

Н. Ивашинцов

**Русские кругосветные
путешествия с 1803 по 1849 г.**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 379.85
ББК 75.81
Н11

Н11 **Н. Ивашинцов**
Русские кругосветные путешествия с 1803 по 1849 г. / Н. Ивашинцов – М.:
Книга по Требованию, 2015. – 251 с.

ISBN 978-5-4241-1235-5

ISBN 978-5-4241-1235-5

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2015

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2015

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

О Г Л А В Л Е Н И Е.

	Стр.
(*) 1) Россійско-Американской Компаніи кор. «Надежда», 1803—1806 г.	1.
(*) 2) Рос.-Амер. Комп. кор. «Нева», 1803—1806 г.	12.
3) Рос.-Амер. Комп. кор. «Нева», 1806—1807 г.	16.
(*) 4) Военный шлюпъ «Діалъ», 1807—1809 г.	18.
5) Рос.-Амер. Комп. кор. «Суворовъ», 1813—1816 г.	23.
(*) 6) Бригъ «Рюрикъ» (Графа Румицова), 1815—1818 г.	26.
7) Рос.-Амер. Комп. кор. «Кутузовъ», 1816—1819 г.	35.
8) Рос.-Амер. Комп. кор. «Суворовъ», 1816—1818 г.	38.
(*) 9) Военный шлюпъ «Камчатка», 1817—1819 г.	40.
(*) 10) Военные шлюпы «Востокъ» и «Мирный», 1819—1821 г.	47.
11) Военные шлюпы «Открытіе» и «Благонамѣренный». 1819—1822 г.	55.
12) Рос.-Амер. Комп. Кор. «Бородино».	60.
13) Рос.-Амер. Комп. корабль «Кутузовъ», 1820—1822 г.	63.
14) Рос.-Амер. Комп. бригъ «Рюрикъ», и корабль «Елизавета» 1821 г.	65.
15) Военный шлюпъ «Аполлонъ», 1821—1824 г.	69.
16) Военный бригъ «Алексъ», 1821 г.	72.
17) Военные фрегаты «Крейсеръ», 1821—1825 г. и шлюпъ «Ладога», (*) 1822—1824 г.	74.
(*) 18) Военный шлюпъ «Предпріятіе», 1823—1826 г.	80.
19) Рос.-Амер. Комп. корабль «Елена», 1824—1826 г.	85.
20) Военный шлюпъ «Смирный».	87.
21) Военный транспортъ «Кроткій», 1825—1827	69.
22) Военный шлюпъ «Моллеръ», 1826—1829 г.	92.
(*) 23) Военный шлюпъ «Сенявинъ», 1826—1829	99.
24) Рос.-Амер. Комп. кор. «Елена», 1828—1830 г.	109.
25) Военный транспортъ «Кроткій», 1828—1830 г.	112.
26) Военный транспортъ «Америка», 1831—1833 г.	118.
27) Военный транспортъ «Америка», 1834—1836 г.	123.
28) Рос.-Амер. Комп. кор. «Елена», 1835 г.	127.
29) Рос.-Амер. Комп. кор. «Николай», 1837—1839 г.	129.
30) Рос.-Амер. Комп. кор. «Николай», 1839—1841 г.	131.

(*) Звѣздочками обозначены тѣ путешествія, описанія которыхъ обнародованы въ отдѣльныхъ сочиненіяхъ.

	Стр.
81) Рос.-Амер. Комп. кор. «Наслѣдникъ Александръ», 1840 г. . .	138.
82) Военный транспортъ «Або», 1840—1842 г.	134.
83) Военный транспортъ «Иртышъ», 1843—1845 г.	140.
84) Военный транспортъ «Байкалъ», 1848 г.	144.
II. Въ какой долготѣ суда пересѣкали экваторъ, вступали въ пасажъ, и теряли его, когда обогнули мысъ Горнъ или мысъ Доброй Надежды и при 'этомъ какой былъ южный предѣлъ плаванія . .	151.
III. Списокъ участвовавшихъ въ кругосвѣтныхъ плаваніяхъ	221

Россійско-Американской компаніи корабль „Надежда“

1803 — 1806.

Получивъ, въ царствованіе Императора Александра I, новыя права и привилегіи, Россійско-Американская Компанія рѣшилась завести съ американскими своими колоніями прямыя сношенія моремъ. Съ этою цѣлю, въ началѣ 1803 года, главное правленіе американской компаніи опредѣлило, согласно проекту капитанъ-лейтенанта Крузенштерна, снарядить два корабля и, нагрузивъ ихъ матеріалами и вещами, въ которыхъ нуждались колоніальныя селенія, отправить ихъ туда въ то же лѣто. До того времени всѣ эти предметы доставлялись въ Америку черезъ Охотскъ, съ большимъ трудомъ и издержками, не говоря уже о томъ, что они приходили на мѣсто, иногда не ранѣе двухъ лѣтъ и часто въ такомъ видѣ, что не годились къ употребленію (*). На обратномъ пути въ Россію, посылаемые корабли, нагружаясь пушнымъ товаромъ изъ колоніальныхъ магазиновъ компаніи, должны были промѣнять этотъ грузъ въ Кантонѣ, на произведенія Китая.

Къ этой начальной цѣли экспедиціи прибавлена потомъ другая: отправленіе посольства въ Японію, для основанія торговыхъ сношеній съ этою страной. Званіе посланника возлагалось правительствомъ на одного изъ главныхъ акціонеровъ компаніи, камергера

(*) Путешествіе капитана Крузенштерна, ч. I, (введеніе) и Двукратное путешествіе морскихъ офицеровъ Хвостова и Давыдова въ Америку.

Резанова. Начальство надъ обѣими судами и командованіе однимъ изъ нихъ, «Надежда», поручалось главному виновнику экспедиціи, к.-л. Крузенштерну, уже знакомому съ отдаленными морями. Судномъ «Нева» командовалъ капитанъ-лейтенантъ Лисянскій. Оба эти командира незадолго до того времени возвратились въ Россію изъ Англіи, служивъ волонтерами на тамошнемъ флотѣ.

Корабли нарочно для предстоящаго путешествія были куплены въ Лондонѣ и приведены въ Россію. Въ знакъ особеннаго вниманія Государя Императора къ этому предпріятію, имъ дозволено было носить военный флагъ.

Выборъ офицеровъ и команды, а равно снабженіе судовъ жизненными и другими припасами, исполнѣнъ довлѣренъ были опытности и искусству командировъ. Послѣдствія совершенно оправдали эту довлѣренность: и теперь еще, когда уже многое по части мореплаванія и морской гигиены усовершенствовано, путешествіе капитановъ Крузенштерна и Лисянскаго можетъ служить примѣромъ во многихъ отношеніяхъ.

Планъ экспедиціи былъ слѣдующій: достигнувъ Великаго океана, вокругъ мыса Горна или мыса Доброй Надежды, «Надежда» и «Нева» должны были слѣдовать вмѣстѣ до Сандвичевыхъ острововъ. Оттуда капитану Крузенштерну предписывалось идти въ Авачинскую губу, въ Камчаткѣ и, выгрузивъ привезенные матеріалы въ компанейскіе магазины, слѣдовать къ берегамъ Японіи, въ Нагасаки; на обратномъ пути изъ Японіи, заняться изслѣдованіемъ Японскаго моря и западныхъ береговъ: Нипова, Матсмая и Сахалина; также осмотрѣть устье Амура, Шантарскіе острова съ ближайшими берегами и Курильскую гряду; возвратившись же въ Камчатку, принять компанейскій грузъ и идти въ Кантонъ, а оттуда, по окончаніи торговыхъ дѣлъ, вмѣстѣ съ «Невой», возвратиться въ Россію, огибая мысъ Доброй Надежды. Капитану Лисянскому, отъ Сандвичевыхъ острововъ, определено идти къ острову Кадыяку, на которомъ тогда была главная факторія компаніи, и остаться зимовать въ гавани Св. Павла; въ продолженіе зимовки осмотрѣть Кадыякъ съ окрестностями и, награвивъ корабль свой пушными товаромъ, весною прибыть въ Кантонъ.

Для ученыхъ занятій приглашены были астрономъ и естествоиспытатели, известные знаніемъ и опытностію по своимъ частямъ. Всѣ они, равно какъ и посланникъ со свитою, находились на кораблѣ капитана Крузенштерна.

26-го іюля 1803 года «Надежда» и «Нева» отправились съ Кронштадтскаго рейда, а 5-го августа прибыли въ Копенгагенъ, для принятія остальнаго компанейскаго груза и нѣкоторой части морской провизіи. Здѣсь корабли снова были перегружены, и 27-го оставили Копенгагенъ, но изъ Зунда vyplи не прежде 3-го сентября, простоявъ за противнымъ вѣтромъ цѣлую недѣлю въ Гельсинорѣ. Въ Каттегатѣ штормъ разлучилъ корабли. Капитанъ Крузенштернъ, слѣдуя Нѣмецкимъ моремъ, близъ береговъ Англіи, встрѣтилъ Британскій фрегатъ «Виргинія», на которомъ посланникъ съ астрономомъ Горнеромъ отправились прямо въ Лондонъ, а «Надежда» продолжая путь въ каналъ, 16-го сентября бросила якорь на Фальмутскомъ рейдѣ, гдѣ соединилась съ кораблемъ «Нева», пришедшимъ сюда двумя днями ранѣе.

Дождавшись возвращенія изъ Лондона посланника и астронома Горнера съ инструментами, и погрузивъ на корабли еще 6-ти мѣсячный запасъ шведской солонины, оба судна, 23-го сентября, отправились въ дальнѣйшій путь, и въ тотъ же день потеряли изъ виду берега Европы.

28-го сентября, въ широтѣ $37\frac{1}{2}^{\circ}$ N и долготѣ 14° W, прекратился доселѣ попутный SO-й вѣтеръ и осталая часть плаванія, до острова Тенерифа, продолжалась съ переменными юго-западными вѣтрами. 8-го октября «Надежда» и «Нева» прибыли на С.-Круцкій рейдъ, на которомъ простояли до 15-го, для закупки вина и свѣжей провизіи. Направясь отсюда къ экватору, 25-го октября прошли въ виду острова св. Антонія (одного изъ острововъ Зеленаго мыса), и вскорѣ получили NO пасатъ, съ которымъ плыли до 3-го ноября. Слѣдующіе за тѣмъ десять дней, пока ни встрѣтили юго-восточнаго пасата, корабли находились въ полосѣ безвѣтрія и штилей, а 14-го ноября русскій флагъ въ первый разъ перешелъ въ южное полушаріе (*).

(*) Изъ всѣхъ офицеровъ и матросовъ, только командиры судовъ переходили прежде экватора.

Потерявъ юго-восточный пасать (около 14° S широты), «Надежда» и «Нева» продолжали плавание вдоль берега Южной Америки, и 25-го ноября достигли параллели 19° S; слѣдующіе два дня употреблены были на отысканіе острова Ассенціонъ (Ascension), предполагаемаго въ широтѣ около 20° S, между долготами 30° и 38° W. Капитанъ Крузенштернъ, не найдя его, убѣдился при этомъ, что онъ не можетъ лежать въ пространствѣ между широтами $20^{\circ} 10'$ и $20^{\circ} 30'$ S, до 37° W долготы. 1-го декабря суда пришли на высоту мыса Фріо, долгота котораго найдена съ корабля «Надежда» $41^{\circ} 36' 30''$ W, изъ лунныхъ наблюдений; 9-го оба корабля бросили якорь у острова св. Екатерины, на рейдѣ С.-Круцъ, гдѣ капитанъ Крузенштернъ намѣренъ былъ дать отдыхъ командѣ и приготовиться къ трудному плаванію вокругъ мыса Горна.

При осмотрѣ здѣсь рангоута на судахъ, оказалось, что на кораблѣ «Нева» гротъ-мачта не надежна, и требуетъ перемѣны. Вырубка и обдѣлка деревьевъ годныхъ для этого и особенно доставка ихъ къ кораблю задержали здѣсь отрядъ долѣе, чѣмъ предполагалъ капитанъ Крузенштернъ. Вышедши въ море 23-го января 1804 года, направились къ мысу Горну, назначивъ рандеву острова Св. Пасхи и Нука-Гиву.

Плаваніе кораблей до мыса Горна было довольно успѣшно. Выдержавъ нѣсколько крѣпкихъ вѣтровъ, «Надежда» и «Нева» вступили въ Великій океанъ 20-го февраля, а 2-го марта (отъ долготы $82^{\circ} 56'$ W), стали спускаться къ сѣверу; 12-го, въ широтѣ 47° S и долготѣ 97° W, во время шторма и тумана, корабли разлучились. Сопровождаемый упорнымъ сѣверо-западнымъ вѣтромъ, капитанъ Крузенштернъ рѣшился идти прямо, не теряя времени, въ Камчатку, коснувшись только на короткое время острова Нука-Гива, для соединенія съ кораблемъ «Нева». Соображаясь съ этимъ планомъ, онъ долженъ былъ уже отказаться отъ намѣренія своего, посвятить нѣсколько лѣтнихъ мѣсяцевъ географическимъ изслѣдованіямъ въ Океаніи: выгоды американской компаніи, требовали такого пожертвованія; всякое промедленіе въ доставкѣ товаровъ къ назначенному мѣсту, повлекло бы за собою убытки.

5-го апрѣля «Надежда» перешла южный тропикъ, въ $104\frac{1}{4}^{\circ}$ W долготы, а 24-го открылся Феттугу, одинъ изъ Маркизскихъ

острововъ; на слѣдующій день бросили якорь въ портѣ Анны-Маріи, на островѣ Нука-Гива (группы Вашингтоновыхъ острововъ); черезъ два дни прибылъ туда же и корабль «Нева», заходившій къ острову Св. Пасхи, у котораго держался онъ нѣсколько дней въ ожиданіи корабля «Надежда».

Возобновивъ, по возможности, свои запасы въ водѣ и провизіи, «Надежда» и «Нева» оставили Нука-Гиву, направляясь къ островамъ Сандвичевымъ, у которыхъ назначено было имъ разлучиться (*).

Въ десятидневное пребываніе у Вашингтоновыхъ острововъ, капитанъ Крузенштернъ сдѣлалъ съемку южной части Нука Гивы, причеиъ открыта, близъ порта Анны-Маріи, новая, весьма удобная бухта, названная именемъ адмирала Чичагова; притомъ, посредствомъ астрономическихъ наблюденій, опредѣлены: разные пункты на островахъ Феттугу, Чипоа и Нука-Гива.

Употребивъ одинъ день на отысканіе острова, будто бы видѣннаго Маршандомъ, къ западу отъ Нука-Гивы, капитанъ Крузенштернъ не рѣшился плыть далѣе въ этомъ направленіи, опасаясь сильнаго восточнаго теченія, которое было уже и безъ того значительно (около 20 миль въ сутки). 13-го мая, въ долготѣ 146° W, суда во второй разъ пересѣкли экваторъ, и до 8° сѣверной широты находились въ полосѣ штилей. Наступившій вслѣдъ за тѣмъ крѣпкій NO пасать быстро донесъ корабли къ острову Овайги (Сандвичевы острова). Отсюда капитанъ Крузенштернъ, не останавливаясь, продолжалъ путь въ Камчатку, а капитанъ Лисянскій, послѣ четырехъ-дневнаго отдыха у острова, пошелъ къ Кадыаку.

Отъ Сандвичевыхъ острововъ, капитанъ Крузенштернъ слѣдовалъ между параллелями 17° и 18° N, по срединѣ путей капитановъ Кука и Клерка, и купеческихъ судовъ, плавающихъ отсюда въ Кантонъ. 3-го іюня, въ широтѣ 17° N и долготѣ 169° 30' W, съ корабля видѣли много летающихъ птицъ, однако никакой земли не примѣтили; капитанъ Крузенштернъ полагаетъ

(*) Затѣгивъ при выходѣ изъ залива, «Надежда» едва не разбилась, будучи увлечена зыбью и теченіемъ къ близъ-лежащей скалѣ. Съ большимъ трудомъ успѣли отбуксировать корабль на средину выхода; при чемъ потерялъ кабельтовъ съ верпомъ, котораго не было времени поднять.

что около этого мѣста долженъ находиться какой нибудь неизвѣстный еще островъ или надводная скала (*).

6-го іюня, отъ долготы $176^{\circ} 46'$, «Надежда» направила курсъ къ сѣверо-западу; капитанъ Крузенштернъ держалъ такимъ образомъ, чтобы не подходить къ пути капитана Клерка ближе 100 миль. 10-го пересѣкъ онъ тропикъ Рака, въ долготѣ $181^{\circ} 56' W$. NO пасать, до сего времени свѣжій, сталъ дуть неправильно, и скоро совершенно замѣнился переменными вѣтрами.

Отъ параллели $36^{\circ} N$, капитанъ Крузенштернъ намѣренъ былъ нѣсколько времени идти на западъ, чтобы удостовѣриться въ существованіи земли, назначаемой, на старыхъ испанскихъ и нѣкоторыхъ другихъ картахъ, на востокъ отъ Японіи; однако крѣпкіе W вѣтра и туманы, принудили оставить это намѣреніе. Въ слѣдующіе два дня, хотя и видны были признаки берега (въ широтѣ отъ 38° до $42^{\circ} N$), но пасмурность не дозволила удостовѣриться въ его существованіи. 2 іюля «Надежда» прибыла въ Петропавловскій портъ, почти черезъ годъ по выходѣ изъ Кронштадта. По сдачѣ груза въ береговые магазины (кромя 6000 пудовъ желѣза, которое, по недостатку времени для выгрузки, оставлены), корабль былъ выкопаченъ, потому, что на переходѣ отъ мыса Горна обнаружилась значительная течь; такелажъ и паруса приведены въ исправность. Окончивъ эти работы, и снабдивъ корабль по возможности провизіею, капитанъ Крузенштернъ 27 августа вышелъ въ море, для исполненія второй цѣли своего путешествія, — посольства въ Японію.

Хотя позднее время и не позволяло думать о географическихъ изслѣдованіяхъ на пути въ Нагасаки, однакожъ, желая по возможности сдѣлать что либо полезное для науки, капитанъ Крузенштернъ расположилъ свой курсъ между путями капитана Клерка и Гора, намѣреваясь осмотрѣть пространство моря въ долготѣ $214^{\circ} W$, между 33° и 37° сѣверной широты, близъ кото-

(*) Предположеніе капитана Крузенштерна вполнѣ оправдалось: дѣйствительно, въ 1807 году открыты, въ широтѣ $16^{\circ} 53' N$ и долготѣ $169^{\circ} 32' W$, острова, капитаномъ Англійскаго фрегата «Корнваллисъ», Смитомъ, и названы по его имени. См. разборъ Атл. южнаго моря, соч. капитана Крузенштерна, часть II, дополненіе, издано въ 1836 году.

раго, на картахъ Лаперуза и на нѣкоторыхъ другихъ, назначено было нѣсколько сомнительныхъ острововъ.

Бурная погода, сопровождавшая «Надежду» съ самаго выхода изъ Камчатки, прекратилась 3-го сентября, когда она находилась близъ параллели 39° , въ долготѣ 208° W. Въ слѣдующіе дни капитанъ Крузенштернъ проходилъ по тому пространству, гдѣ предполагать найти землю, однакожъ поиски его остались безъ успѣха, хотя и замѣтны были нѣкоторые признаки береговъ. 9-го достигъ онъ параллели Вандименова пролива, и чрезъ недѣлю (въ широтѣ 32° , долготѣ $226^{\circ} 22'$ W), увидѣли японскій берегъ, у котораго, 20 сентября, выдержали жестокій тайфунъ. Во время этого урагана ртуть въ барометръ опустилась ниже шкалы съ дѣленіями, и показалась снова не ранѣе какъ чрезъ 3 часа. Капитанъ Крузенштернъ полагалъ, что наименьшая высота барометра была около 27 дюйм. Корабль находился въ большой опасности, имѣя близко подъ вѣтромъ берегъ, къ которому его прижимало; но быстрая перемѣна вѣтра отъ OSO къ WNW спасла корабль отъ крушенія. Вредъ, нанесенный тайфуномъ, въ сравненіи съ его силою, былъ вообще незначителенъ: кромѣ двухъ гребныхъ судовъ, разбитыхъ волненіемъ, и многихъ порванныхъ снастей, ничего не потеряно.

Въ слѣдующіе дни капитанъ Крузенштернъ плылъ вдоль южнаго берега острова Кіу-Зію, проливомъ Вандимена, опредѣляя астрономически всѣ примѣтные пункты и острова; 26-го сентября прибылъ онъ въ Нагасаки.

Извѣстно, что посольство въ Японію не имѣло успѣха. Японцы принимали его съ разными стѣснительными предосторожностями, и продержавъ около пяти мѣсяцевъ, въ ожиданіи императорскаго уполномоченнаго для переговоровъ, кончили тѣмъ, что не только не согласились на какія-либо сношенія съ Россіею, но даже не приняли и подарковъ, привезенныхъ отъ имени Государя.

5-го апрѣля 1805 года капитанъ Крузенштернъ оставилъ негостепріимный Нагасаки, и чрезъ Корейскій проливъ вошелъ въ Японское море, имѣя намѣреніе изслѣдовать этотъ бассейнъ, почти неизвѣстный тогда европейскимъ мореплавателямъ.

28-го апрѣля остановился онъ на якорѣ во вновь открытомъ заливѣ, на сѣверномъ берегу острова Матсмая, названномъ по

имени канцлера графа Румянцова. На пути изъ Нагасаки до этого мѣста, опредѣлено положеніе острововъ: Тсу-Сима, Кольнетъ, Гото и другихъ, прилежащихъ къ Кіу-Зіо и Нипону; изслѣдовать сѣверо-западный берегъ послѣдняго, входъ въ Сангарской проливъ и весь западный и сѣверо-западный берегъ острова Матсмая (*)

Собравъ отъ жителей залива Румянцова нѣкоторыя свѣдѣнія относительно Матсмая и Сахалина, 1-го мая капитанъ Крузенштернъ прошелъ проливомъ Лаперуза въ заливъ Аниву, на южномъ берегу Сахалина; отсюда снялся 4-го мая, и продолжалъ съемку восточнаго берега, до мыса Терпѣнія. 15-го мая, встрѣтивъ близъ этого мыса большое количество льду, принужденъ былъ прекратить свои работы и возвратиться въ Камчатку. Проходя чрезъ Курильскую цѣпь, 18-го мая, открылъ онъ группу островковъ, *Каменные ловушки* (**), близъ которыхъ корабль едва не погибъ, встрѣтивъ столь сильное теченіе, что при 8-ми узлахъ ходу, его тащило назадъ, на подводный рифъ. Съ большимъ трудомъ капитанъ Крузенштернъ выбрался снова въ Охотское море, въ которомъ переждалъ наступившій вскорѣ штормъ, и уже на другой день вышелъ въ океанъ проливомъ, между островами Онекотаномъ и Харамукотаномъ. Чрезъ 4 дни прибылъ въ Петропавловскій портъ.

Здѣсь посланникъ, камергеръ Резановъ, оставилъ «Надежду», и на компанейскомъ бригѣ «Марія» отправился на островъ Кадьякъ (***), а капитанъ Крузенштернъ возвратился къ Сахалину, для продолженія гидрографическихъ работъ.

23-го іюня вышелъ онъ изъ Авачинской губы и 30-го, пройдя проливомъ Надежды, между острововъ Матауа и Рашауа, въ Охотское море, 7-го іюля прибылъ къ мысу Терпѣнія. Отсюда продолжалъ изслѣдованія вдоль восточнаго берега Сахалина, и обойдя (28-го іюля) сѣверную его оконечность, спустился на

(*) Число всѣхъ пунктовъ въ Японскомъ и Охотскомъ моряхъ, опредѣленныхъ астрономически, болѣе ста. См. «Пут. вахтана Крузенштерна», ч. III, стр. 398—402, а также: «Разборъ атласа южнаго моря, ч. II, — Сѣв. полушаріе».

(**) Эти островки, у жителей называются «Муссиръ», янате «Сивучъ» и «камня».

(***) Возвратись отсюда въ Охотскъ, отправился сухимъ путемъ въ С-Петербургъ и, на дорогѣ, умеръ въ Красноярскѣ.