

*С. Узин , Б. Юсов*

**М. П. ЛАЗАРЕВ**

*Географиз • 1952*

С. УЗИН, Б. ЮСОВ

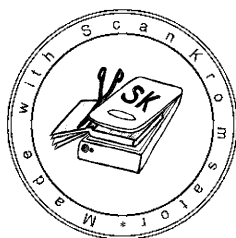
# М. П. ЛАЗАРЕВ

*Под редакцией  
А. И. Соловьёва*

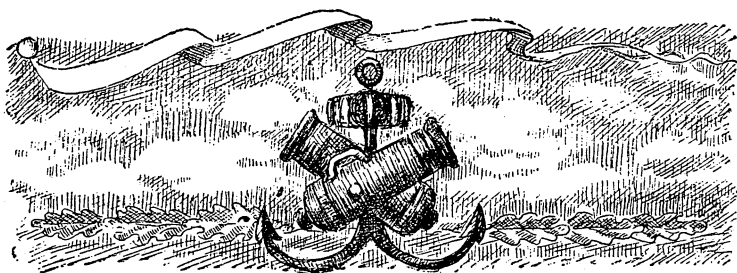
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

*Москва, 1952*

*Очерк С. Узина и Б. Юсова «М. П. Лазарев» входит в серию популярных очерков о замечательных русских путешественниках. В научной редакции серии принимают участие: член-корр. Академии наук СССР Н. Н. Баранский, доктор географических наук М. С. Боднарский, доктор географических наук Э. М. Мурзаев, профессор К. А. Салищев, член-корр Академии педагогических наук РСФСР  
А. И. Соловьев.*



Scan AAW



В городе-герое Ленинграде, на берегу полноводной Невы, высится строгое монументальное здание, в стенах которого расположилось старейшее в стране военноморское учебное заведение. Более двухсот лет назад было основано оно создателем русского регулярного военноморского флота Петром I. Ныне училище носит имя выдающегося советского полководца М. В. Фрунзе.

Залы училища украшены портретами замечательных русских флотоводцев, прославивших своими делами нашу Родину. Рядом с портретами Ушакова, Спиридова, Сенявина, Нахимова, Макарова находится и портрет прославленного строителя Черноморского флота и открывателя новых земель адмирала Михаила Петровича Лазарева.

Именно таким, исполненным спокойствия, мужества, с ясным проницательным взглядом, каким его изобразил художник, был Лазарев всегда и всюду: хладнокровно отдавая распоряжения и в минуты страшной опасности среди антарктических ледяных громад, грозивших раздавить корабль, и в пылу Наваринского сражения, атакуя вражескую эскадру под градом раскаленных ядер неприятеля.

Из 63 лет жизни более полувека отдал Михаил Петрович Лазарев морской службе.

Родился Михаил Петрович 3 ноября 1788 года в небольшой помещичьей усадьбе Владимирской губернии. Отец его, Петр Гаврилович Лазарев, происходил из древ-

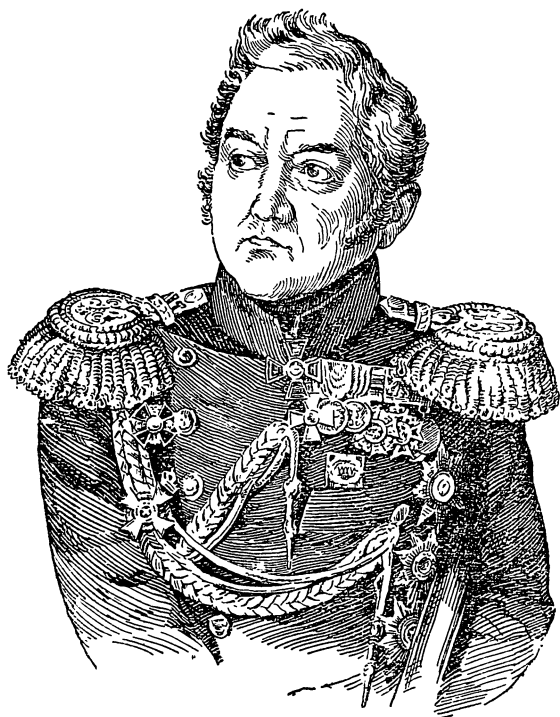
него дворянского рода и состоял правителем Владимирского наместничества. Вслед за своим старшим братом Андреем Михаил Петрович в девятилетнем возрасте был определен в Морской кадетский корпус. Там впоследствии учился и его младший брат, Алексей. Все три брата посвятили жизнь морскому делу, но наиболее способным из них оказался М. П. Лазарев, сделавший впоследствии много для развития географической науки и укрепления русского военного флота.

Уже в корпусе Михаил Петрович отличался смелостью, любовью к наукам и незаурядными способностями. Благодаря этому он вскоре выдвинулся в число первых, успешно сдал экзамен и четырнадцать лет был произведен в гардемарины. Вскоре вместе с некоторыми другими наиболее способными выпускниками Лазарев был командирован на английский флот для стажировки.

Сановники и приближенные русского императора, среди которых было немало проходимцев из различных западноевропейских государств, слепо преклонявшиеся перед всем иноземным, считали образование русского морского офицера незавершенным, если он не проведет несколько лет службы за границей. Они не видели, точнее, не хотели видеть того, что созданный Петром I русский флот уже прочно встал на ноги.

Вот почему после сдачи экзаменов в Морском корпусе Лазарев оказался вдали от родины на чужих кораблях. Четыре года провел молодой моряк в долгих плаваниях между берегами Западной Европы и Америки. Не раз участвовал он в морских сражениях против наполеоновской Франции, находившейся в то время в состоянии войны с Англией и Россией. На родину Лазарев возвратился мичманом: в 1805 году ему был присвоен первый офицерский чин. Это был уже не пятнадцатилетний юноша, только что сменивший школьную скамью на палубу корабля, а закаленный в трудных плаваниях опытный морской офицер.

Основное, что вынес Лазарев за время пребывания на английских кораблях, — было глубокое убеждение в том, что преклонение царских сановников перед иностранным морским флотом и качествами его моряков не имеет под собой никакого иного основания, кроме слепого подражания и недооценки способностей русских моряков. Михаил Петрович во всей своей последующей деятельности



*Михаил Петрович  
Лазарев.*

все больше убеждался в том, что русские моряки во многом превосходят моряков иностранных флотов; они неоднократно доказали это, проявив образцы мужества и мастерства в плаваниях вокруг света и в морских баталиях.

По возвращении на родину Лазарев в течение нескольких лет служил на кораблях Балтийского флота и принимал участие в войне со Швецией.

В 1812 г. Россия подверглась нашествию захватнической наполеоновской армии, и Лазарев стал участником исторических событий, в которых решалась судьба родины.

Вместе со всем русским народом, проявившим в борьбе с захватчиками беспримерное мужество и патриотизм, участвовал в защите родной земли и русский военно-морской флот.

Находясь во флоте, М. П. Лазарев не раз принимал участие в высадке десантов и в морских сражениях против вооруженных сил врага. Он всюду проявлял себя как исполнительный и инициативный командир и вскоре выдвинулся в число лучших офицеров русского флота.

Неудивительно поэтому, что когда в 1813 году, после изгнания Наполеона из пределов России, встал вопрос о назначении командира на корабль «Суворов», снаряжавшийся в дальнее кругосветное плавание к берегам Русской Америки, наилучшим кандидатом был признан молодой выдающихся способностей офицер — лейтенант Михаил Петрович Лазарев, успевший уже к двадцати пяти годам завоевать уважение и авторитет во флоте.

Готовившаяся кругосветная экспедиция на корабле «Суворов» была четвертым по счету плаванием россиян вокруг земного шара. Такие дальние путешествия — «вояжи», как их называли тогда, были под силу только опытным морякам и хорошо оснащенному флоту.

Могучей морской державой Россия стала в XVIII веке. Русский флот, созданный Петром I, день ото дня укреплялся, совершенствовался, одерживал одну за другой блестящие победы в боях с врагами русского народа. Имена прославленных флотоводцев — Ушакова, Сенявина, Спиридова — героев Гангута, Гренгама, Чесмы и Калиакрии были известны всему миру.

Славные и прочные традиции, великолепная морская школа русского флота не только не уступали, но во

многим превосходили не в меру превознесенные низкопоклонствующими любителями иностранщины западноевропейские морские школы.

Но высокопоставленным чиновникам-иностранцам, состоявшим на русской службе, не по душе были успехи России в морском деле. Их больше интересовали доходные места, личное обогащение и ослабление, а не укрепление могущества России на море. Так, француз де Траверсе, морской министр России начала XIX века, распространял даже мнение о том, что Россия — держава сухопутная и флот ей не нужен.

Невежественный царский бюрократический аппарат, засоренный недружелюбно относившимися к русскому народу иностранцами, привел в начале XIX века русский флот к упадку. В то время как Англия и Франция увеличивали и совершенствовали свой флот и начали осуществлять переход к паровым судам, в России гнили в гаванях корабли, а о строительстве морских паровых судов ни министр, ни его приближенные и не помышляли.

Однако экономическое развитие России и международная политическая обстановка вызывали необходимость налаживания прочных постоянных связей центра России с ее отдаленными окраинами и с владениями на северо-западе Америки, а также непосредственных торговых и политических отношений со странами Азии — Индией, Китаем, Японией. Камчатке и русским колониям на Аляске угрожали американские и английские контрабандисты и захватчики, агентура которых вооружала коренных жителей этих земель и воссоставляла их против русских.

Передовых людей России волновали судьбы родины, и несмотря на косность, а часто и сопротивление всему передовому, патриоты боролись за укрепление и усовершенствование флота.

Одним из средств, которое могло послужить подъему отечественного флота, они считали организацию кругосветных экспедиций. Эти экспедиции должны были привести к укреплению международно-политических позиций и военно-морской мощи России, послужить толчком к более быстрому развитию промышленности и торговли.

Один из инициаторов и руководителей осуществленного в 1803—1806 гг. первого русского кругосветного плавания И. Ф. Крузенштерн писал: «Владение Камчат-



кою и Алеутскими островами подает, уповательно, средство к пробуждению российской торговли от дремоты, в коей искусная политика торгующих европейских держав старалась долгое время усыплять ее с удачным успехом». Далее он писал, что «...через сие можно было бы достигнуть до того, чтобы мы не имели более надобности платить англичанам, датчанам и шведам великие суммы за ост-индские и китайские товары».

Дальновидная патриотическая мысль руководила Крузенштерном, когда он в своем проекте писал о том, что кругосветные плавания дадут возможность еще более совершенствоваться русскому флоту, послужат суровой, но прекрасной школой воспитания командиров и матросов.

И русские корабли начали бороздить воды холодных и теплых морей. За первую половину XIX века было совершено более 40 кругосветных плаваний, то есть значительно больше, чем англичанами и французами, вместе взятыми.

Россия по праву заняла ведущее место среди всех стран в организации и проведении кругосветных путешествий. Началась эта эпоха замечательным плаванием И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского, за которыми последовали Л. А. Гадмейстер и В. М. Головнин.

Начальникам экспедиций вменялось в обязанность завязывать торговые сношения с Индией, Китаем, Японией, изучать и описывать вновь открытые и посещенные земли, природу дальних стран, быт и культуру населяющих их народов.

Первые же кругосветные экспедиции Крузенштерна, Лисянского, Гадмейстера, Головнина показали великолепную выучку, мастерство и выдержку русских моряков, высокую научную подготовку командиров. Русские открывали новые земли и острова, исправляли и уточняли очертания суши и морей на карте и первыми дали науке сведения о природе и населении многих уже посещенных иностранцами стран, о которых мир почти ничего не знал. Русские моряки поставили кораблевождение на научную основу и своими систематическими работами положили начало новой науке — океанографии.

Таким образом, Лазареву вместе с экипажем «Суворова» предстояла нелегкая задача — с честью продолжить те великие дела, успешное начало которым положили его славные предшественники.

Корабль «Суворов», на который получил назначение М. П. Лазарев, принадлежал Российско-Американской компании — акционерному обществу русских промышленников по использованию природных богатств Русской Америки. Компания эта возникла в последние годы XVIII столетия и была крайне заинтересована в налаживании регулярного морского сообщения между Петербургом и русскими владениями в Америке. Именно поэтому она охотно выделяла средства на снаряжение кругосветных экспедиций.

Предложение командовать кораблем, который должен был совершить кругосветное плавание, отвечало самым сокровенным желаниям Михаила Петровича. Он отлично понимал, как много может дать ему такое плавание, исполненное трудов и опасностей, какую пользу может он принести родине, успешно выполнив порученное дело. Его привлекала возможность увидеть далекие страны и населяющие их народы, исследовать воды Тихого океана, где еще немало островов и архипелагов оставалось неизученными или неоткрытыми. И он без колебаний принял предложение.

С присущей ему энергией М. П. Лазарев приступил к исполнению обязанностей командира. Он подверг корабль тщательному осмотру и в дальнейшем сам непосредственно наблюдал за ходом окончательного снаряжения судна в далекий путь. Михаил Петрович лично занимался подбором офицеров и остального состава команды.

К началу октября 1813 года все работы по оборудованию экспедиции были завершены, оставалось лишь закончить погрузку товаров, предназначенных для русских владений в Америке.

9 октября на рассвете «Суворов», дав прощальный салют, покинул Кронштадтский рейд. Долго Михаил Петрович и его спутники следили за удалявшимися берегами родины, мысленно прощаясь на годы со всем, что они оставляли здесь дорогого. Но вот очертания берегов скрылись в тумане, — теперь нужно было смотреть только вперед, навстречу опасностям и трудностям. А опасности подстерегали тут же рядом: Балтийское море встретило моряков неприветливо. Сильный ветер, туман и дождь затрудняли плавание. Лишь на седьмой день «Суворову» удалось добраться до шведского порта Карлскроне, где

Лазарев решил ожидать перемены погоды. Дальше путь лежал через коварные проливы — Зунд, Каттегат и Скагерак, между Данией и Скандинавией. Обычно здесь мореплавателей подстерегала бурная погода, доставлявшая немало неприятностей. Теперь же к этому прибавлялась еще новая опасность — подвергнуться нападению со стороны крейсеровавших тут военных кораблей неприятеля — французов и их союзников датчан.

Но вот остались позади берега Норвегии. Под всеми парусами «Суворов» рассекал воды пролива Ла-Манш, приближаясь к Портсмуту, английскому порту, где предстояло задержаться для осмотра корабля, а также для выполнения представителями Российско-Американской компании ряда поручений в Лондоне.

Три месяца пробыли моряки в Англии в ожидании, пока представители Компании закончат свои дела. Наконец, 27 февраля 1814 года «Суворов» оставил Портсмут и, подгоняемый попутным ветром, устремился на юг в тропические широты. Через две недели корабль подходил уже к острову Мадейра, португальскому владению у берегов Африки.

Остановка здесь была непродолжительной. Лазарев не хотел терять напрасно времени — и так уже немало дней было потеряно в Англии. Погрузив свежие припасы, на что потребовалось всего два дня, «Суворов» отплыл к берегам Бразилии.

Тропическая жара несколько умерялась свежим пассатом, наполнявшим паруса. Судно быстро приближалось к экватору. По давнишней морской традиции переход через экватор был отмечен празднеством. Чествовали «морского бога Нептуна». Это было 2 апреля 1814 года. А уже на рассвете 21 апреля взорам моряков открылись берега Бразилии, приближение которых еще накануне возвестили многочисленные птицы, кружившие над судном.

К вечеру «Суворов» вошел в бухту Рио-де-Жанейро и бросил якорь в виду крепости Сан-Себастьян.

В течение месяца оставались моряки в Рио-де-Жанейро — центре португальских владений на Южноамериканском материке. Впереди предстоял длительный переход через Атлантический и Индийский океаны в Австралию. Нужно было подготовиться к нему со всей тщательностью: отремонтировать корабль, запастись достаточным количеством свежей провизии, отдохнуть — ведь на пути к Ав-

стралии в продолжение нескольких месяцев не будет возможности ступить на землю.

Свободное от работ на корабле время Лазарев и его спутники использовали для знакомства с городом и его окрестностями. Совершая прогулки, они наблюдали природу этой страны и жизнь местного населения. Неоднократно были они свидетелями того, как в порт приходили корабли португальских и английских работорговцев с «черным товаром» — неграми-невольниками из Африки, предназначенными для продажи владельцам плантаций.

«Я видел, — читаем мы в записках помощника М. П. Лазарева, старшего офицера корабля С. Я. Унковского \*, — сих несчастных, продаваемых на рынке своими хозяевами, как будто зверей, не имея к ним никакого сострадания. Город Сан-Себастьян заполнен сими несчастными жертвами надменных португальцев. Все тяжкие работы исполняются невольниками, и ни один природный португалец не снискивает трудов рукоделием \*\*, но каждый имеет несколько невольников, которых он употребляет может по своей воле и, утопая в лени, торжествует над сими несчастными, которые должны приносить ему ежедневно полученное количество денег, но если оный не может приобрести потребной суммы, то получает крепкие наказания».

Наконец, все приготовления к дальнейшему плаванию были закончены, отданы последние визиты португальским властям и русскому генеральному консулу. 24 мая «Суворов» поднял паруса и стал медленно выходить из бухты. Вот уже позади виднелась только Сахарная голова — гора, возвышающаяся у входа в бухту Рио-де-Жанейро. Впереди простиралась беспредельная гладь Атлантического океана.

Скоро погода испортилась. Порывистый ветер, часто переходивший в штормовой, сопровождал моряков и в Атлантике, и в Индийском океане. Михаил Петрович большую часть времени проводил на капитанском мостике, управляя кораблем. Штормовая погода нередко сопровож-

---

\* М. П. Лазаревым оставлено очень мало записей, посвященных описанию его путешествий, поэтому в настоящей брошюре использованы в основном материалы из дневников и воспоминаний его спутников.

\*\* То есть собственным трудом.

далась дождем и градом. Последний шторм захватил «Суворова», когда он находился, по вычислениям, совсем уже недалеко от Тасмании, или Вандименовой Земли, как в те времена называли этот остров, расположенный к югу от Австралийского материка.

14 августа, после почти трехмесячного непрерывного плавания, «Суворов» входил в Порт-Джаксон, главный порт Австралии, принадлежавшей англичанам. «Одним мореходам понятна та радость, какая ощущается после долгого плавания при виде берега и особенно после такого затруднительного и сопряженного с большими опасностями плавания, как наше, в зимнюю пору. Ни одного человека на корабле больных, удовольствие наше было полное...», — записал Унковский в своем дневнике. Теперь можно было отдохнуть, починиться, закупить свежее продовольствие — подготовиться к следующему, не менее длительному переходу до Ново-Архангельска, центра русских владений в северо-западной Америке.

К вечеру, когда «Суворов» уже бросил якорь, совершенно неожиданно раздался грохот орудийного салюта. Как оказалось, губернатор города, узнав из привезенных Лазаревым газет об окончательном поражении, нанесенном русскими войсками Наполеону, приказал приветствовать русских моряков. Жители города, до которых также дошла весть об этом замечательном событии, радостно приветствовали экипаж «Суворова». «...Надобно было видеть, с каким восторгом радости встречали нас и с каким уважением принимали всякого, съезжающего с нашего корабля на берег», — вспоминает этот вечер старший штурман «Суворова» А. Российский.

Так же как и в Рио-де-Жанейро, свободное от работ по ремонту судна и его подготовке к дальнейшему пути время Михаил Петрович и его спутники посвящали осмотру города, знакомству с его окрестностями, с бытом и нравами коренного и пришлого населения. Здесь они увидели еще более бесчеловечное отношение к цветнокожим, чем в Бразилии. Английские колонизаторы, травливая австралийцев друг на друга, устраивали смертоубийственные военные «игры», наслаждаясь этим кровавым зрелищем. На одно из таких представлений были приглашены русские моряки. Но иначе, как с возмущением и омерзением, они не могли смотреть на подобные «увеселения» английских колонизаторов. «Треск щитов, летящие

обломки копьев, дикий крик победителей, жалобный вопль раненых, окровавленные лица, разбитые члены... признаюсь! этим только англичане могут любоваться! Сражение продолжалось более двух часов и кончилось, когда уж многие пришли в бессилие. Я остался на месте побоища еще несколько минут, чтобы посмотреть раненых... Увидел и ужаснулся! Кровь лилась ручьями! У кого из головы, у кого из груди или плеча; у одного глаз был выколот, у другого во лбу торчал конец копья, — словом сказать, все почти были переранены ужаснейшим образом. Страшно подумать, до какой степени не щадят человечества! Смотреть на мучение себе подобных сделалось уже увеселительным зрелищем». Так характеризовал в своих воспоминаниях то, что ему пришлось увидеть, спутник Лазарева, А. Российский.

Как только все работы были закончены, Лазарев поспешил оставить берега Австралии, где на каждом шагу все говорило о жестокости и кровожадности колонизаторов. В последние дни он успел произвести съемку юго-восточных берегов материка и нанести на карту очертания его побережья. Без сожаления покинули моряки Порт-Джаксон.

Вскоре стала ощущаться перемена климата, мягкая погода юго-восточной Австралии сменилась знойными днями и душными ночами; чувствовалась близость экватора. В один из последних дней сентября, 28 числа, впереди показалась земля. «В 11 часов увидели берег к осту... Убрали все лишние паруса и решили ожидать рассвета», — записано у Унковского. А на рассвете следующего дня взорам мореплавателей предстала группа коралловых островов, очертания которых они смутно разглядели накануне. Достаточно было взглянуть на карту, чтобы убедиться в том, что острова эти были неизвестны путешественникам, плававшим ранее в этой области Тихого океана. Это было открытие! Михаил Петрович приказал спустить шлюпки и отправился обследовать ближайший из островов. В последующие дни были исследованы другие острова. Все они оказались кораллового происхождения, едва возвышались над поверхностью океана и соединялись друг с другом коралловыми же перемычками.

Издаലെка их можно было заметить лишь благодаря кустарниковой и древесной растительности, в изобилии

покрывающей поверхность островов. Многочисленные пернатые да рыбы, плавающие в теплых водах заливов, оказались единственными обитателями этой вновь открытой небольшой группы островов, которой Лазарев дал имя великого русского полководца Александра Васильевича Суворова. На карте в южной широте  $13^{\circ}12'30''$  и в восточной долготе  $196^{\circ}31'30''$  появилась новая земля, носящая русское название.

Когда ознакомление с островами Суворова было закончено, судно снялось с якоря и продолжало свой путь на север. 10 октября был пересечен экватор, и спустя месяц «Суворов» уже подходил к берегам Русской Америки. На горизонте показались контуры тянувшихся вдоль берега горных хребтов.

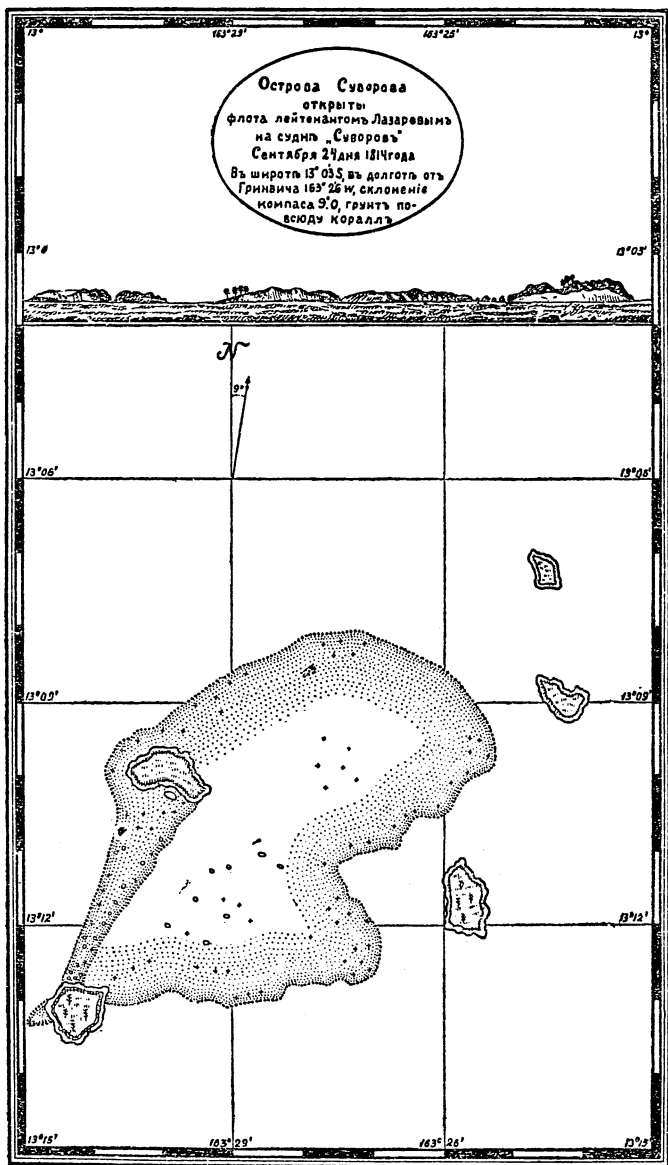
Там на склонах этих гор, у окруженной скалами бухты, разместился центр Русской Америки — порт и поселение Ново-Архангельск. Спустя неделю корабль входил в Ново-архангельскую бухту.

Лазарев был встречен управителем Российско-Американской компании А. А. Барановым, который выразил удовлетворение по случаю успешного плавания и доставки необходимых для Компании грузов.

Комиссионеры Компании, сопровождавшие корабль, занялись выгрузкой товаров, а Михаил Петрович все время, свободное от забот по приведению в порядок корабля (после длительного перехода), посвящал изучению берегов северо-западной Америки. Он часто отправлялся в продолжительные экскурсии вдоль побережья на шлюпке или совершал пешеходные прогулки. Помимо офицеров корабля, его иногда сопровождали местные жители, чаще всего алеуты, прекрасно знавшие малейший изгиб берега, каждую бухточку или заливчик. Результаты этих экскурсий Лазарев запечатлевал на карте, подкрепляя свои наблюдения точным определением географического положения наиболее заметных пунктов береговой линии и рельефа.

Все зимние месяцы «Суворов» не покидал Ново-Архангельска. Команда корабля после завершения разгрузочных и ремонтных работ отдыхала.

Но вот поступило приказание управителя Компании Баранова нагрузить судно продовольствием и другими товарами, которые надлежало доставить на Уналашку (один из островов Алеутской группы) и расположенные



Острова Суворова, открытые М. П. Лазаревым.



невдалеке Прибыловы острова. Оттуда Лазарев должен был привезти в Ново-Архангельск пушнину, заготовленную промышленниками. Несколько больше месяца потребовалось энергичному командиру «Суворова», чтобы выполнить это задание. Выйдя из Новоархангельской бухты 7 мая 1815 года, он 14 июня уже возвратился обратно с богатым грузом пушнины — песцов и котиков. С этим грузом «Суворову» предстояло идти в обратный путь в Кронштадт.

Еще месяц оставался Лазарев в Ново-Архангельске. Наконец, приступили к погрузке и подготовке к отплытию домой. В течение нескольких дней все приготовления были окончены, получены инструкции о пути следования.

Обратный путь предполагалось совершить вдоль берегов Северной и Южной Америки, в обход мыса Горн. По дороге Лазарев должен был зайти по делам Компании в перуанский порт Кальяо.

9 августа, спустя две недели после отбытия из Ново-Архангельска, «Суворов» был уже в Сан-Франциско. Здесь запаслись свежими продуктами. Несколько дней пребывания в этом центре испанских колониальных владений в Калифорнии Лазарев по обыкновению использовал для ознакомления с местностью, с жизнью населения. Здесь он увидел то же, что ему уже приходилось наблюдать в Бразилии и Австралии: дикий произвол и жестокость колонизаторов по отношению к коренному населению.

Когда русский корабль покидал порт Сан-Франциско, капитан корабля, помимо впечатлений о Калифорнии, увозил с собой карту, на которую были нанесены очертания берегов в окрестностях города. Он успел и здесь за короткий срок произвести съемку и определить координаты ряда пунктов.

Корабль шел к берегам Перу. Ярко светило солнце, свежий ветер наполнял паруса, и «Суворов», плавно разрезая волны Тихого океана, быстро удалялся от Сан-Франциско. Вокруг было пустынно, лишь изредка на горизонте показывался какой-нибудь небольшой островок, затерявшийся в необозримых океанских просторах. Михаил Петрович попутно проверял правильность нанесения на карту этих островов, исправляя погрешности, допущенные иностранными мореплавателями. Так вскоре после того, как судно пересекло широту южной оконечности полуост-

рова Калифорния, Лазареву удалось точно определить координаты острова Соккорро, открытого испанцами, и установить, что на карте местоположение острова нанесено неправильно, с ошибкой более чем в полтора градуса. В последующих плаваниях Лазарев убедился, что это была не случайная ошибка испанцев: на точность их сведений в большинстве случаев нельзя было полагаться.

Погода неизменно оставалась самой благоприятной, и в последних числах ноября «Суворов» подходил к Кальяо, главному порту Перу и одному из крупнейших портов всего западного побережья Южной Америки. Впервые у берегов Перу появлялся корабль под русским флагом. Здесь господствовали испанские колонизаторы. Немало вывезли они отсюда золота и серебра, добытых потом и кровью рабов-индейцев. Жалкое существование владели теперь немногие сохранившиеся представители некогда гордого и свободного народа, истинного хозяина перуанской земли, поработанного огнем и мечом.

Пока агенты Российско-Американской компании улаживали свои дела в столице Перу Лиме, расположенной всего в нескольких километрах от порта Кальяо, Лазарев со своими офицерами осматривал город и порт, совершал прогулки по ближайшим окрестностям, принимал у себя правителей города и отдавал официальные визиты. Времени в его распоряжении имелось вполне достаточно — «Суворов» должен был задержаться в Кальяо почти три месяца.

Наконец, все дела были закончены. Можно было отправляться в дальнейший путь. В трюме корабля появился новый груз — хинин и перуанский бальзам, а на палубе в специально сооруженном матросами загоне прохаживались ламы и альпаки \* и ползали черепахи. Лазарев надеялся довести этих животных до Кронштадта и передать в Академию наук.

Пролив Дрейка встретил моряков плохой погодой. Штормовой ветер, холодный и резкий, нагонял могучие пенные валы. Корабль то вздымался на их гребни, то стремительно низвергался в пучину вод.

---

\* Животные из семейства верблюдов, распространенные в Ю. Америке, главным образом в Перу и Боливии. Подобно овцам имеют длинную шерсть, которая идет на производство тканей.

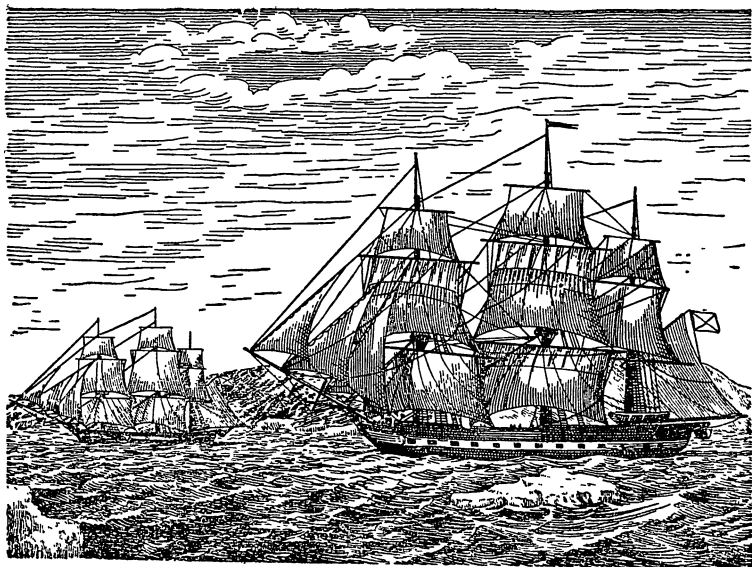
Но вот остался позади и опасный мыс Горн. 22 марта 1816 года Лазарев приказал изменить курс и повернуть на северо-восток — судно было уже в Атлантическом океане. Он решил не терять времени на стоянку в Рио-де-Жанейро, а, сделав небольшую остановку у острова Фернанду-ди-Норонья и исправив повреждения, причиненные штормом, продолжал длительное плавание до берегов Англии. 8 июня «Суворов» был в Портсмуте, а спустя пять недель входил на Кронштадтский рейд, радостно встречаемый жителями города.

Кругосветное плавание было закончено. «На сердце весело, что мы уже на месте и исполнили свой долг честно... Команда вся здорова и бодра. Ничто не по-мрачило нашей дружбы, пошли приятелями, а воротились друзьями», — писал участник экспедиции Унковский.

И действительно, были все основания радоваться — корабль вернулся в исправности, все задания были успешно выполнены. Кроме того, мореплаватели открыли новые острова, исправили координаты многих уже известных ранее, нанесли на карту большие участки побережий Северной Америки и Австралии, привезли с собой невиданных животных и образцы целого ряда растений, а также всевозможные этнографические коллекции. Успехами плавания они были обязаны своему отважному командиру, которого все искренне полюбили за мужество, энергию, любознательность, справедливость и заботу о своих подчиненных.

Превосходные итоги экспедиции на «Суворове» еще более укрепили уже сложившееся мнение о Лазареве как о способном и энергичном морском офицере, которому спокойно можно доверить любое, даже самое трудное дело. «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», — вспоминал впоследствии спутник Лазарева по антарктической экспедиции Новосильский.

Не прошло и трех лет с момента возвращения «Суворова» в Кронштадт, как М. П. Лазарев, продолжавший службу на Балтийском флоте, получил еще более ответственное назначение.



Шлюпы «Восток» и «Мирный».

В июне 1819 года на Кронштадтском рейде царил большое оживление. Шли последние приготовления к отплытию четырех кораблей. Два из них — шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный» — должны были отправиться в высокие северные широты для отыскания морского пути от Берингова пролива в обход Северной Америки в Атлантический океан и достижения Северного полюса. На одном из них находился младший брат Михаила Петровича, Алексей Петрович, которому мы обязаны описанием подробностей этого чрезвычайно интересного плаванья.

Два других шлюпа — «Восток» и «Мирный» — предназначались для другого, не менее важного дела: им предстояло решить одну из величайших географических проблем, когда-либо волновавших человечество, — древнюю загадку о Южном материке.

На протяжении трех столетий, начиная с XVI века, делались неоднократные попытки достигнуть берегов загадочного Южного материка. Бесчисленное множество

экспедиций отправлялось на его поиски, но все эти предприятия оказывались безуспешными. Последняя попытка найти Южный материк была предпринята английским мореплавателем Джемсом Куком. Дважды (в 1768 и 1772 гг.) Кук направлял свои корабли на юг, пытаясь решить загадку антарктических широт, и оба раза итоги плавания оказывались столь же безуспешными, как и у его многочисленных предшественников: испанцев, португальцев, французов, голландцев, англичан. Разочаровавшись в возможности прославить свое имя великим открытием, Кук по возвращении из плавания заявил, что он «...обошел океан южного полушария на высоких широтах и совершил это таким образом, что неоспоримо отверг возможность существования материка, который если и может быть обнаружен, то лишь близ полюса, в местах, недоступных для плавания... Южное полушарие достаточно обследовано, 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».

Однако если для западноевропейских мореплавателей было вполне достаточно этого заявления Кука, чтобы прекратить всякие дальнейшие попытки поисков Южного материка, то для передовых русских людей это самоуверенное заявление английского мореплавателя звучало неубедительно. Выдающиеся русские ученые и мореплаватели считали, что заявление Кука поспешно и свидетельствует лишь о том, что все предшествующие поиски неведомого Южного континента были недостаточно тщательными и что подобного рода заключения можно делать лишь после того, как будут использованы все имеющиеся у человечества возможности. Ведь еще огромные пространства вокруг Южного полюса оставались неисследованными. Если не удалось преодолеть ледяные барьеры и проникнуть далеко на юг Куку, то это могло удасться другой, более энергичной экспедиции.

Руководствуясь этими соображениями, знаменитые русские мореплаватели И. Ф. Крузенштерн, Г. А. Сарычев, В. М. Головнин, О. Е. Коцебу и другие всячески настаивали на организации длительной экспедиции в Антарктику для поисков Южного материка и исследований южных окраин Тихого, Атлантического и Индийского

океанов. «Путешествие, единственно предпринятое к обогащению познаний, имеет, конечно, увенчаться признательностью и удивлением потомства...», — писал в одной из докладных записок по поводу проекта антарктической экспедиции Иван Федорович Крузенштерн. Объясняя происхождение айсбергов и громадной массы льда в Антарктике, он говорил, что «происхождение его быть может только от великой матерой Земли, находящейся в близости Южного полюса».

Самые широкие круги просвещенных людей России были заинтересованы проектом намечавшейся грандиозной по своим задачам экспедиции. Естественно, что особый интерес к ней проявляли моряки, так как из их среды должны были быть выбраны участники этого трудного и почетного плавания.

Нет сомнения, что М. П. Лазарев, который в это время исправно нес службу на Балтийском флоте, втайне мечтал попасть в число участников экспедиции. Можно поэтому представить, какова была его радость, когда в один из мартовских дней 1819 года он получил приказ: «На отправляемый в дальний вояж транспорт «Ладогу» назначается 1-го флотского экипажа лейтенант Лазарев 2-й» \*, а на следующий день, отправившись в Петербург в адмиралтейство, узнал, что транспорт предназначен для плавания к Южному полюсу.

Сразу же после своего назначения Михаил Петрович приступил к подготовке путешествия. Он отлично понимал, что успех предпринимаемого плавания в большой степени зависит от того, как будут подготовлены и оборудованы суда и каков на них будет личный состав. Прежде всего он решил осмотреть транспорт и выяснить, насколько тот приспособлен к плаванию среди льдов.

На долю Лазарева выпали заботы по подготовке не только своего корабля, но и второго шлюпа, на который командир еще не был назначен. Под его непосредственным руководством были произведены необходимые изменения в конструкции кораблей. Суда утеплили, ненадежные паруса заменили новыми, более прочными, поставили двойную обшивку, усилили крепление корпуса, и еще много других важных и ценных усовершенствований было

---

\* Лазаревым 1-м был старший брат Михаила Петровича — Андрей.

сделано по указанию Михаила Петровича. Благотворные последствия этих мероприятий не замедлили сказаться во время плавания в Антарктике в условиях постоянной непогоды: частых штормов, низкой температуры, непрерывных дождей или снегопадов. Шлюп «Мирный» (так был назван после переоборудования транспорт «Ладога»), уступавший «Востоку», второму кораблю экспедиции, в быстроте хода, во всем остальном оказался значительно лучше и показал прекрасные мореходные качества.

С не меньшей тщательностью отнесся Лазарев к подбору экипажа. В результате команда шлюпа состояла из крепких, выносливых матросов и смелых, предприимчивых офицеров. Все члены команды почитали за великую честь, что им удалось попасть в состав экспедиции. «Командирам шлюпов, — вспоминал впоследствии П. М. Новосильский, бывший мичманом на «Мирном», — предоставлено было право избрать офицеров и служителей... Несмотря на трудности и опасности, которых надлежало ожидать в предстоящих экспедициях, число офицеров, желающих в них участвовать, было так велико, что надо приписать особенному щастию, когда выбор пал на меня».

4 июня на «Восток» прибыл капитан 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузен, которому было поручено командование шлюпом и руководство всей экспедицией.

Вскоре после назначения Беллинсгаузена пришли инструкции из Морского министерства, в которых были сформулированы основные задачи экспедиции. Кораблям надлежало проследовать в южные воды Атлантики, исследовать острова Южной Георгии и «Землю Сандвича» и затем стремиться проникнуть возможно далее на юг, к полюсу. В инструкции, адресованной Беллинсгаузену как начальнику экспедиции, говорилось, что «он употребит все возможное старание и величайшее усилие для достижения сколько можно ближе к полюсу, отыскивая неизвестные земли, и не оставит сего предприятия иначе, как при непреодолимых препятствиях».

Ежели под первыми меридианами, под коими он пустится к югу, усилия его останутся бесплодными, то он должен возобновить свои покушения под другими, и не упуская ни на минуту из виду главную важную цель, для коей он отправлен будет, повторяя сии покушения еже-

часно как для открытия земель, так и для приближения к Южному полюсу».

Стремление с предельной полнотой использовать экспедицию для производства всевозможных научных исследований подтверждается тем, что командирам кораблей предписывалось посвятить изучению экваториальной и тропической частей Тихого океана, где в то время оставалось еще немало «белых пятен», зимние месяцы, когда плавание в высоких широтах чрезвычайно затруднено. Но с наступлением весны, указывалось в инструкции, экспедиция «снова отправится на юг, к отдаленнейшим широтам, возобновит и будет продолжать свои исследования по прошлогоднему примеру с таковою же решимостью и упорством и проплывет остальные меридианы для совершения пути вокруг земного шара, обратясь к той самой высоте, от которой... отправилась, под меридианами Земли Сандвичевой».

Наконец, настал долгожданный день отплытия — 4 июля 1819 года, когда корабли вышли из Кронштадта в историческое плавание. Одновременно с ними покинули Кронштадт шлюпы «Благонамеренный» и «Открытие». «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», — описывает это событие мичман Новосильский.

Первые месяцы плавание проходило по хорошо знакомому Лазареву маршруту.

Вот перед глазами низменные берега Дании и Англии. Вот остался позади и Портсмут. «Восток» и «Мирный» вступили в Атлантический океан, держа путь к Канарским островам. Пользуясь ясной погодой, моряки «Мирного» по указанию своего командира практиковались в производстве астрономических наблюдений.

13 сентября к вечеру впереди показались очертания высокой горы. Это был пик Тенериф на острове того же наименования. А через день корабли подходили уже к Санта Крузу, главному городу Канарских островов. Пребывание здесь было недолгим. Через четыре дня шлюпы продолжали путь к экватору.

18 октября корабли вступили в Южное полушарие, а еще через две недели подошли к бразильской столице — Рио-де-Жанейро.



Шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный» прибыли в Рио-де-Жанейро несколькими днями раньше. Отсюда пути двух экспедиций расходились. «Восток» и «Мирный» направлялись на юг к островам Южная Георгия и «Земля Сандвича», а двум другим кораблям предстояло обогнуть мыс Доброй Надежды, пересечь Индийский и Тихий океаны и идти к Берингову проливу. После двадцатидневной стоянки, распростившись надолго со своими товарищами, отправлявшимися в северные моря, и запасшись необходимым количеством свежей провизии, Беллинсгаузен и Лазарев покинули Рио-де-Жанейро и взяли курс на юг.

Чем дальше на юг уходили корабли, тем заметнее ощущалась перемена климата: становилось холоднее, солнце все реже и реже проглядывало из-за сплошных облаков, туманы стали постоянными спутниками путешественников. Наконец, 15 декабря впереди показался остров Южная Георгия. Этот остров, открытый Куком, был описан им лишь с северо-восточной стороны. Юго-западная часть острова оставалась неисследованной. Изучению этого острова мореплаватели посвятили два дня. Здесь же они обнаружили еще небольшой остров, получивший имя Анненкова, — офицера «Мирного», открывшего его.

Между тем погода все более и более портилась, условия плавания становились труднее. Стали встречаться айсберги. Но, «несмотря на дождь и мокрый снег, — вспоминает Новосильский, — мы быстро шли прямо к югу, к Сандвичевой земле, служащей как бы вратами или преддверием к таинственному Южному Ледовитому морю, которое до крайности подстрекало наше любопытство, особенно в этом месте, где... предприимчивый Кук при всех усилиях не мог достигнуть далее 60° широты по причине сплошного льда и множества ледяных островов».

По пути к «Земле Сандвича» было совершено новое открытие, обнаружена группа небольших скалистых островов, которые были названы по имени участников плавания — офицеров шлюпа «Восток» — Лескова, Торсона \* и Завадовского. На острове Завадовского возвышался вулкан, вершина которого дымилась, а на склонах видны были следы лавовых извержений.

---

\* Впоследствии по приказу Николая I остров был переименован в Высокий, так как Торсон был осужден и сослан в Сибирь за участие в восстании декабристов 14 декабря 1825 года.

Вскоре корабли подошли к «Земле Сандвича», открытой, но совершенно неисследованной Куком. «В сей бесплодной стране,—писал М. П. Лазарев А. А. Шестакову,—скитались мы или, лучше сказать, блуждали, как тени, целый месяц; беспрестанный снег, льды и туманы были причиной столь долгой описи. Наконец, труды наши были не напрасны: Сандвичева земля состоит вся из небольших островов, и к тем, кои открыл капитан Кук и назвал мысами, полагая, что то сплошной берег, прибавили мы еще три и, не вымарывая имени Сандвича... переменили мы: только вместо Земли, назвали Южные острова Сандвичевы».

Закончив опись Южных Сандвичевых островов, Беллинсгаузен и Лазарев предприняли первую попытку пройти по меридиану на юг. Трижды углублялись корабли далеко к югу, трижды, несмотря на крайне тяжелые условия плавания, был пересечен Южный полярный круг. Не раз ледяные громады нависали над палубой, грозя вот-вот обрушиться; узкие каналы между ледяными полями, куда смело устремлялся «Мирный» вслед за «Востоком» или впереди него, готовы были каждую минуту сомкнуться и раздавить шлюпы, как скорлупку. М. П. Лазарев, с большим искусством и самообладанием управляя судном, всякий раз благополучно избегал опасности и упорно продолжал двигаться вперед, на юг. И все три раза, когда вот-вот должна была появиться долгожданная земля, корабли наталкивались на сплошную линию бесконечного ледяного поля.

Как подтвердилось впоследствии, мореплаватели уже 16 января, а затем 21 января и 5 февраля 1820 года находились в непосредственной близости от цели своего плавания — Антарктического материка, — на расстоянии не более двадцати — тридцати миль. Как это видно из записей участников экспедиции, они не сомневались в том, что поблизости должна находиться земля. Новосильский отмечал в дневнике: «...вокруг шлюпа летали птицы; мы видели одну эгмондскую курицу, а с 7 февраля появились небольшие дымчатые птицы вроде ласточек. ...Таких же птиц мы видели у острова Георгия; следовательно, нет сомнения, что близ 69° ю. ш. 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 на этом месте, дадут дорогу к таинственному берегу».

Начальник экспедиции Ф. Ф. Беллинсгаузен в предварительном донесении из Порт-Джаксона о своих наблюдениях с 5 на 6 февраля писал: «Здесь за ледяными полями мелкого льда и островами виден материк льда..., который продолжается по мере нашего зрения, возвышаясь к югу подобно берегу».

Отважные русские моряки продолжали штурмовать ледяной барьер, окружавший Южный материк. Но уже близилась антарктическая зима, в течение которой нечего было и думать о дальнейших исследованиях, и командиры шлюпов приняли решение направить свой путь к Австралии. Впервые маршруты кораблей должны были разделиться. До этого момента «Мирный», несмотря на то, что имел ход меньший, чем «Восток», и невзирая на частые бури и туманы, чрезвычайно затруднявшие плавание и ориентировку, не разлучался с «Востоком». Это лишний раз свидетельствовало об искусстве Лазарева и о самоотверженной работе всей команды шлюпа.

«5 марта в широте  $58^{\circ}44' S$ , долготе  $90^{\circ}35' O$  нарочно разлучились, — писал Михаил Петрович А. А. Шестакову, — дабы разделить пространство между путевыми линиями капитанов Кука и Фюрно на три части. После каждый из нас обязан был сделать поиски острова, виденного гишпанцами в широте  $49^{\circ}30' S$ , долготе  $143^{\circ}04' O$ . Но, как тебе известно, господа *Espagnoles* всегда на своих картах ввали не только в долготу, но и в самой широте иногда до 40 миль и более, а потому и поиски наши были тщетны. После сего путь наш направлен был к Порт-Джаксону, куда и прибыл я 7 апреля после 138-дневного плавания, в продолжение коего не только не лишились мы ни одного человека, но не имели больных и даже никаких признаков скорбута. Каково ныне ружья наши ходят!»

2 апреля рано поутру показались берега Австралии. «После столь продолжительного и опасного плавания среди льдов и туманов, в холоде и сырости, отрадно увидеть берега, покрытые зеленью, деревьями. Чувства эти понятны каждому; во всей силе испытать их могут только те, которые бывали в путешествиях, подобных нашему», — вспоминал Новосильский. Но еще больше обрадовались моряки, когда при входе в залив, на берегах которого

расположился Порт-Джаксон, они увидели стоящий в полном благополучии шлюп «Восток», прибывший сюда несколько ранее.

В Порт-Джаксоне «Восток» и «Мирный» пробыли около месяца, в течение которого был произведен необходимый ремонт кораблей, получивших повреждения при столкновении со льдами и во время штормов. Одновременно производилась проверка астрономических инструментов. Михаил Петрович большую часть времени проводил на шлюпе, руководя работами. С достопримечательностями города и его окрестностей он познакомился еще в первое посещение Порт-Джаксона на «Суворове».

После завершения ремонтных работ, 8 мая 1820 года, шлюпы покинули берега Австралии, с тем чтобы использовать зимний период в Южном полушарии для производства исследований в тропических широтах Тихого океана. Попытка обогнуть с севера Новую Зеландию не увенчалась успехом из-за сильных противных ветров, и корабли вынуждены были повернуть в пролив Кука, разделяющий северный и южный острова Новой Зеландии. Здесь во время непродолжительной остановки мореплаватели имели возможность познакомиться с островитянами.

Как непохожа была эта встреча на то, что произошло при посещении Новой Зеландии Куком. В противоположность Куку, который учинил форменное побоище, истребив множество новозеландцев, русские моряки дружески обошлись с посетившими их островитянами, побывали в их селении, где были гостеприимно встречены, и расстались с ними самыми лучшими друзьями. На всех моряков новозеландцы произвели приятное впечатление. По этому поводу Новосильский писал: «Первые путешественники изобразили новозеландцев самыми мрачными красками; но это происходило большею частью по незнанию обычаев этих островитян... Новозеландцы любят посмеяться, пошутить... Они деятельны, постоянны в своих занятиях, способны к искусствам механическим и понимают торговлю... Новозеландцы весьма гостеприимны...»

Продолжая свой путь, у самого выхода из пролива корабли попали в шторм, который в течение двух суток не давал им возможности выйти в открытое море. Только 10 июня отброшенные на несколько десятков миль к востоку шлюпы смогли выбраться из беспокойного пролива.

Перед моряками открылись необозримые просторы Тихого океана.

Вскоре плавание в тропиках ознаменовалось новыми открытиями. В течение нескольких дней, начиная с 6 июля, мореплавателями было обнаружено более десятка коралловых островов.

«Плавание наше по параллели  $16^{\circ}$  к западу было счастливое. Почти ежедневно мы находили и описывали новые атоллы, — так что между меридианами  $140^{\circ}49'$  и  $146^{\circ}16'$  з. д. открыт целый архипелаг Русских островов», — описывает это замечательное событие Новосильский. А Михаил Петрович в письме к Шестакову с присущей ему скромностью лаконично сообщал: «Между широтами  $15$  и  $20^{\circ}$  S, а долготами  $210$  и  $220^{\circ}$  восточными от Гринвича открыли 15 прежде неизвестных островов, некоторые из них обитаемы...»

Большинство островов было покрыто кустарниковой растительностью и кокосовыми рощами, в которых селились островитяне. Вновь открытым островам были присвоены имена выдающихся русских военных деятелей: Кутузова, Раевского, Чичагова, Спиридова, Ермолова и других. Весь архипелаг получил название островов Россиян.

Закончив ознакомление с архипелагом, экспедиция направилась к острову Таити.

Лазарев с большим интересом смотрел на этот остров, о котором столько чудесного рассказывалось всеми путешественниками. Картина была поистине чарующая. «Отаити представился нам опоясанным тройною лентою из серебра, золота и зелени от разбивающихся о прибрежье волн, от чистейшего на взморье песку и роскошного ковра зелени, на котором возвышались кокосовые и банановые пальмы, служившие приютом для чистеньких веселых домиков; с гор катились светлые ручьи...» Яркие краски моря и неба, цветов и плодов не могли, однако, отвлечь Лазарева от основной цели — проверки хронометров, из-за чего, собственно, и заходили на этот цветущий остров. Моряки успели завязать дружеские отношения с местными жителями, осмотреть их жилища, побывать в лесу, где на каждом шагу попадались диковинные птицы, яркие цветы, отягощенные плодами деревья.

Близилось окончание зимы. Нужно было подумать о возвращении в Порт-Джаксон, откуда Лазарев и Бел-

линсгаузен намерены были снова попытаться пробиться к Южному материку. 27 июля шлюпы покинули Таити, сердечно простившись с гостеприимными островитянами.

На обратном пути к Австралии в архипелаге Россиян было открыто еще несколько небольших коралловых островов, одному из которых присвоили имя Михаила Петровича Лазарева.

10 сентября «Мирный» был уже в Порт-Джаксоне, придя туда из-за неблагоприятной погоды на день позже «Востока». Сделав все необходимые приготовления к долгому и тяжелому плаванию во льдах, экспедиция спустя полтора месяца снова двинулась к Южному полюсу.

«...Вот и начало давно желанному вторичному к Южному полюсу плаванию! — несомненно выражая настроение всего экипажа, писал Новосильский. — Мы наперед знаем, что в больших широтах постоянными нашими спутниками будут льды, туман, снег, холод; не обойдется, конечно, и без бурь, но зато увидим много и любопытного; незаходимое солнце и в полдень и в полночь озарит лучами своими кристальные острова и поля с ледяными кусками и глыбами, набросанными одни на другие в самых странных затейливых формах; может быть, увидим и берега, покрытые вечными снегами и окруженные ледяною стеною, которая венчает окологольные страны...»

Вновь появились льды, начались снегопады, бурная погода постоянно сопровождала корабли. Лишь изредка выдавались спокойные и солнечные дни. Героические попытки отважных командиров шлюпов проникнуть возможно дальше на юг, пробиться к берегам Антарктического материка встречали непреодолимые препятствия в виде сплошных полей многолетнего льда. Так продолжалось более двух месяцев. Наконец, в начале января 1821 года шлюпам удалось углубиться к югу.

Это было 10 января. «В 6 часов утра мы достигли самой наибольшей южной широты, и именно 69°53' при 92°19' западной долготы... над нами летали ласточки и две эгмондские курицы; в воде, близ шлюпа, показался однажды какой-то черный зверь. Что все это значит? Цвет воды несколько изменился; ветер как бы нашептывал нам: «Берег! берег!». Недолго продолжалось недоумение. В исходе четвертого часа пополудни явилось во льдах черное

пятно; в то же время шлюп «Восток» делает сигнал, что видит землю. Мы поднимаем ответ. «Берег! берег!» — повторяется всюду. Нельзя выразить радости, общего восторга. В это время из облаков блеснуло солнце и лучи его осветили черные скалы высокого, занесенного снегом острова». Так описано у Новосильского это замечательное открытие.

В честь создателя русского военного флота остров был назван именем Петра I. Он имел в окружности 25 миль, а рядом с ним виднелся еще один небольшой островок, отделенный от первого узким проливом. Близко к острову подойти не удалось: густая масса льда преграждала путь и не давала возможности приблизиться к берегу.

Воодушевленные успехом, мореплаватели продолжали продвигаться на восток. 16 января опять появились признаки близости земли: снова цвет воды изменился, над кораблями пролетели морские ласточки и эгмондские курицы, были замечены пингвины. Все ожидали, что вот-вот откроется новая земля. И действительно, на следующий день, 17 января, М. П. Лазарев, с рассветом поднявшийся на палубу и чрезвычайно внимательно наблюдавший за горизонтом, увидел очертания нового берега. На «Востоке» землю увидели в то же время, о чем поспешили известить экипаж «Мирного».

Земля, представшая взорам мореплавателей, была обширной, и границы ее терялись за горизонтом, на юго-запад уходила цепь гор средней высоты, почти сплошь покрытых снегом и льдом. Берег Александра I — называли моряки вновь открытую землю.

«Я называю обретение сие берегом потому, что отдаленность другого конца к югу исчезла за предел зрения нашего... Внезапная перемена цвета на поверхности моря подает мысль, что берег обширен или, по крайней мере, состоит не из той только части, которая находилась перед глазами нашими», — пояснял Беллинсгаузен.

Так оно в действительности и было: открытием этого берега русская экспедиция окончательно подтвердила существование Антарктического материка, к краю которого она неоднократно подходила во время длительного и опасного плавания. И с полным правом и законной патриотической гордостью мог заявить мичман Новосильский: «Русским предоставлена была честь впервые приподнять угол завесы, скрывающей отдаленный таинственный





юг, и доказать, что за ледяною стеною, его опоясывающею, таятся острова и земли».

Отсюда корабли направились к южным берегам Новой Шетландии, расположенной южнее Огненной Земли. Обследовав Новую Шетландию, мореплаватели открыли здесь семь островов, дав каждому из них русские наименования. Дальнейшие исследования в Южном океане Беллинсгаузен и Лазарев решили прекратить, так как главная задача экспедиции была успешно решена, а состояние шлюпа «Восток» стало внушать серьезные опасения. «К сему времени «Восток» сделался так слаб, что дальнейшие покушения к зюйду казались почти невозможными... простясь с бурным Южным океаном и льдами, пустились мы в благословенные страны Бразилии и прибыли в Рио-Жанейро 1 марта по совершении плавания вокруг света», — писал в связи с этим М. П. Лазарев. А спустя почти пять месяцев, 24 июля 1821 года, шлюпы бросили якоря в виду Кронштадта.

Кругосветное плавание, слава о котором вскоре прогремела на весь мир, было закончено. Совершив путешествие вокруг света, русские моряки прошли расстояние, более чем вдвое превышающее длину экватора, открыли множество островов в тропических и высоких широтах и, что самое главное, блестяще выполнили основную задачу экспедиции — неопровержимо доказали существование Антарктического материка.

Открытие Антарктиды показало ведущую роль русских ученых в решении важнейших научных проблем. Оно показало также, что передовая русская наука не преклонялась перед иностранными авторитетами, а шла самостоятельными путями к вершинам мировой культуры.

Во всем этом немалая заслуга принадлежит Михаилу Петровичу Лазареву. Беллинсгаузен, которому, как старшему по чину, было поручено общее руководство экспедицией, самым лестным образом характеризовал лейтенанта Лазарева. В рапорте на имя морского министра он писал: «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 таковом неусыпном бдении лейтенанта Лазарева».

По окончании экспедиции Михаил Петрович за выдающиеся заслуги был произведен в капитаны 2-го ранга, минуя чин капитана-лейтенанта. Это был очень редкий в то время случай во флоте, и уже сам по себе он достаточно красноречиво свидетельствовал о том, какое значение придавалось участию Лазарева в экспедиции. Были отмечены также заслуги и других участников беспримерного плавания.

Имена Беллинсгаузена, Лазарева и их спутников всегда будут напоминать миру об исторических заслугах русских в деле открытия Антарктического материка. Советский народ никогда не согласится с тем, чтобы без его участия решался вопрос о режиме Антарктики и о принадлежности ее отдельных частей тем или иным странам.



Пока М. П. Лазарев вместе с Ф. Ф. Беллинсгаузеном совершали героическое плавание, во время которого был открыт шестой материк, обстановка на территории северо-западной Америки все более обострялась.

Несмотря на то, что в 1821 году была установлена граница территориальных вод русских владений на Аляске, пиратские действия американских и английских контрабандистов в русских владениях не только не прекращались, но, наоборот, принимали все более широкий и угрожающий размах. Большую опасность для русских промышленников представляли не только контрабандная торговля иностранных капиталистов с коренным населением, но и постоянная угроза нападения со стороны коренных жителей Аляски, которых американцы и англичане тайно снабжали огнестрельным оружием и натравливали на русских.

Своими силами отразить угрозу нападения и приостановить контрабанду русская колония была не в состоянии. Единственный военный корабль Российско-Американской компании «Аполлон» охранял столицу русской колонии Ново-Архангельск и не мог обеспечить безопасность русских территориальных вод.

Уже вскоре после прибытия Лазарева из Антарктики последовало решение правительства послать на Аляску экспедицию, которая смогла бы не только доставить

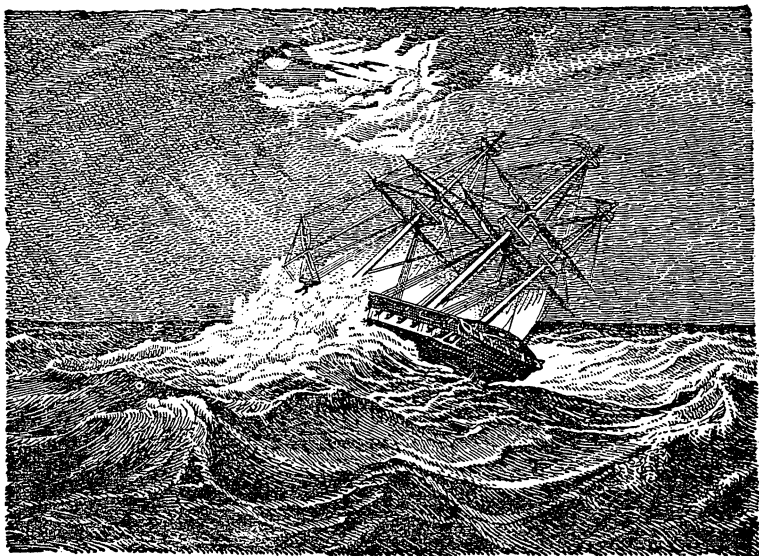
промышленникам необходимые грузы, но и защитить русские владения от посягательств иностранцев. Естественно, что и русское правительство и правление Российско-Американской компании обратили внимание на молодого, блестяще проявившего себя в двух труднейших кругосветных плаваниях М. П. Лазарева. Ореол славы искуснейшего морехода, инициативного и волевого командира уже окружал этого незаурядного морского офицера.

Лучшей кандидатуры на место начальника ответственной экспедиции искать было нечего. Поэтому отдыхать Михаилу Петровичу долго не пришлось. Да, собственно, он, самозабвенно любивший море и флот, никогда и не считал отдыхом пребывание на берегу.

Для плавания были выделены великолепный 36-пушечный фрегат «Крейсер», построенный в 1822 году русскими корабельными мастерами, и шлюп «Ладога». Командование фрегатом принял М. П. Лазарев, а командиром «Ладоги» был назначен Андрей Петрович Лазарев, старший брат Михаила Петровича. Хотя «Крейсер» и «Ладога» обладали превосходными мореходными качествами и прочностью, Михаил Петрович не удовлетворился оборудованием судов. Постоянное искание путей для улучшения конструкции отечественных кораблей в сочетании с блестящими знаниями техники кораблестроения и искусства вождения судов порождали в его голове новые замечательные идеи по улучшению конструкции кораблей.

В течение нескольких месяцев Лазарев работал в Кронштадтской гавани по подготовке экспедиции к плаванию. Ряд усовершенствований, введенных им на кораблях, в частности дополнительные косые паруса, так называемые триселя, облегчили управление кораблями, увеличили их маневренность. Не раз потом у грозных рифов и скал в бурную штормовую погоду могли убедиться Лазарев и его спутники в замечательных результатах этих нововведений.

17 августа 1822 года «Крейсер» и «Ладога» вышли в море. Среди офицерского состава экспедиции были мичман П. С. Нахимов — впоследствии знаменитый адмирал, герой Синопа и Севастополя, гордость и слава русского флота, и будущие соратники Лазарева по строительству Черноморского флота лейтенанты Путятин, Бутенев, Парядин. Тщательный подбор рядового и офицерского



Фрегат «Крейсер».

еостава в немалой степени обеспечил успех предприятия.

В предписании Лазареву указывалось:

«Не допускать всякой запрещенной торговли и всякого посягания вредить пользам Компании\* через нарушение спокойствия в местах, посещаемых промышленниками; также всякого предприятия, имеющего целью доставления тамошним природным жителям, без согласия законного их начальства, огнестрельного и другого оружия или военных потребностей».

Началось длительное трехлетнее плавание, проходившее почти все время в исключительно тяжелых условиях при частых и жестоких штормах.

Первое испытание корабля выдержали в проливе Ла-Манш, затем почти в течение двух месяцев простояли в Портсмуте, пережидая, пока не прекратятся противные юго-западные ветры и штормы. Только в конце ноября

---

\* Имеется в виду Российско-Американская компания.

суда смогли покинуть Портсмут и взять курс на Канарские острова, а затем к берегам Бразилии.

Приятным и спокойным, при попутном пассатном ветре, было плавание в теплых тропических широтах от Канарских островов до Рио-де-Жанейро. После пасмурных берегов Англии и тяжелых свинцовых волн Северного моря экипажи кораблей наслаждались теплом щедрого солнца и освежающей прохладой тропических ливней. Все приободрились, отдохнули и запаслись силами для дальнейшего плавания.

Пребывание Лазарева в Рио-де-Жанейро было недолгим. Вновь наступили трудные дни. В течение почти трех месяцев (с 22 февраля по 17 мая 1823 года) непрерывного плавания от Рио-де-Жанейро до Тасмании матросов и командиров измучила постоянная борьба с разбушевавшейся стихией. Особенно много испытали в последние 17 дней плавания. Бури с дождем, градом или снегом не прекращались, видимость часто отсутствовала, могучие порывы урагана вырывали из рук матросов мокрые снасти, и удержать их удавалось лишь с громадным усилием. На руках появлялись кровавые мозоли, из пальцев шла кровь.

Покинув 9 июня 1823 года Тасманию, корабли во время шторма разлучились и встретились только в заранее условленном месте — на острове Таити.

От Таити, согласно предписанию, «Ладога» со своим грузом направилась к берегам Камчатки, а «Крейсер» взял курс на Русскую Америку. Лазарев решил по пути никуда не заходить, так как спешил использовать благоприятное время, пока в северной части Тихого океана еще не наступили осенние штормы.

2 сентября 1823 года «Крейсер» подошел к Ново-Архангельску. Переход от Кронштадта длился почти год — с 17 августа 1822 года по 2 сентября 1823 года. Несмотря на трудности плавания, русские моряки проделали большую научную работу. Помимо океанографических наблюдений, они проверяли и уточняли карты, изыскивали удобные бухты и якорные стоянки. Так, на пути из Рио-де-Жанейро к Тасмании Лазарев решил проверить правильность нанесения на Арроусмитовой карте острова, будто бы виденного в 1801 году «в широте 32°25' южной и долготе 20°41' западной» иностранными мореплавателями.

Однако тщательные поиски убедили Лазарева, что никакой суши здесь нет; «...уверительно могу сказать, — заключил Лазарев, — что остров сей в означенном ему положении Арросмитом вовсе не существует».

Большое внимание уделяли Лазарев и его спутники изучению и описанию посещаемых ими стран, островов и жизни населяющих их народов.

Русские моряки возмущались отношением к коренным жителям и неграм в Бразилии. Казалось бы, здесь, где после первых посещений Бразилии Лазаревым произошли серьезные политические события, где бразильцы освободились от португальского ига и страна провозгласила себя независимой \*, — священное право свободы должны были обрести все жители, без различия цвета кожи и состояния. Однако здесь попрежнему процветало самое дикое и необузданное рабство. Попрежнему на невольничий рынок гнали толпы скованных друг с другом цепями рабов, изнемогающих от голода, жажды и палящего солнца, обжигающего их обнаженные истощенные тела. Попрежнему на рынке плантаторы щупали мускулы чернокожих и, заглядывая им в рот, смотрели у них, как у скотины, зубы, а работоторговцы для того, чтобы их «товар» выглядел жизнерадостным и веселым «подбадривали» несчастных бичами, заставляя их петь и плясать.

Русские мореплаватели не возмущались ненавистью к европейцам жителей Тасмании и не обвиняли их за это в дикости и жестокости. Они понимали причины, оправдывающие такое недружелюбие. Оказывается, за 19 лет до прибытия сюда «Крейсера» и «Ладоги» здесь побывал английский корабль и капитан его, Бовен, без всякой на то причины, из «предосторожности», приказал стрелять в жителей острова из ружей. Навсегда сохранив в памяти обиду на непрощенных гостей, островитяне удалились с побережья в глубь острова.

Командиров и матросов «Крейсера» и «Ладоги», с уважением относившихся к другим народам, тронуло внимание к ним жителей острова Таити.

Таитяне бескорыстно оказывали матросам помощь во всех работах. «Это, — писал участник плавания мичман Завалишин, — дало нам возможность в 12 дней сделать столько дел, сколько одними своими силами мы едва ли

---

\* Независимость Бразилии была провозглашена в 1822 году.

справили бы в месяц». Островитяне настолько привыкли за две недели к русским, что расставались с ними со слезами на глазах.

Везде, куда бы ни прибывали русские мореплаватели, они неизменно завоевывали любовь местного населения. И несомненно, в значительной степени здесь сказывался тот дух гуманности и уважения к людям, которые прививал своим подчиненным Михаил Петрович. Так было и в Калифорнии, куда «Крейсер» и «Ладога» направились из Ново-Архангельска для закупки продовольствия; «...нас провожали с непритворными слезами и напоминали потом о себе письмами... Не менее любили нас, — писал далее Завалишин, — и индейцы — за ласковое с ними обхождение, за подарки, которые мы делали их детям, за заступничество для избавления от наказаний, и долго, долго мечтали они о том, что мы придем освободить их от власти испанцев».

Около года провел Лазарев со своим кораблем «Крейсер» («Ладога» отправилась в Россию еще из Калифорнии) у берегов северо-западной Америки, охраняя мирный труд русских промышленников и поселенцев на Аляске от американо-английских хищников.

Присутствие хорошо вооруженного корабля под командой опытного командира дало возможность Российско-Американской компании наладить нормальные плаванья ее судов в русских территориальных водах Америки, создало благоприятные условия для расширения промыслов морского зверя.

Помимо выполнения своих непосредственных обязанностей по службе охраны, Лазарев во многом помог своими знаниями малоопытным морякам компании, находившимся в то время в колониях.

Деятельность Лазарева в Русской Америке была по достоинству оценена. Главный правитель колоний Муравьев в своем донесении правлению Компании в Петербурге писал: «...Я долгом поставлю донести, что командир одного \* во время пребывания в Ново-Архангельске всегда оказывал услуги к выгодам Компании и присутствие фрегата не только нас не обременяло, но его покровительством у нас во всех работах руки были развязаны. Экипаж одного своим дружелюбным обхождением с здеш-

---

\* Фрегат «Крейсер».

ними обывателями заслуживает совершенную признательность всех здесь живущих».

Летом 1824 года в Ново-Архангельск на смену фрегату «Крейсер» прибыл под командой капитан-лейтенанта О. Е. Коцебу шлюп «Предприятие». 16 октября Лазарев покинул Аляску.

Противные ветры и частые штормы замедляли плавание. Особенно сильный ураган, продолжавшийся почти неделю, разыгрался в виду Сан-Франциско. Сила ветра была настолько велика, что срывала с домов крыши и вырывала с корнем многолетние деревья. «Крейсер» провел шторм в море и с честью выдержал яростный напор стихии.

Забота о матросах заставила командира задержаться лишнее время в Рио-де-Жанейро, куда он пришел через три месяца, обогнув мыс Горн. 10 человек экипажа корабля нуждались в лечении и отдыхе на берегу. Лазарев изыскал средства для того, чтобы нанять для них за городом уютный домик с садом, где больные вскоре поправились.

На пути в Россию, так же как и раньше, нередко проводились парусные и артиллерийские учения. Точность, быстрота и слаженность работы командиров и матросов на учениях были доведены Лазаревым за время трехлетнего плавания до совершенства. Непрерывно велись на корабле метеорологические и гидрографические наблюдения, уточнялись и исправлялись карты. Мореплаватели сняли с карты нанесенный испанцами «в широте 14°5' южной и долготе 237°59' восточной», «остров» Дюдоза.

5 августа 1825 года «Крейсер» бросил якорь в Кронштадте. Многие не верили, что этот корабль вернулся из длительного и трудного плавания. Состояние команды и корабля, имевшего, по отзывам современников, вид шеголя, было настолько хорошим, что на набережную для осмотра этого образцового судна приводили гардемарин.

За отлично выполненное задание Лазарева произвели в капитаны первого ранга и наградили орденом.

Морское министерство попыталось отказать в выдаче денежной премии многим матросам; но по настоянию Лазарева, заявившего, что и он с офицерами в таком случае откажется от наград, оно было вынуждено пойти на



уступки и все матросы — участники плавания — также были награждены по заслугам.

Плавание на «Крейсере» было последним кругосветным путешествием Лазарева. В 1826 году Михаила Петровича назначают командиром 12-го флотского экипажа, и под его непосредственным руководством достраивается и снаряжается в Архангельске военный корабль «Азов». Этот корабль долго служил образцом, по которому сооружались другие русские военные корабли. Возглавляя отряд судов — «Азов», «Иезекииль» и «Смирный», Лазарев совершает трудный переход из Архангельска в Кронштадт; затем он получает назначение в Черноморскую эскадру, сначала к адмиралу Сенявину, а несколько позднее на должность начальника штаба вице-адмирала Гейдена, командовавшего русской эскадрой в Средиземном море. Одновременно он остается и командиром «Азова».

В 1827 году Лазарев отличился в знаменитом Наваринском сражении, когда Россия участвовала в войне с Турцией за национальную независимость Греции. Стремясь захватить господствующие позиции в Средиземном море, приняла участие в войне с Турцией и Англия, но одновременно она прилагала все усилия к тому, чтобы не допустить выхода русских в Средиземное море. Поэтому английское правительство не было заинтересовано в полном разгроме турецкой эскадры, так как желало видеть Турцию сильной, способной удерживать русский флот в Черном море.

1 ноября 1827 года англо-франко-русская эскадра по настоянию русских вошла в бухту Наварин, где находился турецкий флот. Турки, рассчитывая на свое большое превосходство в силах, первыми открыли огонь.

После четырехчасового сражения турецкий флот потерпел полное поражение. Центральное место боя занимала русская эскадра, которой фактически руководил Лазарев, находившийся на «Азове». Русские корабли приняли на себя основной удар значительно превосходящих сил противника и нанесли ему страшный и непоправимый урон.

Особенно отличился «Азов», на котором, кроме командира Лазарева, были еще его воспитанники — лейтенант Нахимов, мичман Корнилов и гардемарин Истомин. «Азов» потопил пять вражеских судов, в том числе фрегат

турецкого главнокомандующего, и в критический момент оказал необходимую помощь одному из кораблей союзников.

В жарком неравном бою Лазарев проявил большие тактические способности и удивительное бесстрашие и хладнокровие. В своей реляции адмирал Гейден писал, что «неустрасимый капитан 1-го ранга Лазарев управлял движениями «Азова» с хладнокровием, искусством и мужеством примерным». С нескрываемым восхищением говорил о действиях своего командира лейтенант Нахимов: «Нужно было на него смотреть во время сражения, с каким благоразумием, с каким хладнокровием он везде распоряжался. Но у меня недостает слов описать его похвальные дела, и я смело уверен, что русский флот не имел подобного капитана».

За участие в Наваринском сражении Лазарев был произведен в контр-адмиралы и получил ряд наград, в том числе и от греческого правительства. Корабль «Азов» получил высшее боевое отличие — Георгиевский кормовой флаг.

После Наваринского сражения Лазарев некоторое время находился в Черноморской эскадре, участвовал в блокаде Дарданелл, а в 1830 году возвратился в Кронштадт, где ему была поручена работа по исправлению штатов, вооружения и снабжения флота и морской артиллерии. Он не успел закончить начатой работы, так как через два года был назначен начальником штаба Черноморского флота, а летом 1834 года, когда Лазарев был уже вице-адмиралом, — командующим Черноморским флотом и командиром портов Севастополя и Николаева.

Развал и запустение увидел Лазарев в Черноморском флоте. Преступное равнодушие прежнего командующего, адмирала Грейга, привело к тому, что боевая подготовка не проводилась, корабли гнили и в море не выходили уже третий год.

Трудно было восстановить флот и наладить в нем жизнь, быстро сделать его боеспособным. Трудности усугублялись еще отсталостью крепостнической России и промоздкостью ее чиновничьего аппарата, засоренного враждебными русскому народу людьми.

Вот тут-то и проявились неукротимая энергия нового командующего флотом, его знания последних достиже-

ний кораблестроительной техники и самостоятельный творческий подход к делу.

Вместе со своими учениками — Нахимовым, Корниловым и Истоминым — Лазарев приступил к преобразованию и строительству Черноморского флота и сделал максимально возможное в то время. Он ввел новую систему подготовки и обучения моряков, направленную на воспитание в них организованности и дисциплины, инициативы, находчивости, культуры, умения в совершенстве владеть своим делом. Все обучение он проводил в море, в обстановке, возможно более близкой к боевой.

Лазарев добивался того, чтобы каждый хорошо знал свое место в бою и работал быстро и четко. Эта система привела к тому, что сложные эволюции с парусами стали выполняться почти в шесть раз быстрее, чем это делалось прежде.

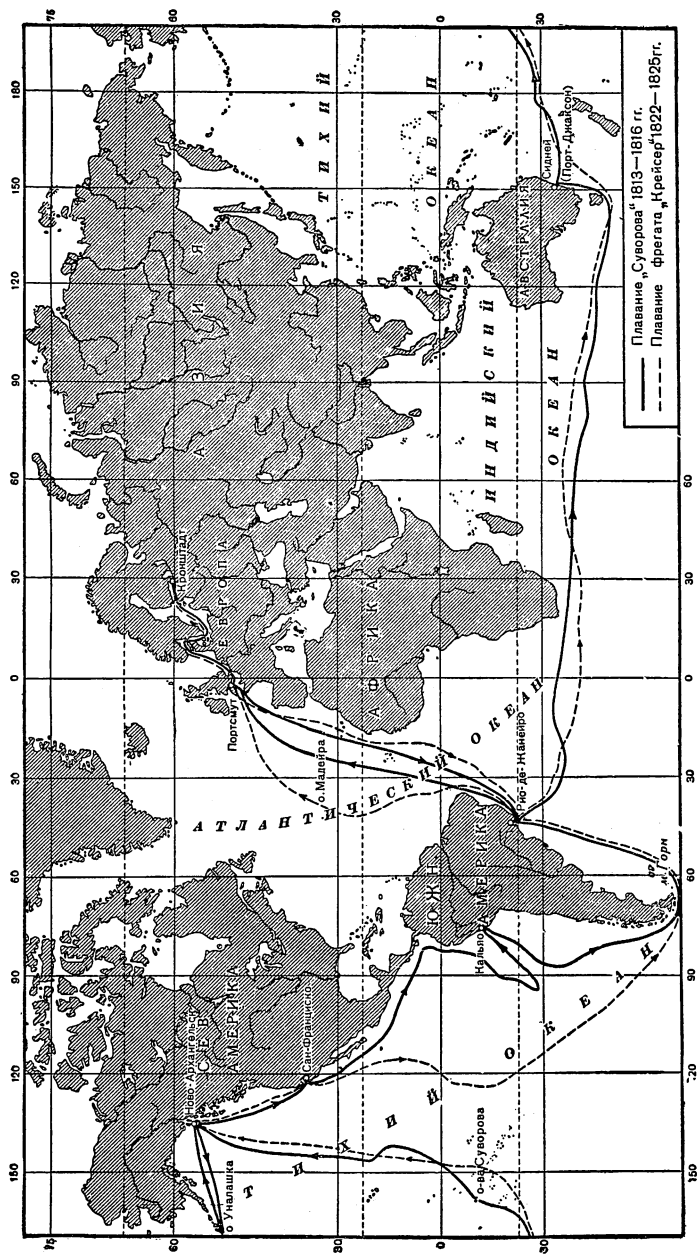
Совместно с Корниловым, занявшим пост начальника главного штаба Черноморского флота, Лазарев выработал лучшие по тому времени штаты флота и вооружения кораблей и успел создать, согласно этим штатам, полный комплект превосходных боевых кораблей. При нем было построено более 40 парусных судов, в том числе четыре 120-пушечных корабля, которые уже после смерти их создателя сослужили славную службу в Синопском бою в 1853 году.

Беспрестанно заботясь об огневой мощи кораблей, Лазарев начал вооружать их наиболее мощной «бомбической» артиллерией, показавшей свою действенность под Синопом, где были разгромлены морские силы Турции.

Отлично сознавая преимущества парового флота и предвидя его большое будущее, Лазарев заказал для Черноморского флота 6 пароходо-фрегатов и 28 пароходов. По его инициативе был построен первый на Черном море железный пароход и проведена подготовка к постройке первого в России 131-пушечного винтового линейного корабля. Он готовил для парового флота и кадры.

В качестве руководителей создаваемого им парового флота Лазарев выдвинул и воспитал А. А. Попова и Г. И. Бутакова. Бутаков впоследствии разработал тактику винтового броненосного флота.

Кипучая деятельная натура адмирала Лазарева, человека с широким государственным кругозором, не ограничивалась этим. Он начал сооружение грандиозного



Карта кругосветных плаваний М. П. Лазарева на «Суворове» и «Крейсере».

Севастопольского адмиралтейства, которое было построено уже после его смерти, построил адмиралтейства в Николаеве, Одессе и Новороссийске. Тем самым М. П. Лазарев стремился избавить Россию от иностранной зависимости в деле строительства, оснащения и вооружения русских боевых кораблей.

М. П. Лазарев наладил производство больших гидрографических работ и улучшил Гидрографическое депо, которое издало множество карт, лоций и атласов Черного моря, необходимых для нужд флота.

Он неустанно заботился о повышении культурного уровня матросов и офицеров — реорганизовал в Севастополе Морскую библиотеку, открыл школу для детей матросов и построил Дом собраний.

М. П. Лазарев обладал удивительным даром выбирать людей. Им были выдвинуты и воспитаны замечательные деятели русского флота — Нахимов, Корнилов, Истомин и др.

Блестяще проявил себя созданный Лазаревым флот в Синопском сражении. Этот бой показал, что по качеству вооружения и кораблей, по боевой подготовке командиров и матросов Черноморский флот, несомненно, — лучший флот в мире.

Наконец, особенно ярко проявились качества воспитанных Лазаревым кадров и созданного им флота в дни героической Севастопольской обороны 1855—1856 годов, покрывшей неувядаемой славой русское боевое оружие. В течение одиннадцати месяцев защищали моряки свой родной город и честь России от англо-французов. Смертью героев пали многие воспитанники Лазарева, в том числе его ближайшие ученики и помощники по строительству флота.

\* \*  
\*

Скончался Михаил Петрович Лазарев 23 апреля 1851 года. Всю свою светлую жизнь он посвятил любимому делу — укреплению и прославлению русского флота. Его кругосветные плавания внесли громадный вклад в науку: им были обнаружены в Мировом океане многие, ранее неизвестные, острова; совместно с Беллинсгаузеном была открыта Антарктида; разнообразные сведения, собранные во время его экспедиций, обогатили

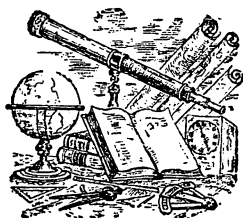
географическую науку; составленные и исправленные им карты долго были лучшими картами, которыми пользовались мореплаватели всего мира.

За выдающиеся заслуги Лазарева перед наукой Русское Географическое общество в 1850 году избрало Михаила Петровича своим почетным членом. Он состоял также почетным членом Морского ученого комитета, Казанского университета и других научных учреждений России.

Кругосветные плавания и боевые походы Лазарева послужили превосходной школой воспитания мужества и морского искусства у матросов и командиров, еще раз показали все величие могучего русского народа — трудолюбивого и гуманного в мирной жизни и грозного и не победимого в бою.

Имя М. П. Лазарева увековечено на карте в названиях островов, мысов и заливов.

Советский народ никогда не забудет большого патриота, выдающегося строителя и организатора флота, замечательного путешественника, адмирала Михаила Петровича Лазарева.



Редактор *В. А. Бояркина*  
Технич. редактор *И. Н. Ривина*

---

Т-00313. Сдано в производство 24/X—51 г.  
Подписано к печати 9/1—52 г. Формат  
84 × 108/<sub>32</sub>. Тираж 50.000. Бумажных листов  
0,75 Печатных листов 2,46. Издательских  
листов 2,3. Цена 80 к. Заказ 734.

---

3-я тип. «Красный пролетарий» Главполи-  
графиздата при Совете Министров СССР.  
Москва, Краснопролетарская, 16.

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Имеется в продаже:

Манизер Г. Г. Экспедиция академика Г. И. Лангсдорфа в Бразилию (1821—1828). 180 стр., 6 р. 90 к.

Мухин А. С., Гусев В. Ф. Фанские горы. 152 стр., 2 р. 50 к.

Певцов М. В. Путешествие в Кашгарию и Кун-лунь. 328 стр., 13 р. 75 к.

Побежденные вершины. Год 1948. Ежегодник советского альпинизма, 468 стр., 15 р. 35 к.

Побежденные вершины. Год 1949. 536 стр., 13 р. 50 к.

Побежденные вершины. Год 1950. 487 стр., 13 р. 50 к.

Потанин Г. Н. Тангутско-Тибетская окраина Китая и Центральная Монголия. 439 стр., 19 р. 75 к.

Роборовский В. И. Путешествие в Восточный Тянь-шань и в Нань-шань. 492 стр., 19 руб.

Рязанцев С. Н. Киргизия 250 стр., 7 р. 40 к.

Рязанцев С. Н. Фрунзе. 48 стр., 90 к.

Сапожников В. В. По Алтаю. 576 стр., 22 р. 70 к.

Семенов-Тянь-Шанский П. П. Путешествие в Тянь-шань в 1856—1857 гг. 380 стр., 12 руб.

Справочник путешественника и краеведа, т. I. Под ред. лауреата Сталинской премии С. В. Обручева, 808 стр., 23 руб.

Справочник путешественника и краеведа, т. II. 684 стр., 21 руб.

Тахаев Х. Я. Башкирия. 328 стр., 7 р. 50 к.



#### К ЧИТАТЕЛЯМ

*Издательство просит отзывы об этой  
книге присылать по адресу:  
Москва, Орликов пер., д. 3, Географгиз.*

80 к.