

26.890(0)

Б43

СА-414072

БИБЛИОТЕКА
РУССКИХ
ПУТЕШЕСТВИЙ

12+



ФАДДЕЙ ФАДДЕВИЧ
ВЕЛЛИНСТАУЗЕН

VI

ОКТОБРС/СЕНТ



БИБЛИОТЕКА
РУССКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ

Фаддей Фаддеевич
БЕЛЛИНСТАУЗЕН

*Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане
и плавание вокруг света
в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов*

Государственное бюджетное
учреждение культуры
«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»

Москва

2023

СА-444072



ОТКРЫТИЕ РУССКИМИ АНТАРКТИДЫ, ИЛИ ПОДВИГ БЕЛЛИНСТАУЗЕНА И ЛАЗАРЕВА

Первые три десятилетия XIX в. — это целая эпоха многочисленных русских кругосветных плаваний. Большая их часть была вызвана наличием у Российской империи владений на Американском континенте, так называемой Русской Америки (Алеутские острова, Аляска и другие территории). Во время первых семи русских кругосветных плаваний были исследованы обширные районы Тихого океана и сделаны многочисленные открытия новых островов. Однако ни русские, ни иностранные экспедиции еще не изучили обширные пространства трех океанов (Тихого, Индийского и Атлантического) к югу от Южного полярного круга. В то время эти акватории объединялись под общим наименованием Южного Ледовитого океана. Подлинной Terra incognita была и сама юго-восточная часть Тихого океана.

Многие европейские экспедиции XVIII в., плававшая в этих водах, стремились достичь берегов таинственного материка Антарктиды, легендарные сведения о существовании которого с древних времен были распространены в географической науке. Открытию южного материка в значительной мере было посвящено и второе кругосветное плавание (1772–1775) английского мореплавателя Джеймса Кука. Именно мнение Кука, доказывавшего в отчете о своем втором плавании, что Антарктиды или не существует, или ее вообще невозможно достичь, служило причиной отказа от дальнейших попыток открыть шестую часть света почти полвека вплоть до отправления русской антарктической экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева.

Трудно сказать, кто явился инициатором первой русской антарктической экспедиции. Возможно, идея зародилась почти одновременно у нескольких наиболее выдающихся и просве-



щенных русских мореплавателей того времени — В. М. Головнина, И. Ф. Крузенштерна и О. Е. Коцебу.

Первые упоминания о проектируемой экспедиции встречаются в переписке Ивана Федоровича Крузенштерна (1770–1846) с тогдашним русским морским министром маркизом Иваном Ивановичем (Жан Батистом) де Траверсе (1754–1831). В своем письме от 7 декабря 1818 г. Крузенштерн просил у де Траверсе разрешения представить свои соображения об организации такой экспедиции. После этого морской министр поручил составление соответствующих записок как Крузенштерну, так и опытным морякам, например, знаменитому гидрографу вице-адмиралу Гавриилу Андреевичу Сарычеву (1763–1831).

Тридцать первого марта 1819 г. Крузенштерн послал морскому министру из Ревеля обширную записку на четырнадцать страницах и сопроводительное письмо. В письме Крузенштерн заявлял, что при его страсти к подобного рода путешествиям он сам просил бы поставить его во главе экспедиции. Однако этому препятствует серьезная болезнь глаз, и он готов составить для будущего начальника экспедиции подробную инструкцию. В своей записке Крузенштерн рассуждал о двух экспедициях — к Северному и к Южному полюсам, причем каждая из них включала по два корабля. Он намечал и начальников обеих «дивизий», направляемых к Южному и Северному полюсам. Наиболее подходящим начальником «первой дивизии», предназначенной для открытий в Антарктике, Крузенштерн считал капитана 2-го ранга В. М. Головнина, а начальником «второй дивизии», шедшей в Арктику, намечал О. Е. Коцебу. Ввиду отсутствия Головнина Крузенштерн предлагал взамен назначить своего бывшего соплавателя, капитана 2-го ранга Ф. Ф. Беллинсгаузена, командовавшего тогда одним из фрегатов на Черном море.

Морской министр остался недоволен рядом предложений Крузенштерна, в частности, относительно отсрочки экспедиции на год и отдельного выхода обеих экспедиций из Кронштадта. Маркиз де Траверсе настаивал на совместном следовании всех четырех кораблей до определенного пункта и последующего их разделения по маршрутам.

По желанию правительства обе экспедиции снаряжались в спешном порядке, поэтому в их состав были включены не специально построенные для плавания во льдах парусные корабли, а находившиеся в постройке шлюпы, предназначавшиеся для от-

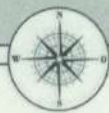


правления в обычные кругосветные плавания. Первая дивизия состояла из шлюпов «Восток» и «Мирный», вторая — из шлюпов «Открытие» и «Благонамеренный».

Шлюп «Восток» был построен корабельным инженером В. Стоке, англичанином на русской службе, и на практике оказался мало удачным. Беллинсгаузен неоднократно отмечал конструктивные недостатки шлюпа «Восток» и прямо обвинял Стоке в наличии этих недостатков. Шлюп «Восток» был построен из сырого соснового леса и не имел никаких особых скреплений, кроме обыкновенных. Подводная часть была скреплена и снаружи обшита медью, причем эти работы были выполнены уже в Кронштадте Иваном Афанасьевичем Амосовым (1800–1878), на тот момент помощником корабельного мастера. Позднее он стал прославленным русским кораблестроителем. Корпус шлюпа «Восток» оказался слишком слабым для плавания во льдах; в условиях непрерывной штормовой погоды его приходилось неоднократно подкреплять, перегружать все тяжести в трюм, ставить дополнительные крепления и уменьшать площадь парусности.

Зато прекрасные мореходные качества показал второй шлюп — «Мирный», построенный корабельным мастером Яковом Аникеевичем Колодкиным (1785–1853) в Лодейном Поле. Проект этого корабля был составлен русским корабельным инженером Иваном Васильевичем Курепановым (1775–1833). Шлюп «Мирный» имел значительно меньшие размеры и первоначально числился в списках флота в качестве транспорта «Ладога». Он был перестроен, чтобы придать ему внешний вид военного корабля. Его командир лейтенант М. П. Лазарев приложил много стараний, чтобы улучшить мореходные качества этого шлюпа, построенного из хорошего соснового леса с железным креплением, но рассчитанного для плавания в Балтийском море. Шлюп был снабжен второй обшивкой, сосновый руль заменен дубовым, были поставлены добавочные крепления корпуса, такелаж заменен на более прочный. Лазареву, кстати, пришлось наблюдать за снаряжением обоих шлюпов, поскольку назначение Беллинсгаузена состоялось лишь за 42 дня до выхода экспедиции из Кронштадта.

И лишь благодаря морскому искусству Лазарева шлюпы ни разу не разлучались за все время плавания, несмотря на исключительно плохие условия видимости в антарктических водах, темные ночи и непрерывные штормы.



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Назначение двух отрядов для изысканий. — Приготовление шлюпов «Востока» и «Мирного». — Плавание из Кронштадта до Англии.

1819 года, марта 25-го дня, морской министр, адмирал маркиз де Траверсе объявил лейтенанту Лазареву 2-му, что император Александр I приказал отправить для открытий две экспедиции: одну к Южному, а другую к Северному полюсам.

Первой предназначено осмотреть те части Южного океана, в которых никто еще не бывал, или в тех частях, которые уже известны, обозреть острова, коих не видали прежние мореплаватели. Сия экспедиция названа первым отрядом.

Другой надлежало, войдя в Берингов пролив, искать прохода по северную сторону Северной Америки и, обойдя оную, Западным океаном¹ возвратиться в Россию. Сия экспедиция названа вторым отрядом.

В сей отряд назначены: корвет «Открытие» и транспорт «Благонамеренный» под начальством капитан-лейтенанта Васильева² и лейтенанта Глеба Шишмарева³, в первый отряд, шлюп «Восток» и транспорт «Ладога». Для начальства над сими двумя судами призван в Петербург известный капитан-

¹ Западный океан — Атлантический. — *Примеч. ред.*

² Михаил Николаевич Васильев (?—1847) — капитан-лейтенант, впоследствии вице-адмирал и генерал-интендант. — *Примеч. ред.*

³ Глеб Семенович Шишмарев (1781—1835) — капитан-лейтенант, впоследствии контр-адмирал и командир Гвардейского экипажа. Был дважды в кругосветном плавании: с 1815 по 1818 г. на бриге «Рюрик» и с 1819 по 1822 г. на шлюпе «Благонамеренный». — *Примеч. ред.*



командор Ратманов¹, который тогда, после претерпенного им кораблекрушения на мысе Скагене, находился в Копенгагене и ожидал лета, чтобы возвратиться в Россию. Слабое здоровье его, на службе расстроенное, не позволяло ему принять начальство в столь трудном предприятии. Капитан-командор Ратманов, с которым я был на шлюпе «Надежда» под командою капитана Крузенштерна во время путешествия его вокруг света, предложил морскому министру, чтобы вместо него поручили мне начальство первым отрядом.

Вследствие сего я получил от морского министра письмо от 24 апреля 1819 года в следующих словах:

«Объявив приказание императора Александра I вице-адмиралу Грейгу о немедленном отправлении вас в С.-Петербург, уведомляю о сем и вас, оставаясь уверенным, что вы поспешите прибытием сюда, для принятия некоторых поручений государя и проч.»

Сей случай удалял меня из Севастополя, где я тогда с особым удовольствием служил командиром 44-пушечного фрегата «Флоры» и 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 С.-Петербург.

По прибытии моем в столицу 23 мая морской министр сказал мне: «Государь поручил вам начальство над двумя шлюпами, «Востоком» и «Мирным», которые назначаются для открытий в южных больших широтах и чтобы обойти льды вокруг Южного полюса».

Я немедленно отправился в Кронштадт для принятия шлюпов, которые уже были почти в готовности.

Приготовление шлюпов. До избрания настоящего начальника на шлюп «Восток», для приготовления и вооружения

¹ Макарь Иванович Ратманов (1772–1833) — капитан-командор, впоследствии вице-адмирал; в 1803–1806 гг. плавал вокруг света на шлюпе «Надежда» в качестве ближайшего помощника И. Ф. Крузенштерна. — *Примеч. ред.*



оного, назначен был главным командиром Кронштадтского порта вице-адмиралом Моллером 1-м лейтенант Игнатьев.

Шлюп «Восток», коего длина 129 футов 10 дюймов, ширина без обшивки 32 фута 8 дюймов¹, глубина интрюма 9 футов 7 дюймов, построенный в С.-Петербурге на Охтенской верфи корабельным мастером Стоке в 1818 году, признан от морского министра удобным для сего путешествия более потому, что капитан Головнин отправился кругом света в 1817 году на шлюпе «Камчатке» его же размера и конструкции. Шлюп «Восток» построен был из сырого соснового леса и не имел никаких скреплений, кроме обыкновенных; подводная часть была скреплена и снаружи обшита медью в Кронштадте корабельным мастером Амосовым, под надзором коего dokonчена столярная работа и прочее.

По приезде моем в Кронштадт, когда я увидел шлюп, первым бросился мне в глаза необыкновенной величины рангоут. А как мне надлежало простирать плавание не в лучшее летнее время, не в свободных и чистых местах при пассатных ветрах, не в хорошем климате и не поблизости своих или чужих портов, то я предполагал уменьшить рангоут и сделать некоторые другие перемены, но по причине позднего времени уже некогда было к сему приступить, и я довольствовался только тем, что еще возможно было доделать. Запасные стеньги, по просьбе моей, корабельный мастер приказал сделать тремя с половиною футами менее настоящих, которые предполагал я в море переменить, а настоящие стеньги убавить своими мастеровыми.

Лейтенант Лазарев 2-й, бывший четыре года волонтером на английских военных кораблях, потом продолжал служение в нашем флоте командиром принадлежащего Российско-американской компании судна «Суворов», благополучно совершивший плавание кругом света в продолжение 1813, 1814, 1815 и 1816 годов, определен начальником транспорта «Ладоги», который потом переименован военным шлюпом «Мирный». Не взирая на сие переименование, каждый морской офицер видел, какое должно быть неравенство в ходу с шлюпом «Востоком», следовательно, какое

¹ Длина 39,5 м, ширина 10 м. — *Примеч. ред.*



Штаб-лекарь *Яков Берх*. Избран флота генерал-штаб-док-
тором Лейтоном.

Штурман *Яков Парядин*.

Клерк офицерского чина *Иван Резанов*.

Гардемарин *Роман Адаме*. Назначен морским министром
по моей просьбе.

Подштурманов унтер-офицерского чина 2

Шкиперский помощник унтер-офицерского чина 1

Квартирмейстеров 4

Флейтщик 1

Барабанщик 1

Матросов 71

Фельдшер 1

Плотничный ученик 2-го класса 1

Кузнец 1

Плотник 2-го класса 1

Конопатчик 1

Парусник 1

Купор 1

Артиллерии унтер-офицеров 2

Бомбардир 1

Канониров 1-й статьи 11

Денщиков у чиновников 4

Итого: 117

На шлюпе «Мирном»:

Лейтенанты:

Михаил Лазарев, командир шлюпа.

Николай Обернибесов.

Михаил Анненков.

Мичманы:

Иван Куприянов.

Павел Новосильский.

Штурман офицерского чина *Николай Ильин*.

Медико-хирург *Николай Галкин*.

Подштурман унтер-офицерского чина 1

Подшкипер 1

Боцман 1

Квартирмейстеров 2



Адмирал Ф. Ф. Беллинсгаузен
С литографии У. Штейбаха. Около 1835 г.



Адмиралтейский департамент за тем полагает дать вам только некоторые необходимо нужные правила, служащие к руководству для наблюдений во время вашего плавания.

1-е. Нужные для сего вояжа астрономические, математические и физические инструменты, некоторые отпущены вам из приуготовленных здесь, а прочие недостающие получите по прибытии в Англию; от морского министра писано о заготовлении оных к находящемуся там российскому послу. Все оные инструменты должны вы поверить и, ежели найдутся какие-либо в них погрешности, исправить.

2-е. Во время похода, по окончании каждых суток, означать счислимый и обсервованный пункт румбом и расстоянием до какого-нибудь известного места, предпочитая, где можно, те из сих мест, коих широта и долгота определены.

3-е. В случае немалой разности счислимого пункта с обсервованным, означать румб и расстояние между сими пунктами, стараясь делать замечания о причине таковой разности.

4-е. Для сего должны вы иметь разные карты, и на всех оных прокладывать счисление, замечая как несходства между ими, так и то, которую из них в какой части именно найдете вы вернейшею. А потому старайтесь делать сколько можно более астрономических наблюдений. Необходимо нужные для сего морские карты тех морей, по коим совершать будете плавание, многие препровождены уже к вам от департамента, а те, которых недостает, можете купить в Англии из числа издаваемых от английского адмиралтейства.

5-е. Для наблюдения широты не должно довольствоваться одною полуденною высотой солнца, но наблюдать также звезды при свете зари на меридиане и солнце вне меридиана, если в полдень не будет оно видно за облаками.

6-е. Для долготы брать расстояние между луною и звездами всегда, когда обстоятельства позволят, и выводы сих наблюдений сверять с теми, какие окажутся по хронометрам, которые должны вы пред отправлением в поход тщательно поверить наблюдениями соответствующих высот солнца. Да и в продолжение плавания вашего всегда, когда пристанете к берегу или подойдете на вид земли, которой положение определено с точностью, не упускайте случая вновь поверять хронометры.



По анатомической части будут вникать в познание всего того, что относится до изменений в человеческом роде, как то: в цвете, росте, сложении, и проч., и проч. — и не упустят распространить сих исследований и на внутренние части, если то представится возможным посредством анатомирования трупов; будут также осведомляться о долготе жизни и о времени возмужалости обоих полов.

По зоологии будут делаемы все наблюдения относительно сей части и, сколько возможность позволит, коллекция.

Равным образом и по минералогической части не оставят собирать коллекции, в особенности будут замечать почву земли и отношения оной в противоположных берегах проливов и различные слои — словом, не упустят никаких полезных по сей части наблюдений.

Равное старание будет употреблено и по ботанической части, как относительно коллекции растений, так и описания оных и собрания образчиков всякого рода деревьев; полезно было бы познавать силу и свойство тех, которые еще мало известны.

Живописцы в их художестве имеют средство представлять зрению понятия о всем том, что имеется видимого в природе, и от трудов их ожидается верное изображение всех заслуживающих любопытство предметов.

Наконец, мореплаватели не упустят случая во всякое время делать исследования, замечания и наблюдения о всем том, что может споспешествовать вообще успехам наук и в особенности каждой части.

* * *

18 и 19 июня. Шлюпы уже были в готовности, кроме некоторых столярных и малярных работ; по приказанию морского министра вытянулись на Малый Кронштадтский рейд, где против Средних ворот¹ на пять и три четверти саженьях положили якоря. Вместе с нами вышли также на Малый рейд шлюпы «Открытие» и «Благонамеренный», назначенные к изысканиям на Севере.

¹ Средние ворота — вход с Малого Кронштадтского рейда в Среднюю Кронштадтскую гавань. — *Примеч. ред.*



23 июня. Морской министр, заботясь о скорейшем отправлении нас, сам с главным командиром Кронштадтского порта осмотрел шлюпы, на которых еще продолжали разные работы.

24 июня. Июня 24-го в Кронштадт прибыл государь для обозрения тех судов, которые по собственному его назначению понесут российский флаг в отдаленнейшие пределы Юга и Севера. Государь посетил шлюпы «Восток» и «Открытие»; осмотрев всё, и пожелав нам благополучного плавания, государь возвратился чрез Ораниенбаум в Петергоф. На другой день работа вновь началась и продолжалась до самого снятия с якоря.

25 июня. Начальника второго отряда М. Н. Васильева и меня пригласили в Петергоф и мы были представлены государю. При сем случае государь передал приказание, «чтобы мы 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». Потом мы были приглашены к столу государя; после обеда возвратились на шлюп. Князь Лобанов-Ростовский¹, который на собственной своей яхте прибыл из С.-Петербурга в Кронштадт, прислал мне в подарок путешествие Будена² и атлас к оному. Подарок сей впоследствии времени был мне полезен и был тем для меня приятнее, что служил доказательством желанья нам успеха в предстоящих трудах.

26 июня. По указу государственной Адмиралтейств-коллегии я отправился в С.-Петербург для приема денег, ассигнованных на жалованье и другие надобности, а капитан-лейтенанту Завадовскому приказал стараться сколько можно

¹ Александр Яковлевич Лобанов-Ростовский (1788–1866) — основатель и первый командор Российского яхт-клуба. — *Примеч. ред.*

² Путешествие Будена, правильное — Бодена. Николя-Тома Боден (1754–1803) — путешественник, моряк, участник кругосветного плавания французской экспедиции на кораблях «Naturaliste» и «Geographie». Основные гидрографические работы были проведены у берегов Австралии и Тасмании. См.: Baudin N. Voyage aux Terres Australes. Paris, 1800. — *Примеч. ред.*



беспременно переменили направление курса, располагая так, чтобы избегать сильных ударов от льда. Плавающий лед похож на застаивающийся в заливах, т. е. плоский, толщиной от дюйма до четырех футов и более. Вода вокруг густа и подернута салом, которое, ветром сжимаемое, производит начало льда; когда зыбь не доходила к сему месту, то при первом штиле поверхность воды превращается в гладкий лед, а первый ветер от севера, разведя волнение, изломает оный в куски. 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 вышеупомянутому, и, вероятно, составляют продолжение оных. Мы тогда находились в широте южной $69^{\circ}6'24''$, долготы $15^{\circ}5'45''$ восточной; лотом на глубине ста восьмидесяти сажен не достали дна; морозу было 4° ; поворачивали по ветру и старались рулем править так, чтобы избегнуть ударов плавающего льда. Дабы выйти из тесного места, легли к северу; однако при входе, равно при повороте и выходе из льда, не избегнули, чтоб плавающие малые льды не попали под нос и не коснулись борта; но как шлюпы шли покойно, то от сего большого вреда не последовало, кроме что сорвало несколько шляпок с медных обшивочных гвоздей в носовой части и около бархоута. Шлюп «Мирный», находясь позади нас, также поворотил обратно из льда. Когда лед стал реже, тогда мы привели шлюпы в бейдевинд на правый галс на NOtO, при свежем брамсельном ветре от SOtO.

Вечеру накануне для опыта, могла ли морская соленая вода от бывшей тогда стужи замерзнуть, я почерпнул оной в малый бак и повесил на штаг; с вечера было морозу $2,8^{\circ}$, в полночь $2,6^{\circ}$, в 6 часов утра 4° , и вода замерзла. Когда лед сей вынули из бака и дали несколько обтечь, то вода из оного вышла свежая. Нет никакого сомнения, что лед, нами встреченный в широте 69° , составил и увеличился на месте от падающего снега и от беспрестанной сырости, которые, ложась на льды, примерзают и непрерывным сим действием составляют громады льдов.



«Айсберг в Антарктике». Фрагмент
Художник И. К. Айвазовский. 1870 г.



в такое место, где они или бы сами собою исправлялись, или исправлялись поневоле, не имея возможности быть вредными, и со временем могли бы сделаться полезными обществу. Для исполнения сего намерения на первый случай избрали местом ссылки берега залива в Новом Южном Виллисе, приобретенного капитаном Куком в первое его путешествие вокруг света. По причине собранных на сих берегах во множестве разных растений залив назван Ботаническим (Botany-bay) и признан тогда лучшим местом для основания поселения в Новом Южном Валлисе, ибо о других заливах при берегах сего обширного острова или матерого берега еще не имели сведения. Английского флота капитан Артур Филипп назначен первым губернатором и был основателем колоний, он же начальствовал и над конвоем, состоящим из одиннадцати судов, на которых отправлены первые поселенцы.

Эскадра сия снялась с якоря с Модербанка¹ у острова Байта 13 мая 1787 года, на пути заходила к Канарским островам, в Рио-Жанейро, к мысу Доброй Надежды и прибыла благополучно в Ботани-бей 1788 года 8 и 9 генваря. Губернатор Филипп нашел, что залив не закрыт от восточных ветров, а по сырости на берегах поселение несчастных в сем месте будет вредно их здоровью и потому приискал другое удобнеее около малого залива, который назвал Сидней-ков (Sidney-cove), в честь лорда Сиднея. В сем заливе суда могут становиться к самому берегу для выгрузки и нагрузки товаров, что много облегчает торговлю во всякое время. Сидней-ков на три мили севернее Ботани-бея, в продолговатом заливе, в котором стояние на якоре весьма удобное и великое число судов может поместиться. Капитан Кук назвал сей залив Порт-Жаксон.

Колония тогда состояла из двухсот двенадцати человек офицеров и морских солдат, или гарнизона, 28 жен солдатских и 17 их малолетних детей; ссылочных было 558 мужчин и 229 женщин. 1788 года генваря 15-го губернатор Филипп поставил на берегу Нового Южного Валлиса великобританский флаг. Заложенный на сем месте новый город назван по

¹ Место известно также как Спитхедский рейд — якорная стоянка в проливе Солент, между островом Уайт и берегом Хэмпшира (южное побережье Англии). Является внешним рейдом Портсмута. — *Примеч. ред.*



Долгота, определенная хронометрами, достовернее, нежели найденная по расстояниям луны, ибо мы недавно вышли из порта и хронометры не успели переменить своего хода, а расстояния были измеряемы при большой качке шлюпа, которая препятствует произведению наблюдений с точностью. В полдень место шлюпов было в широте $54^{\circ}33'16''$ южной, долготе $155^{\circ}57'59''$ восточной.

Пришед в полдень на параллель острова Маквария, я взял курс на OtS к сему острову. В 2 часа пополудни встретили несколько ныряющих пингвинов и ежедневно провожающих нас птиц: пеструшек, черных и голубых бурных птиц, альбатросов дымчатых и белых и одну эгмонтскую курицу; мы прошли мимо множества морской травы.

Курица Эгмонтской гавани приметна по серо-бурому цвету перьев, по белому большому пятну при начале каждого крыла и такому же пятну при начале хвоста, приметна по хвосту, который состоит из перьев почти равной длины. Вся верхняя челюсть до ноздрей, которые близки к концу клюва, покрыта особливою перепонкою. Когти на внутренних пальцах больше прочих, серпообразны, как у птиц хищных, сжаты и остры; на средних шире, тупее и загнуты; на наружных — величиною и видом между теми и другими; на задних пальцах весьма коротки, тупы и мало загнуты. Образ жизни сих птиц известен; мы видали их весьма много при берегах всех островов, лежащих в южной широте от 45° до 70° ; далеко от земли не отлетают и потому служат необманчивым признаком близости оной. По белому пятну на нижней стороне каждого крыла их весьма легко узнать на лету даже в довольном расстоянии; летают весьма высоко; мы никогда не видали их больше двух вместе; пожирают яйца пингвинов и падалище; мясо вкусом походит на тетеревиное и для пищи весьма хорошо.

В 8 часов вечера, достигнув параллели середины острова Маквария по карте Аросмита, мы пошли на О; ветер стоял тихий, а потому ход шлюпов во время ночи был не более трех миль в час; я смело продолжал путь во всю ночь, ибо по упомянутой карте от сего места до острова Маквария оставалось 150 миль.

17 ноября. В 3 часа утра мы прибавили парусов; скоро по рассвете открылся впереди нас берег на NO 82° , и мы при-



Гора Винген (Горящая гора) в Новом Южном Уэльсе. Австралия
Гравюра 1840-х гг.



СОДЕРЖАНИЕ

Открытие русскими Антарктиды, или Подвиг Беллинсгаузена и Лазарева	5
---	---

От Ученого комитета Главного Морского штаба. Голенищев-Кутузов Л. И.	24
--	----

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

Глава первая

Назначение двух отрядов для изысканий. —	
Приготовление шлюпов «Востока» и «Мирного». —	
Плавание из Кронштадта до Англии	27

Глава вторая

Плавание от Англии до острова Тенерифа, потом до Рио-Жанейро. — Пребывание в Рио-Жанейро	67
---	----

Глава третья

Отбытие из Рио-Жанейро. — Плавание по южную сторону острова Георгия. Обретение островов Маркиза де Траверсе. — Плавание по восточную сторону Южных Сандвичевых островов. —	
Плавание в Южном Ледовитом океане. —	
Прибытие в Порт-Жаксон. — Плавание шлюпа «Мирного» во время разлуки с шлюпом «Востоком». —	
Пребывание в Порт-Жаксоне	103



СОДЕРЖАНИЕ

Глава четвертая

- Отбытие из Порт-Жаксона к Новой Зеландии. —
Пребывание в проливе Королевы Шарлотты. — Плавание
в Великом океане. — Обретение островов Россиян. —
Прибытие к острову Отаити* 230

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Глава пятая

- Пребывание на острове Отаити. — Обратное плавание
из Отаити к Порт-Жаксону. — Обретение островов:
Востока, Великого Князя Александра Николаевича,
Оно, Михайлова, Симонова. — Вторичное прибытие
в Порт-Жаксон и пребывание в сем месте. — Заметания
о Новой Голландии и Земле Вандимена* 304

Глава шестая

- Отбытие из Порт-Жаксона к острову Маквария. —
Плавание в Ледовитом океане. — Обретение острова
Петра I. — Берег Александра I. — Плавание по южную
сторону Ново-Шетландских островов. — Обретение
островов: Трех братьев, Мордвинова, Шишкова, Рожнова. —
Прибытие и пребывание в Рио-Жанейро* 394

Глава седьмая

- Отбытие из Рио-Жанейро. — Плавание в Лиссабон
и из Лиссабона в Россию. — Прибытие
на Кронштадтский рейд* 504

Краткий словарь важнейших морских терминов 516

Переводные таблицы мер 529