ничего не могли²⁴⁴.

16 января «Крейсер» перешел экватор, а 24 января корабль прошел через то самое место, где на испанских картах был обозначен остров Дудоза, не обнаружив его. Потом фрегат, против ожидания, встретил восточные ветра, стоявшие почти две недели. Лишь 25 февраля ветер поменялся на благоприятный.

Обогнув мыс Горн, 23 марта 1825 года М. П. Лазарев прибыл в Рио-де-Жанейро «после 93-дневного плавания без всякого особенного приключения, заслужившего какого-либо внимания, кроме смерти одного матроса, последовавшей 10 марта от нервной горячки»²⁴⁵.

В Рио-де-Жанейро оказавшиеся на последнем переходе десять человек больных («водяная болезнь и разные опухоли») были немедленно свезены на берег, где здоровье их вскоре восстановилось.

Далее М. П. Лазарев оставил Бразилию (22 апреля 1825 года), полагая идти прямо в Кронштадт, однако же «противные ветра и штили, встретившиеся близ Азорских островов, принудили его зайти в Портсмут для подкрепления экипажа и некоторых поправок в такелаже»²⁴⁶.

Это продлило плавание на 72 дня.

Оставив английские берега в последних числах июля и выдержав еще в проливе Скагеррак сильный шторм, «Крей-

сер» благополучно подошел к Кронштадтскому рейду 5 августа 1825 года, пробыв за границей почти три года.

6 августа 1825 года М. П. Лазарев доложил в Адмиралтейств-коллегию:

По осмотре такелажа нашлось, что многое из оного от долговременного употребления сделалось вовсе неблагонадежным и требовало исправления, почему пребывание наше в Англии и продлилось 17 дней. 20-го, будучи совершенно готовы, оставили Портсмут и 25-го после претерпения в Скагерраке сильного шторма от SSW усмотрели мыс Скаген, от коего при противном ветре лавировали до самого Копенгагена, где по причине противного течения и узкости прохода бывший лоцман не взял на себя ответственности провести фрегат, почему и принуждены были в отдаленности от Копенгагена стать на якорь без всякой другой нужды, ибо всего имели достаточно, и все служители пользовались совершенным здоровьем. Простоя на якоре несколько часов, 30 июля при переменившемся течении в нашу пользу оставил Зунд и 5 августа прибыл на Кронштадтский рейд после трехлетнего и, можно сказать, благополучно совершившегося плавания. О чем государственной Адмиралтейств-коллегии сим почтеннейше честь имею донести²⁴⁷.

Фрегат после столь продолжительного плавания имел блестящий вид, и на нем царил полный порядок. Дух экипажа был так бодр, что казалось, будто фрегат не прибыл из дальних странствий, а только собирается их начать. Начальник морского штаба его императорского величества Антон Васильевич Моллер 6 августа 1825 года доносил императору Александру I:

Фрегат «Крейсер» под команду капитана 2-го ранга Лазарева, который был в путешествии вокруг света 2 года 11 месяцев и 2 дня, вчера обратно и благополучно прибыл на Кронштадтский рейд. Больных на нем три человека, умерло из его команды три же человека. Я осматривал фрегат и нашел его во всех отношениях не только в отличной, но и даже необыкновенной превосходной исправности²⁴⁸.

На «Крейсер» водили молодых гардемарин. Опытные моряки приходили смотреть и поучиться у капитана, как можно содержать судно в таком порядке.

Тогдашний гардемарин Сергей Петрович Крашенинников (позднее он стал писателем и заведовал редакцией «Морского сборника»), побывавший на фрегате после прихода его в Кронштадт, спустя много лет рассказывал об этом

так: «Старые балтийские моряки верно помнят еще, каким щеголем возвратился в 1825 году из вояжа фрегат “Крейсер”. Нас, гардемарин, возили тогда осмотреть это образцовое судно. Живо помню, как поразили меня развешенные в батарейной палубе расписания и ордонансы на чертежах фрегата; какая была чистота и все дышало порядком»²⁴⁹.

За этот поход 36-летний Михаил Петрович Лазарев был произведен в капитаны 1-го ранга. При этом командир «Крейсера» настоял на том, чтобы награды получили не только офицеры, но и матросы его корабля.

1 сентября 1825 года за благополучное совершение путешествия вокруг света Лазарев был награжден орденом Святого Владимира 3-й степени.

Его брат, командовавший «Ладогой» в чине капитан-лейтенанта, за это кругосветное плавание произведен в капитаны 2-го ранга и награжден двойным окладом.

Еще до окончания плавания фрегата «Крейсер», находясь в Новоархангельске и получив предписание правительства, М. П. Лазарев вынужден был расстаться с одним из лучших своих помощников, бывшим с ним рядом в этом походе, Д. И. Завалишиным. В своем рапорте на имя А. В. Моллера от 6 мая 1824 года Михаил Петрович, доложив об исполнении приказа, но даже не зная причины требования немедленно отправить в Россию мичмана Завалишина, дал ему отличную характеристику.

Вот полный текст этого документа:

Исполняя предписание в. пр-ва от 2 февраля 1823 г. за № 10, в коем изображается высочайшая воля касательно немедленного отправления в Охотск или Петропавловск находящегося на вверенном мне фрегате «Крейсер» мичмана Завалишина, дабы после того следовать ему в С.-Петербург, сообщено мною о том начальнику Охотского порта и предписано Завалишину по прибытии в Охотск к нему явиться и истребовать от него следуемые по расчислению прогонные деньги, после же сего, нисколько не теряя времени, отправиться в С.-Петербург и явиться к в. пр-ву.

Пользуясь сим случаем, я обязанностью себе поставляю рекомендовать г. Завалишина как весьма исполнительного и ревностного к службе офицера, и с сим вместе довести до сведения в. пр-ва, что в продолжение более нежели двух-летнего его служения под моим начальством он как благородным поведением своим, так и усердным исполнением всех возложенных на него обязанностей приобрел право на совершенную мою признательность.

Капитан 2-го ранга *Лазарев 2-й*

Еще раз отметим, что вахтенными офицерами на фрегате «Крейсер» были любимый ученик Лазарева Павел Степанович Нахимов (будущий адмирал) и будущий декабрист Дмитрий Иринархович Завалишин. Последний написал прекрасную книгу об этом кругосветном плавании, которая была издана в 1877 году. С некоторыми характеристиками, данными им отдельным людям, можно спорить, но литературные достоинства его книги и ее историческая ценность неоспоримы.

Следует отметить, что Д. И. Завалишин посчитал написание книги об историческом плавании фрегата «Крейсер» своим долгом перед памятью выдающегося русского адмирала Михаила Петровича Лазарева и его знаменитых учеников, умноживших славу русского флота и верно служивших России каждый на своем поприще.

Свой труд он предварил такими словами: «Прошло уже более полувека со времени достопамятного кругосветного плавания фрегата “Крейсер” под команду знаменитого Лазарева, а между тем у нас и до сих пор нет полного описания этого плавания, имевшего, однако, огромное значение не только потому, что это был первый столь дальний поход настоящего военного судна (военного не по одному названию и флагу, а по боевым качествам), снаряжение которого в то время представляло неимоверные затруднения — но и потому, что устройство и порядки на этом фрегате служили впоследствии образцами для Черноморского флота, а дух, оживлявший начальника экспедиции, офицеров и команду, был именно тот самый, который проявил себя потом с такою славою в Севастопольской осаде; и это тем более верно, что и герой Синопа и Севастополя, Павел Степанович Нахимов, настоящее свое морские образование и развитие доблестных качеств получил именно во время служения на фрегате “Крейсер”, в числе офицеров которого были и другие лица, получившие в свое время немалую известность, как напр., Е. В. Путятин — впоследствии граф, адмирал, генерал-адъютант, посланник, министр; И. П. Бутенев, потерявший под Наварином руку, — флигель-адъютант, рано похищенный смертью; И. А. Куприянов — впоследствии адмирал, правитель колоний в Америке; доктор Алиман, бывший потом генерал-штаб-доктором в Черноморском флоте у Лазарева и др.»²⁵⁰.

Увлекательную книгу о кругосветном плавании «Крейсера» и «Ладого» написал и Андрей Петрович Лазарев.

Глава шестая
**КОМАНДИР ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ «АЗОВ»
(1826—1827)**

Архангельск — Кронштадт — Средиземное море

В феврале 1826 года М. П. Лазарев был назначен командиром 12-го флотского экипажа и капитаном линейного корабля «Азов», который в тот момент еще строился на архангельских верфях. Михаил Петрович должен был наблюдать за ходом строительства и по возможности ускорить его постройку.

Сразу после прибытия в Архангельск М. П. Лазарев представил рапорт командиру Архангельского порта вице-адмиралу С. И. Минацкому, содержащий предложения по улучшению конструкции «Азова», а также рангоута и вооружения, всего 22 предложения²⁵¹.

Следует ли удивляться, что в традициях того времени строители начали ссылаться на различные причины, желая затянуть рассмотрение предложений Лазарева или вовсе их не выполнять. Но они плохо знали характер Михаила Петровича, который добился-таки своего. В результате построенный под наблюдением Лазарева «Азов» стал лучшим линейным кораблем российского флота и долгое время служил в качестве эталона при строительстве других кораблей такого класса.

В октябре «Азов» был переведен в Кронштадт, где вступил в состав Балтийской эскадры.

При этом Михаил Петрович руководил переходом из Архангельска в Кронштадт целого отряда судов, состоявшего из линейных кораблей «Азов» и «Иезекииль», а также военного транспорта «Смирный».

В Кронштадте специально учрежденная комиссия для приемки построенных кораблей после осмотра «Азова» «нашла многие устройства действительно отличными, ибо расположение и части того корабля отделаны отменно удобно и полезны для флота»²⁵².

Оценив по достоинству прекрасно построенный линейный корабль «Азов», председатель приемной комиссии вице-адмирал Семен Афанасьевич Пустошкин в рапорте Адмиралтейств-коллегии от 9 ноября 1826 года доложил, что все «полезное устройство на корабле “Азов” сделано благоразумным распоряжением командира оного капитана 1-го ранга Лазарева» и что он лично относит «сие в полной мере к собственной чести и усердию ко благо службы его, Лазарева, тем паче, что... <...> указано делать внутреннюю отделку и на прочих, имеющих строиться вперед, кораблях, по образцу корабля “Азова”»²⁵³.

В Кронштадте М. П. Лазарев стал подбирать постоянный личный состав на свой корабль. Как всегда, он стремился заполучить к себе уже известных ему и хорошо знающих свое дело офицеров, и тут он совершил удивительно прозорливый поступок: взял к себе новичка В. А. Корнилова, которому тогда было всего 20 лет. И что еще более удивительно, молодой мичман тогда и не подозревал, что это фортуна, до того обращенная к нему спиной, «обернулась и одарила его ослепительной улыбкой». Он не знал, что «его новый командир — исключительное явление в истории Российского военно-морского флота»²⁵⁴.

Умение открывать таланты — тоже талант, и весьма редкий. И Михаил Петрович им обладал. И тем, кем стал Владимир Алексеевич Корнилов — прекрасным флотоводцем, ярким организатором и военным теоретиком, — он обязан М. П. Лазареву.

Михаил Петрович позднее скажет о Корнилове: «Контр-адмиралов у нас много, но легко ли избрать такого, который соединил бы в себе и познания морского дела, и просвещение настоящего времени, которому без опасения можно было бы в критических обстоятельствах доверить и честь флага и честь нации! В Корнилове достоинства эти выразались и прежде, а теперь еще больше усовершенствовались»²⁵⁵.

Но это все будет потом, а пока отношения Корнилова с Лазаревым не складывались. Это и понятно: Михаил Петрович требовал не «петербургской» службы, а непосредственно связанной с жизнью на корабле, он требовал, чтобы офицер целиком и полностью отдавался морскому делу. Так служить Корнилову еще не приходилось, а Лазарев «становился все требовательнее: не оставлял без внимания ни одного упущения по службе молодого мичмана, воздействуя на него не только своими убеждениями, но и строгими наказаниями. Если вначале Корнилов считал капитана

суровым, но безукоризненно справедливым, то вскоре был склонен находить, что тот пристрастен, придирчив и несправедлив. В минуту горячности мичман подумал было о переводе на другой корабль. Отношения стали тяжелыми. Это было совсем не то, чего хотел Лазарев, сразу же рассмотревший в Корнилове многообещающего офицера. Нужно было решать с этим раз и навсегда»²⁵⁶.

И вот однажды Михаил Петрович вызвал Корнилова к себе, чтобы поговорить «по душам», и это расставило все по своим местам.

В июне 1827 года 74-пушечный «Азов» отправился в Средиземное море на соединение с объединенной англо-французской эскадрой, которой противостоял турецко-египетский флот.

Призвал российских моряков на юг Европы так называемый «греческий вопрос». 10 июня 1827 года большая русская эскадра покинула Кронштадт и направилась в Англию, где адмирал Д. Н. Сенявин должен был обсудить с британским командованием вопросы совместных действий союзного флота в Средиземноморье.

28 июля эскадра прибыла в Портсмут. Там Д. Н. Сенявин сформировал эскадру под командованием контр-адмирала графа Логина Петровича Гейдена, состоявшую из линейных кораблей «Азов» (флагман), «Гангут», «Иезекииль» и «Александр Невский», фрегатов «Елена», «Константин», «Проворный» и «Кастор», а также корвета «Гремящий». Начальником штаба этой эскадры Сенявин назначил Лазарева, считая его наиболее соответствующим такой ответственной должности (графу Гейдену Сенявин не особенно доверял).

Из Портсмута российские корабли ушли в поход в августе. Эскадра Гейдена направилась в Средиземное море, а адмирал Сенявин с оставшимися судами вернулся в Кронштадт.

1 октября эскадра Гейдена соединилась с английской и французской эскадрами.

Кораблями флота Великобритании командовал вице-адмирал сэр Эдвард Кодрингтон, а кораблями флота Франции контр-адмирал Анри де Реньи.

А связано все это было с тем, что между Россией, Великобританией и Францией была подписана Лондонская конвенция 1827 года, согласно которой Греции предоставлялась полная автономия. Османская империя (Турция) отказалась признавать эту конвенцию.

Объединенная эскадра насчитывала 28 судов, но до прибытия русских ни Кодрингтон, ни де Реньи не показывали серьезного намерения помочь грекам и начать решительные боевые действия против турок. Появившись на Средиземном море еще в июне 1827 года, они так ничего и не сделали для того, чтобы помешать соединению в Наваринской бухте турецкого флота с союзным ему египетским флотом.

Наваринское морское сражение

Итак, в октябре 1827 года объединенная эскадра России, Великобритании и Франции под командованием старшего в чине вице-адмирала Кодрингтона подошла к Наваринской бухте, где находился турецко-египетский флот Мукарем-бея. Главнокомандующим турецко-египетскими войсками и флотом был Ибрагим-паша.

Турецко-египетский флот состоял из 65 судов. В турецкой части были два 84-пушечных линейных корабля, один 76-пушечный, пятнадцать 48-пушечных фрегатов, 18 корветов и четыре брига; в египетской — четыре 64-пушечных фрегата, восемь корветов, каждый о 18 или 24 пушках, и восемь бригав²⁵⁷.

На союзном флоте имелось 1324 орудия, на турецко-египетском — 2240²⁵⁸.

Турецко-египетский флот стоял на якоре в виде полумесяца. Он находился под защитой береговых батарей (165 орудий) и шести брандеров (судов, нагруженных легковоспламеняющимися или взрывчатыми веществами, которые использовались для поджога или подрыва вражеских кораблей). Союзники сильно уступали в артиллерии, но превосходили в боевой выучке личного состава. Кодрингтон рассчитывал путем демонстрации силы (без применения оружия) заставить противника принять требования союзников. С этой целью он и направил эскадру в Наваринскую бухту Ионического моря, что на юго-западном побережье полуострова Пелопоннес.

Но произошло морское сражение, имевшее место 8 (20) октября 1827 года. В час дня объединенный флот приблизился к входу в Наваринскую бухту двумя колоннами. Одна из них состояла из английских и французских кораблей, а другая — из российской эскадры. Англичане и французы составляли наветренную, или правую, колон-

ну, русские — подветренную. В таком порядке союзники и вошли в Наваринскую бухту.

Подробное описание этого сражения оставил его участник Александр Петрович Рыкачев, морской офицер, за проявленную смелость и отвагу награжденный тогда орденом Владимира 4-й степени с бантом. По его свидетельству, 8 октября «утром дул тихий противный ветер. Все суда соединенного флота жались у входа в губу»²⁵⁹.

В девять часов задул легкий ветерок, и корабли стали лавировать, чтобы выбраться выше устья Наваринской губы. В 11 часов ветер стал приметно отходить, так что в полдень он дул уже с юго-запада. Тогда сигналом с британского флагмана «Азия» приказано было французской эскадре повернуть на другой галс и построиться в линию, в кильватер английским кораблям*.

Русская эскадра, сомкнув линию, начала пропускать французов, чтобы занять свое место.

А. П. Рыкачев, служивший на линейном корабле «Гангут», пишет: «В половине первого часа, сигналом с корабля “Азов”, нашей эскадре приказано было приготовиться атаковать неприятеля. У нас ударили тревогу, и в одну секунду все было готово. Люди и офицеры стояли по местам, фитили были зажжены, и ожидали только приказания»²⁶⁰.

После того как колонна союзников миновала крепостные батареи и встала на якорь, российская колонна с впереди идущим флагманским кораблем «Азов» подошла к входу гавани.

В это время из крепости был сделан выстрел холостым зарядом. Выстрел этот был оставлен без внимания.

А. П. Рыкачев поясняет: «Как мы после узнали, в это время к адмиралу Кодрингтону был прислан офицер от египетского адмирала Мукарем-бея. Офицер передал адмиралу, что Ибрагим-паша уехал из Наварина в Модон и не оставил никаких приказаний, относящихся ко входу союзных эскадр в бухту, и что начальник турецко-египетского флота предлагает союзным эскадрам не ходить далее. На это английский адмирал отвечал, что он идет в порт не получать приказания, а отдавать оные»²⁶¹.

Вслед за этим линейный корабль «Азия» и следовавший за ним линейный корабль «Генуя» встали против двух не-

* Кильватерный строй — строй кораблей, при котором они следуют на установленном между ними расстоянии друг за другом, или, иначе говоря, в кильватер друг другу.

приятельских линейных кораблей, а прочие суда, следуя за ними, начали входить в залив. Фрегат «Дартмут» послал вооруженную шлюпку к брандеру, находившемуся «весьма близко к французским кораблям. С брандера открыли ружейный огонь по шлюпке и первым выстрелом убили лейтенанта Фицроя, командовавшего шлюпкой. С английской шлюпки отвечали на это также ружейным огнем»²⁶².

Было убито еще несколько гребцов шлюпки. В ответ «Дартмут» немедленно открыл огонь для защиты своей шлюпки, а фрегат контр-адмирала де Реньи присоединил к нему ружейные выстрелы. Одно из египетских судов пустило ядро, которое ударило французский флагман. «Само собой, — было написано потом в рапорте, — выстрел удостоен ответом, и бой сделался общим»²⁶³.

«Азов» шел под флагом контр-адмирала Гейдена. Встреченный перекрестным огнем батарей Наваринской крепости и острова Сфактория, он не отвечал ни одним выстрелом и продолжал свой путь до определенного заранее места. Остальные русские корабли последовали этому примеру. В совершенном молчании шли они друг за другом до назначенных точек позиции и, только заняв их, приняли участие в сражении.

А. П. Рыкачев пишет: «Мы в это время следовали за кораблем “Азов” в совершенном дыму, в самом разгаре начавшейся битвы. Направо была у нас Наваринская крепость, налево — сильные батареи острова Сфактория. По обе стороны у входа горели брандеры, угрожая нам пожаром. Весь неприятельский флот, построенный в три линии полукружием, был перед нами, действуя уже всеми своими орудиями. Если прибавить к этому еще то обстоятельство, что густой дым закрывал не только тесный и мало известный нам проход, но даже и всю губу, то нетрудно составить себе хотя приблизительное понятие о том затруднительном положении, в котором мы находились»²⁶⁴.

Тем не менее «Азов», а вслед за ним и другие русские линейные корабли и фрегаты стали на якорь на местах, для них назначенных.

Крепости и батареи вели сильный картечный огонь, причинявший большой вред рангоуту и парусам. Было много раненых.

Но «с первого же нашего залпа, — как свидетельствует А. П. Рыкачев, у которого осколком был ранен брат, — и залпа с французского корабля “Бреславль”, находившегося у нас справа, батареи и крепости совсем замолчали. Покон-

чив с батареями, в густом дыму, под выстрелами всей правой стороны турецкого флота, шли мы вперед за кораблем «Азов», действуя на оба борта»²⁶⁵.

Через некоторое время мимо линейного корабля «Гангут» пронесло горящий турецкий корвет в неприятельскую линию, где не более как через пять минут он взлетел на воздух.

«Гангут» (командир — капитан 2-го ранга А. П. Авинов), став на якорь, действовал батареями одной правой стороны против трех турецких фрегатов. Корабль «сильно терпел» от вражеского огня, но потом его прикрыл линейный корабль «Иезекииль» (командир — капитан 2-го ранга И. И. Свинкин). Густой дым с обеих сторон мешал хорошо видеть действия остальных судов союзного флота. Французский адмиральский фрегат «Сирена» сильно пострадал, зато дравшийся с ним египетский корабль уже горел. Английские корабли «Альбион» и «Генуя» громили два линейных турецких корабля и один фрегат. Адмиральский корабль «Азия» помогал им своим правым бортом, а левым действовал против египетского фрегата. Линейный корабль «Азов», которым командовал М. П. Лазарев, частью своей левой батареи бил по вышеназванным вражеским кораблям, а продольными выстрелами наносил ущерб 80-пушечному турецкому кораблю, дравшемуся с «Альбионом». В то же самое время «Азов» не прекращал огонь по фрегату Таирпаши и «сам много потерпел под выстрелами всего полукружия турецкого флота»²⁶⁶.

Союзному флоту противостоял неприятель впятеро сильнейший. Сражение продолжалось около четырех часов и закончилось уничтожением турецко-египетского флота. Экипажи, покидая суда, зажигали их, и непрерывные взрывы подвергали союзников большой опасности.

Следует отметить, что наиболее решительно и искусно в этом сражении действовала русская эскадра под командованием контр-адмирала Гейдена, разгромившая весь центр и правый фланг неприятельского флота. Именно она приняла на себя главный удар противника и уничтожила большую часть его кораблей.

Когда взлетел на воздух вражеский 64-пушечный корабль, громогласное «ура!» по всей русской линии стало знаком того, что достигнута полная победа.

А. П. Рыкачев пишет: «Признаюсь, этот взрыв турецкого фрегата вряд ли кто из нас забудет во всю жизнь. От сотрясения воздуха корабль наш содрогнулся во всех своих

членах. Нас засыпало снарядами и головнями, отчего в двух местах на нашем корабле загорелся пожар, но распоряжением командиров и проворством пожарных партий огонь был скоро погашен без малейшего замешательства. После взрыва нашего ближайшего противника мы продолжали действовать плутонгами* по корветам, бывшим во второй линии сзади фрегатов. Суда эти, отрубив канаты, буксировались к берегу, но, не достигнув оного, тонули, а люди спасались вплавь»²⁶⁷.

В довершение ко всему взлетел на воздух 80-пушечный турецкий корабль, дравшийся с кораблем «Азия». После этого сражение уже было совершенно выиграно. «Кругом все горело. Беспрестанные взрывы оттоманских судов освещали торжествующий союзный флот, и к шести часам вечера пальба по всей линии умолкла. Соединенному флоту сдались два 90-пушечных корабля и три больших фрегата. Взлетели на воздух один корабль и 11 фрегатов. Прочие суда прекрасного флота египетского паши были частью потоплены или брошены на берег; одним словом, флот Ибрагима был уничтожен»²⁶⁸.

Сражение продолжалось, пока совершенно не стемнело, но отдельные заключительные эпизоды его не прекращались всю ночь. Важно отметить, что истребление не кончилось с пальбою. Турки, опасаясь, что суда попадут в руки победителей, зажигали и взрывали многие из них, еще пригодные к использованию.

Ровно в шесть вечера у русских пробили отбой, возблагодарив Всевышнего «за дарованную славную победу».

Позднее было отмечено, что М. П. Лазарев «управлял движениями “Азова” с примерным хладнокровием, искусством и мужеством, сражаясь разом против пяти военных судов и в то же время помогая английскому адмиралу против 80-пушечного турецкого корабля под флагом Мукарем-бея. И когда этот последний корабль повернул к “Азову” кормою, то “Азов” в полчаса окончательно разбил его, зажег и взорвал на воздух. У “Азова” были пробиты все мачты, и в корпусе корабля насчитали потом 153 пробоины; но зато “Азов”, со своей стороны, потопил два больших фрегата и корвет и сжег 80-пушечный корабль и двухдечный** фрегат, на котором имел флаг главнокомандующий турецким флотом»²⁶⁹.

* П л у т о н г и — мелкие залпы.

** Д в у х д е ч н ы й — парусный корабль с двумя палубами (деками).

(По другим данным, «Азов» получил до 180 пробоин из них семь подводных²⁷⁰.)

В союзном флоте наибольший ущерб имели флагманские корабли и их экипажи. На английском корабле «Азия» и французском «Сирена», помимо других повреждений, были потеряны бизань-мачты.

Что касается действий М. П. Лазарева, нельзя не подчеркнуть лишний раз, что линейный корабль «Азов» сражался одно время против пяти вражеских судов. Заметив это, капитан Ля Бретоньер, командир французского 84-пушечного корабля «Бреслав», занявший вначале неудачную позицию, немедленно обрубил канат и занял место между «Азовом» и британским «Альбионом», чем несколько облегчил положение русского флагмана. Со своей стороны, М. П. Лазарев помог английскому адмиралу, который сражался с 80-пушечным кораблем Мукарем-бея. В тот момент, когда этот корабль повернулся к «Азову» кормой, 14 орудий с левого борта «Азова» стали действовать с таким успехом, что через полчаса разбили ему всю корму. Турки попытались затушить пожар, но сильный огонь с «Азова» «парализировал эти усилия, и корабль Мукарем-бея взлетел на воздух»²⁷¹.

В результате линейный корабль «Азов» тоже сильно пострадал. Он был полностью отремонтирован и восстановлен только к марту 1828 года.

По свидетельству А. П. Рыкачева, корабль М. П. Лазарева «очень много потерял людей и утрат в своем корпусе»²⁷².

Он же потом писал: «В продолжение моей вахты, с 7-ми часов вечера до 12-ти, последовали один после другого семь взрывов. Турки в отчаянии сами зажигали свои суда. В этих случаях каждый раз пожар приметно распространялся по всему судну, от чрезмерной жары раскалявшиеся пушки стреляли сами собою, и вскоре затем следовал взрыв. Все, что было выше крюйт-камеры*, поднималось на воздух, остальное оставалось догорать на воде»²⁷³.

Эта ужасная ночь надолго осталась в памяти у каждого участника сражения. Русские корабли находились в неизвестной им бухте, посреди берегов, занятых многочисленным неприятелем. На воде турки в отчаянии предавали всё огню. «Гул от взрывов, следовавших один за другим беспре-

* К р ю и т - к а м е р а — помещение на военном корабле, предназначенное для хранения бочек с порохом и готовых к стрельбе пороховых зарядов. Располагалось оно, как правило, в носу или корме корабля ниже ватерлинии.

станно, начинал наводить тоску, и постоянная опасность от брандеров и пожара заставляла с нетерпением ожидать рассвета. Наконец, в шесть часов, взошло солнце и ярко осветило малые остатки неприятельского флота и еще догоравшие суда его»²⁷⁴.

Из прекрасного турецко-египетского флота, вчера еще в это самое время занимавшего, казалось бы, неприступную позицию, по оценке А. П. Рыкачева, «уцелели только два фрегата и до 20 корветов и бригов, стоявших под берегом вместе с 70 купеческими и каботажными судами и транспортами, еще наполнявшими бухту»²⁷⁵.

В документе «Список о египетском и турецком флотах», подписанном контр-адмиралом Л. П. Гейденом, приводятся следующие данные о потерях неприятеля: «Взорвано и пушено ко дну 70 военных судов и 8 транспортов»²⁷⁶.

А вот еще одно мнение об итогах сражения: «Более 50 турко-египетских судов, в том числе три флагманских, сделались жертвой пламени, прежде чем бой совершенно прекратился. Многие корабли и прочие суда (около 20), избежавшие пожара в первый день битвы, были после зажжены турками в углу залива. Надобно полагать, что турки истребили их как негодные к дальнейшей службе. Лучшие оттоманские моряки погибли»²⁷⁷.

Вице-адмирал сэра Эдвард Кодрингтон написал в своем донесении:

Удивительно, каким образом избавились мы от беспрестанных и ужасных взрывов турко-египетских судов, большей частью поджигаемых своими командами; сами они имели возможность спастись на берег. Взрывы эти ночью представляли страшное, поразительное зрелище, приветствуемое радостными возгласами победителей и сопровождаемое стоном побежденных и гибнувших тысячами²⁷⁸.

Союзники не потеряли ни одного корабля. Их потери убитыми и ранеными составили от 600 до 800 человек. По другой оценке, всего было «убито 174 человека, ранено 475, итого 649»²⁷⁹.

Среди раненых оказалось 18 офицеров, в том числе шесть с «Азова». В частности, лейтенанту И. П. Бутеневу, совершившему в 1822—1825 годах кругосветное плавание на фрегате «Крейсер» под командой М. П. Лазарева, ядром оторвало по плечо руку.

П. С. Нахимов, командовавший батареей на линейном корабле «Азов», потом писал своему другу и однокашнику

по морскому корпусу: «Я не понимаю, любезный друг, как я уцелел. Я был наверху, на баке, у меня было 34 человека, из которых шестерых убило и 17 ранило, меня даже и шепкой не тронуло»²⁸⁰.

После сражения союзный флот оставался в Наваринской бухте до 26 октября.

Контр-адмирал Л. П. Гейден за это сражение 9 ноября 1827 года был пожалован в вице-адмиралы и удостоен ордена Святого Георгия 3-го класса.

За свой подвиг в Наваринском сражении линейный корабль «Азов» впервые в истории российского флота «в честь достохвальных деяний начальников, мужества и неустрашимости офицеров и храбрости нижних чинов» был награжден кормовым Георгиевским флагом. Таким образом, лазаревский «Азов» стал первым русским кораблем, удостоившимся гвардейского отличия.

Торжественная церемония, проходившая на Мальте 23 марта 1828 года, и ее великолепие надолго запомнились очевидцам. Вот как описывает это событие один из них: «Около десяти часов утра красивый рейд Ла-Валетты был покрыт парадными гребными судами, принадлежавшими генерал-губернатору и другим членам правительства острова Мальты, шлюпками английского адмирала со своими капитанами и командиров российских военных судов, и все они с большим великолепием отправились на корабль “Азов” для поздравления Гейдена по случаю торжества.

Адмирал и генерал-губернатор были приняты с известными почестями и салютами; реи “Азова” унижены были людьми, а офицеры и команда одеты были в свои красивые мундиры и кивера. По окончании церемониальных визитов торжественное молебствие по обрядам греческой церкви отслужено на шканцах, Георгиевский флаг принесен был с большою почестью и освящен отправлявшим службу священником, причем офицеры и команда корабля произнесли клятву защищать его до последней минуты жизни, ибо флаг этот не может быть сдан неприятелю. Стены, укрепления, вершины домов и купола церквей в Валетте были улеплены зрителями в праздничном платье.

Вдруг реи всех судов российской эскадры покрылись людьми, Георгиевский флаг начал извивать складки шелковой ткани своей над кормою “Азова”; 500 пушечных выстрелов раздирали воздух громом великолепного салюта, корпуса кораблей и в скорости самые реи потонули в

облаках белого дыма; люди, бывшие на бом-брам-реяx*, казались в самом деле висящими в облаках; 10 000 раз эхо Валетты и Коттореро повторяло раскаты пушечного грома. Затем последовала мертвая тишина, покуда батареи всех крепостных линий Мальты вместе с пушками английских военных судов не заплатили в свою очередь долга почтения. Весь народ был в высшей степени в восторге; махание платками, радостные крики тысяч придали еще более торжества этому празднеству.

Снова заговорили пушки корабля “Азов” в знак признательности за [оказанную] честь... потом звуки победной музыки нескольких военных хоров последовали за ревом пушек. Никогда не забуду я этой сцены...»²⁸¹

А вот запись от 23 марта 1828 года церемонии награждения 12-го флотского экипажа на корабле «Азов» Георгиевским флагом, сделанная во флагманском шханечном журнале плавания эскадры Л. П. Гейдена: «...В половине третьего часа начальствующий эскадрой г. вице-адмирал и кавалер Гейден, начальник штаба г. контр-адмирал и кавалер Лазарев 2-й вышли из каюты, и по приказанию их вынесен флаг и вымпел в сопровождении экипажного адъютанта и офицера корпуса штурманов, четырех унтер-офицеров; по поставлению стола с новожалованным флагом и вымпелом на указанное место обер-аудитор Алексеев читал грамоту на вновь пожалованный Георгиевский флаг и вымпел государем императором 12-му линейному экипажу и воинский артикул из законов Петра Великого. По окончании чтения артикулов... священник начал богослужение на освящение флага и вымпела, по освящению же оных читано клятвенное обещание, и все предстоящие генералитеты, штаб- и обер-офицеры и нижние чины произносили [его] вполголоса. По окончании присяги посланы были люди по реям и, подняв новожалованный Георгиевский флаг, прокричали три раза “ура!”, [после чего] салютовали от нас из всех орудий, а с прочих судов нашей эскадры по 21 выстрелу. Вымпел же отослан был на английский вице-адмиральский шлюп “Тальбот” с мичманом Истоминым 1-м, на коем в три часа подняли оный на грот-брам-стенге**. При поднятии салютовано было со всей английской эскадры военных судов, неаполитанской шхуны и крепостей...»²⁸²

* Бом - бра м - рей — четвертый снизу рей на мачте.

** Грот - бра м - стен г а — продолжение стеньги вверх на грот-мачте.

Что же касается самого М. П. Лазарева, то приказом начальника морского штаба А. В. Меллера от 10 (22) декабря 1827 года он был произведен в контр-адмиралы и награжден орденами сразу трех стран: греческим командорским крестом Спасителя, британским орденом Бани и французским Святого Людовика. Кстати сказать, М. П. Лазарев был представлен Л. П. Гейденом к награждению орденом Святого Георгия 3-й степени (этим орденом 4-й степени М. П. Лазарев был награжден ранее), однако на это последовала резолюция императора Николая I: «Произвести в контр-адмиралы»²⁸³.

Вице-адмирал лорд Кодрингтон назвал Михаила Петровича «первым моряком нашего времени»²⁸⁴.

Эти слова из уст английского адмирала почти невероятно было услышать в то время по отношению к русскому морскому офицеру. И это дорогого стоит, как в признании заслуг Михаила Петровича Лазарева, так и всей русской эскадры.

Отметим, что к мнению Кодрингтона «внимательно прислушивались в Англии, в связи с чем в британских политических кругах именно его (Лазарева, а не Грейга!) считали наиболее опасным противником на море в возможном англо-русском морском противостоянии»²⁸⁵.

Безусловно, «первый лавр из победного венка, сорванного русской эскадрой в Наварине, принадлежит этому впоследствии знаменитому начальнику Черноморского флота, о чем свидетельствует сам адмирал, граф Гейден, у которого Лазарев был начальником штаба. Вообще, в течение этой кампании выказались блестящие дарования Лазарева в управлении эскадрой, состоявшей по большей части из полусгнивших судов и неопытной команды, в образовании отличных офицеров, в умении узнавать в молодых людях достойных себе преемников и приобрести уважение и приязнь лучших моряков английского флота»²⁸⁶.

Командующий русской эскадрой граф Л. П. Гейден так потом описывал в своем донесении императору Николаю I с острова Мальта от 13 ноября 1827 года роль Лазарева в Наваринском сражении:

...Корабль же «Азов»... тогда как сам окружен был неприятелем, много помог английскому адмиралу, который сражался с 80-пушечным кораблем, имевшим флаг Мухарем-бея.

К чести капитана Лазарева я должен всеподданнейше присовокупить, что строгая дисциплина, ежедневные учения по пушкам и порядок, в коем служители всегда содер-

жались, были причиной и чему я совершенно обязан, что корабль «Азов» действовал с толиким успехом в поражении и истреблении неприятеля. Он сильным своим огнем потопил 2 огромных фрегата и корвет, сбил 80-пушечный корабль, который бросило на мель и напоследок был взорван, истребил двухдечный фрегат, на коем главнокомандующий турецкого флота Тахир-паша имел свой флаг и который на другой день сгорел, имел, по признанию самого паша, из 600 человек своей команды до 500 убитых и раненых.

По достовернейшим сведениям оказалось, что из 60 военных судов, турецкий и египетский флот составлявших, остался только фрегат и до 15 мелких судов²⁸⁷.

Также Л. П. Гейден писал: «Неустрасимый капитан 1-го ранга Лазарев 2-й управлял движениями “Азова” с хладнокровием, искусством и мужеством примерным»²⁸⁸.

На «Азове» во время сражения отлично проявили себя будущие российские флотоводцы, герои Синопа и Севастопольской обороны 1854—1855 годов лейтенант Павел Степанович Нахимов, мичман Владимир Алексеевич Корнилов и гардемарин Владимир Иванович Истомин. Мичман Корнилов «командовал тремя пушками нижнего дека» и, по отзыву М. П. Лазарева, «действовал как весьма деятельный и храбрый офицер»²⁸⁹. За отличие в Наваринском сражении В. А. Корнилов был награжден орденом Святой Анны 4-й степени.

А П. С. Нахимов получил в 1827 году орден Святого Георгия 4-го класса за храбрость и чин капитан-лейтенанта. 1828 год он провел на корабле «Азов», а в 1829 году его назначили командиром 16-пушечного корвета «Наварин», отнятого у египтян.

Также на «Азове» служил мичман Евфимий Васильевич Путятин, впоследствии адмирал и член Государственного совета.

Блокада Дарданелл

Что же касается М. П. Лазарева, то он после Наваринского сражения оставался начальником штаба русской эскадры в Средиземном море в продолжение всей Русско-турецкой войны 1828—1829 годов.

При этом он находился на «Азове», на котором держал свой флаг командующий эскадрой вице-адмирал Л. П. Гейден.

Следует отметить, что служба на флагманском корабле, да еще при столь строгом и требовательном командире, как Лазарев, была не из легких. «Особенно трудно приходилось молодым офицерам при несении ходовой вахты в должности вахтенного офицера. Михаил Петрович, прекрасно разбиравшийся во всех тонкостях военно-морского дела, очень внимательно следил за тем, как его молодежь относится к вахтенной службе и как управляется с ней именно Владимир Корнилов. И действительно, несение ходовой вахты на флагманском корабле являлось для каждого новичка серьезным испытанием на зрелость. Лазарев смотрел на вахтенную службу как на хорошую школу воспитания исполнительности офицера и глубокого познания им всех тонкостей военно-морского дела, учил вахтенных начальников искусству управления кораблем на ходу; внимательно наблюдая за действиями молодых офицеров на вахте, он не пропускал ни одного промаха с их стороны, чтобы сделать им замечания и соответствующие внушения»²⁹⁰.

После Наваринского сражения турецкое правительство, подстрекаемое рядом европейских стран, начало вести решительную борьбу с русским судоходством на Черном море, закрыв русским судам проход через проливы Босфор и Дарданеллы. Более того, султан вскоре объявил все договоры, заключенные ранее с Россией, расторгнутыми.

В ответ правительство России, как только закончилась война с Персией, 14 апреля 1828 года объявило войну Турции.

Согласно плану войны, главной армии под командованием фельдмаршала П. Х. Витгенштейна ставилась задача — занять Молдавию и Валахию, перейти через Дунай и действовать в Болгарии и Румелии*. Кавказской армии под командованием генерала И. Ф. Паскевича следовало вести операции в направлении на Эрзерум. Черноморскому флоту под командованием вице-адмирала А. С. Грейга надо было занять Анапу и ряд румелийских турецких крепостей и портов (Варна, Инада, Бургас, Сизополь и др.), Дунайской гребной флотилии — оказать содействие армии в ее операциях на Дунае, а Средиземноморской эскадре вице-адмирала Л. П. Гейдена — блокировать Дарданеллы.

* В период, о котором идет речь, Румелией называли европейские владения Османской империи, включавшие в себя древнюю Фракию, часть Македонии, Болгарию и некоторые другие земли на Балканском полуострове, в отличие от азиатских владений — Анатолии.

Повторимся, М. П. Лазарев был начальником штаба русской эскадры, которой была поручена блокада Дарданелл. И это была самостоятельная военно-морская задача без участия англичан и французов.

Русский морской офицер А. П. Рыкачев уточняет, что повеление блокировать Дарданеллы доставил флигель-адъютант А. П. Лазарев (старший брат Михаила Петровича), прибывший курьером из-под Варны, но «до прибытия эскадры адмирала Рикорда это должно было остаться в секрете»²⁹¹.

Граф Гейден находился на линейном корабле «Азов», а М. П. Лазарев поднял свой флаг на «Иезекииле».

В связи с тем, что имевшихся в этом регионе военноморских сил было недостаточно для выполнения поставленной задачи, оставшаяся после Наваринского сражения в Средиземном море эскадра вице-адмирала Гейдена была усилена присланным из Балтийского моря отрядом контр-адмирала П. И. Рикорда (четыре линейных корабля, три фрегата, два брига), и всего она стала насчитывать восемь линейных кораблей, семь фрегатов, один корвет и шесть бригов. Ее задачей было блокировать Дарданеллы с целью прекращения подвоза припасов из турецких областей Средиземного моря в Константинополь и недопущения выхода из Дарданелл турецких кораблей с оружием и десантом, предназначенных для действий против греков.

Контр-адмирал Рикорд объединил свои силы с Гейденом в сентябре 1828 года, а 15 сентября М. П. Лазарев с линейным кораблем «Александр Невский» и бригом «Ахиллес» «пошел к крепости Суде, на острове Кандии, требовать удовлетворения за оскорбление брига нашего “Ахиллес”, по которому сделано было с крепости 18 выстрелов, из которых некоторые причинили ему вред. <...>

Граф Гейден отправил сначала М. П. Лазарева с предписанием идти со своим отрядом к Суде и по приходе тотчас снестись с греческими национальными войсками, осаждающими эту крепость, высадить 200 человек десанта в помощь им и с кораблями с моря атаковать крепость. Но когда для исполнения этого потребовался план крепости и о нем отнесли с просьбой к английскому адмиралу Малькольму, то он, прислав его тотчас же, просил графа стараться кончить это дело миролюбиво, как общее для всех союзников»²⁹².

Лондонский трактат тогда еще был в силе, и русские действовали в море согласно с британцами. Из-за этого граф Гейден приказал, чтобы Лазарев действовал в Суде

«от имени союзников, а не одних русских», и потому ему было предписано не входить в контакт с греками, а «требовать от коменданта Суды сначала объяснения в своем поступке, а потом уже действовать по обстоятельствам»²⁹³.

Уже в октябре была установлена плотная блокада Дарданелл. В качестве оперативных баз избраны острова Тенедос и Тасос.

Следует отметить, что блокада пролива зимой была не легким делом из-за дующих в это время сильных ветров и частых штормов. Но, вопреки ожиданиям турецкой стороны, русские корабли не ушли в более благоприятный район.

Напомним, что Наваринское сражение происходило 8 (20) октября 1827 года, а ровно через год, в день славной годовщины, на «Азове» в десять часов подняли молитвенный флаг и по окончании благодарственного молебна с русских кораблей сделали по 21 выстрелу в воспоминание торжества Наваринской победы. В четыре часа на «Азове» состоялся большой обед для адмиралов и капитанов эскадры.

Одновременно с блокированием Дарданелл вице-адмирал Л. П. Гейден предпринял действия в отношении принадлежавшего туркам острова Крит, который использовался в качестве перевалочной базы для войск, воевавших в Греции. И что удивительно, «союзная» Великобритания отказалась признать законность русской блокады Крита. Британским торговым кораблям предписывалось не обращать внимания на русскую блокаду и следовать на остров, если в том была необходимость. В свою очередь, Гейден отдал вполне справедливый приказ не обращать внимания на возмущенную риторику британцев и не делать для них никаких поблажек и исключений.

В результате за все время боевых действий ни одно судно не прорвалось через Дарданеллы. Только в Смирне стояли полторы сотни «купцов», груженных хлебом. А в столице Турции начались серьезные перебои с продовольствием. Мало того, из-за действий русского флота неприятель не мог осуществить переброску своих войск к Константинополю из других районов.

Таким образом, во многом благодаря успешным и решительным действиям эскадры Гейдена наступление войск генерала И. И. Дибича было быстрым и лишенным серьезного противодействия на подступах к Константинополю.

После падения Адрианополя средиземноморская эскадра поступила в оперативное подчинение генералу Дибичу и готовилась к прорыву через Дарданеллы. Ожидалось прибытие с Балтики 54-пушечного фрегата «Елизавета», в трюмах

которого находились полевые орудия для десантных операций. Однако все стало развиваться по несколько иной схеме.

С утратой Адрианополя Константинополь оказался в критическом положении. В городе, и без того живущем впроголодь, усилиями Гейдена и Лазарева, поднималась паника. Представители богатой прослойки подданных султана покидали столицу, спасая себя и свое немалое имущество. С городских стен были видны передовые казачьи разъезды, появление которых еще более накаляло обстановку. Не добытые султаном янычары попытались даже организовать заговор.

В таких непростых обстоятельствах Махмуд II решил предпринять ряд решительных мер. Был зачитан указ о мобилизации всего мужского населения города, и султан заявил, что будет лично командовать армией, защищающей столицу.

В середине мая 1829 года турецкое командование организовало серьезную наступательную операцию, но вскоре (19 июня 1829 года) турки потерпели поражение у селения Каинлы. Отход турецкой пехоты там приобрел характер повального бегства. Второе поражение турецкие войска потерпели 20 июня у селения Милидюз. Там русские захватили всю полевую артиллерию противника (31 орудие), 19 знамен, около двух тысяч человек было убито и примерно столько же попало в плен.

27 июня 1829 года русские войска вступили в Эрзерум, где Кавказскому корпусу досталось 150 полевых и крепостных орудий, огромные армейские запасы, крепостной арсенал и шесть знамен.

Генерал И. Ф. Паскевич за покорение Эрзерума был награжден орденом Святого Георгия 1-й степени и удостоен чина генерал-фельдмаршала.

Проливы Босфор и Дарданеллы были «закупорены» русскими кораблями, и ничто не препятствовало захвату Константинополя. Однако император Николай I решил не злить своих иностранных «партнеров», и 2 сентября 1829 года в Адрианополе был подписан мир.

Приобретения России в этой успешной и быстротечной по меркам того времени войне были следующие: под ее контроль перешла дельта Дуная, Черноморское побережье вместе с городами Поти и Анапа и небольшие территории на Кавказе. В обмен на отказ России от Молдавии и Валахии, которым предоставлялась автономия, Турция признала автономию Греции и подтвердила автономию Сербии. А еще Россия получила компенсацию в полтора миллиона золотом и вновь добилась свободного прохода для русских торговых судов через турецкие проливы.

Возвращение на Балтику

С окончанием боевых действий М. П. Лазарев привел в 1830 году из Средиземного моря в Кронштадт эскадру, состоявшую из четырех линейных кораблей, трех фрегатов, корвета и двух бригов (линейные корабли — «Азов», «Князь Владимир», «Царь Константин» и «Иезекииль»; фрегаты — «Александра», «Константин» и «Ольга», корвет — «Наварин», бриги — «Охта» и «Усердие»). Согласно императорской воле, русской эскадре неукоснительно следовало прибыть в Кронштадт к 1 мая 1830 года.

Преодолев все препятствия, неизбежные при снабжении судов и совершении плавания вокруг Европы в столь бурное время года, Михаил Петрович достиг Кронштадта 12 мая 1830 года. В полном составе и не заходя на пути ни в один порт. Последнее было сделано впервые в истории отечественного флота. А случившееся при этом опоздание в прибытии в Кронштадт всего на 12 дней явилось следствием того, что Лазарев «по не зависевшим от него обстоятельствам должен был оставить Мальту только 14 марта и что потом в Балтийском море встретил на высоте острова Готланда льды, не пускавшие его несколько дней в Финский залив»²⁹⁴.

На самом деле, положение, в котором оказались суда лазаревской эскадры, было весьма непростым. Они едва не оказались затертыми во льдах Финского залива. «Парусным деревянным кораблям пришлось прокладывать путь среди сплошных ледяных полей. И если М. П. Лазарев смог преодолеть ледовые препятствия, то только потому, что он имел большой опыт плавания в Антарктиде на шлюпе «Мирный»²⁹⁵.

20 июля 1830 года Михаил Петрович написал рапорт начальнику Главного морского штаба А. С. Меншикову о награждении офицеров вверенной ему эскадры, возвратившейся из Средиземного моря.

В этом рапорте среди прочего говорилось:

Хотя возвратившаяся ныне из Архипелага под начальством моим эскадра ничего более не сделала, кроме только выполнения своих обязанностей, однакож не менее того пребывание мое в Средиземном море и переход сей доставил мне случай узнать некоторых из отличных морских офицеров. <...>

Капитан-лейтенант Павел Нахимов — командир корвета «Наварин». Отличный и совершенно знающий свое дело морской капитан. <...>

Лейтенант Владимир Корнилов — корабль «Азов». Весьма деятельный и по познаниям своим искусный морской офицер, которому также с надеждой можно доверить командование хорошим военным судном. <...>

Мичман Владимир Истомина — корабль «Азов». Весьма исправный и в должности отлично ревностный и деятельный офицер²⁹⁶.

С 12 мая по 29 августа 1830 года, состоя в эскадре вице-адмирала Егора Андреевича Гамильтона, Лазарев совершал плавание по Финскому заливу, а с 29 августа по 29 сентября — ходил командиром отдельного отряда военных судов с десантом от Кронштадта до Свеаборга.

Летом 1831 года Лазарев курсировал от Кронштадта по Балтийскому морю и Ботническому заливу до Торнео начальником отряда военных судов, состоявшего из фрегата «Мария», одного брига и шхуны.

А вот случай, произошедший в это время и рассказанный А. П. Хрипковым со слов К. И. Истомина: «По возвращении Михаила Петровича из Средиземного моря, после блистательной Наваринской битвы, еще быв мало известен Государю Николаю Павловичу, он удостоился поручения исследовать причину пожара на корабле “Фер-Шампенуаз”, который, возвращаясь из-за границы, вез все отчеты в истраченных суммах за пять лет по управлению целою эскадрою. Входя в гавань в Кронштадте, корабль этот неожиданно сгорел до основания. Злонамеренность казалась явною причиною пожара. Сделав строгое исследование, Лазарев открыл, что корабль загорелся действительно от неосторожности. Государь, приехав в Кронштадт, обратился к Лазареву с вопросом: “Корабль сожгли?” — “Сгорел, Государь!” — отвечал хладнокровно Михаил Петрович. “Я тебе говорю, что корабль сожгли”, — возразил император, видимо рассерженный ответом. “Государь, я доложил Вашему Величеству, что корабль сгорел, но не сказал, что его сожгли”, — отвечал вторично адмирал, видимо оскорбленный недоверием к себе»²⁹⁷.

Как видим, Михаил Петрович всегда оставался самим собой, нередко позволяя себе в отношении даже самого Николая I поступки, за которые иные поплатились бы карьерой и эполетами. А порой его грубость с императором носила даже вызывающий характер.

Глава седьмая
КОМАНДУЮЩИЙ ЧЕРНОМОРСКИМ ФЛОТОМ
(1833—1851)

Босфорская экспедиция

Командуя в 1832 году 1-й бригадой 2-й флотской дивизии, М. П. Лазарев по высочайшему приказу от 17 февраля был назначен начальником штаба Черноморского флота.

В 1831—1832 годах М. П. Лазарев принимал участие в работе Комитета образования флотов, занимавшегося разработкой новых штатов вооружения и запасов военных кораблей. В комитете шла работа также по созданию нового положения об управлении Черноморским флотом, поэтому Лазарев уже имел определенное представление о его состоянии. Но, как вскоре выяснилось, на самом деле все обстояло гораздо сложнее и хуже.

При этом необходимо отметить, что сам он от нового назначения был не в восторге.

28 февраля 1832 года в письме своему другу Алексею Антиповичу Шестакову Лазарев писал:

Теперь скажу кое-что про себя, и, верно, ты удивишься: я сверх всякого чаяния, и в особенности против желания моего, назначен начальником штаба Черноморского флота! Как князь Меншиков и другие ни старались назначение сие переменить, но не удалось, и я должен ехать непременно. Отложена только поездка до мая месяца, чтоб дать мне время кончить некоторые поручения, а потом, так сказать, в шею — «ступай, куда хочешь и как хочешь»²⁹⁸.

И далее: «Я попался в сети, крайне для меня неприятные. <...> Я намерен, однако ж, придержаться пословицы: что Бог не выдаст, так свинья не съест (как сказал мне дурак один, армейский офицер, когда приглашен был к вельможе на обед). Вот тебе после неприятного и смешное.

Прощай, любезный Алеша, будь здоров и весел и не забывай преданного тебе М. Лазарева»²⁹⁹.

Должен ехать непременно... Попался в сети... Понять Михаила Петровича можно: зачем лезть головой в «Черноморскую петлю», когда служба и карьера на Балтике и так идет весьма успешно. Но приказ императора — есть приказ императора.

В том же 1832 году М. П. Лазарев был назначен командующим эскадрой Черноморского флота для помощи союзной на тот момент Турции, боровшейся со своим недавним союзником Египтом.

Ситуация там складывалась такая. Как известно, в 1830 году, после десятилетней войны за независимость и Русско-турецкой войны, Греция стала самостоятельной. Воспользовавшись моментом, в том же 1830 году Франция оккупировала Алжир, а в 1831 году от Османской империи отделился ее самый могущественный вассал, Мегмет-Али Египетский. Результатом стала турецко-египетская война 1831—1833 годов.

Турецкие войска, ослабленные в последней войне с Россией, были разбиты в ряде сражений, Египет захватил Сирию в мае 1832 года, и неизбежность захвата Константинополя египтянами вынудила султана Махмуда II обратиться за военной помощью к России.

Великобритания же, недовольная политикой Турции, не торопилась оказать ей помощь, Франция, наоборот, поддерживала Египет, и у султана Махмуда II не оставалось иного выхода, как обратиться к своему недавнему противнику — Николаю I, который, поняв всю выгоду сложившейся ситуации, «охотно согласился послать вооруженные силы для защиты Константинополя. Английский посол раздраженно поинтересовался на приеме у султана Махмуда II, как он решил на такой возмутительный шаг, на что султан ответил: «Когда человек тонет и видит перед собой змею, то он даже за нее рад ухватиться, лишь бы не утонуть»³⁰⁰.

С этим и была связана Босфорская экспедиция М. П. Лазарева. Так назывался поход кораблей российского флота в Босфор.

В ноябре 1832 года в Константинополь был направлен личный представитель императора генерал-лейтенант Николай Николаевич Муравьев, пообещавший Махмуду II военную помощь силами Черноморской эскадры. Послы Великобритании и Франции встретили его приезд в столицу Турции с явным недовольством. Опасаясь русского усиления на Ближнем Востоке, они стремились убедить султана во враждебности России.

А тем временем, после поражения турецкой армии под городом Конья в центральной части страны (21 декабря 1832 года), создалась непосредственная угроза падения Константинополя.

21 января 1833 года турецкие власти обратились к России с официальной просьбой о помощи: прислать в Константинополь не только русскую эскадру, но и экспедиционный отряд в три—пять тысяч человек.

1 февраля 1833 года контр-адмирал Лазарев, непосредственно командовавший эскадрой, получил приказ следовать в Босфор.

А перед этим проницательный Михаил Петрович, поняв, что предстоят новые боевые действия с участием Черноморского флота, не теряя времени, принялся с присущей ему энергией за приведение в боевую готовность кораблей и наведение порядка в местах стоянок и на базах. Приказ о срочной подготовке эскадры к выходу в море не заставил себя долго ждать. В директиве, подписанной князем А. С. Меншиковым, говорилось о подготовке четырех линейных кораблей, трех 60-пушечных фрегатов, одного корвета и одного брига. Эскадра в таком составе по первому требованию российского посла в Константинополе Аполлинария Петровича Бутенева (брата героя Наваринского сражения) должна была отправиться в Босфор.

И вот 2 февраля 1833 года указанные корабли покинули Севастополь и направились в Босфор. Однако из-за встречных ветров они подошли к устью Босфора только 8 февраля.

В тот же день Михаил Петрович получил высочайшее благоволение «за неутомимую деятельность и быстроту, с которыми вооружена была в зимнее время эскадра в Севастополе, несмотря на предстоявшие препятствия»³⁰¹.

В Константинополе в это время ситуация складывалась весьма непростая.

Когда туда прибыл новый французский посланник вице-адмирал Альбен Руссен, назначенный на этот пост в октябре 1832 года, в тот же самый день рейс-эффенди (министр иностранных дел Турции) обратился к А. П. Бутеневу с просьбой отложить прибытие русской эскадры. Турция поддалась на уговоры французской дипломатии прибегнуть к ее посредничеству для заключения мира с египетским пашой и отклонить предложение услуг со стороны России. Но просьба эта пришла слишком поздно, да к тому же она совершенно не соответствовала интересам России. И следовавшее письмо Бутенева Лазареву запоздало. В результате 8 февраля 1833 года, рано утром, русские корабли

под начальством контр-адмирала Лазарева вошли в залив Буюкдере и встали перед дворцом российской миссии.

В ответ турки вместо ожидаемой радости начали вести себя странно и запутанно, иначе они не были бы турками. Когда русские корабли были еще на подходе к Турции, им предложили не входить в Босфор, но М. П. Лазарев просто проигнорировал эту нелепую просьбу, ведь он прекрасно понимал, насколько важно для России пребывание его эскадры именно здесь и именно сейчас. При этом он опять сослался на неблагоприятный ветер. Отговорка, которую, как известно, всегда при необходимости имеют моряки.

Получается, что «внезапным вступлением в Босфор Лазарев нарушил данное ему приказание от начальства и то, о чем его прежде просил Бутенев письмом»³⁰².

Неожиданное появление русских кораблей ошеломило турок. А барон Руссен пришел в такое негодование, что угрожал разрывом дипломатических отношений с Турцией, если русский флот не удалится из Босфора. Несчастливая Турция попала в ужасное положение: страх неприятельского нашествия заставил ее просить помощи у России, а страх возбудить неудовольствие французского правительства внушал ей мысль, если не отказаться совсем от этой помощи, то угодить по возможности противникам России. Министры султана начали умолять А. П. Бутенева, чтобы русская эскадра была удалена в Сизопольскую гавань, и так как не было законного повода не исполнить подобного требования, то решено было, что эскадра действительно удалится, лишь только будет попутный ветер.

Оказавшись в эпицентре политических страстей, Лазарев был вынужден быстро принимать решения, которые, с одной стороны, не подрывали бы дипломатические устремления России, а с другой — давали бы ему возможность не уступать достигнутой, благодаря стремительности действий, стратегической инициативы, что требовалось от него как от военного человека в той мере, как он понимал свою задачу.

Вот о чем свидетельствуют донесения Лазарева, отправляемые им в эти дни А. С. Меншикову:

Разобравшись в обстановке, Лазарев, как об этом свидетельствуют его донесения Меншикову, решил при всех обстоятельствах удерживать проливы в своих руках, даже если для этого понадобится вести бой с объединенным англо-французским флотом. Характерно, что русский посланник в Константинополе Бутенев и русский представитель в

Турции генерал-лейтенант Муравьев, поддавшись просьбе султана, тоже советовали Лазареву уйти с эскадрой в Сизополь. Но Лазарев не уходил. Он все время ссылался на ветер, который якобы, как нарочно, не дает возможности кораблям сняться с якоря³⁰³.

Однако Лазарев, понимая, что обстоятельства и воля вышестоящих лиц могут вынудить его действительно покинуть Босфор, уже предусмотрел и возможность скорого, если понадобится, возвращения.

В своем рапорте А. С. Меншикову от 10 февраля 1833 года он писал:

Турецкое правительство, не уклоняясь от предложения помощи... <...> убедительнейше просит, чтобы я с вверенной мне эскадрой на некоторое время удалился в Сизополь... <...>; а потому я с общего согласия как с г. посланником, так и с генерал-лейтенантом Муравьевым решился просьбу султана уважить, и эскадра теперь находится в готовности при первом благополучном ветре отправиться в Сизополь с тем, чтоб в случае надобности она могла тотчас прибыть обратно к Константинополю...³⁰⁴

Но для бестактности и слабодушия Турции не существовало, похоже, никаких границ: рейс-эффенди отправил русскому посланнику ноту, в которой извещал его, что барон Руссен был уведомлен официальным образом о состоявшемся решении.

Николай Николаевич Муравьев, командированный в 1832 году в Александрию к наместнику Египта Мегмет-Али с высочайшим требованием прекратить военные действия против Турции и помириться с султаном Махмудом II, потом в своих «Записках» вспоминал: «Я никогда не видал рассудительного и скромного Бутенева в таком негодовании, как он был при получении сей ноты, ибо сердце его чуждалось вероломства и не терпело унижения. Бутеневу еще до того неприятно было видеть изменчивую политику Порты, и он с прискорбием за несколько дней согласился на возвращение эскадры; но наглость турецкого правительства, отвергавшего таким образом испрошенное пособие, и возраставшая надменность французов, хвалившихся влиянием, приобретенным ими в Порте*, превышали всякую

* Порты (также Оттоманская Порты или Блистательная Порты) — принятое в истории дипломатии и международных отношений наименование правительства Османской империи.

меру терпения. Посланнику нашему предстояло избрать из двух одно: или следовать буквально повторенным наставлениям министерства, предписывающего отнюдь не навязывать туркам вооруженного пособия, или, к стыду двора нашего, допустить дерзкие разглашения французов, что они выслали флот наш из Босфора. Личные правила благородной твердости Бутенева в сем затруднительном случае восторжествовали. Он отвечал рейс-эффенди, что хотя и не отказывается от данного обещания возвратить эскадру с первым попутным ветром, но не принимает ноты, в которой упоминается об участии какого-либо постороннего посланника в сем деле; что писать о том в официальной бумаге неприлично после великодушия, оказанного государем, и что призыв эскадры и возвращение ее зависят от одного султана»³⁰⁵.

4 марта 1833 года турецкий министр иностранных дел пригласил к себе Бутенева, Муравьева и Лазарева и вновь потребовал, чтобы эскадра удалилась в Сизополь, «при первом южном ветре». На это российский посол сообщил, что в ближайшие дни в Константинополь на судах придут пять тысяч человек русских войск для защиты турецкой столицы от египтян и все это осуществляется по просьбе султана. Было также заявлено, что в дальнейшем их число будет увеличено до десяти тысяч человек. Одновременно будет увеличено и число кораблей за счет присылки из Севастополя еще двух эскадр. После этой информации посла М. П. Лазарев заявил, что теперь он и подавно остается в Константинополе до прибытия войск.

24 марта 1833 года в Константинополь пришла вторая эскадра Черноморского флота под командованием контр-адмирала М. Н. Кумани в составе трех линейных кораблей, одного фрегата и девяти транспортов с войсками. 2 апреля к этим силам присоединилась и третья эскадра (три линейных корабля, два бомбардирских корабля и еще десять транспортов) под командованием контр-адмирала И. И. Стожевского.

Русские войска в районе Босфора достигли численности десяти тысяч солдат и офицеров. А еще в Эгейском море крейсировали два фрегата, находившиеся в Средиземноморье еще с 1829 года.

На берег был высажен десант из нескольких казачьих сотен и двух пехотных полков с артиллерией. Однако это не отрезвило Ибрагим-пашу, который поспешил захватить Смирну. Тогда к Н. Н. Муравьеву были посланы подкреп-

ления. Вскоре туда прибыл чрезвычайный посол и главнокомандующий сухопутными и морскими силами граф Алексей Федорович Орлов, после чего Муравьев остался командующим сухопутным отрядом русских и турецких войск, расположившихся биваком на Босфоре в окрестностях Бейкоса. Военный министр Александр Иванович Чернышев выдал предписание генерал-лейтенанту Муравьеву занять оборонительные позиции с обеих сторон Босфора и укрепить их. Значительный контингент войск был выделен на защиту собственно Константинополя совместно с турецкими войсками.

В случае появления египтян у Дарданелл М. П. Лазарев, произведенный 2 апреля 1833 года в вице-адмиралы, имел приказ немедленно выйти туда и удержать пролив.

Все дипломатические дела после этого осуществлял А. Ф. Орлов, встретившийся с Ибрагим-пашой. В конечном итоге тот остановился в шести днях хода от столицы Турецкой империи в ожидании инструкций от отца, в планы которого вовсе не входило воевать со столь могущественным противником, как Россия.

24 апреля 1833 года между султаном Махмудом II и его мятежным египетским пашой был заключен мир. Русские же войска простояли на Босфоре до 28 июня 1833 года, а после подписания между султаном и Орловым Ункиар-Искелесского договора отбыли на родину.

Что же касается французского посланника вице-адмирала Альбена Руссена, то он еще 18 февраля, когда подул попутный ветер, спросил, в котором часу русской эскадре назначено сняться с якоря. И был очень удивлен, когда А. П. Бутенев со свойственным ему хладнокровием отвечал, что эскадра останется на месте. Таким образом, французская дипломатия потерпела полную неудачу.

Сын Мегмета-Али Ибрагим-паша не только прекратил движение египетской армии, но и вообще отвел свои войска из Малой Азии.

Султан Махмуд II не находил слов к выражению своей благодарности России, столь бескорыстно и великодушно принявшей участие в бедствиях Турции. И что очень важно, по условиям нового русско-турецкого договора признательный султан запер проливы Босфор и Дарданеллы для военных судов любых иностранных держав, кроме России. Эта специальная секретная статья стала «изюминкой» договора. Более того, при российском посредничестве Египет был поставлен в прежнюю зависимость от Турции.

Как видим, ставший вице-адмиралом М. П. Лазарев блестяще выполнил стоявшую перед ним задачу. Он мастерски провел переброску десанта русских войск в Босфор, продемонстрировав «дружественные чувства» России к Турции в период турецко-египетского конфликта. Соответственно, корпус русских войск, высаженный на берега Босфора, позволил предотвратить захват Константинополя, а с этим и вероятный распад Османской империи. И, между прочим, этот десант 1833 года, отличавшийся очень высокой по тому времени организацией перехода морем, явился хорошей школой для черноморских моряков.

Помимо выполнения своих прямых обязанностей и проявленного дипломатического искусства М. П. Лазарев не упустил представившейся возможности изучить получше пролив Дарданеллы и его укрепления, для чего им были посланы с соответствующим заданием находившиеся при нем лейтенанты по особым поручениям, Путятин и Корнилов. Они отлично выполнили приказание Михаила Петровича, сделав описание всех важнейших объектов и береговой линии, обмерив высоту и толщину стен всех крепостей и калибр находящихся там орудий, о чем Лазарев и доложил графу А. Ф. Орлову, возглавлявшему чрезвычайное посольство в Порте.

По возвращении из Константинополя М. П. Лазарев был возведен в звание генерал-адъютанта (1 июля 1833 года) с оставлением при прежней должности. От турецкого султана Михаилу Петровичу пожалованы были «золотая медаль, осыпанная алмазами, для ношения в петлице — в воспоминание пребывания в Константинопольском проливе вспомогательного российского отряда, и украшенный бриллиантами портрет султана»³⁰⁶.

Главный командир Черноморского флота и портов

А 2 августа 1833 года М. П. Лазарев был назначен на должность главного командира Черноморского флота и портов вместо адмирала Алексея Самуиловича Грейга, отозванного в Санкт-Петербург. Утвержден в этой должности Лазарев был в 1834 году, по указу его императорского величества, данному Правительствующему сенату 31 декабря.

Это, кстати, очень интересный вопрос: император Николай I задумал «революцию» на Черноморском флоте, но человек, которого он привлек к решению этого вопроса,

был балтийцем. Да, Лазарева император не без оснований считал не просто талантливым моряком, но еще и безукоризненно честным человеком. Да, император не доверял А. С. Грейгу. Но почему он прислал балтийца? На первый взгляд это выглядит нелогичным.

Контр-адмирал Василий Александрович Стеценко, служивший на Черноморском флоте, в своих «Воспоминаниях и рассуждениях» отмечал: «В Черном море, при адмирале Грейге, флот комплектовался офицерами преимущественно из черноморских гардемарин, т. е. детей тамошних семейств, большею частью инородцев. Из них выходило много дельных, храбрых и отличных морских офицеров, но в основе их воспитания не лежало и не могло лежать национальное чувство, без которого, при всей исправности по службе, она делается более или менее выгодной профессией; ибо материальная польза государства не составляет главную цель, одушевляющую служащего»³⁰⁷.

Да, решение императора выглядит нелогичным. Но это если не понимать того, что происходило тогда на Черном море, если не знать обо всех творимых на юге безобразиях. Поэтому указ императора был на редкость логичным и обоснованным. Получается, что, назначая Лазарева начальником штаба Черноморского флота, император вводил его в курс черноморских дел. А потом последовал очередной ход — назначение на должность главного командира Черноморского флота и портов.

«Можно утверждать, что по своему опыту как моряка, по своим личным качествам, организаторскому и педагогическому таланту, неподкупности и кристальной честности и авторитету у моряков России и всего мира равного Лазареву тогда в России больше не было. Это и определило последовавшее вскоре его новое назначение»³⁰⁸.

Такие назначения — это знак особого доверия со стороны императора.

Алексей Самуилович Грейг был взбешен. И тут стоит отметить, что в 1833 году именно он руководил подготовкой Черноморской эскадры для Босфорской экспедиции, но командование ею было поручено начальнику его штаба Лазареву. Здоровье А. С. Грейга к тому времени было ослаблено, и по возвращении Лазарева в Севастополь командующий передал ему свой пост.

Существует мнение, что Грейг специально саботировал распоряжения императора Николая I о подготовке эскадры к Босфорской экспедиции, в связи с чем и последовало на-

значение Лазарева на должность начальника штаба Черноморского флота и поручение ему руководства Босфорской экспедицией.

Саботировал — это, конечно, слишком громко сказано, но А. С. Грейг действительно всячески оттягивал сборы эскадры, и тогда командование ею поручили М. П. Лазареву. А А. С. Грейг был назначен членом Государственного совета.

Итак, в 1833 году Лазарев фактически стал командующим Черноморским флотом, и в этой должности Михаил Петрович находился в течение восемнадцати лет. Также с 1833 года Михаил Петрович был военным губернатором Севастополя и Николаева.

Борьба с «черноморской мафией»

И как же встретили контр-адмирала Лазарева на Черном море?

Своему другу А. А. Шестакову Михаил Петрович откровенно признавался: «Магазины пусты, словом сказать, всё против меня вооружается, а ответственность предвижу немалую»³⁰⁹.

Любопытно, что должность обер-интенданта Черноморского флота занимал тогда Николай Дмитриевич Критский. Человек этот родом был грек. В 1789 году он поступил кадетом в корпус чужестранных единоверцев, а в 1794 году был произведен в гардемарины. В 1796 году стал мичманом с назначением на Черное море. Там он командовал судами, участвовал в боевых действиях. В 1827 году, в чине капитана 2-го ранга, Н. Д. Критский состоял при главном командире Черноморского флота А. С. Грейге, выполняя его особые поручения. В 1828 году, уже будучи капитаном 1-го ранга, на корабле «Париж» он участвовал во взятии Анапы и в осаде Варны. Награжден золотой саблей «За храбрость». А в 1832 году его произвели в контр-адмиралы.

Так вот этот человек открыто игнорировал все распоряжения М. П. Лазарева, показывая своим поведением, что он подчинен исключительно Грейгу, а перед чужаком с Балтики отчитываться не намерен. Что касается Алексея Самуиловича Грейга, то он, будучи хитрее Критского, внешне был с Лазаревым предельно вежлив, но никаких мер воздействия на своего обер-интенданта не принимал.

И получается, что Михаил Петрович оказался в своего рода вакууме, который вокруг него создавался искусственно и весьма мастерски.

Типичный пример. Командир Севастопольского порта капитан 1-го ранга Григорий Иванович Рогуля 29 декабря 1832 года доложил Лазареву о том, что обер-интендант Критский препятствует подготовке кораблей, запрещая переделывать что-либо. По сути, это был полный абсурд, ведь нельзя же запрещать командирам устранять на своих кораблях, например, мелкие неисправности. И нельзя же по поводу каждой прибитой доски обращаться в Николаев с отдельным прошением. Разумеется, Михаил Петрович наложил на жалобу Рогули резолюцию следующего содержания:

Ответить, что никто не может запретить [господину] Рогуле делать все то, что есть законно и согласно с волей государя императора, клонящейся к улучшению флота по всем частям, и так как я ничего такого не требую, что не показалось бы мне нужным или могущим удержать эскадру в случае повеления отправиться ей в море, то я прошу начатые вещи продолжать дальше³¹⁰.

Далее Михаил Петрович обратился к А. С. Грейгу, но тот самоустранился от решения этого вопроса.

И как же складывались после такого взаимоотношения Лазарева и Грейга? На этот счет осталось письмо Михаила Петровича своему другу А. А. Шестакову:

Будучи на яхте и ходивши по шканцам по несколько часов в день сряду, с адмиралом много переговорил я, но толку ничего еще не вышло; и как будто все забывается, Грейгу все наскучило, и он ко всему сделался равнодушным³¹¹.

М. П. Лазарев также пожаловался другу на то, что «вот третий уже год, что флот здесь не ходил в море», что корабли «стоят и гниют в порте». И вывод из всего делался Михаилом Петровичем такой:

Мне поневоле приходит в голову мысль злая — начинаю думать: не нарочно ли Грейг намерен запустить флот донельзя и потом место сие оставить, чтобы после видели разность между тем временем, когда командовал он, и временем, в котором будет управлять его преемник. Может быть, что я думаю, и несправедливо, но что-то так мне верится³¹².

Поняв, что от Грейга ничего не добиться, М. П. Лазарев обратился к начальнику Главного морского штаба адмиралу Александру Сергеевичу Меншикову с письмом от 7 марта 1833 года:

Я не знаю, когда наступит то счастливое для Черноморского флота время, что мы избавимся от столь вредного для службы человека, каков во всех отношениях есть [господин] Критский³¹³.

Журнал «Русский архив», основанный П. И. Бартеневым, в 1881 году написал о временах адмирала Грейга так: «В то время во главе Черноморского флота стоял адмирал Грейг, немало послуживший делу, но уже состарившийся и утративший необходимую энергию. Кораблестроение заставляло многого желать благодаря пронырству евреев, сумевших завладеть с подрядов этою важною отраслью. Личный состав флота переполнился греками, стремившимися удержать значение не столько доблестью и любовью к делу, сколько подмеченной в них еще древним летописцем лезть. Заметно было отсутствие живой подбадривающей силы, способной пробудить дремавший дух и направить всех и каждого к благородной цели совершенствования. С приездом Лазарева все ожило, все почувствовало железную руку, способную не гладить, а поддерживать и направлять. Для Лазарева действительно не существовало других интересов, кроме интересов моря: в них сосредоточивалось его честолюбие, его надежды, помыслы, весь смысл его жизни»³¹⁴.

Для общей пользы правильнее было бы отстранить от дел потерявшего интерес к службе и оказавшегося не способным противостоять казнокрадам и бессовестным дельцам, обирающим флот, Грейга. Но в Санкт-Петербурге не захотели обижать его отставкой. Что же касается Лазарева, то он, при желании, возможно и мог бы добиться этого, но Михаилу Петровичу были чужды интриги и заговоры, да и не мог он позволить себе тратить драгоценное время на подковую возню.

Тем не менее Н. Д. Критский, активно поддерживавший «черноморскую мафию», во главе которой стояли владельцы верфей Серебряный и Рафалович (они до Лазарева строили по контракту 60-пушечные фрегаты, обходившиеся казне почти в полтора раза выше стоимости 80-пушечных линейных кораблей) вместе с «хлебными королями» российского юга купцами Гильковичем и Гальперсоном,

уже в 1834 году был уволен со службы, не в последнюю очередь благодаря усилиям Лазарева.

Кстати, упомянутый Шлёма Рафалович был еще и основателем банкирского дома, а также он приходился племянником Юлии Михайловне Сталинской, гражданской жене адмирала А. С. Грейга. И это именно она пригласила родственника в Николаев для поставок припасов и различных материалов для Черноморского флота. Когда же М. П. Лазарев разобрался, что к чему, он решил, что предприимчивая Юлия Михайловна взяла на себя слишком много.

Следует признать, что А. С. Грейг привлекал к судостроению частный капитал, с помощью которого на Черном море было построено несколько так называемых «вольных верфей». Подряды на строительство получали купцы М. Ш. Серебряный, Варшавский, Перетц и др. И вот в 1825 году «прелестная Юлия» пригласила из Могилева своего родственника Шлёму Рафаловича, а потом ее влияние на мужа и на все дела Черноморского флота и вовсе достигло небывалых размеров.

М. П. Лазарев по этому поводу 14 января 1833 года написал А. С. Меншикову:

На другой же день отъезда моего из Николаева она, собрав совет, состоявший из Давыдки Иванова, Критского, Вавилова, Богдановича, Метаксы, Рафаловича и Серебряного, бранила меня без всякой пощады: говорила, что я вовсе морского дела не знаю, требую того, чего совсем не нужно, и с удивлением восклицала: «Куда он поместит все это? Он наших кораблей не знает, он ничего не смыслит», и проч., и проч. ... Все их доходы зависят от неразрывной дружбы между собой. Критский в сентябре месяце, выпросив пароход, ходил в Одессу и, положив в тамошний банк 100 000, хотел подать в отставку, но министр двора здешнего Серебряный и прелестница наша уговорили его переждать³¹⁵.

Понятно, что «министром» местного воротилу Михаил Петрович тут именуется с нескрываемым сарказмом. Терпеть подобное он был не намерен, и его донесения «наверх» быстро поставили крест на карьере вороватых купцов, работавших с А. С. Грейгом.

Сказать, что М. П. Лазареву на первых порах пришлось на Черном море несладко, — ничего не сказать. Все было в крайне запущенном состоянии. Михаил Петрович сам признавал, что «попался в сети», что Севастополь «пуст, что хоть шаром покати», что нет ни дерева, ни канатов, ни-

чего. Саботаж «черноморской мафии» был очевидным, и свои позиции она уступать никому не собиралась. Как писал журнал «Русский архив» за 1881 год, людская зависть не дремала, и «в то время было немало лиц, гораздо старше по службе и чину, из коих некоторые, как свидетельствует печатаемая переписка, старались делать затруднения»³¹⁶.

Затруднения — это очень мягко сказано.

Чета Грейгов перебралась в Санкт-Петербург и начала там усиленно интриговать против Михаила Петровича.

Ученик Лазарева И. А. Шестаков (сын Алексея Антиповича Шестакова) так писал впоследствии о начале командования адмирала: «Он проявил решимость до конца, не останавливаясь перед препятствиями, не колеблясь в мерах и стоически вынося оскорбления из Петербурга, на которые не скупился в начале предпринятой им реформы. Когда дело наладилось, когда убедились, что перемены не были безотчетным взметом новой метлы, а указывались на-сущной необходимостью, положение деятеля изменилось и ему протягивали дружескую руку помощи, но вначале тьма препятствий остановила бы человека иного закала»³¹⁷.

М. П. Лазареву было очень трудно, но он, во-первых, не говорил речей, не стремился издавать новые инструкции, а являлся всюду лично, и посему все видел и словесными приказаниями исправлял то, что было необходимо исправить. А во-вторых, он прибыл на Черное море не один, а со своей командой.

И именно эти черты характера М. П. Лазарева, его организаторские способности, выработанное правило опираться на проверенные кадры и умение разбираться в людях явились залогом достижения им в короткий срок таких блестящих результатов, которых не мог достичь его предшественник адмирал А. С. Грейг.

Преобразования в Севастополе и Николаеве

Свое военное губернаторство М. П. Лазарев начал с того, что 2 февраля 1834 года направил начальнику Главного морского штаба адмиралу А. С. Меншикову ходатайство «О поощрении лучших мастеровых Николаевского адмиралтейства», в котором он просил предоставить для этого в его распоряжение и под личную ответственность сумму в десять тысяч рублей.

16 июня 1834 года Михаил Петрович направил предписание обер-интенданту Черноморского флота генерал-

майору С. М. Бровцыну «О переводе из Херсона в Николаев литейного завода для усиления надзора за качеством выпускаемой им продукции». А через три месяца ему же Лазарев выдал новое распоряжение «О строительстве зданий для мастерских в Николаевском адмиралтействе», в котором содержалось указание городскому архитектору Чарльзу Акройду, принятому на русскую службу в ноябре 1827 года, разработать проекты этих зданий и представить их на утверждение.

22 ноября Лазарев дал указание Николаевской городской думе по поводу устройства бассейна для снабжения населения города питьевой водой.

А кроме этого, М. П. Лазарев продолжил начатое еще при его предшественнике разделение Севастополя, в 1804 году объявленного главным портом Черноморского флота, на две части: военную и гражданскую.

В военной части города началось строительство нового адмиралтейства, которое в отличие от старого должно было иметь предприятия судостроения (ранее корабли строились в Херсоне и Николаеве).

По поводу Севастопольского адмиралтейства М. П. Лазарев писал 24 февраля 1835 года А. С. Меншикову:

Вашей Светлости совершенно известно, что Севастопольский порт, одаренный природой красотой местоположения и, что всего важнее, одной из первейших известных в мире гаваней и служащий главным местопребыванием флота Черноморского, до сего времени остается в самом неустроенном виде, особенно в отношении заведений, принадлежащих адмиралтейству, которое существует теперь там едва ли не более по одному наименованию, ибо оно не имеет самых необходимых для исправления флота мастерских, где бы могли быть производимы работы с надлежащим успехом, и многие из частей сих помещаются под ветхими и, так сказать, прилепленными к горе безобразными навесами или в зданиях старых, непрочных и поддерживаемых от разрушения значительным ремонтом. Сверх того, означенное адмиралтейство, будучи расположено на небольшом, крутом и усеянном рытвинами косогоре, до такой степени стеснено и неудобно, что на нем не представляется возможным производить никаких новых значительных построек, ни даже распространить оное по высоте и почти отвесному положению гор, с южной стороны к нему примыкающих; наконец, адмиралтейство сие, находясь в смежности

с самим городом, подвержено опасности от огня и других случаев. Столь важные недостатки в самом превосходном и прекрасном порте нашем были поводом к изысканию места, на котором бы можно устроить вновь адмиралтейство, во всем соответствующее своему важному назначению, и которое бы, сверх того, не подвергаясь опасности близкого соседства с городовыми строениями, находилось в сколь можно ближайшем расстоянии от сооружаемых уже в Севастополе сухих доков. Выбор мой пал на оконечность мыса, между Корабельной и Южной бухтами лежащего и выполняющего все условия³¹⁸.

Доводы М. П. Лазарева были услышаны, и учредили Комитет по устройству нового адмиралтейства. Для его строительства за 14 лет (с 1835 по 1849 год) была скрыта целая гора, землей от которой были засыпаны болота в оконечности Южной бухты. Около 30 тысяч человек носили землю в мешках и на носилках. В результате появилась так называемая пересыпь (сейчас на ней находятся железнодорожный и автовокзалы). А на месте горы были возведены казармы, которые потом назвали Лазаревскими, сухие доки, из которых возник Севастопольский морской завод, а также другие служебные и хозяйственные здания.

Вот некоторые детали этого грандиозного преобразования:

«Корабельная бухта в глубину была просечена и продолжена; а в этом углублении устроены громадные и замечательные, по чистоте своей отделки, сухие доки. <...> В общем бассейне доков находилось пять отделений, из которых в трех помещались самые большие линейные корабли; а в двух — фрегаты. К стороне Южной бухты, около того же адмиралтейства, устроен элинг для подъема второстепенных судов»³¹⁹.

Для наполнения доков к ним был подведен водопровод, который снабжал водой и адмиралтейство, и порт. Крайне необходимый для города и флота, этот водопровод в виде каменного канала длиной около 17 километров был спроектирован ранее, но выстроен уже при М. П. Лазареве. Между доками и берегом Южной бухты возвели каменные казармы на шесть тысяч человек, а в 1844 году для нового адмиралтейства на восточном берегу этой бухты построили из камня пять магазинов (складов)³²⁰.

До начала Крымской войны кроме основных гидротехнических сооружений была отстроена набережная, сооружена контрфорсная стена, существующая до сих пор, а

также четыре мастерские и начато строительство лесопильного завода.

Всего в период с 1831 по 1850 год в Севастопольском адмиралтействе было построено 19 боевых и шесть вспомогательных судов.

Новое адмиралтейство располагалось вдоль восточной стороны Южной бухты, куда были переведены все корабли. Эта сторона получила название корабельной. Вторую часть города стали называть городской стороной. Ее преобразование началось в 1840 году.

Что же касается Николаевского адмиралтейства, то Михаил Петрович был о нем весьма невысокого мнения. Вот что он написал своему другу А. А. Шестакову 2 февраля 1838 года:

Ваня твой*, описывая Николаевское адмиралтейство и мастерские, хвалит их потому, что он не бывал в Англии и ничего лучшего не видел, но ты можешь себе вообразить, что они далеко от того, как бы еще желалось видеть. Вещи обрабатываются хорошо и так (можно сказать), как лучше сделать нельзя, но недостатки в самих зданиях и устройстве самого адмиралтейства, на что требуется много денег, неоспоримы. Теперь утвержден государем проект улучшения Николаевского адмиралтейства, следовательно, начнем действовать решительнее, лишь бы давали деньги и деньги. Проект этот составлен был мной давно вчерне, и понемногу дела шли вперед, но все-таки я опять должен сказать тебе, что не так успешно, как хотелось, хотя адмиралтейство здесь совершенно преобразилось. Быть без дела скучно, а потому невольным образом что-нибудь да делается³²¹.

Отметим, что в 1835 году полицмейстер Николаева Г. Г. Автономов, используя первоначальный проект П. И. Федорова, изменив и дополнив его, предложил новому военному губернатору Николаева М. П. Лазареву свой проект названий улиц, связанных с флотом и кораблестроением. Утвержденный Лазаревым, а затем и императором Николаем I, он лег в основу наименований улиц города.

18 января 1835 года М. П. Лазарев составил рапорт «О необходимости построить помещение для хранения моделей

* *Иван Алексеевич Шестаков* — русский флотоводец, адмирал (с 1888 года), сын капитан-лейтенанта в отставке Алексея Антиповича Шестакова, друга М. П. Лазарева.

судов» в Николаеве, для чего поручил подготовить соответствующий проект, а также ходатайствовал об утверждении сметы строительства в сумме 4504 рубля. А спустя три месяца последовал его очередной рескрипт «Об устройстве в Николаевском адмиралтействе механической кузницы и мастерских».

С 1 апреля 1835 года, благодаря поддержке М. П. Лазарева, начала действовать переправа через реку Южный Буг из селения Малая Корениха в урочище Спасское. При этом перевозочные деньги стали взиматься в пользу города Николаева, а город, со своей стороны, содержал переправу «без всякого за этим участия со стороны казны», как то и было предположено М. П. Лазаревым.

В 1836 году М. П. Лазаревым в Севастополе и Николаеве были созданы статистические комитеты, отвечающие за местную административную статистику. Проходили они по ведомству Министерства внутренних дел и имели своей целью собирать статистические и исторические данные по Севастополю, Николаеву и их окрестностям.

Используя накопленный в дальних путешествиях опыт, Михаил Петрович наладил работу Гидрографического депо, издававшего карты и атласы Черного моря и его побережья. В качестве примера можно отметить, что в том же 1836 году в Николаеве были изданы «Описи Черного моря капитан-лейтенанта Манганари» (Егор Павлович Манганари был известным гидрографом, который произвел детальную опись Азовского и Черного морей).

3 декабря 1837 года в Николаеве был основан Второй учебный морской экипаж, состоявший из одной артиллерийской роты и четырех флотских рот. Первым командиром экипажа стал капитан-лейтенант Г. А. Хитрово. Этот экипаж просуществовал в Николаеве до 1862 года.

Деятельность М. П. Лазарева по созданию мощностей для строительства и ремонта кораблей вышла далеко за пределы Севастополя и Николаева. Работы развернулись на пространстве от западных причерноморских границ Российской империи до Прикавказья. В урочище Спасском под Николаевом было сооружено новое адмиралтейство с двумя эллингами и адмиралтейство в Измаиле, а по настоянию Лазарева начато строительство военного порта в устье реки Цемес, на месте современного Новороссийска³²².

Уделяя особое внимание укреплению Севастополя, М. П. Лазарев в 1834 году настоял на составлении генерального плана реконструкции оборонительных сооружений города. Он предусматривал усиление береговой артиллерии и защиту Южной стороны. При жизни адмирала была реализована только часть плана по сооружению береговых батарей: построены две каменные береговые батареи на Северной и две — на Южной стороне города. Но и с ними город стал настоящей морской крепостью.

Эти огромные двух- и трехъярусные батареи с мощными бастионами назывались «Александровская», «Константиновская», «Михайловская» и «Павловская».

Много сил и внимания М. П. Лазарев уделял вопросам благоустройства Севастополя, которое проводилось в соответствии с планом, утвержденным императором Николаем I в январе 1838 года. Одним из первых шагов в этом направлении была ликвидация в центре Севастополя так называемого «Хребта беззакония» — беспорядочно построенных на Центральном городском холме домишек, где селилась городская беднота.

До Лазарева холм представлял собой жалкое зрелище. Он был застроен частными хижинами, «неправильными, безобразными, без плана улиц и без фасадов»³²³.

Начиная с 1840 года убогие строения начали сносить, землю разбили под общественные здания, а свободную отдавали в частное владение. На холме селились отставные офицеры, и его стали называть «Адмиральский центр».

Перемены в портовой администрации Севастополя за время командования флотом М. П. Лазарева состояли в том, что в 1833 году командиром Севастопольского порта был назначен контр-адмирал Иосиф Иванович Стожевский. Он стал вице-адмиралом. После его кончины в ноябре 1837 года его сменил вице-адмирал Александр Павлович Авинов, старый боевой товарищ Михаила Петровича.

В 1841 году А. П. Авинов был утвержден в звании севастопольского военного губернатора. В 1849 году из-за болезни он вынужден был просить о назначении на должность, более соответствующую его здоровью. Авинов стал членом Адмиралтейств-совета, а на его должность вступил вице-адмирал Степан Петрович Хрущов. В свою очередь, вместо Хрущова начальником штаба Черноморского флота был назначен контр-адмирал Владимир Алексеевич Корнилов.

Как видим, Михаил Петрович Лазарев «в течение некоторого времени пополнил комплект черноморских офицеров целой семьей своих бывших сослуживцев, с которыми он сблизился в течение своей служебной карьеры и сближение с которыми обуславливалось единственно общей их преданностью своему военно-морскому отечественному делу»³²⁴.

Более подробно об этом мы поговорим ниже, а пока отметим, что Михаила Петровича, «по времени и обстоятельствам, надлежит почитать как лучшего строителя Севастопольского порта. Первым Мекензи* считая, а вторым — Ушакова**»³²⁵.

Большую заботу М. П. Лазарев проявлял о Севастопольской морской библиотеке, основанной в 1823 году, но не имевшей собственного здания. Однако поначалу на просьбу секретаря-казначея библиотеки Н. И. Завадского, направленную М. П. Лазареву в начале 1834 года, принять под свое покровительство Севастопольскую офицерскую библиотеку и быть почетным ее членом, Михаил Петрович дал неожиданный для просителей ответ, приказав освободить здание, которое она занимает, ибо оно является казенным, а библиотека — это «учреждение совершенно приватное».

Объяснение таких действий М. П. Лазарева заключается в следующем: поскольку библиотека была «приватная», то есть не казенная, и ее библиотечное имущество было приобретено на средства офицеров Черноморского флота, то, следовательно, она — собственность корпуса офицеров. А значит, исходя из их прав и интересов, библиотека должна размещаться не в казенном помещении, а иметь

* Фома Фомич Мекензи (*Thomas MacKenzie*) в 1783 году произведен в контр-адмиралы с назначением для службы на Черноморский флот. Приняв эскадру из девяти фрегатов и нескольких мелких судов, с которыми ему предстояло перезимовать в почти необитаемой Ахтиарской бухте, Мекензи с помощью судовых команд начал расчистку берегов от леса и 3 июня 1783 года положил начало новому городу — Севастополю.

** Федор Федорович Ушаков после окончания Русско-турецкой войны 1787—1791 годов, продолжая командовать Черноморским флотом, вплотную занялся строительством Севастопольского порта. Под его руководством строились казармы, госпитали, дороги, рынки, устраивались колодцы, была перестроена соборная церковь Святого Николая, учреждены перевозки через бухты.

собственное здание, к постройке которого, по мнению Лазарева, следовало приступить немедленно, но «без пособия со стороны казны».

Такую точку зрения на морскую библиотеку, как на собственность офицеров Черноморского флота, Михаил Петрович последовательно проводил во всех своих начинаниях и докладах высшему руководству.

Озадаченные таким требованием директора библиотеки (в количестве шести человек) попросили отсрочку до нахождения подходящего помещения. Вслед за этим они обратились к А. С. Грейгу, который пообещал помочь «полезному учреждению». Результатом действий Алексея Самуиловича в Санкт-Петербурге стало решение императора Николая I передать библиотеке сумму в 46 тысяч рублей.

Следом за соизволением монарха изменилось и мнение Лазарева: он принял активное участие в создании библиотеки. В частности, в том же 1834 году было решено подготовить проект нового здания, которое в 1840 году было окончательно готово и обошлось вместе с внутренней отделкой и меблировкой в 150 тысяч рублей³²⁶.

И когда дело пошло тем порядком, которое предложил Лазарев, он активно включился в поиск средств на стройку и лично неоднократно обращался за помощью к высшему начальству. Так, 25 июля 1834 года М. П. Лазарев направил адмиралу А. С. Меншикову письмо с просьбой «дополнить капитал, на сооружение библиотеки требующийся», и он своего добился.

Лазарев также предложил всем членам библиотеки пожертвовать по одному проценту от жалованья для сооружения нового здания. Предложение встретило единодушное одобрение всех черноморских офицеров.

В итоге стоимость здания библиотеки составила «248 608 р. 87 к., из которых 147 000 пожертвовано офицерами»³²⁷.

Строительство здания по проекту архитектора А. П. Брюллова началось в 1837 году на центральном городском холме. В управлении библиотекой и комплектовании книжного фонда активно участвовали ученики М. П. Лазарева — П. С. Нахимов, В. А. Корнилов и В. И. Истомина (к 1854 году книжный фонд библиотеки вырос с 6500 до 16 тысяч томов).

Здание было выстроено в новейшем стиле, старая мебель заменена новой, появились сочинения по всем отраслям наук, до тех пор не существовавшие в Севастопольской библиотеке.

В 1844 году состоялось открытие библиотеки. Однако через восемь месяцев в ней случился пожар, причина которого так и осталась неизвестной.

В письме М. П. Лазарева А. А. Шестакову от 5 января 1845 года представлены подробности этого ужасного события:

Ты все мечтаешь о будущей славе Севастополя, но не все так делается, как хочется. И в доказательство тому с 16 на 17 прошедшего декабря прекрасная и благоустроенная наша офицерская библиотека от непредвиденного случая и доселе неизвестной причины сгорела почти до основания! Загорелось в верхнем этаже около восьми часов вечера, и потому все, что в этой зале было, — и, можно сказать, все лучшее, сгорело! Большую часть книг, однако ж, которые расположены были в шкафах нижнего этажа, спасли. Но главная беда в том, что мы лишились здания (лучшего украшения в Севастополе), стоившего нам толиких забот и издержек, ибо казна тут несколько или, по крайней мере, мало участвовала. Все носы повесили! <...> Теперь надобно начинать работу снова, и ожидаю с нетерпением, что скажут из Петербурга? Многое будет зависеть от того, в какой час и как это доложится!³²⁸

Все же большую часть великолепных специально изготовленных шкафов и книг спасли офицеры, буквально выхватывавшие их из огня.

Кончилось тем, что император Николай I посетил Севастополь и «пожаловал 52 000 рублей серебром на построение нового здания, и в следующем 1845 году комиссия приступила к постройке библиотеки, которая была открыта в 1850 году»³²⁹.

А еще М. П. Лазарев очень много сделал для того, чтобы Севастополь стал не только военно-морской твердыней, но и приобрел вполне европейский вид, вырос и похорошел.

Число жителей в Севастополе в 1852 и 1853 годах «доходило до 45 и 46 тысяч человек; домов всех считалось более 2500, и из них казенных жилых 170; лавок и магазинов 130»³³⁰.

При М. П. Лазареве на Центральном городском холме был устроен Мичманский (ныне Матросский) бульвар и открыт первый памятник города — командиру брига «Меркурий» капитану 1-го ранга А. И. Казарскому. Кстати, в июне 1833 года, сообщая о смерти Александра Ивановича, Лазарев предложил начать сбор средств на сооружение памятника и первым сделал взнос в 100 рублей.

По распоряжению М. П. Лазарева, чтобы придать городу необычайную красоту, крупные здания строили фаса-

дами к морю, так чтобы их было видно издалека и с воды, и с суши. Благодаря этому Севастополь так красив с любой точки обзора.

В 1840 году было закончено благоустройство Графской пристани, заложенной при основании Севастополя в июне 1783 года. Пристань украсилась четырьмя мраморными статуями, четырьмя широкими маршами ступеней и двумя скульптурами мраморных львов, сделанных по заказу М. П. Лазарева в Италии. Интересно, что когда император Николай I увидел проект пристани с колоннадой, он распорядился ее убрать, поэтому в 1840 году колоннады у Графской пристани не было. После этого М. П. Лазарев четыре года буквально заваливал императора рапортами и своего все же добился: в конце 1844 года деньги на строительство колоннады были получены, а в 1846 году Графская пристань приобрела тот вид, какой имеет сейчас.

Официальное название этой пристани (Екатерининская) было малоупотребительным.

На этом кипучая деятельность М. П. Лазарева по благоустройству Севастополя не закончилась. Обустроивалась пристань, прокладывались улицы, строились дома, закладывались бульвары и сады. В городе были построены Дом офицерских собраний и школа для матросских детей, а в Николаеве в 1840 году в новопостроенном доме владельца столярных мастерских И. В. Миллера открылся первый в городе частный любительский театр, который просуществовал до 1881 года.

Помимо всех начинаний и результатов неутомимой деятельности М. П. Лазарева, направленной на укрепление флота и благоустройство важнейших городов на юге России, следует особо отметить участие Михаила Петровича в сооружении новых православных святынь. При М. П. Лазареве в Севастополе был заложен Владимирский собор. Сначала его планировали строить в Херсонесе, но Михаил Петрович, обеспокоенный недостаточным числом православных храмов в Севастополе, добился переноса строительства в центр города.

В 1837 году Севастополь лично посетил император Николай Павлович и, «в память пребывания своего, назначил построение соборной церкви во имя Святого Владимира, первого русского князя, овладевшего севастопольской местностью и принявшего здесь крещение»³³¹.

Однако подготовительные работы начались лишь в 1848 году. Забегая вперед скажем, что через три года, в 1851 году, когда М. П. Лазарев умер, в память о его заслугах было решено похоронить его в специально сооруженном склепе на месте будущего собора. Закладка собора была произведена 15 июля 1854 года, и к началу осады Севастополя успели возвести только фундамент.

Помимо этого, при М. П. Лазареве Севастополь украсили церкви Святого Николая на Екатерининской улице и Святых Петра и Павла на городском холме. Первая церковь не сохранилась, а вот вторая была возведена на месте пришедшей в ветхость и снесенной Петропавловской церкви, построенной еще в 1792 году. На ее месте в 1840 году по проекту городского архитектора В. А. Рулева началось строительство нового Петропавловского собора в строго классическом стиле. Строительство было окончено 8 декабря 1844 года.

Как видим, Михаилу Петровичу до всего было дело, на все он находил время. Он вникал в тонкости изображений на барельефах Севастопольской морской библиотеки, обсуждал с художником К. П. Брюлловым проект оформления храма Святого Владимира, изучал сметы, утверждал отчеты о проведенных работах... Его работоспособности можно было только удивляться.

Не забывал Лазарев и про Николаев. В 1841 году архитектор Ч. Акройд завершил строительство комплекса зданий флотских казарм в стиле позднего классицизма на части площади между улицами 1-й и 2-й Слободскими, длившееся около восьми лет.

31 июля 1841 года М. П. Лазарев составил рапорт «О строительстве при Николаевском адмиралтействе канатного завода», к которому приложил чертежи и сметы, а также генеральный план местности. Согласно им канатный завод в Николаеве должен был быть построен в течение четырех лет.

В 1842 году Ч. Акройд перестроил в Спасске обветшалый к тому времени дом Потемкина, придав ему изяшные формы мавританского дворца, а также переоформил источник питьевой воды рядом с дворцом, сохранившийся до наших дней (Султанский источник, или Турецкий фонтан).

Тогда же завершилось строительство каменной стены, отделявшей адмиралтейство от остальной части города. Одни из ворот этой стены, считавшиеся главными, сохранились до наших дней.

31 октября 1843 года в Николаеве открылось Городское одноклассное училище, преобразованное затем в прогимназию.

3 мая 1844 года по распоряжению М. П. Лазарева в Николаеве был создан городской архив, который располагался в здании городского магистрата.

В июне 1846 года Николаев посетил выдающийся русский актер Михаил Семенович Щепкин. Прибыл он вместе с литературным критиком и публицистом В. Г. Белинским. Щепкин пробыл в Николаеве около 20 дней и за это время вместе с местной труппой осуществил 11 постановок. В Николаеве он впервые поставил комедию Н. В. Гоголя «Ревизор», в которой сыграл главную роль Городничего.

В августе 1848 года адмиральская яхта Черноморского флота «Ореанда» отправилась из Николаева в Кронштадт вокруг Европы, она победила в этих парусных гонках, в которых участвовало 11 яхт. Командовал «Ореандой» лейтенант флота (будущий адмирал) И. С. Унковский, который после победы в гонке получил главный приз из рук самого императора.

Также в 1848 году на улице Адмиральской в Николаеве было начато строительство здания лютеранской церкви по плану Ч. Акройда, сохранившегося до наших дней. Освящение этого храма произошло 12 октября 1852 года, уже после смерти М. П. Лазарева.

В 1849 году при активном участии Михаила Петровича открылись регулярные пароходные рейсы между Николаевом и Одессой (с заходом в Очаков), а также между Николаевом и Херсоном.

А 31 июля 1850 года М. П. Лазарев направил морскому министру А. С. Меншикову рапорт «Об учреждении в Николаеве школы флотских юнкеров», которую на первых порах предлагалось разместить в Доме общего собрания флагманов и капитанов (ныне Дом офицеров флота).

Строительство новых кораблей

Вступив в должность начальника штаба Черноморского флота в 1832 году, М. П. Лазарев, проверяя корабли и базы, остался чрезвычайно недоволен их состоянием. К этому времени флот имел в своем составе 13 линейных кораблей, 12 фрегатов, три корвета, семь вооруженных пароходов и ряд других более мелких парусных судов³³².

Произведенный осмотр показал, что большинство линейных кораблей и фрегатов имело сильно изношенные корпуса, гнилой и поврежденный рангоут, а боевая подготовка экипажей была неудовлетворительной.

О состоянии Севастопольского порта и Черноморского флота М. П. Лазарев 11 сентября 1832 года писал своему другу А. А. Шестакову следующее:

Ну, любезный дружок, что за порт Севастополь! Чудный! Кажется, что благодатная природа излила на него все свои щедроты и даровала все, что только нужно для лучшего порта в мире, но зато рука человеческая не очень заботилась, чтобы дарами сими воспользоваться, а, напротив того, казалось, что будто старалась испортить его: не имея дока и до сего времени для разломки кораблей, ломали оные только до воды, а днища, одно за другим, тонули и засаривали тем лучшее место гавани! <...>

Крайне желательно, чтобы приехал сюда государь, он, верно, столь прелестный порт не оставил бы в таком запущении, да притом же Севастополь есть один только порт в целом Черном море. Корабли и фрегаты сверх ожидания моего показались особенно хороши, т. е. наружность оных; но внутри все худо, расположение дурное, рангоут сделан дурно, паруса тоже, а вооружены еще хуже, гребные суда никуда не годятся; словом сказать, есть хорошее, но очень много и дурного. Желал бы иметь руки развязанными, тогда, может быть, понемногу поправились бы, но покамест ничего не предвижу³³³.

А причину такого положения, как мы уже отмечали, Лазарев видел в равнодушии к делам его предшественника адмирала А. С. Грейга, и это стало «величайшим злом для Черноморского флота».

Став в 1833 году фактическим командующим Черноморским флотом, М. П. Лазарев сразу же занялся вопросами строительства новых кораблей. Едва вступив в должность, он доложил министерству о необходимости срочно восполнить убыль в стареющих судах и в связи с этим ходатайствовал о развитии постройки кораблей подрядным способом. В ответ император Николай I потребовал строить за счет штатных ассигнований ежегодно по одному линейному кораблю и в два года по фрегату, а по дополнительным суммам в течение четырех лет еще по одному линейному кораблю.

Судовой штат предлагалось установить Главному черноморскому управлению, исходя из числа флотских экипажей. Это обеспечивало лучшее соотношение строительства

кораблей и укомплектования их командами. К октябрю 1834 года составили три варианта штатного расписания, причем Михаил Петрович склонялся к штатам 1832 года, только с заменой люгеров на малые бриги* и с перераспределением транспортов разной грузоподъемности. Достройку кораблей по дополнительным суммам Лазарев предполагал отдать «на подряд». Новые штаты утвердили 26 мая 1835 года: три 120-пушечных и двенадцать 84-пушечных линейных кораблей, четыре 60-пушечных и три 44-пушечных фрегата, пять корветов, семь больших и три малых брига, шесть шхун, четыре тендера, три бомбардирских судна, две яхты, два военных парохода, шесть больших, шесть средних и три малых транспорта³³⁴.

В основном суда при Лазареве строились в Николаевском адмиралтействе, и вот лишь краткая хронология основных событий в этой области.

27 апреля 1835 года была спущена на воду 10-пушечная парусная яхта «Стрела». В течение следующих двух месяцев были спущены на воду еще две парусные шхуны и четыре тендера, имевшие на вооружении от 10 до 16 орудий.

Одним из первых крупных судов был введен в строй линейный корабль «Варшава», которым Михаил Петрович очень гордился и 4 июня 1834 года в письме А. А. Шестакову отмечал, что «корабль сей будет огромный, удобнейший по внутреннему расположению и лучший по отделке в российском флоте, надеюсь также, что не уступит никакому английскому»³³⁵.

Большим событием в Николаеве стал спуск на воду 11 ноября 1835 года 84-пушечного линейного корабля «Силистрия», который потом участвовал в Крымской войне и был затоплен в Севастополе в 1854 году. Его строил корабельный инженер Алексей Семенович Акимов. Этот корабль был лучшим на Черноморском флоте по организации службы, боевой подготовке и маневрированию. Командующий флотом М. П. Лазарев часто держал свой флаг на «Силистрии» и ставил ее всем в пример.

Также в 1835 году были заложены 88-пушечный линейный корабль «Султан Махмуд» (строитель — корабельный инженер Василий Георгиевич Апостоли), и 120-пушечный «Три Святителя» (строитель — корабельный инженер Иван

* Л ю г е р — небольшое двухмачтовое, иногда трехмачтовое быстходное парусное судно.

Б р и г — двухмачтовое судно, имеющее от шести до 24 орудий, с прямым парусным вооружением на обеих мачтах.

Дмитриевич Воробьев). Через год «Султан Махмуд» уже был на плаву, а потом участвовал в экспедициях Черноморского флота во главе эскадры под флагом контр-адмирала М. П. Лазарева. Судно было названо в честь турецкого султана, подписавшего Адрианопольский мирный договор 1829 года.

На освободившихся площадях без промедления заложили 84-пушечный линейный корабль «Три Иерарха» (строитель — корабельный инженер Степан Иванович Чернявский), а 28 августа 1838 года это судно и «Три Святителя» сошли со стапелей. В течение следующих двух месяцев Лазарев заложил еще пять линейных кораблей и среди них еще один 120-пушечный. До Лазарева подобных кораблей на Черном море не строили и подобных масштабов и темпов их строительства тоже не знали.

Все строящиеся корабли по своим техническим качествам намного превосходили имевшиеся ранее на Черноморском флоте.

Михаил Петрович пребывал в прекрасном состоянии духа, старался успеть везде, лично контролировал постройку главнейших судов, выходил на них в море на испытания, подбирал новые места базирования флота. Ему помогали его верные ученики и сподвижники, и не было силы, способной остановить этого человека.

Он с гордостью и удовлетворением от результатов, которых ему уже удалось добиться на новом поприще, вновь пишет 2 ноября 1838 года своему другу юности А. А. Шестакову:

..У нас теперь на стапелях 16 разного ранга судов, из коих шесть порядочной величины. Как справимся, я не знаю, а каша заварена. Теперь в адмиралтействе сделалось еще веселее и повсюду видна непомерная деятельность...³³⁶

При Лазареве со стапелей Николаевских верфей сошло 15 линейных кораблей. По мнению одного из его учеников, В. И. Истомина, «таких пятнадцать кораблей, какие теперь в Черном море находятся, не представит ни одна из морских держав».

А помимо оснащенных мощным вооружением линейных кораблей под руководством Михаила Петровича было построено большое количество фрегатов, корветов, бригантин, тендеров, яхт, транспортов и других судов. До последних дней своей службы, пока позволяло здоровье, М. П. Лазарев отстаивал морскую мощь России на Черном море.

15 июня 1841 года был спущен на воду очередной 120-пушечный линейный корабль «Двенадцать апостолов» (строитель — корабельный инженер С. И. Чернявский). Михаил Петрович лично следил за отделкой адмиральской каюты на этом корабле, соорудил в салоне мраморный камин, приказал привезти из Одессы мебель красного дерева, а из Турции — ковры. Командиром этого линейного корабля стал капитан 2-го ранга В. А. Корнилов, будущий герой обороны Севастополя. В 1842—1852 годах корабль в составе эскадр и самостоятельно находился в плаваниях на Черном море. Позже он участвовал в Крымской войне 1853—1856 годов и был затоплен в Севастополе.

23 октября 1849 года сошел со стапелей огромный 124-пушечный линейный корабль «Париж» (строитель — корабельный инженер С. И. Чернявский). Это был правопреемник старого «Парижа», наиболее совершенный парусный корабль российского флота того времени, гордость Черноморского флота. В 1850 году новый «Париж» впервые вышел в море, однако еще задолго до этого о его качествах говорили многие.

24 ноября 1847 года капитан 2-го ранга В. И. Истомина так писал М. П. Лазареву о закладке этого корабля: «Распространяться об этом прекрасном корабле считаю излишним, но не могу не поздравить Ваше Высокопревосходительство с тем, что постройкой этого нового корабля вся старая грейговская ветошь Черного моря окончательно вычеркнется из списков»³³⁷.

Великолепный «Париж» прослужил России недолго, но славно. Он участвовал в памятном Синопском сражении 18 ноября 1853 года, во время которого турецкая эскадра Осман-паши (16 кораблей, 510 орудий) была атакована и уничтожена огнем артиллерии русской эскадры под командованием вице-адмирала П. С. Нахимова, отмечавшего смелые и расчетливые действия «Парижа».

У большинства построенных при Лазареве кораблей оказалась общая судьба — в 1854—1855 годах они были затоплены во время обороны Севастополя, послужив преградой неприятельским судам, а снятые с них орудия били врага с крепостных стен города. Трагическое решение для флота, но спасительное для города.

Значительная часть затопленных судов, практически парализовавших судоходство в бухте, в 1857—1859 годах была поднята. При этом многие корабли удалось отремонтировать и вернуть в состав флота, но большинство поднятых судов восстановлению не подлежало.

Как видим, М. П. Лазарев фактически заново создал Черноморский флот. В ноябре 1850 года Россия имела на Черном море 212 кораблей и судов, в том числе: «16 линейных кораблей, 8 фрегатов, 13 военных пароходов, 55 легких парусных кораблей, 33 судна гребного флота, 14 пароходов портовых и для сообщений между портами, 70 других портовых судов, в постройке 2 корабля и 1 шхуна»³³⁸.

Стоит подчеркнуть особо, что до прихода М. П. Лазарева, точнее к началу 1834 года, из 12 линейных кораблей Черноморского флота лишь 120-пушечная «Варшава» могла считаться современной, остальные же либо устарели, либо пришли в негодность.

23 декабря 1847 года начальник корпуса корабельных инженеров в Николаеве полковник Иван Дмитриевич Воробьев подписал сводную ведомость введенных улучшений в кораблестроении и оборудовании судов Черноморского флота за период с 1834 по 1847 год:

Все корабли и другие суда Черноморского флота строятся по новейшим планам, утвержденным главным командиром. Красота наружного вида, скорость хода и прочие достоинства мореходных качеств новейших кораблей известны каждому морскому офицеру, и Кораблестроительный комитет считает излишним исчислять в подробности достоинства их, как факт, доказанный самим опытом и не подлежащий никакому опровержению. Одним словом, флот Черноморский с 1834 года получил во всех частях его совершенное преобразование и представляет доказательство великих попечений начальствующего им [господина] главного командира³³⁹.

Следует особо отметить, что именно Михаил Петрович начал полную модернизацию кораблестроительной отрасли. При нем в 1838—1840 годах были закуплены в Англии крупные партии механического оборудования, над адмиралтейскими эллингами возвели крыши. Из турецкой контрибуции за войну 1828—1829 годов император Николай I отпустил Севастополю один миллион рублей.

Крупным делом М. П. Лазарева стал перевод в Николаев литейного завода из подлежащего ликвидации Херсонского адмиралтейства. Поддерживать старый завод в рабочем состоянии в Херсоне при большом удалении от Николаева было трудно. И вот оттуда в Николаев доставили оборудование, материалы и мастеровых завода.

Характерно, что в период командования М. П. Лазаревым Черноморский флот как в технике кораблестроения,

так и в организации службы оказался впереди Балтийского флота, лишённого единой власти.

Это может показаться удивительным, но ни один корабль не закладывался на верфях и не спускался на воду без личного одобрения Михаила Петровича. Он постоянно «держал под своим личным контролем все строившиеся корабли», он лично добивался того, «чтобы по тактико-техническим показателям они отвечали самым высоким требованиям судостроения того времени», а порой он сам «вносил существенные изменения в проекты кораблей с целью улучшения их конструкций»³⁴⁰.

Глядя на этого уже немолодого адмирала, наполненного энергией созидания, требовательного и в то же время исключительно внимательного и к военным, и к гражданским лицам, полного сил и грандиозных планов, было нелегко представить, что у него за плечами три кругосветных плавания, открытие Антарктиды, две войны и многие боевые походы.

При М. П. Лазареве все подрядчики кораблестроения были взяты под жесткий контроль. И сам Михаил Петрович лично два раза в неделю ездил на места, чтобы наблюдать за строительством судов. Что же касается Рафаловича, Серебряного и им подобных, то они продолжили строить корабли, но уже на совсем других условиях.

Об этом Михаил Петрович писал так:

У Рафаловича построение двух кораблей идет весьма успешно и лучше, нежели предполагал я. В Спасском адмиралтействе я бываю два раза в неделю, но, кроме того, *присмотр за этим таков, что если бы он и вздумал сплутовать и употребить какую-нибудь штуку не совсем хорошего леса, то ему [это] не удастся*³⁴¹.

Восемнадцать лет управляя Черноморским флотом, Михаил Петрович «ввел в нем те полезные преобразования и вселил тот дух рвения и любви к своему делу, за которые получал столько раз выражения признательности августейшего монарха и которыми Черноморский флот заслужил справедливое удивление иностранцев»³⁴².

Военных, политических и экономических проблем у России тогда хватало, и Михаил Петрович уделял внимание не только новым кораблям, но и возведению укреплений на Крымском полуострове и на Азове, подготовке личного состава, что, несомненно, привело к укреплению безопасности южных границ страны.

В результате главный сарвайер (инспектор) британского флота Уильям Саймондс, побывав в 1841 году в Николаеве и Севастополе, так написал британскому консулу в Одессе: «Там пахнет морской нацией, и ежели правительство поддержит, то морская часть в Черном море в скором времени очень усилится»³⁴³.

Подобная оценка Черноморского флота таким специалистом, как Саймондс, говорила о многом!

А вот что писал об этом М. П. Лазарев: «Он судами нашими очень любовался и всем, что на них есть: красивой постройкой, покроем парусов, рангоутом, гребными судами, кузнечной работой и отделкой вообще»³⁴⁴.

Впрочем, М. П. Лазарева интересовали не только проектирование и постройка кораблей, но и их вооружение с использованием новейших достижений в этой области. Отметим, что в конце 1830-х — начале 1840-х годов талантливый инженер и изобретатель Андрей Андреевич Лехнер предложил новый разрывной снаряд (бомбу) для корабельных бомбических пушек, изобретенных М. В. Денисовым и С. А. Мартыновым еще в 1756 году. Испытания снаряда производились в Николаеве в присутствии М. П. Лазарева, и они дали положительные результаты. Однако из-за дороговизны изготовления ударного механизма (ударной трубки) для этого снаряда Главный морской штаб отказался от финансирования дальнейших работ в этой области. Но Михаил Петрович сразу же оценил огромные преимущества разрывных снарядов перед ядрами обычной артиллерии и помог Лехнеру закончить работу над изобретением.

Письмо М. П. Лазарева А. А. Лехнеру от 7 мая 1842 года:

Эти результаты доказывают важность вашего изобретения и убеждают меня в величайшей пользе иметь ударные снаряды на приморских батареях и на всех военных судах, не исключая пароходов, вооруженных хотя и небольшим числом орудий, но большого калибра, действующих пустотельными снарядами³⁴⁵.

Однако как любой человек, наделенный административной властью и огромными полномочиями, М. П. Лазарев не избежал ошибок, в том числе и весьма серьезных. Особенно явно его просчеты проявились при разработке стратегических перспектив развития флота. К сожалению, Михаил Петрович недооценивал появление во флотах ведущих морских держав более прогрессивных судов — пароходов.

Это и понятно, немногим морякам тогда было по силам вырваться из романтического плена традиций парусного флота.

Слишком поздно осознав важность пароходов, Михаил Петрович принялся исправлять положение, но довершить начатое не успел.

Впрочем, уже в октябре 1837 года Лазарев впервые поднял этот вопрос перед начальником Главного морского штаба, когда в рапорте на его имя просил разрешить построить железный пароход вместо деревянного, на закладку которого князь А. С. Меншиков дал согласие. И в 1838 году первый железный военный пароход, вооруженный двумя пушками, вступил в состав Черноморского флота.

А в 1844 году М. П. Лазарев, живо интересовавшийся новшествами в развитии паровых судов, говорил о создании пароходного завода, а пока же, в 1845 году, в Англии были куплены пять пароходов для Черноморского флота. Летом 1846 года, с подачи В. А. Корнилова, Михаил Петрович «пробил» покупку 11-пушечного пароходо-фрегата «Владимир», который был заложен на британских верфях. Для наблюдения за постройкой судна туда направили капитана 1-го ранга В. А. Корнилова, как наиболее подготовленного в этом деле офицера. Корнилов, по словам Лазарева, еще по прибытии на Черноморский флот серьезно «принялся за пароходство», и в рапорте князю А. С. Меншикову Михаил Петрович написал, что Корнилов непременно выполнит поручение, будучи добросовестным и знающим дело офицером.

А вот что писал М. П. Лазарев В. А. Корнилову 14 августа 1846 года:

Государю Императору благоугодно было Высочайше разрешить выписать из Англии для Черноморского флота пароходо-фрегат в 400 сил со всеми новейшими усовершенствованиями как в механизме, так и в корпусе, вооружении и снабжении, и для заказа этого парохода, равно наблюдения за постройкой оного, командировать вас в Англию с производством вам на время вашего там пребывания жалованья по заграничному положению и по полутора фунтов стерлингов в сутки в виде столовых, а сверх того единовременно на путевые издержки вообще 400 фунтов стерлингов из операционной суммы. Кроме этого поручения, на вас возлагается также собрать в Англии самые подробные и обстоятельные сведения о нововведениях в тамошних адмиралтействах и на военных судах, в особенности о способе построения и крепления железных судов. <...>

Прежде заказа парохода вы должны по избрании оному на месте в Англии чертежа представить его на мое утверждение с подробным изложением прочих условий, относящихся до заказа корпуса судна, машин, вооружения, парусности и снабжения, а также до какой цифры будет простирается выпрашиваемая за это сумма. <...>

Я совершенно уверен, что возлагаемое на вас поручение вы исполните с тем успехом, какого ожидаю от вашего образования, любознательности и известного мне усердия вашего на пользу службы³⁴⁶.

В августе 1850 года император разрешил заказать за границей еще семь пароходо-фрегатов, и четыре из них для Черного моря. При этом запуск пароходного завода, заложенного в Севастополе в 1850 году, планировался... на конец 1854 года. К сожалению, не успели. Совсем чуть-чуть.

Война на Кавказе

Политическая и военная обстановка на Ближнем Востоке, в бассейне Черного моря и на Кавказе продолжала оставаться напряженной. В первом тридцатилетии XIX века Российская империя присоединила к себе ряд горных районов Северного Кавказа. Однако часть горских народов, преимущественно исповедующих ислам, продолжала оказывать вооруженное сопротивление русским войскам вплоть до 1864 года. В период после 1834 года наиболее активные боевые действия против русской армии вели некоторые народности черноморского побережья и Прикубанья, а также горцы во главе с Шамилем.

Присоединению Кавказа к России активнейшим образом препятствовала Англия, используя для этого все возможные средства — от дипломатических до подстрекательства самых разных сил, выступавших против политики российского императора на Кавказе. Англия имела в этом регионе собственные политические и экономические интересы и для достижения своих целей, при тайном и даже открытом содействии Турции, английские гражданские и военные лица не брезговали никакими средствами, используя для борьбы с Россией различные религиозно-политические движения на Кавказе и англо-турецкую агентуру, а также осуществляли масштабную контрабанду оружием, поставляя его воюющим против русской армии горским отрядам.

Чтобы воспрепятствовать провокациям англичан и турок на Кавказе и пресечь контрабандную торговлю оружием, русское правительство в начале 30-х годов XIX века было вынуждено ввести регулярное патрулирование (крейсирование) судов Черноморского флота у берегов Кавказа.

Действия Англии и Турции создавали серьезную угрозу для безопасности Русского государства. «Лазарев понимал, что в случае развязывания Англией военных действий против России английский флот попытается высадить десант на черноморском побережье Кавказа. Для выбора места для высадки англичанам даже не нужна была помощь своей агентуры, поскольку на всей береговой линии побережья никакой противодесантной обороны не существовало. «Небольшие отряды русских крейсеров, находившихся у берегов Кавказа, были не в состоянии оказать серьезного противодействия английскому флоту при высадке десанта. Вот почему русское командование решило создать на Кавказском побережье цепь береговых укреплений, чтобы предотвратить угрозу высадки на побережье Кавказа иностранных войск.

Началом Черноморской береговой укрепленной линии послужили небольшие форты, выстроенные еще в 1830—1831 гг. в Геленджике, Гаграх и Бомборах. В 1834—1836 годах была создана Геленджикская укрепленная линия от Ольгинского укрепления на реке Кубани до побережья Черного моря»³⁴⁷.

По этой линии в 1834—1837 годах было построено несколько укреплений, в том числе с помощью высадки морского десанта. Этот метод занятия опорных пунктов на побережье, в условиях отсутствия дорог и непроходимых гор, обрывающихся в море, имел очевидные преимущества.

В 1838, 1839 и 1840 годах М. П. Лазарев лично командовал высадкой войск на кавказские берега.

Чтобы разрушить коварные планы англичан и турок и пресечь их попытки помочь мятежному предводителю кавказских горцев Шамилю с моря, Черноморский флот под руководством Лазарева блокировал кавказские берега. Для действий у побережья Кавказа Михаил Петрович выделил отряд, а позднее эскадру судов Черноморского флота, в числе которых было шесть вооруженных пароходов.

Чтобы увеличить время пребывания кораблей в море, Михаил Петрович выделил в распоряжение командиров специальные транспорты, которые снабжали корабли боезапасом, продовольствием и пресной водой прямо в море.

Повышению эффективности действий у берегов Кавказа способствовало также закрепление за каждым кораблем определенного участка контролируемого побережья.

Командиры кораблей обязаны были ежедневно проводить учения по управлению парусами, артиллерийские стрельбы, а потом ежемесячно представлять в штаб флота подробные отчеты с указанием времени, затрачиваемого на выполнение различных команд.

В 1838 году именно Лазарев, решая стратегические задачи Черноморского флота, выбрал место для базирования эскадры возле устья реки Цемес, чем было положено начало основанного здесь форта, а затем города и порта Новороссийск.

Следует отметить, что территория Цемесской бухты перешла от Турции к России в 1829 году согласно Адрианопольскому мирному договору, но фактически эту территорию контролировали горцы.

Михаил Петрович был одним из тех, кто по достоинству оценил качества Цемесской бухты.

В своем донесении начальнику Главного морского штаба адмиралу Александру Сергеевичу Меншикову Лазарев сообщал:

Занятие устья реки Цемес весьма важно для крейсирующих здесь военных судов Черноморского флота по закрытому положению Суджукской бухты, где целые эскадры могут иметь всегда хорошее убежище и где самое устройство для них пристани я признаю более удобным, нежели в Геленджике³⁴⁸.

Разрешение императора Николая I на это пришло 4 сентября 1838 года. В результате 12 сентября корабли российской эскадры вошли в Цемесскую бухту, и 5816 человек под командованием Н. Н. Раевского и М. П. Лазарева высадились на развалины турецкой крепости.

После захода в бухту эскадры с десантом М. П. Лазарев составил следующий рапорт:

Эскадра Черноморского флота, состоящая под личным моим начальством из кораблей «Императрица Екатерина II», «Султан Махмуд», «Силистрия», фрегатов «Энос», «Тенедос», «Бургас», «Агатополь» и «Браилов» с присоединением находившихся у Черкесских берегов пароходов «Северная звезда», «Громоносец» и «Колхида», по прибытии десантных войск под начальством генерал-лейтенанта Раевского

из укрепления при реке Шапсухо 12-го числа сего месяца прибыли в Суджукскую бухту и вместе со сводным морским батальоном, составленным из 600 человек нижних чинов, с приличным числом офицеров, высадила означенный отряд сухопутных войск на берег при устье реки Цемес благополучно³⁴⁹.

В свое время, узнав, что эскадрой будет командовать сам главный командир Черноморского флота и портов М. П. Лазарев, Николай Николаевич Раевский написал ему, что он почтет себя счастливым, если его усердие и его служба оправдают благосклонность, которой Михаил Петрович его удостоил.

На это М. П. Лазарев ответил так:

Письмо [Вашего Превосходительства] от 30 марта я имел особенное удовольствие получить и благодарю вас за лестное для меня желание находиться под моим начальством, но это слишком много — начальником вашим я не буду, а постараюсь быть ревностнейшим вашим сотрудником и содействовать вам всеми имеющимися у меня средствами к выполнению возложенных на вас поручений³⁵⁰.

Эта переписка показывает, что между двумя русскими офицерами сразу же установились дружеские отношения, способствующие лучшему выполнению поставленной задачи.

После высадки Лазарев и Раевский осмотрели западный берег бухты вплоть до развалин Суджук-кале и отметили, что турки выбрали неудачное место для строительства крепости. Для порта оно непригодно, а крепость не защищает обширный вход в бухту и не оказывает существенного действия на неприятеля, находящегося в Цемесской долине.

В период с 1838 по 1840 год на Кавказском побережье Черного моря от Анапы до Поти с кораблей Черноморского флота под непосредственным руководством Лазарева было высажено несколько десантов*, которые очистили от про-

* Всего в период с 1838 по 1840 год Черноморский флот высадил на побережье Кавказа восемь крупных десантов, из них пять под личным командованием М. П. Лазарева. Для высадки десантов формировались специальные эскадры. В частности, в 1838 году было создано две эскадры: Сухумская (для высадки десанта в районе Сочи) и Геленджикская (для высадки десантов в районе Туапсе). В целях тренировки десантных войск в посадке на корабли и быстрой высадке их на берег с помощью гребных средств М. П. Лазарев впервые в истории ввел специальные «репетиции десантов».

тивника побережье и устья рек Туапсе, Субаши и Псезуапсе, причем на берегу последней русские построили форт, названный потом именем Лазарева. Несколько десантов в качестве главной задачи имели именно строительство фортов.

Михаилом Петровичем были введены нормативные показатели посадки войск на корабли и высадки их на берег, и они были достаточно серьезны. Например, 9 июля 1838 года в Туапсе, несмотря на неблагоприятную погоду, на корабли было принято 7744 человека со всем вооружением и большим тыловым хозяйством, и сделано это было всего за 13 часов.

Общее руководство высадкой десантов практически всегда осуществлял сам М. П. Лазарев, иногда это делал начальник штаба флота контр-адмирал С. П. Хрушов. С момента посадки десанта на корабли и до высадки его на берег им подчинялся и командир десантных войск.

Переход десантного отряда кораблей от места посадки до места высадки чаще всего производился ночью, что обеспечивало внезапность высадки.

О прекрасном взаимодействии армии и флота в это время говорит следующий отзыв генерала Н. Н. Раевского о роли Михаила Петровича:

От самого начала и до конца он не переставал предупреждать наши желания и предоставил нам все средства Черноморского флота. Очищая предварительно берег ужасным огнем своей артиллерии, он выучил нас высаживаться в порядке с военных кораблей и в порядке на гребных судах приставать к берегу. По важному влиянию на успех первого дела он решил успех всей кампании. Наконец, при всех высадках, заставляя моряков содействовать нам на твердой земле, он соединил их и сухопутные войска дружественными сношениями, столь необходимыми для службы и успеха³⁵¹.

У кавказских берегов в сложных условиях малоизвестного тогда побережья черноморские моряки лазаревской школы проявили большое искусство взаимодействия с сухопутными войсками, наглядным примером чего являются действия кораблей отряда контр-адмирала Михаила Николаевича Станюковича, посланных Лазаревым для содействия продвижению русских войск генерала И. Р. Анрепа (преемника Н. Н. Раевского) в район Сочи—Адлер в 1841 году.

В 1840 году на побережье между Анапой и Сухум-Кале русские имели 12 укреплений, построенных на территориях, занятых при содействии кораблей Черноморского флота. Укрепления эти подвергались частым нападениям отрядов Шамиля, подстрекаемого английскими и турецкими агентами. В целях борьбы с этими отрядами на мысе Адлер у укрепления Святого Духа к октябрю 1841 года был сосредоточен 11-тысячный отряд под командой генерала И. Р. Анрепа, большая часть которого была доставлена сюда на кораблях Черноморского флота. В отряд также входила милиция, состоявшая из кавказских народов и племен, поддерживавших русских.

В первых числах октября 1841 года генерал И. Р. Анреп вместе с контр-адмиралом М. Н. Станюковичем произвел рекогносцировку района побережья, в котором предстояло действовать. Были засечены на берегу наиболее крупные завалы, сделанные горцами из огромных вековых деревьев или из двойного ряда плетеных изгородей, заполненных землей. Эти завалы должна была расчистить корабельная артиллерия.

8 октября ночью русский сухопутный отряд двинулся вдоль побережья. На следующий день вдоль берега на буксире у пароходов шли 84-пушечный линейный корабль «Три иерарха» и 60-пушечный фрегат «Агатопись». Они двигались впереди сухопутных войск на расстоянии около километра от них. Когда на берегу показывался крупный завал, адмирал давал сигнал сухопутным частям остановиться. После этого пароходы подводили парусные суда близко к берегу, и они артиллерийским огнем разрушали завалы и выбивали оттуда противника. Затем корабли продолжали движение, а для того чтобы противник не вернулся вновь к местам прежних завалов, между сухопутным отрядом и кораблями курсировали два малых судна.

Кроме того, вдоль побережья ходили 18-пушечные бригады, обстреливавшие скопления противника на берегу. У самого берега непосредственно впереди и сзади войск шли вооруженные казачьи лодки и баркасы, причем на последних были установлены каронады. Временами лодки и баркасы приставали носом к берегу и картечью поражали неприятеля.

Для перевозки раненых имелись специальные невооруженные катера. Они же перевозили с кораблей воду для солдат и офицеров, которые испытывали в ней большую нужду. В результате тесного взаимодействия между сухо-

путными частями и кораблями в эти дни был разбит крупный отряд одного из сподвижников Шамиля — Хаджи Исмаила Берзека (отряд потерял до 1700 человек убитыми и ранеными) и занят ряд важных опорных пунктов Шамиля на побережье Кавказа.

Таким образом, успешная деятельность возглавляемого М. П. Лазаревым Черноморского флота мешала осуществлению планов англичан и турок на Кавказе.

За отличие при проведении высадки войск на кавказские берега, кроме увеличения Лазареву прежней аренды еще на тысячу рублей, одно из береговых укреплений на реке Псезуапсе, как уже говорилось, повелено было именовать «фортом Лазарева».

Школа военно-морских кадров

Командуя Черноморским флотом, М. П. Лазарев стал его подлинным преобразователем. Он ввел совершенно новую систему обучения моряков непосредственно в море, в обстановке, максимально приближенной к боевой.

Штаты боевых кораблей Черноморского флота были при Лазареве полностью укомплектованы и оснащены артиллерией более высокого качества. Но особая его заслуга состоит в том, что «восемнадцать лет управляя Черноморским флотом, он образовал целое поколение моряков и умел привить им те душевные качества, которые поставили его самого на степень известности и доставили ему величайшую награду, какую не воспользовался в тридцатилетнее правление ни один из сановников императора Николая»³⁵².

Начиная с 1834 года при Лазареве все корабли Черноморского флота «выходили ежегодно по дивизиям в практическое плавание преимущественно по западную сторону Крыма, к Тарханкуту и Одессе»³⁵³.

Михаил Петрович быстро «пополнил комплект черноморских офицеров целой семьей своих бывших сослуживцев, с которыми он сблизился в течение своей служебной карьеры и сближение с которыми обуславливалось единственно общей их преданностью своему военно-морскому отечественному делу»³⁵⁴.

Михаил Петрович Лазарев выступил наставником таких известных русских флотоводцев, как П. С. Нахимов, В. А. Корнилов, В. И. Истомина, Г. И. Бутаков. Все эти люди

начали свой путь под его руководством, и многие из них покрыли свои имена неувядаемой славой.

Выше уже говорилось о больших переменах в портовой администрации Севастополя, упоминались фамилии И. И. Стожевского, А. П. Авинова и др.

Все это была «команда» Михаила Петровича Лазарева. При нем редким явлением были телесные наказания и муштра. Сам Михаил Петрович был прекрасно образован, обладал богатым практическим и боевым опытом, был требователен к себе и к подчиненным, для которых всегда служил живым примером.

И тут надо сказать, что Михаил Петрович обладал удивительной способностью распознавать молодые дарования, а затем выращивать и развивать их. Так, лейтенант Нахимов начал служить под началом Лазарева в 1822 году, когда он еще командовал «Крейсером», и с тех пор на протяжении почти 30 лет Лазарев не выпускал его из поля зрения. Когда же Лазарева назначили командиром «Азова», туда же был переведен и Нахимов. А когда Лазарев стал главным командиром Черноморского флота, Нахимова произвели в капитаны 2-го ранга. Потом, в 1836 году, он был назначен командиром вновь строящегося корабля «Силистрия», а в 1837 году произведен в капитаны 1-го ранга.

На том же «Азове» внимание Михаила Петровича привлекли мичман Корнилов и гардемарин Истомин. Потом они также сделались последователями и ближайшими соратниками Лазарева и сопутствовали ему в течение почти всей его служебной деятельности.

Заслуживает внимания такой факт. Вскоре после Синопской битвы вице-адмирал Павел Степанович Нахимов в письме к уже вдове адмирала Лазарева писал: «Успех Синопского дела обязан духу покойного Михаила Петровича, витавшего над нами во время боя. Офицеры моей эскадры свято исполняли завещание их покойного учителя и благодетеля. По возвращении эскадры из Синопского сражения в Севастополь, первым делом черноморцев было отслужить торжественную панихиду над прахом Михаила Петровича Лазарева»³⁵⁵.

Все близко знавшие Нахимова единогласно засвидетельствуют искренность вышеприведенных слов. Нахимов был убежден, что удача Синопского сражения напрямую связана с образованием эскадры Михаилом Петровичем.

Или, например, Владимир Алексеевич Корнилов. При М. П. Лазареве он был начальником штаба Черноморского

флота. Так вот Андрей Андреевич Жандр, бывший в то время директором канцелярии Морского министерства, потом отмечал, что Корнилов, сохранив навсегда горячую привязанность к памяти Михаила Петровича, «приходил в негодование, когда замечал в ком-нибудь хотя тень непочтения к своему наставнику»³⁵⁶.

А еще А. А. Жандр подчеркивал, что если Корнилов «замечал что-либо противоречащее морским порядкам, введенным Лазаревым в Черноморском флоте», то он «немедленно останавливал и исправлял ошибку»³⁵⁷.

Все сказанное выше, как и многое из того, что содержится в других разделах нашей книги, подтверждает мнение современников Михаила Петровича, сложившееся уже при его жизни, о существовании школы Лазарева.

Масштабность этого понятия и влияние лазаревской системы обучения и воспитания не ограничиваются лишь профессиональными рамками. Этот человек силой своего примера и нравственного императива влиял не только на подвластных ему людей. Он заставил по-иному взглянуть на свое отношение к делу целое поколение русских морских офицеров, а также возвысил гордость за принадлежность к флоту и честную службу Отечеству у матросской массы, при этом вынуждая сильных мира сего и царедворцев считаться с понятиями чести и достоинства.

Эти достоинства Михаила Петровича Лазарева прекрасно отразил в 1881 году в своих записках один из его учеников морской министр И. А. Шестаков: «Нужно выяснить, сделать доступным для понятия каждого, каким образом человек, не выходящий из ряда обыкновенных по образованию, лишенный всякого блеска, всяких внешностей, увлекающих массы, смог верно схватить пригодные средства, угадать сохраненную под спудом священную искру, разжечь ее в пламя. И разжечь в апатичном дотоле сословии светоч чувства долга, бескорыстного трудолюбия и самоличной оценки, несравненно более строгой, нежели воззрения начальства; короче, создать многочисленную корпорацию, чуждую двигателям тогдашней общественной среды, жившую особенной, можно сказать, республиканской жизнью. И это в государстве, где железная воля воплощенной необузданности гнула всех долу, растапивала в том же горниле таланты и бездарность, достоинства и посредственность, добродетели и пороки... <...> и выливала единообразную форму тупой, не одолимой никакими страданиями покорности»³⁵⁸.

В основе лазаревской школы лежат главные принципы, которыми руководствовался в своей деятельности сам Михаил Петрович, — профессионализм, ответственное отношение к своим обязанностям, постоянное совершенствование боевой выучки личного состава, образцовое содержание кораблей.

А еще Лазарев воспитывал в своих подчиненных те моральные качества и духовные ценности, без которых, по его убеждению, офицер или матрос не мог считаться настоящим русским моряком: верность воинскому долгу, патриотизм, железная дисциплина, не унижающая человеческого достоинства, как залог успеха в бою и в походе, постоянное изучение передового морского опыта, но без преклонения перед иностранщиной.

Его ученики, выдвинутые им в разные годы и воспитанные на этих правилах, стали его единомышленниками, следовали его заветам и передавали их новым поколениям.

Лазарев привечал офицеров, добросовестно относившихся к службе. «Таких он приглашал на чашку чая, беседовал с ними, давал поручения, иногда очень ответственные. Нерадивых Лазарев назначал в подчинение командирам, отличающимся исключительной строгостью и требовательностью. Лазарев считал, что “гораздо приятнее видеть подвижных и активных офицеров, полных мужества и энергии, нежели сидней философов, которые только курят трубки с утра до вечера и рассуждают о пустяках, а ни на какое по службе дело не способны”»³⁵⁹.

Для воспитания молодых офицеров Лазарев использовал метод состязательности, распространив его не только на людей, но и на команды кораблей. Существует мнение, что этот опыт Лазарев заимствовал у англичан, широко его применявших. Возможно, что это сыграло свою роль, но и в традициях русского народа всегда существовало выявление сильнейших в честной борьбе.

«<...> Лазарев широко использовал шлюпочные состязания. <...> Это была замечательная школа для молодых офицеров, заставлявшая их изучать всю разносторонность морской практики. <...> В дальнейшем эта состязательность переносилась на корабли, командирами которых становились офицеры»³⁶⁰.

В 1836 году М. П. Лазарев разработал специальную инструкцию и по обучению гардемарин, в которой содержались правила их пребывания на корабле и указывалось на необходимость обучения всему, что входит в служебные

обязанности всех должностных лиц на судне, а также умению выполнять матросскую работу по управлению парусами и содержанию в исправности рангоута.

Свои принципы воспитания и обучения Лазарев распространял и на матросов, требуя от них прежде всего дисциплины и грамотного исполнения каждым своих обязанностей. Как уже отмечалось, Лазарев порой применял к матросам и нижним чинам наказания, добиваясь точного исполнения приказов, однако требовательность его исходила прежде всего от необходимости иметь на борту слаженную команду, что являлось залогом выполнения поставленных задач и сохранения жизни людей и корабля. Этому Михаила Петровича научил колоссальный опыт, полученный в кругосветных плаваниях.

А вот еще о внимании Лазарева к нижним чинам: «При подготовке экспедиции на Босфор в 1832 году Лазарев проявил несвойственную руководителям того времени заботу об экипажах и особенно нижних чинах. Он потребовал от командиров обеспечить личный состав вещевым имуществом, чтобы "...по холодному ныне времени не могли претерпевать в одежде недостатка и изнурения", а также качественным продовольствием и медикаментами»³⁶¹.

Лазарев всегда внимательно следил за тем, чтобы при награждении членов экипажей отличившихся кораблей или распределении денежных призов были отмечены наградами и получали свою долю и матросы.

Генерал и писатель Евгений Васильевич Богданович характеризовал Михаила Петровича так: «Трудно высказать немногими словами, чем был Лазарев для Черноморского флота. Он был всем: энергическим преобразователем флота на лучших современных основаниях, мудрым его руководителем, горячим защитником его интересов, его душою в высшем значении слова... Лазарев трудился не только для флота, находившегося под его начальством, но и для флота будущего: он создал блестящую плеяду знаменитых моряков и, сходя под мирную сень тихой могилы, мог бы сказать, что для черноморцев он не умирает. И это была бы правда. Покидая нас, Лазарев завещал нам Корнилова, Нахимова, Новосильского, Истоминых, Метлина, Лесовского, Посьета, Бутаковых, Унковского, Попова, Аркаса, Перелешинных, Керна и других; как предсмертное завещание он оставил нам традицию, и пока память о Лазареве будет дорога русскому моряку, у нас всегда найдутся Дубасовы, Шестаковы, Барановы, Скрыдловы, Новиковы...»³⁶²

Русская душа

О том, каким человеком был М. П. Лазарев, нам поведают многие его современники, хорошо знавшие Михаила Петровича. В частности, интересные воспоминания о нем оставил Александр Петрович Хрипков, морской офицер, служивший на Черноморском флоте. Они были опубликованы в 1877 году в журнале «Русский архив» и представляют собой сборник реально имевших место случаев о Лазареве, записанных со слов близко знавших адмирала людей. Основным источником этих историй являются адмирал К. И. Истомин, а также В. И. Истомин, Г. М. Ребиндер и др. Благодаря такому подходу Михаил Петрович предстает перед нами не покрытым хрестоматийным глянцем великим флотоводцем, а живым человеком со своими привычками, особенностями характера и поступками.

Например, А. П. Хрипков пишет: «Главная черта его характера — резкая самостоятельность. Его рыцарская, без страха и упрека, душа стояла так крепко за правду, что не существовало, буквально сказать, никакой власти на земле, которая могла бы поколебать его личные убеждения и заставить его отказаться от цели, им раз для себя определенной. Эти-то душевные качества, постоянно направленные к общественной пользе, любовь к службе и высокое понятие о ее значении доставили Лазареву исключительное, слепое доверие всех подчиненных и привязали к нему сердца многих из окружавших его до такой степени, что для них не существовало ничего невозможного при исполнении воли начальника. 18 лет управляя Черноморским флотом, он образовал целое поколение моряков и умел привить им те душевные качества, которые поставили его самого на степень известности и доставили ему величайшую награду, какую не воспользовался в 30-летнее правление ни один из сановников императора Николая. Эта награда — общественное мнение целого сословия, отдавшего адмиралу честь первой победы созданного им Черноморского флота после уже его смерти»³⁶³.

М. П. Лазарев был человеком своего времени, он был личностью с неоспоримыми способностями и характером, но при этом, как отмечал хорошо знавший его Д. И. Завалишин, имел несчастье, с одной стороны, вынести из службы на британском флоте все его недостатки в «утрированном почти до безобразия виде», а с другой стороны — воспитаться под влиянием еще екатерининских нравов.

Но в любом случае он был человеком дела, честным и всегда следил, чтобы средства, отпускаемые на содержание флота и матросов, тратились по назначению. Он был беспощаден к любым нарушителям и казнокрадам.

В марте 1846 года М. П. Лазарев в письме В. И. Истомину благодарил его за участие в борьбе с расхитителями государственных средств и высказал мысль, которая является по сути жизненным кредо самого Михаила Петровича:

«Честность, самолюбие и деятельность, соединяясь вместе, расторгают всякие преграды, и никакая бестия против них не устоит!»³⁶⁴

В мае 1845 года А. П. Хрипков записал со слов генерал-майора Григория Максимовича Ребиндера историю о том, что, будучи молодым офицером, М. П. Лазарев имел товарищем одного флотского офицера, и однажды за чашей пунша «дали они себе слово, что если кто из них дойдет до степени известности, то в таком случае должен покровительствовать детям другого. Оба тогда были не женаты и, конечно, потому так легко приняли на себя обязательство, не сообразив тяжести, которая может пасть на них, если бы кому из них пришлось действительно исполнить это обязательство». Потом друг Михаила Петровича умер в Астрахани и «не оставил никаких средств к существованию своего семейства. Перед смертью он вспомнил о Лазареве и написал ему записку, в которой напоминал о честном слове, обеспечивавшем их договор, и поручал ему малолетних детей, дочь и сына. Лазарев поместил дочь в институт, сына определил в Морской корпус и во все время пребывания его в корпусе писал к нему письма с нежными родительскими наставлениями, присылал деньги на мелочные расходы», а при отправлении в первое его морское путешествие «пересмотрел все белье молодого человека и заставил его сделать всему подробный реестр»³⁶⁵.

С ранних лет отправленный в Великобританию, Михаил Петрович Лазарев служил пять лет на судах британского флота и находился практически постоянно в море. «Впечатления юности всегда сильно действуют на душу человека. Весьма понятно, что сближение с англичанами, их цивилизация, их великие успехи в мореплавании заставили молодого человека смотреть пристрастными глазами на все английское, и невольно привились к нему черты английского характера, привычки, обычаи и самый взгляд на вещи. Он в этом отношении имел сходство с приятелем своим князем М. С. Воронцовым. Если характер адмирала сформировал-

ся под влиянием чуждого направления, то душа его зато оставалась чисто русской, и едва ли кто был в состоянии любить свое Отечество более Михаила Петровича. Когда он возвратился в Россию и поступил в разряд линейных офицеров, на долю его выпал счастливый жребий быть почти непрерывно в море. До самого назначения начальником штаба Черноморского флота он прослужил целый ряд самых блестящих и продолжительных кампаний, через что и приобрел такие практические познания в морской службе, что едва ли в самом английском флоте мог найтись офицер, более его сведущий»³⁶⁶.

Примерно то же самое писала в июле 1845 года Олимпиада Петровна Шишкина, русская писательница, фрейлина великой княгини Екатерины Павловны, а затем и императрицы Александры Федоровны: «Я знала, что Михайло Петрович Лазарев в молодости своей долго жил в Англии, и, признаюсь, воображала, что он напитан иностранным духом и, как часто бывает, пренебрегает всем русским. Тем приятнее было мне видеть совсем противное. Адмирал Лазарев — истинный русский дворянин, прямой, чистосердечный. И когда он показывал нам адмиралтейство и принадлежащие к нему заведения, видя во всем порядок и совершенство, которые могут вполне оценить, по крайней мере понять, не одни знатоки дела, но все, у кого есть смысл человеческий, нельзя было сомневаться, что адмирал затем провел несколько лет в Англии, чтобы заимствовать там все полезное для своего Отечества»³⁶⁷.

А вот еще некоторые малоизвестные черты характера М. П. Лазарева и присущая ему индивидуальность, помеченные А. П. Хрипковым в то время, когда Михаил Петрович уже был женат на Екатерине Тимофеевне Фандер-Флит: «Долгие плавания изменяют совершенно характер человека и дают ему другое направление. Сближение с людьми разных свойств и направлений заставляет каждого изучать себя самого и умерять лишний пыл, лишнюю настойчивость и разные другие недостатки. Нигде человек не беседует так много с самим собою, как на палубе военного корабля; нигде не привыкает он властвовать до деспотизма, как на корабле, если случай и обстоятельства вверили судно в его командование. Немудрено, что Михаил Петрович сделался суров, по привычке всегда требовать от других строгого исполнения обязанностей. И этот человек достался в руки женщине, которая должна была во многом изменить своего мужа, чтобы обеспечить свое семейное счастье.

Вскоре после женитьбы Лазарева окружающие заметили, что в известное время вечером постоянно являлся в кабинет человек, приглашая адмирала на половину, где помещалась его супруга. Пошли подозрения, догадки, и вскоре было открыто, что в это время адмирал, в присутствии жены, должен был читать книги священного содержания. Подобные упражнения вскоре осветили новым светом душу Михаила Петровича и открыли перед ним новый мир. Со времени его женитьбы он переменялся во многом, и влияние его на других или, лучше сказать, на массу подчиненных стало безгранично. Адмирал сказал, адмирал приказал, или он такого-то мнения. Все это было законом для большинства черноморских офицеров. Раз, в разговоре с отцом моим, которого Лазарев очень полюбил, речь зашла о положении России и о царствовании императора Николая. Лазарев воспламенился, что бывало с ним очень редко, и сказал: “Знаете, что я вам скажу на это, Петр Федорович? Николай мой благодетель, но я России не променяю на Николая”. Все знали преданность Лазарева к императору, знали, что он действительно готов пожертвовать последней каплей крови за Государя, но что Отечество для него выше всего на свете, и что сам Государь именно за это особенно ценил Лазарева. <...>

Раз, в одну из поездок Михаила Петровича в Севастополь Екатерина Тимофеевна сопровождала мужа. С берега была положена сходня (доска, по которой должны были пройти дамы на пароход). Адмирал вел под руку свою жену. Когда она вступила на доску, часовая цепочка оборвалась, и часы, подарок Михаила Петровича жене, упали в воду. Понятно, что первое движение было остановиться. “Утонули”, — проговорил адмирал, продолжая идти далее и не дав времени взглянуть, куда и как упали часы. Екатерина Тимофеевна очень дорожила этими часами; как только пароход скрылся из виду, то немедленно водолаз стал искать часы. Они вскоре были найдены, и, к чести английских мастеров, крышки были так плотно сделаны, что вода не проникла в механизм. По возвращении адмиральши часы были переданы ей. Она тщательно скрыла от адмирала о находке их. Спустя некоторое время Екатерина Тимофеевна взойшла в кабинет мужа и увидела, что он, припоминая что-то, чертил на бумаге часы, желая (как открылось потом) заказать подобные в Лондоне. Наконец она решилась открыть адмиралу, что часы уже найдены. Узнав всю правду, адмирал рассердился и настоятельно требовал, чтобы она объявила

ему, кто осмелился употребить водолаза на частную надобность. Но на этот раз адмиралу не удалось вынудить признания, и имена виновных остались ему неизвестны»³⁶⁸.

Михаил Петрович был почитаем и высоко ценим в научных кругах. Он был избран почетным членом Русского географического общества, Морского ученого комитета и Казанского университета, а также членом Одесского общества истории и древностей. Одни ценили его за флотоводческий талант, другие — за административный, третьи — за ученый...

Адмирал И. А. Шестаков в своих воспоминаниях отмечал, что «секрет» Лазарева, помимо его собственной личности, вызывавшей невольное уважение, состоял в подтвержденной опытом аксиоме: окружи человека порядочностью — и он станет порядочным человеком.

Очень верно подмечено!

Были у М. П. Лазарева и другие особенности в отношениях с людьми, мягко говоря, совершенно разного общественного положения. Как мы уже отмечали, он был требователен к подчиненным, не прощая ни малейшей оплошности. Сам император Николай I прощал Михаилу Петровичу все странности его характера, оберегая для больших дел. Однажды императору поступила бумага о публичном оскорблении Лазаревым полковника Корпуса корабельных инженеров В. Ф. Стоке. Николай, не читая, отложил ее в сторону: «Если Лазарев оскорбил, значит, тому были причины!»

Черноморский флот времен Лазарева был, по сути, единственным «островом свободы» в николаевской России. Там напрочь отсутствовали муштра, парадность и шагистика. Там морские офицеры, вопреки всем существовавшим уставам, расстегивали мундиры, выпуская поверх них белоснежные воротники рубах, прозванных «лиселями». Так любил ходить их кумир Михаил Петрович Лазарев. Так ходили и они. И что же Николай I, ярый поборник муштры и порядка? Да за одни такие «лиселя» он, не задумываясь, снял бы с должности десяток генералов! Но, приезжая на Черноморский флот и видя все, там происходящее, он молчал. Когда же императора уж слишком донимали доносители, он просто отмахивался от них: «Оставьте Лазарева в покое! Он знает, что делает!»

Михаил Петрович неустанно повторял, что «всякое положение человека прежде всего возлагает на него обязанности» и что «с точным, безукоризненным их выполнением связана не только служебная, но и личная честь»³⁶⁹.

Новые чины и награды

24 апреля 1834 года М. П. Лазарев был награжден орденом Святого Владимира 2-го класса, а потом, 31 декабря того же года, его официально утвердили главным командиром Черноморского флота и портов.

За заслуги М. П. Лазарев в 1835 году был награжден прибавлением к прежде пожалованной ему аренде еще тысячу рублей, а в 1837 году его грудь украсил орден Святого Александра Невского. Последнее произошло при посещении императором Николаева и Севастополя, когда «Его Величество лично удостоверился в благоустройстве Черноморского управления»³⁷⁰.

В 1842 году Лазарев получил алмазные знаки к ордену Святого Александра Невского с повелением носить мундир 12-го флотского экипажа, особенно отличившегося при Наварине.

10 октября 1843 года Михаил Петрович был произведен в адмиралы.

В 1845 году, при посещении императором Николаем I Николаева и Севастополя, М. П. Лазарев был пожалован орденом Святого Владимира 1-го класса.

Перед самым концом жизни Михаил Петрович получил орден Андрея Первозванного, орден, как говорят, доставивший ему истинное удовольствие. Но в разговоре с одним близким человеком он очень наивно сказал: «Я понимаю, что графу Закревскому могли дать Андреевскую ленту, но мне-то за что ее дали?»

Адмирал не почитал себя достойным каких бы то ни было наград; ему казалось, что его служба была делом обыкновенным и что человека, исполняющего только свой долг, не за что награждать. Такого взгляда на службу адмирал держался во всю свою жизнь»³⁷¹.

Поздний брак

В 1835 году Михаил Петрович Лазарев женился на Екатерине Тимофеевне Фан-дер-Флит.

Она родилась 24 февраля 1812 года и была дочерью тогда архангельского вице-губернатора, а позднее губернатора Олонецкой губернии Тимофея Ефремовича Фан-дер-Флита (1775—1843) от брака его с Татьяной Федоровной

Сухотиной (1776—1854), дочерью секунд-майора Федора Григорьевича Сухотина (1743—1814).

В молодости в Екатерину был влюблен поэт и переводчик Нестор Кукольник, и он воспел ее под именем «Леноры».

Ленора! С страхом и слезами
Давно молюсь перед тобой
Моими тайными стихами,
Моею тайною мольбой³⁷².

Но из-за своей нерешительности он не успел сделать предложения, несмотря на взаимность со стороны Екатерины Тимофеевны, и она по решению родителей вышла замуж за другого. Это послужило причиной насмешек в среде литераторов и критиков.

Поэт и прозаик Александр Владимирович Жиркевич в своем дневнике написал об этом так: «Н. В. Кукольник в молодости был влюблен в Екатерину Тимофеевну Фан-дер-Флит, но, по своей застенчивости и нерешительности, очень долго собирался сделать ей предложение, несмотря на видимую взаимность со стороны Екатерины Тимофеевны. Пока он собирался и изливал свои чувства во множестве страстных стихотворений, в дом Фан-дер-Флитов явился знаменитый контр-адмирал, герой Наваринский Михаил Петрович Лазарев, влюбился и объяснился с родителями. Отец Екатерины Тимофеевны пришел в такой восторг от такой блестящей партии для своей дочери, что тут же дал слово, даже не спросив ее согласия. Нестор Васильевич и Екатерина Тимофеевна были в страшном отчаянии. Любовь между ними возгорелась еще сильнее, но в смысле чисто платоническом»³⁷³.

А вот свидетельство хорошо осведомленного А. П. Хрипова: «Говоря о Лазареве, нельзя не вспомнить о том случае, который имел решительное влияние на привычки, характер и на всю остальную его жизнь. Дожив почти до старости, адмирал в Петербурге увидел дочь г-на Фан-дер-Флита и влюбился в нее. Не сказав ни слова с той, которая так сильно его поразила, он на другой день отправился к отцу ее и изъявил желание жениться на его дочери, прибавив, что ответ должен быть дан на другой же день. Женитьба адмирала была быстрая: в несколько дней все было улажено, и Михаил Петрович с молодой женой уехал обратно в Николаев. В жизни немногих женщина имела такое доброе успокои-

тельное влияние, как Екатерина Тимофеевна в жизни своего мужа»³⁷⁴.

Екатерина Тимофеевна была на целых 24 года моложе Михаила Петровича, тем не менее их брак, судя по отзывам современников, был вполне благополучным.

Екатерина Тимофеевна состояла обер-гофмейстериней при великой княгине Александре Иосифовне, супруге великого князя Константина Николаевича. В 1845 году она основала женское благотворительное общество, преобразованное в 1873 году в Николаевское благотворительное общество.

Небезынтересно, что она приходилась кузиной ученику М. П. Лазарева, а впоследствии герою Крымской войны вице-адмиралу Владимиру Алексеевичу Корнилову. Она скончалась 7 мая 1877 года и была похоронена на Никольском кладбище Александро-Невской лавры в Санкт-Петербурге.

В браке у Екатерины Тимофеевны и Михаила Петровича родилось шестеро детей: Татьяна Михайловна (1836—1916), Михаил Михайлович (1839—1908), Петр Михайлович (1843—1845), Анна Михайловна (1845—1893), Александра Михайловна (1848—1853), Петр Михайлович (1850—1919).

Глава восьмая
К ПОСЛЕДНЕМУ ПРИЧАЛУ

Болезнь М. П. Лазарева

В начале января 1851 года Михаил Петрович, еще будучи главным командиром Черноморского флота, принял обстоятельный отчет «О практических плаваниях судов в кампанию 1850 года», подготовленный его начальником штаба контр-адмиралом В. А. Корниловым.

26 января 1851 года Михаил Петрович подготовил замечания по поводу «Свода морских сигналов», где высказал свою точку зрения по поводу повышения эффективности использования показаний компаса, световых и звуковых сигналов в морской практике.

То есть, как мы видим, человек продолжал активно работать.

В начале 1851 года давняя болезнь Михаила Петровича (рак желудка) резко обострилась, в связи с чем ему срочно пришлось отставить все дела и уехать в Вену на лечение. Первые признаки серьезного заболевания стали проявляться в середине 1840-х годов, а вскоре обнаружилось, что симптомы тяжелой болезни, практически не оставлявшей шансов на выздоровление. Тем не менее адмирал не обращал на это внимания и продолжал руководить вверенным ему флотом. И только теперь он вынужден был оставить свой пост и заняться лечением.

Узнав о состоянии здоровья Лазарева, император Николай I в своем милостивом рескрипте не только разрешил, но и просил его прибегнуть к совету врачей.

А незадолго до этого, в последний свой приезд в Санкт-Петербург, адмирал был на приеме у Николая I, который, желая показать адмиралу свое внимание и особое расположение, сказал:

— Старик, останься у меня обедать.

— Не могу, государь, — ответил Михаил Петрович, — я дал слово обедать у адмирала Г...

Сказав это, Лазарев вынул свой хронометр, взглянул на него и, порывисто встав, промолвил:

— Опоздал, государь!

Потом он поцеловал озадаченного императора и быстро вышел из кабинета.

История эта дошла до нас от А. П. Хрипкова, а потом ее пересказывали многие писатели и историки. Никто толком не может назвать фамилию того, к кому собирался пойти Михаил Петрович, но все отмечают, что он назвал императору фамилию своего старого сослуживца, который был тогда в крайней немилости при дворе.

А дальше произошло вот что: вошел князь А. Ф. Орлов, чрезвычайно уважавший адмирала Лазарева.

— Представь себе, — сказал император, — что есть в России человек, который не захотел со мной отобедать.

Впрочем, как утверждал А. П. Хрипков, «Николай снисходительно относился к странностям Лазарева, великодушно прощая их»³⁷⁵.

Перед отъездом Лазарева в Вену на лечение В. А. Корнилов принес Михаилу Петровичу бумаги, которые тот должен был подписать по случаю сдачи своей должности другому.

2 ноября 1850 года М. П. Лазарев написал князю А. С. Меншикову рапорт следующего содержания:

Обращая внимание на отлично усердную и деятельную службу начальника штаба Черноморского флота и портов контр-адмирала Корнилова и примерный порядок, в котором содержится все части, начальству его вверенные, а также успешное исполнение многих других поручений моих, до пользы службы относящихся, я долгом счел свидетельствовать о том перед Вашею Светлостью и покорнейше просить Вашего предстательства перед Его Императорским Величеством о Всемилостивейшем награждении контр-адмирала Корнилова орденом Святого Станислава 1-й степени, представляя при сем формулярный и краткий о службе его списки³⁷⁶.

Понятно, что Михаил Петрович надеялся, что именно Корнилов станет его преемником на посту главного командира Черноморского флота и портов. Но вопрос о преемнике Лазарева уже был решен в Санкт-Петербурге. По личному указанию Николая I им стал 74-летний генерал-лейтенант М. Б. Берх — выходец из балтийских немцев, воспитывавшийся в Морском кадетском корпусе, а до это-

го бывший директором черноморских и азовских маяков, потом директором Севастопольского флотского училища, начальником Севастопольского порта и гидрографического отделения штаба Черноморского флота.

А что касается 45-летнего В. А. Корнилова, то на него «уже смотрели как на главного начальника Черноморского флота, действительного преемника Лазарева; временное назначение адмирала Берха было лишь условным замещением вакантной должности главного командира из-за молодости самого Корнилова, сверстники коего были еще капитанами 1-го ранга»³⁷⁷.

Конечно же, у Берха было то преимущество, что он был намного старше Корнилова, но при этом бывший директор маяков и член Адмиралтейств-совета никогда не командовал не только эскадрами, но вообще ни одним линейным кораблем. Однако именно ему доверили теперь Черноморский флот! Пока исполняющим обязанности, впредь до особого распоряжения.

Суть подобного решения проста: М. Б. Берх был старше не только по возрасту, он был генерал-лейтенантом корпуса флотских штурманов, то есть он был старшим и по званию. Соответственно, назначение Берха возложило на Корнилова всю тяжесть ответственности за боевую готовность Черноморского флота, не давая ему фактически никаких прав.

Со своей стороны В. А. Корнилов, зная о недостатке средств у Лазарева, когда принес Михаилу Петровичу бумаги на подпись, решился между другими бумагами положить и требование всего его денежного содержания за год вперед, чтобы не затруднять казначейство высылкой этого жалованья по частям, так как, в силу высочайшего рескрипта, Михаил Петрович был уволен с сохранением полного содержания. Однако Корнилов «ошибся в своем предположении. Несмотря на ужасную слабость, адмирал прочел все бумаги, принесенные к нему, и, дойдя до требования жалованья вперед за целый год, был обижен действием Корнилова и слабым голосом сказал: “Человек в моем положении может надеяться прожить только два месяца, а потому потребовать жалованье за два месяца”»³⁷⁸.

По другой версии, он сказал: «Отсчитайте на несколько месяцев, более мне уже не понадобится, так зачем же разорять государство!»

В этой фразе весь Лазарев...

А вот что написал в личном письме адмиралу император Николай I, узнав о его болезни:

Михаил Петрович!

С искренним соболезнованием узнал о расстроенном состоянии вашего здоровья. Я поручил начальнику Главного морского штаба выразить вам как участие мое, так и желание, чтобы вы поспешили прибегнуть к врачевным пособиям для восстановления ваших сил. Усматривая из вашего к нему отзыва, что, несмотря на утомление вас болезнью, вы продолжаете неослабно заниматься делами, я опасаюсь, чтобы труды, для которых по свойственной вам ревности к любимому вами делу вы не шадите себя, не усугубили болезни...³⁷⁹

В конце письма сообщалось, что для лечения выделено две тысячи рублей серебром, не требующих никакого отчета за их использование.

Переезд в Вену

Таким образом, только вмешательство императора Николая I заставило Михаила Петровича в начале 1851 года отправиться в Вену на консультацию с тамошними медицинскими знаменитостями.

Адмирала сопровождали жена Екатерина Тимофеевна, дочь Татьяна Михайловна и будущий герой Севастопольской обороны, его помощник и ученик В. И. Истомина, а также царский лейб-медик.

Но в Вене болезнь «приняла страшные размеры, и не оставалось никакой надежды спасти жизнь Лазарева. Окружающие адмирала и в особенности В. И. Истомин, горячо им любимый, упрасивали его написать письмо государю и поручить ему свое семейство. «Я никогда ничего в жизнь мою ни у кого для себя не просил и теперь не стану просить перед смертью»³⁸⁰.

Таков был ответ Михаила Петровича на эти просьбы.

А тем временем он настолько ослабел, что хирурги, среди которых был знаменитый доктор медицины Христиан Теодор Бильрот, отказались его оперировать. Болезнь развилась до такой степени, что адмирал почти не мог принимать никакой пищи.

21 февраля 1851 года Михаил Петрович составил завещание.

Приняв намерение отправиться за границу для лечения одержимой меня болезни я, в полном сознании здорового ума и твердой памяти, признал за благо, на случай смерти

моей, завещать сим любимой мною супруге моей — Екатерине Тимофеевне Лазаревой, урожденной Фан-дер-Флит, все мое движимое и недвижимое имущество, а также все капиталы с процентами³⁸¹.

11 (23) апреля 1851 года главный командир Черноморского флота и портов и губернатор Севастополя и Николаева адмирал Михаил Петрович Лазарев скончался. Он умер, ни разу не обнаружив никаким знаком своих ужасных страданий.

Ему было всего 62 года.

А 15 апреля 1951 года, когда еще не знали об этом печальном событии, в Вену было отправлено письмо великого князя Константина Николаевича об избрании М. П. Лазарева почетным членом Русского географического общества: «Михаил Петрович!

Состоящее под моим председательством императорское Русское географическое общество, желая доказать глубокое уважение свое знаменитому адмиралу, избрало [Ваше Высокопревосходительство] в свои почетные члены.

С особенным удовольствием сообщая вам об этом избрании и препровождая при сем диплом на помянутое звание, мне приятно уверить вас, что самое искреннее желание мое заключается в том, чтобы Всевышний облегчил страдания ваши и продлил вашу жизнь на пользу русского флота, который давно уже привык видеть в вашем имени украшение своей летописи»³⁸².

Увы, адресат это письмо уже не получил...

Траурные мероприятия в Вене

Известие о смерти адмирала Лазарева поступило от австрийского генерального консула в Одессе Людвиг Леопольда Гутманстала: «11 апреля скончался в Вене адмирал Лазарев, обряд погребения его совершен был с большой торжественностью в церкви императорского Российского посольства в Вене 13-го числа в присутствии эрцгерцогов австрийских Вильгельма и Эрнста и при многочисленном собрании австрийских генералов, штаб- и обер-офицеров и всех войск, в Вене находящихся. По окончании отпевания восемь унтер-офицеров в трауре из полка Мариасси вынесли гроб из церкви и поставили на дроги. Печальная процессия двинулась от церкви в следующем порядке: впереди —

дивизион кирасир, за ним — шесть орудий при батальоне пехоты, потом дивизион гренадеров, за которыми следовали ордена, певчие, духовенство и, наконец, гроб. Позади гроба ехал верхом рыцарь в черных латах, шло семейство покойного и члены нашего посольства; за ними Их Высочества эрцгерцоги австрийские Вильгельм и Эрнст, весь венский генералитет, пехота и артиллерия. По выходе из городских ворот за гробом последовали на кладбище только два дивизиона кирасир, а прочие войска, выстроившись на гласисе, произвели прощальный салют из 36-ти пушечных выстрелов»³⁸³.

15 апреля 1851 года Владимир Иванович Истомин, сопровождавший М. П. Лазарева в поездке в Вену, также отправил сообщение своему брату с подробностями похорон адмирала. В нем, в частности, говорилось, что на другой день после смерти адмирала Истомин был потребован к российскому посланнику при австрийском дворе, который объявил, что австрийский император желает «воздать праху покойного воинские почести соответственно его званию»³⁸⁴.

Повторив уже изложенные выше подробности церемонии, В. И. Истомин далее писал: «<...> Церемониал кончился, и тело адмирала поставили в капеллу до отправления его в Россию. Я до сих пор не знал, что без Высочайшего разрешения не дозволено ввозить покойников в наши границы, и, признаюсь, был очень встревожен, когда барон Мейендорф мне объявил об этом. Пока его депеша дойдет в Петербург, пока там доложат и Высочайше разрешат, пока разрешение это придет в Вену, пройдет добрый месяц. Все это время вдова адмирала с детьми должна проживать в Вене; а денег, как вам известно, адмирал не копил. Все это, повторяю, меня очень встревожило, и я стал просить господина посланника, нельзя ли каким-нибудь образом умалить обыкновенный срок проживания в ожидании ответа из Петербурга на его представление. Барон Мейендорф мне ответил, что все, что он может сделать в этих обстоятельствах, заключается в том, что он будет просить, чтобы из Петербурга разрешение на ввоз тела покойного адмирала в Россию отправили в Николаев, откуда пришлют или пароход в Галац, или же, если это найдут неудобным, разрешение; а мы между тем отправляемся отсюда на Дунай в Галац, откуда, если не найдем казенного парохода, а одно лишь раз-

решение, пойдём на пакетботе парохода «Петр Великий» в Одессу, и уже оттуда препроводим покойного адмирала в Севастополь для окончательного предания земле.

Барон Мейендорф точно таким образом и поступил, и от 11 (23) его представление пошло в Петербург; но скоро ли оттуда пойдет разрешение, предвидеть не могу»³⁸⁵.

Однако по просьбе супруги Михаила Петровича, «незвизирая на препятствия со стороны закона», высшая австрийская власть позволила перевезти останки покойного в Россию. Точнее, в Севастополь, в город, который был предметом особых его трудов и забот, в место, где была сосредоточена жизнь Черноморского флота.

Последнее плавание адмирала Лазарева

2 мая 1851 года, в 12 часов дня, прах М. П. Лазарева в металлическом гробу был перенесен с австрийского пакетботного парохода, на котором его доставили в Галац, на русский пароход «Силач».

Далее «Силач» двинулся из Галаца к устью Сулинского рукава Дуная. Там его ожидали два других военных парохода — «Владимир» и «Громоносец» (тот самый, на котором покойный постоянно совершал в последние годы плавания).

4 мая пароход «Силач» подошел к борту парохода «Владимир», ведя на буксире два катера, на одном из которых находился гроб, окруженный офицерами, а на другом — супруга и дочь адмирала с сопровождавшими их лицами.

Гроб с почестями был перенесен на ют «Владимира», где возвышался богато убранный катафалк.

Флаги были приспущены, рубку обили черным сукном. Возле катафалка стояли священнослужители и певчие, командир парохода и все офицеры в траурной форме.

В девять часов вечера оба парохода взяли курс на Севастополь. «Владимир» шел впереди под адмиральским флагом с черной перевязью.

Исполнявший обязанности главного командира Черноморского флота вице-адмирал М. Б. Берх свой флаг спустил.

Пароходы двигались медленно и лишь на другой день в четыре часа дня подошли к Севастополю. Флот стоял на

рейде, выстроенный в линию, с перекрещенными реями, с приспущенными флагами.

«Владимир» вошел в Севастопольскую бухту, прошел вдоль линии кораблей и в пятом часу бросил якорь перед Екатерининской (Графской) пристанью. Толпы народа стояли на пристани, вокруг парохода было много шлюпок. В городе царил мертвая тишина, которую лишь ночью нарушили звуки топора и пилы — это устраивали помост от пристани прямо на пароход, чтобы удобнее было совершить погребальное шествие.

Ночью же из Одессы пароходом прибыл преосвященный Иннокентий, архиепископ Херсонский и Таврический, чтобы отдать последний долг чтимому всеми адмиралу Михаилу Петровичу Лазареву.

Прощание в Севастополе

В восемь часов утра все было готово к перенесению гроба в Петропавловский собор на Центральном городском холме. Войска были расставлены от самой пристани до собора, все флотские и армейские генералы и офицеры в траурной форме стояли на лестнице, церковные хоругви и военные знамена развевались вокруг них.

Офицеры, назначенные для несения гроба и знаков отличия покойного, поднялись на пароход. Началась панихида, совершал которую сам архиепископ в присутствии высокопреосвященного митрополита Агафангела, которому преклонные годы не позволяли священнодействовать лично.

По окончании панихиды гроб подняли, и процессия двинулась.

Порядок ее был следующий: адмирал на коне; два батальона войск: один от флота, другой от 13-й пехотной дивизии со знаменами; шесть орудий; почетный караул со знаменем; три адмирала с шестью ассистентами-офицерами, несшими три адмиральских флага (контр-адмиральский, вице-адмиральский и адмиральский); 13 штаб-офицеров с 26 ассистентами обер-офицерами, несшими ордена и знаки отличия покойного; затем несли церковные хоругви; шли певчие и духовные особы: архиепископ, митрополит, два архимандрита и множество священников; затем адмиралы и близкие покойному люди несли гроб.

Никогда не видели в Севастополе такого стечения народа. Казалось, проститься с адмиралом вышел весь город. По

мере того как процессия проходила мимо разных отделений войск, каждое встречало ее погребальной музыкой.

Процессия приблизилась к Петропавловскому собору, совсем недавно построенному «особенными попечениями покойного». Гроб внесли в церковь, поставили на возвышенном месте. Началась литургия.

Окончание печальной церемонии, перенесение праха на место вечного покоя, решено было отложить до следующего дня, чтобы дать возможность каждому подойти к гробу и помолиться за упокой усопшего. Церковные двери оставались открытыми весь день...

На следующий день, 7 мая, все собрались у собора. Церковный сановник рассказал о жизни покойного, который исполнил свято свой долг от самой юности до последних своих минут.

После выноса гроба из церкви его предполагали поставить на богато убранную колесницу, но чувства тех, кто его нес, были так сильны и искренни, что никто не пожелал отойти от гроба, и его так и донесли до самого склепа, устроенного на месте, где предполагалось воздвигнуть храм во имя Святого равноапостольного князя Владимира.

Упомянутый выше Петропавловский собор (Собор Святых апостолов Петра и Павла) был построен на Центральном холме со стороны Южной бухты в 1792 году. Точнее, тогда на месте современного собора была построена одна из первых церквей Севастополя, Петропавловская. Она была небольшая, деревянная, прямоугольной формы. В 1837 году во время бури она разрушилась. И именно тогда М. П. Лазарев сделал заказ городскому архитектору В. А. Рулеву на строительство новой церкви. Строительство началось в 1840 году и продолжалось четыре года.

К сожалению, собор разрушался во время первой и второй оборон города. Реконструкции потом проводились на средства купцов Максимова и Кундишева-Володина.

В 1931 году богослужения в храме были прекращены. В здании был размещен городской архив, который существенно пострадал во время Великой Отечественной войны.

Потом в помещении церкви располагался театр, позже — городской Дом культуры, а в 2006 году собор был передан церковной общине, и службы в нем возобновились.

А вот собор Святого равноапостольного князя Владимира в Севастополе, ставший местом захоронения русских адмиралов и морских офицеров, построен в неовизантийском стиле. История его началась в 1825 году, когда командующий Черноморским флотом адмирал А. С. Грейг подал

прошение императору Александру I установить памятник на развалинах Херсонеса, где был крещен князь Владимир. В 1829 году был объявлен конкурс на создание памятника. Утверждение получил проект архитектора К. А. Тона — крестово-купольный пятиглавый кубовидный храм в русско-византийском стиле.

В 1842 году, по ходатайству М. П. Лазарева, обеспокоенного недостаточным числом православных храмов в Севастополе, было принято решение о строительстве собора в центре города, а не на развалинах Херсонеса. Михаил Петрович тогда написал императору Николаю I, что храм во имя Святого Владимира не в Херсонесе, а в самом Севастополе «с пользой для жителей может быть, как драгоценный для каждого россиянина памятник, чаще посещаем, нежели за несколько верст от города»³⁸⁶.

Подготовительные работы (расчистка и планировка местности, уборка вырытой земли) на вершине Центрального городского холма начались в сентябре 1848 года. В память о заслугах Михаила Петровича решено было похоронить его в специально сооруженном склепе на месте будущего собора. Закладка собора произведена 15 июля 1854 года.

Склеп на территории строящегося собора был готов к 5 мая 1851 года.

Погребальная процессия спустилась по широкому ходу, ведущему глубоко под землю. Гроб поместили в склеп, накрытый каменным сводом, прочитали последние молитвы. Затем склеп замуровали.

Грянули залпы ружей и пушечные выстрелы со всех судов, стоявших на рейде.

Рапорт М. Б. Берха А. С. Меншикову о похоронах М. П. Лазарева
7 мая 1851 года

После рапорта моего [Вашей Светлости] от 26-го минувшего апреля № 21859 о смерти главного командира Черноморского флота и портов генерал-адъютанта адмирала Лазарева, следовавшей в Вене, тело усопшего доставлено в Севастополь от устья Сулинского рукава р. Дуная на парохо-фрегате «Владимир» 5-го сего месяца; 6-го свежено на берег в храм Петропавловской церкви, а сего числа с надлежащею почестью предано земле, согласно с желанием его семейства, в особо устроенном склепе на том месте, где предположено возвести храм во имя [Святого] Равноапостольного [князя] Владимира.

О чем [Вашей Светлости] имею честь донести вице-адмирал Берх³⁸⁷.

Склеп охраняли унтер-офицер и три рядовых. 31 августа 1851 года исполняющим должность председателя по постройке храма Святого Владимира был назначен капитан 1-го ранга З. А. Аркас.

31 января 1854 года подрядчиком строительства был утвержден купец 1-й гильдии И. М. Красильников. Он обязался в трехлетний срок построить собор, затратив 85 715 рублей серебром. Для отделки храма высочайшим указом был разрешен беспошлинный провоз мрамора из Италии, а на заводах России из запасов, отпускавшихся на кораблестроение, выплавлено 530 пудов меди для кровли, куполов и карнизов.

До высадки неприятельских войск в Крыму в сентябре 1854 года успели построить подвальный этаж храма, стены которого лишь едва поднялись над землей. С началом обороны Севастополя возведение собора приостановилось, поскольку все рабочие были переведены на сооружение сухопутных укреплений вокруг города.

5 октября 1854 года во время первой бомбардировки Севастополя на Малаховом кургане был смертельно ранен вице-адмирал Владимир Алексеевич Корнилов, скончавшийся через несколько часов. За заслуги перед флотом и перед Россией В. А. Корнилов был похоронен рядом с адмиралом М. П. Лазаревым.

7 марта 1855 года на Камчатском люнете, близ Малахова кургана, был убит ядром в голову контр-адмирал Владимир Иванович Истомина. П. С. Нахимов предложил похоронить его в том же склепе, где уже покоились адмиралы Лазарев и Корнилов. Вместе с другими офицерами адмирал Нахимов нес на руках гроб с телом Истомина до самого склепа, не сменившись ни разу. Войска отдали последние почести. Прогремел пушечный салют, гроб опустили на дно склепа. А Нахимов тогда сказал: «Есть место еще для одного, лягу хоть в ногах у своих товарищей»³⁸⁸.

Это случилось 28 июня 1855 года. На Малаховом кургане Павел Степанович Нахимов был смертельно ранен. Через два дня он скончался. Его похоронили в том самом месте, где он стоял при погребении В. И. Истомина.

Так в ходе Крымской войны еще недостроенный собор Святого Владимира стал усыпальницей выдающихся адмиралов российского флота.

На стенах собора снаружи были установлены мемориальные плиты с именами четырех адмиралов, а могильные плиты выложили в форме креста.

На этом надгробии имеется надпись: «Адмирал Михаил Петрович скончался 11 апреля 1851».

Отметим, что во время оккупации Севастополя войсками вражеской коалиции склеп был осквернен: французские мародеры взломали стену, разбили крышки саркофагов и сорвали с мундиров адмиралов золотые эполеты.

Глава девятая
ПОТОМКИ И РОДСТВЕННИКИ
М. П. ЛАЗАРЕВА

В семье Михаила Петровича и Екатерины Тимофеевны, как уже отмечалось, за 16 лет совместной жизни появились на свет шестеро детей — три сына и три дочери. Двое из них — Петр и Александра — умерли в младенчестве, а их братья и сестры оставили многочисленное потомство.

Вот краткая история потомков М. П. Лазарева.

Татьяна Михайловна Лазарева родилась 12 мая 1836 года и стала фрейлиной, близкой подругой принцессы Марии Баденской. В нее был влюблен прусский генерал Герман фон Тресков, он даже просил ее руки, но получил отказ. С тех пор в течение 25 лет ежегодно до самой своей смерти в день, когда он сделал предложение, Тресков посылал Татьяне Михайловне букет фиалок. В 1885 году она была награждена орденом Святой Екатерины 2-й степени. Скончалась в 1916 году. В 1890 году она подарила книги своего отца Севастопольской морской библиотеке.

Михаил Михайлович Лазарев родился 25 октября 1839 года. Он служил во флоте, был капитаном 1-го ранга, а впоследствии — полным генералом по Адмиралтейству. Умер 17 февраля 1908 года. Был женат на Софии Владимировне Граве (1846—1910) — дочери инженера-строителя Николаевской железной дороги Владимира Ивановича Граве (1817—1892). В этом браке у супругов родились двое детей.

Петр Михайлович Лазарев родился 31 августа 1843 года и прожил всего неполных два года.

Анна Михайловна Лазарева родилась 26 февраля 1845 года. Она тоже стала фрейлиной и дружила с Ф. М. Достоевским. С 1871 года была замужем за генерал-лейтенантом и обершталмейстером (управляющим императорскими конюшнями) Николаем Антоновичем Скалоном (1832—1903), сыном действительного статского советника и камергера Антона Александровича Скалона (1804—1899).

Анна Михайловна скончалась 7 января 1893 года. В браке у них родилось шестеро детей.

Александра Михайловна Лазарева прожила всего пять лет. Она родилась 31 января 1848 года и скончалась 11 декабря 1853 года. Ее похоронили на кладбище Новодевичьего монастыря в Санкт-Петербурге.

Петр Михайлович Лазарев родился 5 июля 1850 года в Николаеве.

Имя сыну родители дали в честь деда, Петра Гавриловича. Мальчику не исполнилось и девяти месяцев, когда не стало его отца. Екатерина Тимофеевна Лазарева с детьми переехала в Санкт-Петербург.

По окончании курса наук в Александровском лицее по 1-му разряду в чине титулярного советника П. М. Лазарев в 1869 году поступил вольноопределяющимся в Кавалергардский полк. В 1871 году он был произведен в корнеты, а в 1872 году — в поручики. В 1878 году уже в чине ротмистра был назначен командиром 2-го эскадрона.

В 1881 году П. М. Лазареву было поручено заведование хозяйственной частью полка, вскоре он получил в командование запасной эскадрон и был назначен председателем полкового суда. В 1884 году П. М. Лазарев оставил военную службу и был причислен к Министерству внутренних дел, с зачислением по гвардейской кавалерии, и в том же году был откомандирован в распоряжение губернатора Санкт-Петербурга. С 1885 года — в чине коллежского советника.

В 1885 году П. М. Лазарев был назначен на должность курского вице-губернатора, а 30 декабря 1889 года его назначили на должность таврического губернатора. П. М. Лазарев поселился в Симферополе на улице Бульварной. В январе 1891 года он получил чин действительного статского советника и был утвержден в должности губернатора

Таврической губернии. На посту таврического губернатора П. М. Лазарев пробыл 12 лет.

В 1901 году П. М. Лазарев был назначен сенатором, а 17 апреля 1905 года — членом Государственного совета с оставлением сенатором. Он скончался 11 августа 1919 года в Пятигорске. По некоторым данным, после революции 1917 года он был уволен со всех постов и впоследствии взят в заложники и расстрелян большевиками в окрестностях Пятигорска.

Петр Михайлович был женат (с 17 февраля 1880 года) на Елизавете Феликсовне Сумароковой-Эльстон (1858—1940), дочери графа Феликса Николаевича Сумарокова-Эльстона (1820—1877) от брака его с графиней Еленой Сергеевной Сумароковой (1829—1901).

От этого брака на свет появились трое детей.

У Михаила Петровича Лазарева было два родных брата — Андрей Петрович, Алексей Петрович и сестра Вера Петровна.

Андрей Петрович Лазарев родился в 1787 году и был старшим братом Михаила Петровича. Он проходил обучение в Морском кадетском корпусе, который окончил в 1804 году. В 1806 году участвовал в блокаде Рагузы и при взятии острова Курцола захватил 14-пушечную шхуну с несколькими купеческими судами. В 1812 году на корабле «Борей» крейсировал у английских и голландских берегов. В 1815 году командовал катером «Янус».

В 1819 году на бриге «Новая Земля» он совершил плавание в Северном Ледовитом океане для описания берегов Новой Земли и по возвращении опубликовал свои впечатления об этом в виде отдельной книги под названием «Плавание брига “Новая Земля” под начальством лейтенанта А. Лазарева в 1819 году».

В 1822—1824 годах Андрей Петрович Лазарев в чине капитан-лейтенанта совершил кругосветное плавание с посещением Камчатки и Русской Америки. Об этих своих путешествиях он написал заметки «Плавание вокруг света на шлюпе “Ладога” в 1822, 1823 и 1824 годах», которые были изданы в Морской типографии Санкт-Петербурга в 1832 году.

За это кругосветное плавание он был произведен в чин капитана 2-го ранга и награжден двойным окладом.

В 1825 году А. П. Лазарев получил назначение на долж-

ность командира 12-го флотского экипажа и в том же году был награжден орденом Святого Владимира 4-й степени.

В 1827 году он был назначен командиром фрегата «Ольга» и командовал им до 1828 года. Потом перевел из Архангельска в Кронштадт новопостроенный корабль «Кульм», командовал им в 1829—1830 годах и в 1829 году был произведен в чин капитана 1-го ранга.

В 1831 году, командуя отрядом судов, доставил великую княгиню Елену Павловну со свитой из Кронштадта в Плимут, за что был пожалован во флигель-адъютанты.

В 1832 году руководил отрядом военных судов, перевозивших раненых из Данцига в Кронштадт.

С 1832 по 1839 год, в звании контр-адмирала, командовал 2-й бригадой 2-й флотской дивизии, 3-й бригадой 1-й флотской дивизии и, наконец, 1-й флотской дивизией Балтийского флота.

В 1842 году был произведен в вице-адмиралы с утверждением в должности начальника 1-й флотской дивизии Балтийского флота.

В июле 1848 года 1-я дивизия Балтийского флота под командованием вице-адмирала А. П. Лазарева в составе девяти линейных кораблей, двух фрегатов и одного брига совершила переход к берегам Дании. Соединившись с 3-й дивизией под командованием контр-адмирала И. П. Епанчина, русский флот продолжал совместное плавание в датских водах. 28 июля обе дивизии выдержали шторм, во время которого некоторые корабли получили повреждения. После ремонта кораблей и пополнения запасов провизии с транспорта «Камчатка» 21 августа обе дивизии провели общие маневры, заключающиеся в примерном бою между 1-й и 3-й дивизиями. Вследствие заключения перемирия между Данией и Пруссией на семь месяцев 1-я дивизия покинула датские воды и возвратилась 6 сентября в Ревель и Свеаборг.

В мае—июне 1849 года, ввиду того что Пруссия, нарушив перемирие, снова начала военные действия против Дании, 1-я дивизия Балтийского флота под командой вице-адмирала А. П. Лазарева в составе восьми линейных кораблей и двух брига перешла из Ревеля в Малый Бельт для охраны датских берегов. Прибытие русского флота произвело такое впечатление на Пруссию, не имевшую в то время флота, что последняя поспешила на второй же день после прихода русских кораблей снова заключить перемирие с Данией и обещала немедленно вывести свои войска из

Ютландии. 25 июля корабли 1-й дивизии вернулись в свои порты.

Андрей Петрович Лазарев был женат на Анне Максимовне Коробке (1793—1850), она была дочерью вице-адмирала Максима Петровича Коробки (1764—1836) и Марфы Афанасьевны Лобысевич (1778—1847). У них были еще две дочери: Елизавета и Марфа. Они тоже вышли замуж за адмиралов, поэтому Марфа Афанасьевна получила шуточное прозвище «теща трех адмиралов», поскольку и впрямь являлась тещей адмирала А. П. Авинова (женатого на Елизавете Максимовне Коробке), вице-адмирала А. П. Лазарева (он был женат на Анне Максимовне Коробке) и вице-адмирала А. А. Дурасова (женатого на Марфе Максимовне Коробке).

Скончался вице-адмирал Андрей Петрович Лазарев 11 сентября 1849 года. Его похоронили на Свято-Троицком православном кладбище в Кронштадте — вместе с супругой Анной Максимовной. Их могилы не сохранились.

В семье у Андрея Петровича и Анны Максимовны родились четверо детей.

Алексей Петрович Лазарев родился в 1793 году. Он был младшим братом Михаила Петровича.

Окончил Морской кадетский корпус в 1809 году, был офицером Балтийского флота и лейб-гвардии Измайловского полка, участником Русско-турецких войн 1806—1812 годов и 1828—1829 годов.

В 1819—1823 годах лейтенантом на шлюпе «Благонамеренный» (под командой Г. С. Шишмарева) совершил кругосветное плавание через Берингов пролив, дважды заходя в Чукотское море. Он составил описание этого плавания: «Записки о плавании военного шлюпа “Благонамеренного” в Берингов пролив и вокруг света для открытий в 1819, 1820, 1821 и 1822 годах, веденные гвардейского экипажа лейтенантом А. П. Лазаревым», которые были найдены и изданы в 1950 году.

В 1823 году Алексей Петрович Лазарев ходил от Кронштадта к Исландии. В 1828 году он капитан-лейтенантом участвовал в блокаде Дарданелл. С 1829 года Алексей Петрович был капитаном 2-го ранга, а с 1833 года — командиром 26-го флотского экипажа и корабля «Константин». В 1834 году его произвели в капитаны 1-го ранга, и он стал командиром 12-го флотского экипажа и корабля «Память Азова».

С 1839 года Алексей Петрович был контр-адмиралом, командующим Астраханским портом и Каспийской флотилией. С 1842 по 1848 год находился в отставке, а в 1850—1851 годах был керчь-еникальским градоначальником.

Алексей Петрович был женат дважды.

Его первой женой была Мария Александровна Бек (1810—1834), дочь действительного статского советника Александра Ивановича Бека (1779—1850) и Надежды Яковлевны Мурзалимовой (1789—1857).

Мария Александровна родилась 27 мая 1810 года, а ее свадьба с Алексеем Петровичем состоялась 23 апреля 1830 года. В этой семье у супругов родились четверо детей.

Мария Александровна хотя и была на 17 лет моложе Алексея Петровича, но не отличалась завидным здоровьем. За недолгие четыре года замужества она рожала четыре раза, и трое из родившихся у нее детей скончались в младенчестве. А после последних неудачных родов скончалась и она сама. Ее похоронили в Лазаревской церкви Александро-Невской лавры. Ей было всего 24 года.

Позднее Алексей Петрович сочетался вторым браком с Верой Николаевной Голохвастовой (1820—1895), но в этом браке у него детей не было.

После смерти А. П. Лазарева, последовавшей в 1851 году, Вера Николаевна повторно вышла замуж — за действительного тайного советника Владимира Михайловича Маркуса (1826—1901).

Вера Петровна Лазарева, сестра Михаила Петровича Лазарева.

Она родилась в 1791 году и получила свое имя как бы «в наследство». Дело в том, что годом ранее, в 1790 году, у супругов Лазаревых уже рождалась девочка, которую родители называли Верой. Но она, к несчастью, скончалась в раннем возрасте 1 февраля 1790 года и была похоронена в Успенском женском монастыре Владимирской губернии. Вероятно, именно поэтому следующая девочка, появившаяся у Петра Гавриловича и Анны Андреевны, также получила имя Вера.

После смерти матери и отца Вера Петровна, как и ее братья, осталась круглой сиротой. Братья, как известно, были по решению императора Павла I зачислены в Морской кадетский корпус, а малолетняя Вера определена в Смольный пансион благородных девиц.

После окончания обучения Вера жила в семье выдающегося русского поэта Гаврилы Романовича Державина в его доме в Санкт-Петербурге на Фонтанке вместе с его племянницами Елизаветой и Верой Львовыми. Державин, как мы уже знаем, был другом Петра Гавриловича Лазарева, поэтому неудивительно, что он взял на себя воспитание Веры Петровны. В 1809 году Державин даже посвятил своей воспитаннице следующие шуточные поэтические строки:

Вере за цепочку

Вчерась рукой невинной Вера,
Возложи мне цепь свою на грудь,
«Носи, — сказала, — для примера,
Что уж под ней никак вздохнуть
Не должен ни о ком старик бесстрастный!» —
Я рек: «Кроме тебя, прекрасной!»³⁸⁹

Впоследствии Вера Петровна вышла замуж за племянника Г. Р. Державина, действительного статского советника Петра Петровича Львова-младшего (1781—1836), который был сыном Петра Петровича Львова-старшего (1741—1794). В этом браке у Петра Петровича Львова (для него это был второй брак, а первой женой была Варвара Сергеевна Березина) и Веры Петровны Лазаревой родились десять детей.

Глава десятая

ПАМЯТЬ ОБ АДМИРАЛЕ М. П. ЛАЗАРЕВЕ

Как уже говорилось, умер М. П. Лазарев 11 апреля 1851 года, а уже 26 апреля был обнародован высочайший указ императора Николая I о том, что срытие горы под новое адмиралтейство и сухие доки в Севастополе являют собой неоспоримое доказательство полезного и примерно-усердного служения М. П. Лазарева престолу и отечеству, а посему, чтобы сохранить память о заслугах покойного адмирала, повелевается «местность вышесказанных сооружений именовать отныне адмиралтейством Лазарева».

Сразу после похорон соратники и друзья М. П. Лазарева собрались в Морской библиотеке и там, движимые чувством признательности к покойному, решили провести подписку на сооружение памятника своему командиру.

Организовать подписку поручили контр-адмиралу Корнилову. Он обратился ко всем офицерам Черноморского флота со словами: «С благоговением пишу порученное мне воззвание. Потомство оценит благотворную мысль увековечить память знаменитого адмирала, жизнь которого и морская, и военная, и как гражданина, и как человека, удивляет своей полнотою и послужит отрядным примером на пользу будущих поколений»³⁹⁰.

В результате в несколько минут лист бумаги был испещрен 95 подписями, давшими в итоге более семи тысяч рублей серебром. Сумма потом значительно возросла, что дало возможность увековечить память усопшего достойным памятником, на сооружение которого было испрошено высочайшее соизволение.

В декабре 1854 года проект памятника, исполненный в малом размере известнейшим русским скульптором профессором Н. С. Пименовым, был одобрен. Однако грянула Крымская война, и о памятнике пришлось забыть. Лишь

в апреле 1863 года статуя была сформирована и отлита из гипса.

Памятник собирались поставить на краю высокой горы, скрытой отвесно, на месте огромного разрушенного здания флотских казарм. Он представлял адмирала в полной форме, обращенного лицом к рейду, и должен был быть виден всем судам, находящимся в бухте.

Памятник был торжественно установлен 9 сентября 1867 года перед зданием Лазаревских казарм. Стоит отметить, что выполнить всю работу Н. С. Пименов не успел (в 1864 году он скончался), и его работу продолжил скульптор И. И. Подозеров.

Высота памятника около 15 метров, бронзовой фигуры — 6,4 метра.

К сожалению, до наших дней он не сохранился. В 1928 году памятник был снесен по рекомендации комиссии, решившей, что он не имеет исторической значимости.

Представление об этом памятнике дают теперь лишь изображения на гравюрах и старинных открытках. Остались еще отзывы современников.

Известно, что в этом памятнике М. П. Лазарев был изображен без фуражки, со зрительной трубой под левой рукой, а у ног его находился вделанный в гранит бронзовый щит фамильного герба. Немного ниже была высечена лаконичная надпись: «Адмиралу генерал-адъютанту Михаилу Петровичу Лазареву. Лета 1867».

Открытие памятника отмечалось очень торжественно. Пришли все свободные от службы моряки. Когда упало покрывало, скрывавшее бронзовую фигуру, контр-адмирал Иван Алексеевич Шестаков выступил с речью: «Снова любимый лик предстал перед нами — и мы, свидетели дел адмирала, стеклись у подножия этого памятника напомнить России об ее достойном сыне и деятеле. Не гражданская доблесть, высказанная Михаилом Петровичем в молодых еще годах, не Наваринский погром, в котором “Азов” стяжал память, достойную ревностного хранения, не эти случайности, достаточные для озарения всякой жизни лучами известности, передают имя Михаила Петровича потомству. Труд упорный, неослабный, не утомлявшийся препятствиями, польза истинная, не доставляющая выгод труженику, безграничное усердие к обязанности, целая жизнь, отданная долгу, — вот из чего вылит этот замечательный памятник»³⁹¹.

Место, где находился вышеописанный памятник, не застроено. В 1996 году в Севастополе появился новый па-

мятник М. П. Лазареву. Его открыли на площади, носящей имя адмирала в эдикуле (архитектурной нише) офисного здания.

В 2000-е годы на месте снесенного памятника был установлен памятный камень с надписью: «На этом месте в 1866 году был воздвигнут памятник великому русскому флотоводцу и мореплавателю, командующему Черноморским флотом России с 1834 по 1851 год, адмиралу М. П. Лазареву».

В 2002 году, по инициативе Черноморского флота, архитектор А. Л. Шеффер приступил к разработке проектно-сметной документации по восстановлению памятника. В мае 2008 года было принято решение сессии городского совета «О восстановлении памятника адмиралу Лазареву», однако сделано ничего не было. В декабре 2015 года городской архитектурно-художественный совет Севастополя принял решение восстановить памятник на историческом месте, но, как водится, есть и альтернативные мнения. В любом случае надежда на восстановление памятника М. П. Лазареву остается.

По сути же, на сегодняшний день единственным более чем скромным мемориалом адмирала М. П. Лазарева в Севастополе является его бронзовый бюст, установленный в нише офисного здания на площади, носящей имя Лазарева. Его авторы — архитектор Н. Н. Гуров и скульпторы Г. А. Лысенко и Э. В. Лысенко. Этот бронзовый бюст адмирала был отлит в литейном цехе Севастопольского морского завода и установлен на высоком прямоугольном постаменте. При создании памятника авторы использовали портрет Михаила Петровича, написанный Карлом Брюлловым.

В тот же день и час, когда открывали памятник прославленному адмиралу в Севастополе, в Санкт-Петербурге с местного эллинга был спущен в Неву броненосный башенный фрегат «Адмирал Лазарев».

Такого типа корабли назывались броненосцами береговой обороны и предназначались для защиты Кронштадта. Серия из таких кораблей была построена по российскому проекту и целиком из отечественных материалов.

Два корабля, получивших названия «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Грейг», было решено строить по проекту Е-3.

Второй корабль проекта Е-3 (будущий «Адмирал Лазарев») поручили строить частному заводу Карра и Мак-

ферсона (позднее — Балтийский завод), с которым 12 мая 1865 года был заключен контракт. Этому же заводу заказали и машины для обоих кораблей.

Изначально постройка новых броненосных судов шла очень быстрыми темпами. «Адмирал Лазарев» официально заложили 17 мая 1867 года в присутствии генерал-адмирала Константина Николаевича Романова. На момент закладки корабля была практически полностью готова подводная часть корпуса. Наблюдал за строительством корабельный инженер В. Я. Дмитриев.

Однако взятые быстрые темпы строительства поддерживать не удалось по целому ряду причин. Приемщики Морского министерства тщательно следили за тем, чтобы подрядчики не применяли железа, полученного из-за границы, но при этом отечественные предприятия не всегда были готовы обеспечить поставки. Приходилось оперативно менять состав поставок и ассортимент заказываемого металла, производство некоторых видов проката осваивалось с нуля. Броню поставлял Ижорский завод, но некоторое количество ее заказали также государственному Камскому заводу. Прокат частично изготовили на Невском заводе, инструментальную сталь произвел Обуховский завод. Готовность орудийных башен по целому ряду причин задержалась на два года (на башни «Адмирала Лазарева» даже пришлось направить часть плит, заказанных для броненосного фрегата «Минин»).

Основной причиной задержек стали постоянные изменения в проекте.

В результате «Адмирал Лазарев» был спущен на воду 9 сентября 1867 года, а «Адмирал Грейг» — 18 октября 1868 года.

Достройка кораблей на плаву затянулась, на ходовые испытания корабли вышли лишь в октябре 1871 года. Причем для «Адмирала Лазарева» испытания чуть не закончились трагедией. 10 октября 1867 года возвращавшийся в Кронштадт броненосный фрегат «Адмирал Спиридов» не успел погасить инерцию и ударил корабль в борт тараном. От гибели «Лазарев» спасли лишь относительно небольшая площадь пробоины (0,69 квадратных метра) и близость порта, откуда своевременно подошли водоотливные боты.

В 1893 году корпус «Адмирала Лазарева» обследовала специальная комиссия, нашедшая его в хорошем состоянии и способным прослужить еще не менее двадцати лет. Тем не менее, в связи с быстрым прогрессом в военно-морской

технике, корабли стремительно теряли боевую ценность и с 1900 года использовались в качестве учебных судов. Последнее их использование как боевых кораблей относится к периоду Русско-японской войны, когда «Адмирал Лазарев» был назначен в оборону Либавы.

В 1907 году корабли были разоружены, исключены из списков флота и переданы к Кронштадтскому порту для хранения и последующей реализации. В 1912 году «Адмирал Грейг» был разрезан в Санкт-Петербурге на металл, а «Адмирал Лазарев» был продан на металл в Германию и в октябре того же года при буксировке затонул в Балтийском море во время шторма.

Позднее имя М. П. Лазарева присваивалось двум крейсерам и ледоколу.

Например, «Адмиралом Лазаревым» назывался советский крейсер проекта 68-бис, зачисленный в списки ВМФ 9 ноября 1950 года и спущенный на воду 29 июня 1952 года.

26 марта 1963 года этот крейсер был выведен из боевого состава ВМФ, законсервирован и поставлен в Советской Гавани на отстой. Однако 18 марта 1972 года его расконсервировали и вновь ввели в строй. В 1991 году этот устаревший крейсер был продан частной индийской фирме на металл.

Также «Адмиралом Лазаревым» назывался российский тяжелый атомный ракетный крейсер (ТАРКР), второй из четырех, построенных на Балтийском заводе по проекту 1144 «Орлан».

Он принят в состав Тихоокеанского флота 31 октября 1984 года, а имя М. П. Лазарева получил 22 апреля 1992 года (до этого он назывался ТАРКР «Фрунзе»).

В 1990-х годах этот корабль был небоеспособен, а в 1999 году, в связи с отсутствием средств на ремонт, его стали готовить к утилизации. Однако к июню 2000 года были найдены средства для поддержания корабля в законсервированном состоянии, но для прохождения полного ремонта на региональных судоремонтных предприятиях в то время требовалось от двух до семи миллиардов рублей.

В дальнейшем на крейсере, стоявшем в Фокине, возник пожар, затем (в 2004 году) корабль был поставлен в центр судоремонта «Звезда» в городе Большой Камень, а в 2011 году объявили, что планируется модернизация крейсера. Но в 2015 году, в связи с изменением морской доктрины, появилась информация, что корабль все же будет утилизирован.

Также имя М. П. Лазарева носил линейный ледокол (бывший «Лазарь Каганович»), построенный в 1938 году. 11 января 1939 года этот ледокол был принят от завода и передан экипажу. Портом его приписки стал Владивосток. До 1957 года ледокол находился в подчинении Главного управления Северного морского пути, а списан он был в 1967 году.

В Севастополе с начала XX века одна из улиц Корабельной стороны называется Лазаревской, а с июля 1993 года и площадь в центре города носит имя выдающегося адмирала.

Имя М. П. Лазарева носят улицы в районе Южное Бутово города Москвы, в Лазаревском районе города Сочи, в Липецке.

Есть площади М. П. Лазарева в Севастополе и во Владимире, есть набережная адмирала Лазарева в Санкт-Петербурге (на Петроградском острове), Лазаревский переулок в Кронштадте.

Набережная Адмирала Лазарева в Санкт-Петербурге была так названа 15 декабря 1952 года (до этого она именовалась Котловской). В 2008—2009 годах вместо деревянного трамвайного моста там был построен железобетонный вантовый автомобильно-пешеходный Лазаревский мост.

На Украине имеются улицы Адмирала Лазарева в Николаеве, Одессе и Запорожье.

Бюст адмиралу М. П. Лазареву сейчас стоит в Новороссийске. Он был открыт 12 сентября 1996 года. Его авторами являются архитектор Александр Измоленов и скульптор Александр Суворов. Памятник (бюст и постамент) был полностью вылит из бронзы и окрашен черной краской для защиты от окисления металла. Местом изготовления является местный судоремонтный завод.

Также в Новороссийске сооружен памятник трем основателям города — М. П. Лазареву, Н. Н. Раевскому и Л. М. Серебрякову. Фигуры этого памятника вылиты из бронзы. А на постаменте, в центре, два ангела держат красиво обрамленную надпись с годом основания Новороссийска, с фамилиями самих основателей и их датами рождения и смерти. Автором этого памятника также является скульптор А. Суворов. Его открытие состоялось в День России 12 июня 2007 года.

На железнодорожной станции Лазаревская (Лазаревский район города Сочи) установлен бюст адмирала Лазарева. Его установили в мае 1954 года, а в 1990-х годах городские власти хотели его снести. Поводом для такого решения послужили волнения среди коренных жителей Адыгеи, которые негативно относились к этой части истории*. Тем не менее памятник сохранили и затем отреставрировали в 2003 году. Сейчас он установлен около вокзала, на перроне. К пьедесталу прикреплена табличка, где написано посвящение и имя адмирала. Нижнюю часть памятника украшает морской символ — металлический якорь.

В Великом Новгороде на знаменитом памятнике «Тысячелетие России» среди 129 фигур самых выдающихся личностей в российской истории есть фигура М. П. Лазарева.

В 2004 году во Владимире (на Большой Московской улице) была установлена мемориальная доска с портретом М. П. Лазарева работы скульптора И. А. Черноглазова.

В 1994 году Банком России была выпущена серия памятных монет «Первая русская антарктическая экспедиция».

В 2008 году авиакомпания «Аэрофлот» в честь М. П. Лазарева назвала один из своих самолетов Airbus A320 «М. Лазарев».

В СССР в 1950 году были выпущены две почтовые марки в честь первой русской антарктической экспедиции, в 1987 году — почтовая марка в честь М. П. Лазарева, а в 1962 году — почтовый конверт с портретом М. П. Лазарева.

В честь М. П. Лазарева в разное время названы: курорт — район города Сочи (Лазаревское); атолл в группе островов Россиян в Тихом океане; остров в Аральском море; мысы в Амурском лимане и в северной части острова Унимак; бухта и порт в Японском море; бухта (прямоугольный залив 28 километров в длину и 24 километра в ширину между островом Земля Александра I и островом Ротшильда) у берегов Антарктиды; подводный желоб в восточной части Антарктиды; горная цепь, шельфовый ледник и антарктическая научная станция «Новолазаревская» (в 1959—1961 годах действовала станция «Лазарев») в Антарктиде.

* Памятник М. П. Лазареву является одним из важнейших объектов поселка. Напомним, что именно в честь его в 1839 году тут был назван русский форт, а уже от него произошло название деревни, а потом района города Сочи.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ *Державин Г. Р.* Сочинения: Переписка. СПб., 1869. Т. 5. С. 375.
- ² *Савинова Р. Ф.* За строкой автографа. Владимир, 1993. С. 22, 23.
- ³ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 1.
- ⁴ *Завалишин Д. И.* Воспоминания о Морском кадетском корпусе // Русский вестник. 1873. Июнь. Т. 105. С. 629.
- ⁵ Там же. С. 630.
- ⁶ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 2.
- ⁷ *Богданович М. И.* История царствования императора Александра I и России в его время. СПб., 1869. Т. 1. С. 228.
- ⁸ Там же.
- ⁹ *Веселаго Ф. Ф.* Очерк истории Морского кадетского корпуса с приложением списка воспитанников за 100 лет. СПб., 1852. С. 175.
- ¹⁰ Там же. С. 175, 176.
- ¹¹ *Мордвинов Р. Н.* Русское военно-морское искусство. М., 1951. С. 168.
- ¹² Военная энциклопедия. Т-во И. Д. Сытина. Пг., 1914. С. 465.
- ¹³ *Mungo Melvin.* Sevastopol's Wars. Osprey Publishing, 2017. P. 99.
- ¹⁴ *John C. K. Daly.* Russian Seapower and «The Eastern Question», 1827—41. London, 1991. P. 101.
- ¹⁵ *Сергеев-Ценский С. Н.* Витязи морей. М., 1985. С. 167.
- ¹⁶ *Унковский С. Я.* Записки моряка. 1803—1819 гг. М., 2004. С. 36.
- ¹⁷ Там же. С. 38, 39.
- ¹⁸ Там же. С. 39, 40.
- ¹⁹ *Фирсов И. И.* Лазарев. И Антарктида, и Наварин. М., 1998. С. 56.
- ²⁰ Там же. С. 57.
- ²¹ *Деверилина Н. В.* Участник войны 1812 года морской офицер А. А. Шестаков // 1812 год: война и мир. Материалы IV Всероссийской научной конференции. Смоленск, 2012. С. 61.
- ²² *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 125.
- ²³ *Mackenzie, Robert Holden.* The Trafalgar Roll. Lionel Leventhal Limited. London, 1989. P. 25, 94, 146, 189, 272.
- ²⁴ *Фирсов И. И.* Лазарев. И Антарктида, и Наварин. М., 1998. С. 61.
- ²⁵ *Victoria Carolan.* Nelson. Oldcastle Books. Harpenden, 2005. P. 114, 115.
- ²⁶ *Richard A. Pierce.* Russian America, 1741—1867. A Biographical Dictionary. London, 1990. P. 298.
- ²⁷ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 66.
- ²⁸ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 5.
- ²⁹ Там же.
- ³⁰ Там же. С. 5, 6.
- ³¹ *John C. K. Daly.* Russian Seapower and «The Eastern Question», 1827—1841. London, 1991. P. 47.
- ³² *Rip Bulkeley.* Bellingshausen and the Russian Antarctic Expedition, 1819—1821. New York, 2016. P. 163.

- ³³ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 6.
- ³⁴ Там же. С. 7.
- ³⁵ Letters and Papers of Admiral of the Fleet Sir Thomas Byam Martin. Vol. 2. London, 1898. P. 170.
- ³⁶ Унковский С. Я. Записки моряка. 1803—1819 гг. М., 2004. С. 65.
- ³⁷ Там же.
- ³⁸ Там же.
- ³⁹ Там же. С. 72.
- ⁴⁰ Там же. С. 78.
- ⁴¹ Там же. С. 82.
- ⁴² Там же.
- ⁴³ Там же. С. 85.
- ⁴⁴ Там же. С. 99, 100.
- ⁴⁵ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 69.
- ⁴⁶ Там же. С. 69, 70.
- ⁴⁷ Унковский С. Я. Записки моряка. 1803—1819 гг. М., 2004. С. 106.
- ⁴⁸ Там же. С. 111.
- ⁴⁹ Там же. С. 115.
- ⁵⁰ Там же.
- ⁵¹ Там же. С. 127.
- ⁵² Там же.
- ⁵³ Там же.
- ⁵⁴ Завалишин Д. И. Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. III. С. 154.
- ⁵⁵ Унковский С. Я. Записки моряка. 1803—1819 гг. М., 2004. С. 129.
- ⁵⁶ Там же. С. 157.
- ⁵⁷ Там же. С. 163.
- ⁵⁸ Там же. С. 163, 164.
- ⁵⁹ Там же.
- ⁶⁰ Там же. С. 166.
- ⁶¹ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 70.
- ⁶² Там же. С. 72.
- ⁶³ Там же. С. 72—74.
- ⁶⁴ Там же. С. 75, 76.
- ⁶⁵ Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 20.
- ⁶⁶ Дата начала службы Ф. Ф. Беллинсгаузена на Черном море указана по источникам: Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 20; Военно-энциклопедический словарь. М.: Воениздат, 1983. С. 73.
- ⁶⁷ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 104.
- ⁶⁸ Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 21.
- ⁶⁹ Люди русской науки: очерки о выдающихся деятелях естествознания и техники / Сост. И. В. Кузнецов. М., 1962. С. 421.

- ⁷⁰ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 95.
- ⁷¹ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 2.
- ⁷² Там же. С. 2, 3.
- ⁷³ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 2.
- ⁷⁴ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 212.
- ⁷⁵ Там же.
- ⁷⁶ *Кук Дж.* Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. М., 1948. С. 440.
- ⁷⁷ *Трешников А. Ф.* История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963. С. 19.
- ⁷⁸ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 36.
- ⁷⁹ Русские открытия в Антарктике в 1819—1820—1821 годах. М., 1951. С. 22, 193.
- ⁸⁰ Там же. С. 24, 193.
- ⁸¹ Там же. С. 22, 193.
- ⁸² *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 2.
- ⁸³ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 9.
- ⁸⁴ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 93.
- ⁸⁵ *Кузнецов И. В.* Люди русской науки: очерки о выдающихся деятелях естествознания и техники. М., 1962. С. 422.
- ⁸⁶ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 2.
- ⁸⁷ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 42.
- ⁸⁸ Там же.
- ⁸⁹ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 4.
- ⁹⁰ Там же. С. 6.
- ⁹¹ Там же. С. 7.
- ⁹² Там же. С. 9.
- ⁹³ Там же. С. 11.
- ⁹⁴ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 93.
- ⁹⁵ Там же. С. 95.
- ⁹⁶ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 12.

- ⁹⁷ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 100.
- ⁹⁸ Там же. С. 111, 112.
- ⁹⁹ Там же. С. 155.
- ¹⁰⁰ Там же.
- ¹⁰¹ Там же. С. 154.
- ¹⁰² *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 26.
- ¹⁰³ Там же. С. 29, 30.
- ¹⁰⁴ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 171, 172.
- ¹⁰⁵ The voyage of Captain Bellingshausen to the Antarctic Seas, 1819—1821. Translated from the Russian. Vol. 1. Introduction of Frank Debenham. New York, 2016. P. XVI.
- ¹⁰⁶ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 36.
- ¹⁰⁷ *Трешников А. Ф.* История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963. С. 25.
- ¹⁰⁸ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 155.
- ¹⁰⁹ Там же. С. 150, 151.
- ¹¹⁰ *Черноусов А. А.* Адмирал М. П. Лазарев. Малоизвестные страницы жизни и деятельности. Севастополь, 2008. С. 9.
- ¹¹¹ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 174, 175.
- ¹¹² Там же. С. 176.
- ¹¹³ Там же. С. 177.
- ¹¹⁴ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 37.
- ¹¹⁵ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 188, 189.
- ¹¹⁶ Там же. С. 190.
- ¹¹⁷ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 155.
- ¹¹⁸ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 30.
- ¹¹⁹ The voyage of Captain Bellingshausen to the Antarctic Seas, 1819—1821. Translated from the Russian. Vol. 1. Introduction of Frank Debenham. New York, 2016. P. XVIII—XIX.
- ¹²⁰ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 202.
- ¹²¹ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 129.
- ¹²² *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 32.

- ¹²³ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 33, 34.
- ¹²⁴ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 257, 258.
- ¹²⁵ Там же. С. 260.
- ¹²⁶ Там же. С. 228, 229.
- ¹²⁷ Там же. С. 230, 231.
- ¹²⁸ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 53.
- ¹²⁹ Там же. С. 54.
- ¹³⁰ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть вторая. СПб., 1831. С. 156, 157.
- ¹³¹ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 72.
- ¹³² *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть вторая. СПб., 1831. С. 177.
- ¹³³ Там же. С. 188, 189.
- ¹³⁴ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 77.
- ¹³⁵ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть вторая. СПб., 1831. С. 226.
- ¹³⁶ *Трешников А. Ф.* История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963. С. 27.
- ¹³⁷ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть вторая. СПб., 1831. С. 238.
- ¹³⁸ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 82.
- ¹³⁹ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть вторая. СПб., 1831. С. 239.
- ¹⁴⁰ Там же. С. 250.
- ¹⁴¹ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 84.
- ¹⁴² *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть вторая. СПб., 1831. С. 255.
- ¹⁴³ *Трешников А. Ф.* История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963. С. 28.
- ¹⁴⁴ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 86.
- ¹⁴⁵ Там же.
- ¹⁴⁶ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 199.

- ¹⁴⁷ Там же. С. 200.
- ¹⁴⁸ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 44.
- ¹⁴⁹ *Новосильский П. М.* Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853. С. 86, 87.
- ¹⁵⁰ Там же. С. 82—84.
- ¹⁵¹ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Гос. изд-во географич. литературы. М., 1960. С. 26.
- ¹⁵² Там же.
- ¹⁵³ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 215.
- ¹⁵⁴ *Кук Дж.* Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. М., 1948. С. 82.
- ¹⁵⁵ Там же. С. 132.
- ¹⁵⁶ Там же. С. 434, 435.
- ¹⁵⁷ Там же. С. 440.
- ¹⁵⁸ Там же.
- ¹⁵⁹ *The Voyage of Captain Bellingshausen to the Antarctic Seas, 1819—1821. Translated from the Russian. Vol. I. Introduction of Frank Debenham. New York, 2016. P. XVII.*
- ¹⁶⁰ *Трешников А. Ф.* История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963. С. 19.
- ¹⁶¹ *The Voyage of Captain Bellingshausen to the Antarctic Seas, 1819—1821. Translated from the Russian. Vol. I. Introduction of Frank Debenham. New York, 2016. P. XIX—XX.*
- ¹⁶² *James Clark Ross. A voyage of discovery and research in the Southern and Antarctic Regions, during the years 1839—43. London, 1847. Vol. I. P. 188.*
- ¹⁶³ *Беллинсгаузен Ф. Ф.* Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831. С. 5.
- ¹⁶⁴ *Tammiksaar E. The Russian Antarctic Expedition under command of Fabian Gottlieb von Bellingshausen and its reception in Russia and the world. Polar Record 52 (266). 2016. P. 584.*
- ¹⁶⁵ Там же. P. 585.
- ¹⁶⁶ *Трешников А. Ф.* История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963. С. 32.
- ¹⁶⁷ *Tammiksaar E. The Russian Antarctic Expedition under command of Fabian Gottlieb von Bellingshausen and its reception in Russia and the world. Polar Record 52 (266). 2016. P. 585.*
- ¹⁶⁸ Материалы научной конференции «50 лет отечественных исследований в Антарктике — прошлое и перспективы». ААНИИ. СПб., 2006.
- ¹⁶⁹ *Трешников А. Ф.* История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963. С. 33—35.
- ¹⁷⁰ Вестник АН СССР. М., 1949. № 3. С. 46.

- ¹⁷¹ *Tammiksaar E.* The Russian Antarctic Expedition under command of Fabian Gottlieb von Bellingshausen and its reception in Russia and the world. Polar Record 52 (266). 2016. P. 588.
- ¹⁷² Там же. P. 595.
- ¹⁷³ Вестник АН СССР. М., 1949. № 3. С. 39.
- ¹⁷⁴ Там же. С. 42.
- ¹⁷⁵ Там же. С. 44.
- ¹⁷⁶ Там же. С. 65.
- ¹⁷⁷ Там же. С. 70.
- ¹⁷⁸ Сборник действующих документов и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1967. Вып. XXII.
- ¹⁷⁹ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 54.
- ¹⁸⁰ Там же. С. 55.
- ¹⁸¹ Там же.
- ¹⁸² *Богданович Е. В.* Наварин. М., 1877. С. 95.
- ¹⁸³ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 54.
- ¹⁸⁴ Там же. С. 56.
- ¹⁸⁵ Там же. С. 58.
- ¹⁸⁶ Там же.
- ¹⁸⁷ Там же. С. 61.
- ¹⁸⁸ Там же. С. 61, 62.
- ¹⁸⁹ Там же. С. 61.
- ¹⁹⁰ *Ивашищев Н. А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872. С. 75.
- ¹⁹¹ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 62.
- ¹⁹² Там же.
- ¹⁹³ Там же. С. 64.
- ¹⁹⁴ *Ивашищев Н. А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872. С. 75.
- ¹⁹⁵ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 117.
- ¹⁹⁶ Там же. С. 119.
- ¹⁹⁷ Там же.
- ¹⁹⁸ *Лазарев А. П.* Плавание вокруг света на шлюпе «Ладога» в 1822, 1823 и 1824 годах. СПб., 1832. С. 3.
- ¹⁹⁹ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 120.
- ²⁰⁰ Там же. С. 123.
- ²⁰¹ Там же. С. 199.
- ²⁰² *Лазарев А. П.* Плавание вокруг света на шлюпе «Ладога» в 1822, 1823 и 1824 годах. СПб., 1832. С. 4.
- ²⁰³ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 201.
- ²⁰⁴ Там же. С. 201, 202.
- ²⁰⁵ *Лазарев А. П.* Плавание вокруг света на шлюпе «Ладога» в 1822, 1823 и 1824 годах. СПб., 1832. С. 11.

- ²⁰⁶ *Ивашиинов Н. А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872. С. 75.
- ²⁰⁷ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 203.
- ²⁰⁸ Там же. С. 204, 205.
- ²⁰⁹ Там же. С. 205, 206.
- ²¹⁰ *Лазарев А. П.* Плавание вокруг света на шлюпе «Ладога» в 1822, 1823 и 1824 годах. СПб., 1832. С. 15, 16.
- ²¹¹ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 207.
- ²¹² Там же. С. 213.
- ²¹³ Там же. С. 209.
- ²¹⁴ Там же. С. 64.
- ²¹⁵ Там же.
- ²¹⁶ *Ивашиинов Н. А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872. С. 75.
- ²¹⁷ *Лазарев А. П.* Плавание вокруг света на шлюпе «Ладога» в 1822, 1823 и 1824 годах. СПб., 1832. С. 62.
- ²¹⁸ Там же. С. 81.
- ²¹⁹ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. III. С. 47.
- ²²⁰ *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Флотоводцы России. М., 1998. С. 178.
- ²²¹ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. III. С. 153.
- ²²² *Доценко В. Д.* Адмиралы российского флота. Ленинград, 1995. С. 365.
- ²²³ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. XVIII.
- ²²⁴ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 65.
- ²²⁵ Там же.
- ²²⁶ Там же. С. 65, 66.
- ²²⁷ Там же. С. 66.
- ²²⁸ Там же.
- ²²⁹ Там же.
- ²³⁰ Там же. С. 67.
- ²³¹ Там же.
- ²³² Там же.
- ²³³ Там же. С. 121.
- ²³⁴ Там же. С. 223.
- ²³⁵ Там же. С. 40.
- ²³⁶ Там же. С. 41.
- ²³⁷ Там же. С. 152.
- ²³⁸ *Завалишин Д. И.* Воспоминания о Морском кадетском корпусе // Русский вестник. 1873. Июнь. Т. 105. С. 659—680.
- ²³⁹ Там же. С. 630.
- ²⁴⁰ *Ивашиинов Н. А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872. С. 76.

- ²⁴¹ *Лазарев А. П.* Плавание вокруг света на шлюпе «Ладога» в 1822, 1823 и 1824 годах. СПб., 1832. С. 197.
- ²⁴² М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 258.
- ²⁴³ *Ивашинов Н. А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872. С. 79.
- ²⁴⁴ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 258.
- ²⁴⁵ Там же. С. 259.
- ²⁴⁶ *Ивашинов Н. А.* Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872. С. 79.
- ²⁴⁷ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 259, 260.
- ²⁴⁸ Там же. С. 260.
- ²⁴⁹ *Соколов А. В., Кушнарев Е. Г.* Три кругосветных плавания М. П. Лазарева. М., 1951. С. 204.
- ²⁵⁰ *Завалишин Д. И.* Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II. С. 54.
- ²⁵¹ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 15.
- ²⁵² Там же. С. 25.
- ²⁵³ Там же. С. 26, 27.
- ²⁵⁴ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 45.
- ²⁵⁵ Там же. С. 46.
- ²⁵⁶ Там же. С. 47.
- ²⁵⁷ *Джеймс У.* История великобританского флота от времен Французской революции по Наваринское сражение. Николаев, 1845. Т. VI. С. 524.
- ²⁵⁸ Там же.
- ²⁵⁹ Год Наваринской кампании. 1827 и 1828 год. Из записок лейтенанта Александра Петровича Рыкачева. Посмертное издание. Кронштадт, 1877. С. 59.
- ²⁶⁰ Там же.
- ²⁶¹ Там же. С. 60.
- ²⁶² Там же.
- ²⁶³ *Джеймс У.* История великобританского флота от времен Французской революции по Наваринское сражение. Николаев, 1845. Т. VI. С. 528.
- ²⁶⁴ Год Наваринской кампании. 1827 и 1828 год. Из записок лейтенанта Александра Петровича Рыкачева. Посмертное издание. Кронштадт, 1877. С. 61.
- ²⁶⁵ Там же. С. 62.
- ²⁶⁶ Там же.
- ²⁶⁷ Там же. С. 63.
- ²⁶⁸ Там же.
- ²⁶⁹ *Путилов Н. И.* Вице-адмирал П. С. Нахимов. Сборник известий, относящихся до настоящей войны. Отдел IV. Приложения. СПб., 1856. С. 30, 31.
- ²⁷⁰ *Палеолог Г. Н., Сивинис М. С.* История вмешательства России, Англии и Франции в войну за независимость Греции / Под ред. [и с предисл.] В. П. Мельницкого. СПб., 1863. С. 30.
- ²⁷¹ Там же. С. 26, 27.

- ²⁷² Год Наваринской кампании. 1827 и 1828 год. Из записок лейтенанта Александра Петровича Рыкачева. Посмертное издание. Кронштадт, 1877. С. 64.
- ²⁷³ Там же. С. 65.
- ²⁷⁴ Там же. С. 67.
- ²⁷⁵ Там же.
- ²⁷⁶ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 69.
- ²⁷⁷ *Палеолог Г. Н., Сивинис М. С.* История вмешательства России, Англии и Франции в войну за независимость Греции / Под ред. [и с предисл.] В. П. Мельницкого. СПб., 1863. С. 29.
- ²⁷⁸ Там же. С. 28.
- ²⁷⁹ Там же. С. 30.
- ²⁸⁰ *Тарле Е. В.* Адмирал Нахимов. М., 1945. С. 36, 37.
- ²⁸¹ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 82.
- ²⁸² Там же. С. 79.
- ²⁸³ Там же. С. 73.
- ²⁸⁴ *Гребенщикова Г. А.* Черноморский флот перед Крымской войной 1853—1856 годов. Геополитика и стратегия. СПб., 2003. С. 9.
- ²⁸⁵ *Шигин В. В.* Неизвестная война императора Николая I. М., 2013. С. 252.
- ²⁸⁶ *Палеолог Г. Н., Сивинис М. С.* История вмешательства России, Англии и Франции в войну за независимость Греции / Под ред. [и с предисл.] В. П. Мельницкого. СПб., 1863. С. 28, 29.
- ²⁸⁷ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1. С. 72.
- ²⁸⁸ *Богданович Е. В.* Наварин. М., 1877. С. 47.
- ²⁸⁹ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 56.
- ²⁹⁰ Там же. С. 62.
- ²⁹¹ Год Наваринской кампании. 1827 и 1828 год. Из записок лейтенанта Александра Петровича Рыкачева. Посмертное издание. Кронштадт, 1877. С. 272.
- ²⁹² Там же.
- ²⁹³ Там же. С. 273.
- ²⁹⁴ Некролог адмирала Михаила Петровича Лазарева // Морской сборник. СПб., 1851. № 7. С. 58.
- ²⁹⁵ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 63.
- ²⁹⁶ Там же. С. 65.
- ²⁹⁷ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 474.
- ²⁹⁸ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1955. Т. 2. С. 4.
- ²⁹⁹ Там же. С. 5.
- ³⁰⁰ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 67.
- ³⁰¹ Некролог адмирала Михаила Петровича Лазарева // Морской сборник. СПб., 1851. № 7. С. 59.
- ³⁰² М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1955. Т. 2. С. 50.
- ³⁰³ Там же. С. X.
- ³⁰⁴ Там же. С. 99.
- ³⁰⁵ Русские на Босфоре в 1833 году. Из записок Н. Н. Муравьева. М., 1869. С. 190.

- ³⁰⁶ Некролог адмирала Михаила Петровича Лазарева // Морской сборник. СПб., 1851. № 7. С. 59.
- ³⁰⁷ *Стеценко В. А.* Крымская кампания. Воспоминания и рассуждения // Рукописи о Севастопольской обороне. СПб., 1876. Т. 1. С. 241.
- ³⁰⁸ *Шигин В. В.* Неизвестная война императора Николая I. М., 2013. С. 252.
- ³⁰⁹ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1955. Т. 2. С. 12.
- ³¹⁰ Там же. С. 23.
- ³¹¹ Там же. С. 6.
- ³¹² Там же.
- ³¹³ Там же. С. 68.
- ³¹⁴ Русский архив. Год девятнадцатый. Книга вторая. М., 1881. С. 352, 353.
- ³¹⁵ *Ерофеев П. В.* А. Г. Рафалович — агент Министерства финансов и представитель деловых кругов юга России // Отечественная история и историческая мысль в России XIX—XX веков. Сборник статей. СПб., 2006. С. 344.
- ³¹⁶ Русский архив. Год девятнадцатый. Книга вторая. М., 1881. С. 355.
- ³¹⁷ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. 487.
- ³¹⁸ Там же. С. 14.
- ³¹⁹ *Ливанов Ф. В.* Севастополь до Крымской войны и после оной. Историческое описание. М., 1874. С. 24.
- ³²⁰ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. VIII—IX.
- ³²¹ Там же. С. 38, 39.
- ³²² Там же. С. X.
- ³²³ *Семин Г. И.* Севастополь: исторический очерк. М., 1955. С. 80.
- ³²⁴ *Ливанов Ф. В.* Севастополь до Крымской войны и после оной. Историческое описание. М., 1874. С. 23.
- ³²⁵ Там же.
- ³²⁶ *Закревский Н. И.* Воспоминания об адмирале А. С. Грейге. Из записок врача морской службы // Морской сборник. 1864. № 2. Т. 70. С. 201—203.
- ³²⁷ Севастопольская морская библиотека // Журнал Министерства Народного Просвещения. Часть LXXXVI. СПб., 1855. С. 24, 25.
- ³²⁸ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. 74, 75.
- ³²⁹ Севастопольская морская библиотека // Журнал Министерства народного просвещения. Часть LXXXVI. СПб., 1855. С. 25, 26.
- ³³⁰ *Ливанов Ф. В.* Севастополь до Крымской войны и после оной. Историческое описание. М., 1874. С. 24, 25.
- ³³¹ Там же. С. 23.
- ³³² *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 83.
- ³³³ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1955. Т. 2. С. 6.
- ³³⁴ Там же. М., 1961. Т. 3. С. 181.
- ³³⁵ Там же. С. 155.
- ³³⁶ Там же. С. 208.

- ³³⁷ Там же. С. 280.
- ³³⁸ Там же. С. 304.
- ³³⁹ Там же. С. 284.
- ³⁴⁰ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 83, 84.
- ³⁴¹ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. 214.
- ³⁴² Некролог адмирала Михаила Петровича Лазарева // Морской сборник. СПб., 1851. № 7. С. 59, 60.
- ³⁴³ *Лазарев М. П.* Документы. М., 1961. Т. 3. С. 230, 231.
- ³⁴⁴ Там же. С. 231.
- ³⁴⁵ Там же. С. 237.
- ³⁴⁶ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 115—117.
- ³⁴⁷ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1955. Т. 2. С. XXV—XXVI.
- ³⁴⁸ Там же. С. 477.
- ³⁴⁹ Там же. С. 476.
- ³⁵⁰ Там же. С. 412.
- ³⁵¹ Там же. С. 478.
- ³⁵² *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 473, 474.
- ³⁵³ *Ливанов Ф. В.* Севастополь до Крымской войны и после оной. Историческое описание. М., 1874. С. 23.
- ³⁵⁴ Там же.
- ³⁵⁵ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 473.
- ³⁵⁶ *Жандр А. А.* Материалы для истории обороны Севастополя и для биографии Владимира Алексеевича Корнилова. СПб., 1859. С. 26.
- ³⁵⁷ Там же.
- ³⁵⁸ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. 486, 487.
- ³⁵⁹ *Черноусов А. А.* Адмирал Лазарев. Малоизвестные страницы жизни и деятельности. Севастополь, 2008. С. 68.
- ³⁶⁰ Там же. С. 68, 69.
- ³⁶¹ Там же. С. 77.
- ³⁶² *Богданович Е. В.* Наварин. М., 1877. С. 95, 96.
- ³⁶³ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 473.
- ³⁶⁴ *Черноусов А. А.* Адмирал М. П. Лазарев. Малоизвестные страницы жизни и деятельности. Севастополь, 2008. С. 33.
- ³⁶⁵ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 474.
- ³⁶⁶ Там же. С. 475.
- ³⁶⁷ *Шишкина О. П.* Заметки и воспоминания русской путешественницы по России в 1845 году. Часть вторая. СПб., 1848. С. 48, 49.
- ³⁶⁸ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 476, 477.
- ³⁶⁹ *Островский Б. Г.* Лазарев. Жизнь замечательных людей. М., 1966. С. 146.
- ³⁷⁰ Военный энциклопедический лексикон. СПб., 1855. Т. VII. С. 678.

- ³⁷¹ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 477.
- ³⁷² *Панаев И. И.* Сочинения. Ленинград, 1987. С. 551, 552.
- ³⁷³ *Николаенко А. И.* Н. В. Кукольник и Таганрог. Таганрог, 1998. С. 10.
- ³⁷⁴ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 475.
- ³⁷⁵ Там же.
- ³⁷⁶ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 149.
- ³⁷⁷ Там же. С. 153.
- ³⁷⁸ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 477.
- ³⁷⁹ *Доценко В. Д.* Адмиралы российского флота. Ленинград, 1995. С. 369.
- ³⁸⁰ *Хрипков А. П.* Рассказы об адмирале Лазареве // Русский архив. М., 1877. № 5. С. 477.
- ³⁸¹ *Савинова Р. Ф.* За строкой автографа. Владимир, 1993. С. 33.
- ³⁸² М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. 483.
- ³⁸³ Памяти адмирала М. П. Лазарева // Морской сборник. 2001. № 7. С. 7.
- ³⁸⁴ *Кузьмина С. Б.* Адмирал Корнилов. М., 2007. С. 150.
- ³⁸⁵ Там же. С. 150, 151.
- ³⁸⁶ *Апошанская М. П.* Собор Святого Равноапостольного князя Владимира — усыпальница выдающихся адмиралов Российского Императорского Флота. Симферополь, 2004. С. 14, 15.
- ³⁸⁷ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. 484.
- ³⁸⁸ *Давыдов Ю. В.* Нахимов. М., 1970. С. 152.
- ³⁸⁹ *Державин Г. Р.* Сочинения. СПб., 1866. Т. III. С. 440.
- ³⁹⁰ М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3. С. 486.
- ³⁹¹ Там же. С. 493.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ М. П. ЛАЗАРЕВА

- 1788, 3 (14) ноября — родился во Владимире Михаил Петрович Лазарев, сын Петра Гавриловича Лазарева.
- 1800, январь — умер Петр Гаврилович Лазарев.
8 (20) февраля — братья Лазаревы зачислены в Морской кадетский корпус рядовыми кадетами.
- 1803, 23 мая (3 июня) — Михаил Лазарев произведен в гардемарины.
27 мая (7 июня) — после прохождения практики на корабле «Ярослав» на Кронштадтском рейде Михаил Лазарев направлен волонтером на английский флот.
1 (13) ноября — Михаил Лазарев в числе других русских гардемарин прибыл в Лондон.
- 1805, 27 декабря (8 января 1806 года) — Михаил Лазарев произведен в мичманы британского флота.
Пять лет непрерывно ходил на английских судах в Северном и Средиземном морях, в Атлантическом океане, а на судах Ост-Индской компании в Индийском и Тихом океанах. Это явилось для него отличной морской школой.
- 1808, 4 (16) марта — Россия объявила войну Швеции.
30 апреля (12 мая) — Михаил Лазарев вернулся в Россию.
9 (21) мая — Михаил Лазарев произведен в российские мичманы с началом срока службы в этом звании от 27 декабря 1805 года (первое офицерское звание).
30 мая (11 июня) — Михаил Лазарев приведен к присяге как офицер, исключен из списков Морского кадетского корпуса и направлен для дальнейшего прохождения службы на Балтийский флот.
14 (26) августа — отставший русский линейный корабль «Всеволод» под командованием капитана 1-го ранга Д. В. Руднева подвергся атаке британских кораблей. Мичман М. П. Лазарев, вызвавшийся идти на помощь морякам «Всеволода», попал в плен. Вскоре был освобожден.
26 октября (7 ноября) — Россия объявила войну Великобритании, и М. П. Лазарев принял в ней участие на линейном корабле «Благодать».
- 1809, 16 мая — 11 ноября — Михаил Лазарев находился в плавании по Финскому заливу на быстроходном 14-пушечном люгере «Ганимед».
- 1810, 23 мая (4 июня) — М. П. Лазарев начал службу на бриге «Меркурий», крейсировавшем в Финском заливе.
- 1811, 1 (13) февраля — М. П. Лазарев за добросовестное несение морской службы произведен в лейтенанты.
- 1812, 21 июня (3 июля) — М. П. Лазарев начал службу на 20-пушечном бриге «Феникс».
6 (18) июля — Россия заключила мирный договор с Великобританией.

21 июня — 5 ноября — М. П. Лазарев, участвуя в боевых действиях в Отечественной войне 1812 года, совершил на бриге «Феникс» переход из Кронштадта в Ревель и Ригу, затем из Риги с десантными войсками в Данциг и оттуда, после высадки десанта, в Свеаборг.

За доблесть в Отечественной войне 1812 года М. П. Лазарев был награжден серебряной медалью.

1813, 11 мая — 1 сентября — М. П. Лазарев на бриге «Феникс» находился в крейсерстве по Финскому заливу.

27 сентября (9 октября) — М. П. Лазарев на шлюпе «Суворов» Российско-американской компании вышел в море.

9 (21) октября — командуя шлюпом «Суворов», вышел из Кронштадта и направился к берегам Русской Америки.

27 ноября (9 декабря) — шлюп «Суворов» прибыл в Портсмут.

1814, 27 февраля (11 марта) — шлюп «Суворов» вышел из Портсмута и взял курс на Южную Америку.

22 апреля (4 мая) — 24 мая (5 июня) — пребывание в Рио-де-Жанейро.

13 (25) августа — прибыл в Порт-Джексон — природную бухту Сиднея.

28 сентября (10 октября) — в Тихом океане открыл группу островов, названных им островами Суворова.

17 (29) ноября — корабль М. П. Лазарева подошел к центру Русской Америки — порту и поселению Новоархангельск (ныне это американский город Ситка, штат Аляска).

1815, 25 июля (6 августа) — вследствие конфликта с А. А. Барановым, первым главным правителем Русской Америки, самовольно вышел из гавани Новоархангельска в море.

25 ноября (7 декабря) — шлюп «Суворов» прибыл в перуанский порт Кальяо.

1816, 15 (27) февраля — шлюп «Суворов» вышел из порта Кальяо.

16 (28) июля — шлюп «Суворов» вернулся в Кронштадт. Командуя кораблем, М. П. Лазарев совершил свое первое кругосветное путешествие, которое продолжалось два года и девять с половиной месяцев. Если исключить из времени плавания стоянки у берегов Русской Америки, то всего 773 дня, из них под парусами проведено 484 дня и 289 дней — на якоре.

1 (13) сентября — М. П. Лазарев, сдав фрегат «Суворов» Русско-американской компании, начал службу в 1-м флотском экипаже.

1817 — за выслугу на море в 18 шестимесячных кампаниях награжден орденом Святого Георгия 4-го класса.

1818, 28 мая (9 июня) — начал крейсировать на 74-пушечном линейном корабле «Память Евстафия» в Финском заливе.

1819, 15 (27) марта — М. П. Лазарев назначен командиром шлюпа «Мирный».

- 4 (16) июля — шлюпы «Восток (командир — Ф. Ф. Беллинсгаузен) и «Мирный» вышли из Кронштадта.
- 29 июля — 26 августа — шлюпы «Восток» и «Мирный» находились в британском Портсмуте.
- 29 декабря (10 января 1820 года) — экспедиция подошла к Южным Сандвичевым островам.
- 1820, 16 (28) января — шлюпы «Восток» и «Мирный», несмотря на тяжелую ледовую обстановку, подошли первый раз к Антарктиде в районе нынешнего Берега Принцессы Марты. Беллинсгаузен, Лазарев и другие участники плавания составили научно обоснованное описание увиденной земли, подтверждающее открытие обширной береговой линии. Этот день считается днем открытия Антарктиды.
- 21 января (2 февраля) — шлюпы «Восток» и «Мирный» второй раз подошли к неизвестному «льдинному материку».
- 5 (17) февраля — экспедиция в третий раз вышла к берегу Антарктиды.
- 5 (17) марта — шлюпы отправились в Порт-Джексона разными маршрутами («Мирный» пошел более северным курсом).
- 30 марта (11 апреля) — шлюп «Восток» прибыл на рейд в Порт-Джексона, куда через неделю пришел и шлюп «Мирный».
- 7 (19) мая — оба шлюпа направились через пролив Кука в район островов Туамоту и островов Общества, как это и было рекомендовано инструкцией.
- Июнь — к востоку от острова Таити русской экспедицией открыта целая группа островов, названная Ф. Ф. Беллинсгаузеном островами Россиян (среди них острова Кутузова, Лазарева, Раевского, Ермолова, Милорадовича, Грейга, Волконского, Баркляя-де-Толли, Витгенштейна, Остен-Сакена, Моллера, Аракчеева).
- 22 июля—9 сентября — шлюпы «Восток» и «Мирный» находились в Порт-Джексона и в плавании по Тихому океану. По пути экспедиция открыла еще целый ряд островов (Восток, Великого князя Александра Николаевича и др.).
- 31 октября (12 ноября) — экспедиция вновь вышла в море для достижения высоких широт в других, еще не посещенных ею секторах Антарктики.
- 1821, 10 (22) января — экспедицией во время очередной попытки приблизиться к берегам Антарктики открыт остров Петра I.
- 17 (29) января — была открыта Земля Александра I.
- 20 января (1 февраля) — Ф. Ф. Беллинсгаузен направился к Новой Шетландии, об открытии которой он узнал, находясь в Австралии.
- 24 января (5 февраля) — экспедиция обнаружила эту «землю» и тщательно обследовала ее, установив, что она является группой из крупных и множества более мелких островов.

- 27 февраля — 23 апреля* — шлюпы «Восток» и «Мирный», покинув Антарктиду, находились в Рио-де-Жанейро, где был произведен их тщательный ремонт.
- 24 июля (5 августа)* — шлюпы «Восток» и «Мирный» стали на якорь на Малом Кронштадтском рейде. Это кругосветное плавание продолжалось 751 день, из них корабли находились под парусами 527 дней и стояли на якоре 224 дня.
- 5 (17) августа* — за успешное кругосветное плавание в Антарктику и Тихий океан, выполненные исследования и открытия М. П. Лазарев произведен (минуя чин капитан-лейтенанта) в капитаны 2-го ранга и получил в пенсион годовое жалованье.
- 1822, 24 июля (5 августа)* — М. П. Лазарев назначен командиром фрегата «Крейсер».
- 17 (29) августа* — М. П. Лазарев на фрегате «Крейсер» отправился в свое третье кругосветное плавание к берегам русских владений в Северной Америке с целью охраны территории и борьбы с контрабандой. В этом плавании участвовал его брат, капитан-лейтенант А. П. Лазарев, командовавший шлюпом «Ладога».
- 28 ноября (10 декабря)* — закупив необходимые инструменты и карты и отремонтировав у «Ладоги» поврежденный рангоут, корабли вышли из Портсмута.
- 1823, 18 (30) мая* — «Крейсер» и «Ладога» прибыли на остров Тасмания.
- 3 (15) сентября* — фрегат «Крейсер» прибыл в Новоархангельск. Через пять дней подошла и «Ладога».
- 1823, 14 (26) ноября — 1824, 13 (25) марта* — на фрегате «Крейсер» ходил в Сан-Франциско и с грузом пшеницы вернулся в Новоархангельск.
- 1824, 16 (28) октября* — на фрегате «Крейсер» покинул Новоархангельск и отправился в обратный путь в Россию вокруг мыса Горн.
- 1825, 5 (17) августа* — фрегат М. П. Лазарева благополучно возвратился в Кронштадт из третьего кругосветного плавания, пробыв за границей почти три года.
- 1 (13) сентября* — М. П. Лазарев произведен в капитаны 1-го ранга. За этот поход он был награжден орденом Святого Владимира 3-й степени.
- 19 ноября (1 декабря)* — в Таганроге умер император Александр I, и его место на троне занял Николай I.
- 1826, 27 февраля (11 марта)* — М. П. Лазарев назначен командиром 12-го флотского экипажа и строящегося в Архангельске нового 74-пушечного линейного корабля «Азов».
- 19 сентября (1 октября)* — отряд, состоящий из линейных кораблей «Азов» и «Иезекииль», а также шлюпа «Смирный», под командованием М. П. Лазарева прибыл в Кронштадт и вошел в состав Балтийской эскадры.

- 1827, 8 (20) октября — произошло знаменитое Наваринское морское сражение, в котором русская, английская и французская эскадры разгромили турецко-египетский флот. За это сражение линейный корабль «Азов» и 12-й флотский экипаж удостоились высшей награды — кормового Георгиевского флага. Лазаревский «Азов» стал первым русским кораблем, удостоившимся гвардейского отличия.
- 10 (22) декабря — М. П. Лазарев «за отличие, оказанное во время сражения при Наварине», произведен в контр-адмиралы. Также он был награжден орденами сразу трех стран: греческим командорским крестом ордена Спасителя, британским орденом Бани и французским орденом Святого Людовика.
- 1828, 14 (26) апреля — Россия объявила войну Турции.
- Октябрь — М. П. Лазарев принял активное участие в блокаде Дарданелл.
- 1829, 2 (14) сентября — в Адрианополе подписан мирный договор между Россией и Турцией.
- 1830, 1 (13) января — М. П. Лазарев вступил в командование русской эскадрой, возвращавшейся из Средиземного моря в Кронштадт.
- 12 (24) мая — эскадра М. П. Лазарева, совершив плавание вокруг Европы, пришла в Кронштадт без захода в другие порты.
- 12 мая — 29 августа — в составе эскадры вице-адмирала Е. А. Гамильтона М. П. Лазарев совершал плавание по Финскому заливу.
- 29 августа — 29 сентября — М. П. Лазарев ходил командиром отдельного отряда военных судов с десантом от Кронштадта до Свеаборга.
- 1831, лето — М. П. Лазарев ходил от Кронштадта по Балтийскому морю и Ботническому заливу до Торнео, будучи начальником отряда военных судов, состоявшего из фрегата «Мария», одного брига и шкуны.
- 1832, 17 (29) февраля — М. П. Лазарев назначен начальником штаба Черноморского флота.
- 9 (21) июля — прибыл к новому месту службы в Николаев.
- 22 ноября (4 декабря) — М. П. Лазарев назначен командующим эскадрой Черноморского флота, отправляемой для оказания военной помощи турецкому правительству против войск египетского паши.
- 30 ноября (12 декабря) — М. П. Лазарев прибыл в Севастополь и вступил в командование эскадрой.
- 1833, 8 (20) февраля — М. П. Лазарев с эскадрой прибыл в Константинополь.
- 2 (14) апреля — М. П. Лазарев блестяще выполнил стоявшую перед ним задачу по переброске десанта русских войск в Босфор и был произведен в вице-адмиралы.

- 2 (14) августа — М. П. Лазарева назначили «исправляющим должность» главного командира Черноморского флота и портов.
- 8 (20) октября — приступил к исполнению обязанностей главного командира Черноморского флота и портов.
- 1834, 24 апреля (6 мая) — М. П. Лазарев награжден орденом Святого Владимира 2-го класса.
- 24 июня (6 июля) — 25 июля (6 августа) и 12 (24) сентября — 27 сентября (9 октября) — находился в плавании в Черном море с Практической эскадрой.
- 31 декабря (12 января 1835 года) — М. П. Лазарева официально утвердили в должности главного командира Черноморского флота и портов, а также николаевского и севастопольского военного губернатора.
- 1835 — брак с Екатериной Тимофеевной, урожденной Фан-дер-Флит.
- 23 июля (4 августа) — заложен первый шлюз на строительстве сухих доков в Севастополе.
- 1 (13) сентября — начало строительства нового адмиралтейства в Севастополе.
- 20 ноября (2 декабря) — утверждена представленная М. П. Лазаревым программа кораблестроения для Черноморского флота.
- 1836, 12 (24) мая — в семье М. П. Лазарева и Екатерины Тимофеевны родилась дочь Татьяна.
- Июнь—июль — в плавании по Черному морю с Практической эскадрой.
- 1837, 13 (25) сентября — М. П. Лазарев награжден орденом Святого Александра Невского.
- 1838, 12 (24) мая — эскадра Черноморского флота под командованием М. П. Лазарева пристала к берегу в районе устья реки Туапсе, где доставленный десант осуществил высадку.
- 12 (24) сентября — корабли русской эскадры высадили десант в Цемесской бухте.
- 1839, 14 (26) января — военный министр России издал указ о присвоении созданному в Цемесской бухте укреплению имени Новороссийск.
- Февраль — под руководством М. П. Лазарева началось строительство Новороссийского военного порта.
- 12 (24) июля — основание Н. Н. Раевским форта в устье реки Псеуапсе.
- 25 октября (6 ноября) — у М. П. Лазарева родился сын Михаил.
- 13 (25) ноября — форт в устье реки Псеуапсе назван именем М. П. Лазарева.
- 1840, 19 февраля (3 марта) — черкесы, имея огромный перевес в численности, штурмуют и разрушают форт Лазаревский (ныне на его месте находится известное курортное место черноморского побережья Лазаревское).

- 30 марта (12 апреля) — М. П. Лазарев избран почетным членом Одесского общества истории и древностей.
- 31 декабря (12 января) — при патронате М. П. Лазарева закончено строительство первого здания Севастопольской морской библиотеки.
- 1841, 10 (22) января — здание Севастопольской морской библиотеки передано в ведение комитета директоров.
- 1842, 11 (23) июля — М. П. Лазарев получил алмазные знаки к ордену Святого Александра Невского с повелением носить мундир 12-го флотского экипажа, особенно отличившегося при Наварине.
- Октябрь — завершена работа по составлению и изданию Атласа Черного и Азовского морей.
- 1843, 31 августа (12 сентября) — у М. П. Лазарева родился сын Петр, который прожил всего неполных два года.
- 10 (22) октября — М. П. Лазарев произведен в адмиралы.
- 1844, 16 (28) декабря — в только что отстроенном здании Севастопольской морской библиотеки произошел пожар.
- 1845, 26 февраля (10 марта) — у М. П. Лазарева родилась дочь Анна.
- Сентябрь — при посещении императором Николаем I городов Николаева и Севастополя М. П. Лазарев был пожалован орденом Святого Владимира 1-го класса.
- 1848, 31 января (12 февраля) — у М. П. Лазарева родилась дочь Александра.
- 1 (13) июня — под руководством контр-адмирала П. С. Нахимова на том же месте, где находилось сгоревшее здание Севастопольской морской библиотеки, началось строительство нового здания.
- 1849, 5 (17) февраля — М. П. Лазарев избран почетным членом совета Казанского университета.
- 1850, 30 января (11 февраля) — вступили в строй Севастопольские сухие доки.
- Февраль — начато строительство паровозного завода в Николаеве.
- 5 (17) июля — у М. П. Лазарева родился сын Петр.
- 1851, 15 (27) февраля — М. П. Лазарев уволен в отпуск для лечения за границей.
- Отправился в Вену на консультацию с медицинскими знаменитостями. Адмирала сопровождали жена Екатерина Тимофеевна, дочь Татьяна, будущий герой Севастопольской обороны, его помощник и ученик В. И. Истомин и царский лейб-медик.
- Март — М. П. Лазарев избран почетным членом Русского географического общества.
- 11 (23) апреля — М. П. Лазарев скончался в Вене от рака желудка.

26 апреля (8 мая) — обнародован указ императора Николая I о том, что новое адмиралтейство и сухие доки в Севастополе следует именовать отныне Лазаревское адмиралтейство.

7 (19) мая — М. П. Лазарев похоронен в Севастополе, в склепе строящегося храма Святого равноапостольного князя Владимира, названном потом «усыпальницей адмиралов».

Контр-адмирал В. А. Корнилов, начальник штаба Черноморского флота и портов, обратился к офицерам-черноморцам с предложением продолжить сбор средств на сооружение памятника М. П. Лазареву.

БИБЛИОГРАФИЯ

На русском языке

Андриенко В. Г. До и после Наварина. СПб., 2002.

Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. Часть первая. СПб., 1831.

Беллинсгаузен Ф. Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 годов. М., 1960.

Берг Л. С. История русских географических открытий. М., 1962.

Богданович Е. В. Наварин. М., 1877.

Вестник АН СССР. М., 1943. № 3.

Год Наваринской кампании. 1827 и 1828 год. Из записок лейтенанта Александра Петровича Рыкачева. Посмертное издание. Кронштадт, 1877.

Гребенщикова Г. А. Черноморский флот перед Крымской войной 1853—1856 годов. Геополитика и стратегия. СПб., 2003.

Давыдов Ю. В. Нахимов. М., 1970.

Джеймс У. История великобританского флота от времен Французской революции по Наваринское сражение. Николаев, 1845. Т. VI.

Доценко В. Д. Адмиралы российского флота. СПб., 1995.

Доценко В. Д. Морские битвы России XVIII—XX веков. СПб., 2003.

Ерофеев П. В. А. Г. Рафалович — агент Министерства финансов и представитель деловых кругов юга России // Отечественная история и историческая мысль в России XIX—XX веков. Сборник статей. СПб., 2006.

Жандр А. А. Материалы для истории обороны Севастополя и для биографии Владимира Алексеевича Корнилова. СПб., 1859.

Завалишин Д. И. Воспоминания о Морском кадетском корпусе // Русский вестник. 1873. Июнь. Т. 105.

Завалишин Д. И. Кругосветное плавание фрегата «Крейсер» // Древняя и новая Россия. Год третий. СПб., 1877. Т. II, III.

Золотарев В. А., Козлов И. А. Флотоводцы России. М., 1998.

Золотарев В. А., Козлов И. А. Три столетия Российского флота. XIX — начало XX века. М., 2004.

Золотарев В. А., Козлов И. А. Российский военный флот на Черном море и в Восточном Средиземноморье. М., 1988.

Зубов Б. Н. Развитие кораблестроения на юге России. Калининград, 1990.

Ивашищев Н. А. Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 год. СПб., 1872.

История Российского военно-морского флота / Сост. А. В. Обухов, Г. И. Демин. М., 1996.

Кук Дж. Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. М., 1948.

Кублицкий Г. И. По материкам и океанам. Рассказы о путешествиях и открытиях. М., 1957.

Кузьмина С. Б. Адмирал Корнилов. М., 2007.

Лазарев А. П. Плавание вокруг света на шлюпе «Ладога» в 1822, 1823 и 1824 годах. СПб., 1832.

Ливанов Ф. В. Севастополь до Крымской войны и после оной. Историческое описание. М., 1874.

Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий. М., 1985.

Мордвинов Р. Н. Наваринский бой. М., 1945.

Мордвинов Р. Н. Русское военно-морское искусство. М., 1951.

Мордовин П. А. Русское военное судостроение в течение последних 25 лет. 1855—1880 гг. СПб., 1881.

Морские сражения русского флота. Воспоминания, дневники, письма / Сост. В. Г. Оппоков. М., 1994.

М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1952. Т. 1.

М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1955. Т. 2.

М. П. Лазарев. Документы. В 3 т. М., 1961. Т. 3.

М. П. Лазарев Три кругосветных путешествия. М., 2016.

Мюнстер А. Е. Портретная галерея русских деятелей. Сто портретов с биографиями. СПб., 1865. Т. I.

Некролог адмирала Михаила Петровича Лазарева // Морской сборник. СПб., 1851. № 7.

Никульченков К. И. Адмирал Лазарев (1788—1851). М., 1956.

Новосильский П. М. Южный полюс. Из записок бывшего морского офицера. СПб., 1853.

Островский Б. Г. Лазарев. Жизнь замечательных людей. М., 1966.

Палеолог Г. Н., Сивинис М. С. История вмешательства России, Англии и Франции в войну за независимость Греции / Под ред., с предисл. В. П. Мельницкого. СПб., 1863.

Памяти адмирала М. П. Лазарева // Морской сборник. 2001. № 7.

Путилов Н. И. Вице-адмирал П. С. Нахимов. Сборник известий, относящихся до настоящей войны. Отдел IV. Приложения. СПб., 1856.

Русские на Босфоре в 1833 году. Из записок Н. Н. Муравьева. М., 1869.

Русские открытия в Антарктике в 1819—1820—1821 годах. М., 1951.

Северин Н. А. Отечественные путешественники и исследователи. М., 1956.

Сергеев-Ценский С. Н. Витязи морей. М., 1985.

Соколов А. В., Кушнарев Е. Г. Три кругосветных плавания М. П. Лазарева. М., 1951.

Тарле Е. В. Адмирал Нахимов. М., 1945.

Трешников А. Ф. История открытия и исследования Антарктиды. М., 1963.

Узин С. В., Юсов Б. В. М. П. Лазарев. М., 1952.

Унковский С. Я. Записки моряка. 1803—1819 гг. М., 2004.

Фирсов И. И. Полвека под парусами. М., 1988.

Фирсов И. И. Лазарев. И Антарктида, и Наварин. М., 1998.

Фомичева Л. А. Божией милостью адмирал Михаил Лазарев. СПб., 2006.

Хрипков А. П. Рассказы об адмирале М. П. Лазареве // Русский архив. Год пятнадцатый. Книга вторая. М., 1877.

Черноусов А. А. Адмирал М. П. Лазарев. Малоизвестные страницы жизни и деятельности. Севастополь, 2008.

Черноусов А. А. Адмирал Лазарев. Роль личности в истории России. СПб., 2011.

Шигин В. В. Неизвестная война императора Николая I. М., 2013.

Шишкина О. П. Заметки и воспоминания русской путешественницы по России в 1845 году. Часть вторая. СПб., 1848.

На иностранных языках

Bulkeley, Rip. Bellingshausen and the Russian Antarctic Expedition, 1819—1821. New York, 2016.

Carolan, Victoria. Nelson. Harpenden, 2005.

Cook, Frederick. Captain Fabian Gottlieb von Bellingshausen, 1819—1821. The discovery of Alexander I, Peter I and other islands // Bulletin of the American Geographical Society of New York. Vol. XXXIII. 1901.

Dakin, Douglas. The Greek Struggle for Independence, 1821—1833. University of California Press, 1973.

Daly, John. Russian Seapower and «The Eastern Question»: 1827—1841. London, 1991.

Hatherton, Trevor. Antarctica. London, 1965.

James, William. The Naval History of Great Britain. Volume VI. London, 1837.

Kerviler, Joseph Marie Vincent. Souvenirs d'un vieux capitaine de frégate. Vol. 2. Paris, 1893—1897.

Landis, Marilyn. Antarctica exploring the extreme. 400 years of adventure. Chicago, 2001.

Mackenzie, Robert Holden. The Trafalgar Roll. London, 1913.

Melvin, Mungo. Sevastopol's Wars. Osprey Publishing, 2017.

Mill, Hugh Robert. Bellingshausen's Antarctic voyage // Geographical Journal. February 1903. Vol. 21. № 2.

Pierce, Richard. Russian America, 1741—1867. A Biographical Dictionary. London, 1990.

Tammiksaar E. The Russian Antarctic Expedition under the com-

mand of Fabian Gottlieb von Bellingshausen and its reception in Russia and the world. *Polar Record*. Cambridge University Press, 2016.

The Voyage of Captain Bellingshausen to the Antarctic Seas, 1819—1821. Translated from the Russian. Vol. 1. Introduction of Frank Debenham. New York, 2016.

Weddell, James. A voyage towards the South Pole, performed in the years 1822—1824, containing an examination of the Antarctic Sea. London, 1827.

Woodhouse, Christopher. The Battle of Navarino. London, 1965.

СОДЕРЖАНИЕ

От автора	6
<i>Глава первая. Рождение моряка</i>	11
Происхождение	11
Морской кадетский корпус	13
<i>Глава вторая. Первые годы службы в военно-морском флоте (1800—1813)</i>	16
Служба в британском флоте	16
На Балтике	27
Война 1812 года	30
<i>Глава третья. Первое кругосветное путешествие (1813—1815)</i>	33
Российско-американская компания	33
Шлюп «Суворов» выходит в море	34
Рио-де-Жанейро	37
Порт-Джексон и Тихий океан	39
Новоархангельск	42
Самовольный уход из Новоархангельска	45
Возвращение домой	47
Последствия конфликта с А. А. Барановым	51
<i>Глава четвертая. Экспедиция к Южному полюсу (1819—1821)</i>	57
Назначение экспедиции	57
Несколько слов о приоритете русских	61
Подготовка экспедиции	64
От Кронштадта до Портсмута	68
В тропиках Атлантики	70
Южные Сандвичевы острова	74
Антарктика	77
Буря	86
Острова Россиян	89
Тайна трех океанов	91
Главные результаты экспедиции	100
О полемике вокруг открытия Антарктиды	105
<i>Глава пятая. Третье кругосветное путешествие (1822—1825)</i>	123
Положение в Русской Америке	123
Подготовка фрегата «Крейсер» и шлюпа «Ладога»	126
Копенгаген и Портсмут	133
Канарские острова и Атлантика	138
Опыты дипломатии в Рио-де-Жанейро	142
Корабли меняют курс	150
В Северной Америке	153

Английская система	155
Бунт в Ситхе.	164
Возвращение «Ладоги» и «Крейсера» домой	167
<i>Глава шестая. Командир линейного корабля «Азов»</i>	
(1826—1827).	172
Архангельск — Кронштадт — Средиземное море	172
Наваринское морское сражение	175
Блокада Дарданелл	185
Возвращение на Балтику	190
<i>Глава седьмая. Командующий Черноморским флотом</i>	
(1833—1851).	192
Босфорская экспедиция	192
Главный командир Черноморского флота и портов. ...	199
Борьба с «черноморской мафией»	201
Преобразования в Севастополе и Николаеве	205
Строительство новых кораблей	216
Война на Кавказе	225
Школа военно-морских кадров	231
Русская душа	236
Новые чины и награды	241
Поздний брак	241
<i>Глава восьмая. К последнему причалу</i>	244
Болезнь М. П. Лазарева	244
Переезд в Вену.	247
Траурные мероприятия в Вене	248
Последнее плавание адмирала Лазарева	250
Прощание в Севастополе	251
<i>Глава девятая. Потомки и родственники М. П. Лазарева</i> ...	256
<i>Глава десятая. Память об адмирале М. П. Лазареве</i>	263
Примечания.	270
Основные даты жизни и деятельности М. П. Лазарева ...	283
Библиография	291

Родимцев И. А.
Р 60 Адмирал Лазарев / Илья Родимцев. — М.: Молодая гвардия, 2019. — 296[8] с.: ил. — (Жизнь замечательных людей: сер. биограф.; вып. 1771).

ISBN 978-5-235-04235-3

Многие люди проходят свой жизненный путь и становятся великими, посвятив себя одному делу или идее. Но есть и другой род людей — это те, кто берется за новое дело, несмотря на преграды и сомнения, и делает это превосходно. Именно таким — способным на перемену деятельности, выполняющим новые задачи, добираясь до самой сути, не отступающим перед вызовами времени, неутомимым и готовым идти в неизвестность, — был выдающийся русский моряк, создатель, адмирал Михаил Петрович Лазарев.

УДК 355.083.3(092)
ББК 68.53-243Д

знак информационной
продукции **16+**

Родимцев Илья Александрович
АДМИРАЛ ЛАЗАРЕВ

Редактор **М. Е. Потапова**
Художественный редактор **А. В. Никитин**
Технический редактор **М. П. Качурина**
Корректор **Г. В. Платова**

Сдано в набор 29.10.2018. Подписано в печать 28.12.2018. Формат 84x108/32. Бумага офсетная № 1. Печать офсетная. Гарнитура «Newton». Усл. печ. л. 15,96+0,84 вкл. Тираж 2000 экз. Заказ № 1902880.

Издательство АО «Молодая гвардия». Адрес издательства: 127055, Москва, Сушевская ул., 21. Internet: <http://gvardiya.ru>. E-mail: dsej@gvardiya.ru

arvato
BERTELSMANN

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленного электронного оригинал-макета в ООО «Ярославский полиграфический комбинат» 150049, Ярославль, ул. Свободы, 97

ISBN 978-5-235-04235-3

СЕРИЯ «ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ»

ВЫШЛА В СВЕТ КНИГА:

Митрополит Иларион ИИСУС ХРИСТОС

Книга, предлагаемая вниманию читателей, необычна. Она посвящена не просто одному из великих героев древности, но Человеку, Которого в течение вот уже двух тысяч лет почитают воплотившимся Богом. В истории человечества нет и не было никого, кто оказал бы столь глубокое, всеобъемлющее и оплодотворяющее влияние на развитие человеческой культуры, ибо именно Иисус Христос на долгие века задал вектор культурного развития нескольких континентов. Но, признавая Иисуса Богом, можно ли издавать книгу о Нем в светской серии, посвященной «жизни замечательных людей»? Да, объясняет нам автор книги, ибо Церковь всегда заявляла твердо и однозначно: Он является полноценным Богом, но одновременно является и полноценным человеком, во всем — кроме греха — подобным нам. Земная история Иисуса Христа прослеживается автором на основании всех имеющихся в нашем распоряжении источников; проведен сравнительный анализ всех четырех Евангелий, выявлены причины содержащихся в них различий, степень их достоверности. При этом книга написана живым, доступным языком и обращена к самому широкому кругу читателей.



Отзывы, творческие и коммерческие предложения
ждем по адресу:

127055, Москва, Сушевская ул., 21

Телефон: 8(495) 787-63-85 Факс: 8(499) 978-12-86

Телефоны для оптовых покупателей:

8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64; 8(499) 787-62-92

Адрес АО «Молодая гвардия» в Internet:

<http://gvardiya.ru> E-mail: dse1@gvardiya.ru

СЕРИЯ «ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ»

ВЫШЛА В СВЕТ КНИГА:

И. З. Фаликов БОРИС СЛУЦКИЙ

Борис Слуцкий (1919—1986), один из крупнейших поэтов военного поколения, прожил значительную и трагическую жизнь. Знаковую, как видится сегодня, — не случайно сказал о себе: «Я историю излагаю». Уроженец донецкого Славянска, прошедший детство и юность в Харькове, к началу Великой Отечественной войны в Москве окончил два вуза. Образование дополнил суровым опытом фронта, пройдя всю войну — от Подмосковья до Австрии. Раны и контузии, послевоенные хвори и бездомность... — много испытаний досталось гвардии майору в отставке Слуцкому. И счастьем, и горем стала женщина его судьбы, ее болезнь и смерть. Бесстрашные стихи поэта долго не печатались, ходили по рукам в списках; первый сборник «Память» вышел в 1957-м. Предшественник громких шестидесятников, признанный ими мэтр, Слуцкий воспитал много учеников. Крушение идеалов, одиночество и безумие до времени свели его в могилу. Илья Фаликов, автор жизнеописаний Евг. Евтушенко, Б. Рыжего, М. Цветаевой («ЖЗЛ»), книгу о Слуцком писал долгие годы, и вот, в канун 100-летия поэта, она сложилась. Вольно или невольно, строки Слуцкого — «Мелкие пожизненные хлопоты / По добычке славы и деньжат / К жизненному опыту / Не принадлежат» — стали лейтмотивом книги и звучат как завещание поэта.



Отзывы, творческие и коммерческие предложения
ждем по адресу:

127055, Москва, Сушевская ул., 21

Телефон: 8(495) 787-63-85 Факс: 8(499) 978-12-86

Телефоны для оптовых покупателей:

8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64; 8(499) 787-62-92

Адрес АО «Молодая гвардия» в Internet:

<http://gvardiya.ru> E-mail: dsel@gvardiya.ru

СЕРИЯ «ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ»

ВЫШЛА В СВЕТ КНИГА:

А. Ю. Бондаренко ГЕРОИ «СМЕРШ»

Эта книга — о войне и о тех людях, которые обеспечивали безопасность сражающейся Красной армии. Автор не отделяет работу сотрудников легендарного Смерша, военных контрразведчиков, от того, что происходило на фронтах, и это помогает читателю самому сделать вывод о нужности и важности их деятельности. Герои книги — сотрудники Смерша различных рангов, от начальника Главного управления контрразведки Наркомата обороны до зафронтового агента. Особое внимание уделено судьбам оперативных работников, находившихся непосредственно в боевых порядках войск, в том числе — павших в сражениях. Здесь помещены биографии сотрудников Смерша, впоследствии занявших высшие должности в органах безопасности, и тех, кто, уйдя в запас, достиг вершин в совершенно иных областях, а также рассказано обо всех «смершевцах» — Героях Советского Союза. Книга «Герои “Смерш”» развенчивает многие «легенды» и исправляет заблуждения, зачастую общепризнанные. Она открывает малоизвестные страницы Великой Отечественной войны и помогает понять и осмыслить ту роль, которую сыграла военная контрразведка в деле достижения Великой Победы.



Отзывы, творческие и коммерческие предложения
ждем по адресу:

127055, Москва, Сушевская ул., 21

Телефон: 8(495) 787-63-85 Факс: 8(499) 978-12-86

Телефоны для оптовых покупателей:

8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64; 8(499) 787-62-92

Адрес АО «Молодая гвардия» в Internet:

<http://gvardiya.ru> E-mail: dsel@gvardiya.ru

СЕРИЯ «ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ»

ВЫШЛА В СВЕТ КНИГА:

С. В. Аристов ВЕЛИКИЕ ПСИХОЛОГИ

Человеком правят страхи и желания. Не важно, боится ли он открытого или замкнутого пространства, одиночества или общественного внимания, жить или умереть. Хочет ли он любви или власти, богатства или бессмертия, славы или постижения смысла жизни. Важно разобраться в том, чего же на самом деле боишься или хочешь. Понять хитросплетения человеческой природы читателю помогут выдающиеся теоретики и практики психологии. Люди, чьи идеи стали классикой еще при жизни. Их биографии, в которых сошлись воедино мистические, приключенческие, комедийные, детективные, любовные сюжеты, делают путь к пониманию себя не только познавательным, но и увлекательным.



Отзывы, творческие и коммерческие предложения
ждем по адресу:

127055, Москва, Сушевская ул., 21

Телефон: 8(495) 787-63-85 Факс: 8(499) 978-12-86

Телефоны для оптовых покупателей:

8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64; 8(499) 787-62-92

Адрес АО «Молодая гвардия» в Internet:

<http://gvardiya.ru> E-mail: dse1@gvardiya.ru

СТАРЕЙШАЯ РОССИЙСКАЯ КНИЖНАЯ СЕРИЯ

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Уже изданы и готовятся к печати:

С. Михеенков
«МАРГЕЛОВ»

В. Лопатников
«ДАНИИЛ ГРАНИН»

Е. Матонин
«СИДНЕЙ РЕЙЛИ»

Митрополит Иларион
«ИИСУС ХРИСТОС»

И. Фаликов
«БОРИС СЛУЦКИЙ»

В. Бондаренко
«ОТЕЦ ИОАНН (КРЕСТЬЯНКИН)»



Телефоны для оптовых покупателей:
8(499) 787-62-92; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64
<http://gvardiya.ru>. E-mail: dscel@gvardiya.ru

СТАРЕЙШАЯ РОССИЙСКАЯ КНИЖНАЯ СЕРИЯ

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Уже изданы и готовятся к печати:

А. Горбунов
«ВИКТОР МАСЛОВ»

В. Антонов
«КЕМБРИДЖСКАЯ ПЯТЕРКА»

Н. Михайлова
«БАРКОВ»

А. Бондаренко
«ГЕРОИ “СМЕРШ”»

Н. Бодрихин
«АНАТОЛИЙ АЛЕКСАНДРОВ»

С. Михеенков
«БЕРЛИН-45»



Телефоны для оптовых покупателей:
8(499) 787-62-92; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64
<http://gvardiya.ru>. E-mail: dssel@gvardiya.ru

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ОПТОВЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ

*Склад
издательства «Молодая гвардия»
находится в центре Москвы
по адресу:
Сущевская ул., д. 21
ст. м. «Новослободская», «Менделеевская»*



**В отделе реализации действует
гибкая система скидок**



**Доставка книг по территории
Москвы и Московской области
БЕСПЛАТНО**

ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛА РЕАЛИЗАЦИИ

8(495) 787-64-20

8(495) 787-62-92

ТЕЛЕФОНЫ СКЛАДА

8(495) 787-65-39 8(495) 787-63-64

ISBN 978-5-235-04235-3



9 785235 042353 >

М О Л О Д А Я Г В А Р Д И Я