

Василий Михайлович Головнин

Путешествия вокруг света

**Москва
Книга по Требованию**

УДК 82-3
ББК 84-4

Василий Михайлович Головнин

Путешествия вокруг света / Василий Михайлович Головнин – М.: Книга по Требованию, 2011. – 604 с.

ISBN 978-5-4241-2558-4

Отважный мореплаватель В. М. Головнин, чья жизнь стала воплощением лучших душевных качеств, оставил нам великолепное литературное наследство – записки о своих кругосветных плаваниях. Его «Записки в плену у японцев в 1811, 1812 и 1813 годах» были переведены практически на все европейские языки. Спустя столетия сочинения известного путешественника вызывают интерес у каждого, кто стремится познать неизведанное.

ISBN 978-5-4241-2558-4

© Издание на русском языке, оформление, «
YOYO Media», 2011

© Издание на русском языке, оцифровка, «
Книга по Требованию», 2011

Василий Михайлович
Головнин
Путешествия вокруг света

В жизни человека необходима романтика. Именно она придает человеку божественные силы для путешествия по ту сторону обыденности. Это могучая пружина в человеческой душе, толкающая его на великие свершения.

Фритьоф Нансен

«Завидую тебе, питомец смелый...»

XIX век подарил России немало великих людей, среди которых особое место занимает Василий Михайлович Головнин – отважный мореплаватель, одаренный военно-морской теоретик, выдающийся географ и талантливый писатель; человек, чья жизнь стала воплощением лучших душевных качеств: смелости, мужества, благородства, великодушия и патриотизма.

Василий Головнин родился в 1776 году в одном из отдаленных уездов Рязанской губернии – словом, в самой глубинке России, где о море и дальних странах большинство жителей даже не подозревало. Как и любой из дворянских недорослей, мальчик с детства был приписан к Преображенскому полку, чтобы со временем надеть мундир армейского офицера, но жизнь уготовила ему судьбу бесстрашного мореплавателя. В раннем возрасте он остался сиротой, и вскоре родственники определили его в Морской кадетский корпус.

Мальчику, выросшему на вольном деревенском воздухе, трудно было привыкнуть к корпусной дисциплине. Не по летам серьезный, он старательно изучал артиллерию, корабельную архитектуру механику фортификацию, иностранные языки, а также занимался рисованием и фехтованием.

В 1790 году Василия Головкина произвели в гардемарины и с командой корабля «Не тронь меня» он участвовал в военных баталиях против шведского флота, по окончании которых четырнадцатилетний кадет был награжден золотой медалью за проявленную храбрость. Еще через два года он успешно окончил курс теоретического обучения, показав второй результат среди выпускников. Каково же было его огорчение, когда он узнал, что «по малолетству» ему придется остаться в кадетском корпусе еще на год – по существовавшим тогда порядкам, лицам, не достигшим семнадцати лет, не присваивали офицерское звание. Это время Головнин потратил на более глубокое изучение словесности, истории, физики и иностранных языков.

Сразу же после окончания корпуса новоиспеченный мичман Головнин плавал с Кронштадтской эскадрой к берегам Швеции и Англии. В 1802 году в числе 12 наиболее способных офицеров Василий Головнин отправился в Англию для ознакомления с организацией и тактикой английского флота. Три года он прослужил в действующем флоте, сражаясь против Франции под флагами Англии. Иноземные адмиралы не переставали удивляться храбрости молодого русского моряка. После ночного абордажного боя капитан одного из английских фрегатов в судовом журнале отметил о Головнине: «Дрался с необыкновенной отвагой и был счастлив, что остался невредим».

Василий Головнин вернулся в Россию в 1806 году, привезя с собой ценные сведения об английском флоте. После ознакомления морского министра с его отчетом, он был назначен командиром шлюпа «Диана», которому надлежало совершить кругосветную экспедицию к русским владениям в Северной Америке с целью научных исследований северной части Тихого океана.

Плавание «Дианы» проходило в условиях вражды европейских держав. Капитану шлюпа стоило немалых усилий, чтобы доказать, что русский корабль путешествует с научной целью. Однако в 1808 году у мыса Доброй Надежды шлюп был «задержан по чрезвычайным обстоятельствам». Этот арест продол-

жался более года. Отчаявшись дожидаться положительного решения со стороны Англии, Головинн решает на побег. «Диана» ушла в открытый океан буквально из-под носа английских кораблей и через несколько месяцев успешно достигла берегов Камчатки. Плавание было завершено, но еще предстояло изучить земли «русской Америки».

Весной 1811 года Головинну было поручено произвести опись Алеутских и Курильских островов. Члены экспедиции собрали много географических и этнографических сведений. Эта экспедиция прервалась внезапно: спустя два месяца на острове Кунашир Головинн и семеро его спутников обманом были взяты в плен японцами. Более двух лет провели они в заточении. Все это время капитан Головинн вел наблюдение за японцами, заносил сведения о самых примечательных событиях в своеобразный дневник из ниток. Благодаря этим разноцветным узелкам, он впоследствии напишет свои замечательные «Записки флота капитана Головинна о приключениях его в плену у японцев в 1811, 1812 и 1813 годах». Опубликованные в 1816 году «Записки» стали столь популярны, что были переведены практически на все европейские языки. Упорными стараниями своего друга капитана Петра Рикорда Головинн и его спутники были вызволены из плена.

В 1814 году Головинн вернулся в Петербург и сразу же засел за отчеты, донесения и статьи о мысе Доброй Надежды, Камчатке и «русской Америке». Спустя годы, ссыльный поэт-декабрист Кюхельбекер в своем дневнике запишет: «Записки В. Головинна – без сомнения, одни из лучших и умнейших на русском языке и по слогу, и по содержанию». В том же году Головинн, будучи членом Государственного Адмиралтейского департамента, стал готовиться к новому кругосветному путешествию, ради которого ему пришлось отложить даже собственную свадьбу.

В команде шлюпа «Камчатка», которому предстояло совершить «кругоземное» плавание под началом Головинна, были будущие знаменитые российские мореплаватели Ф. Литке, Ф. Врангель и Ф. Матюшкин. В своей второй кругосветной экспедиции Головинн обстоятельно исследовал Калифорнию, Гавайские и Филиппинские острова. Вернувшись в Кронштадт, он отчитался об экспедиции, опубликовав «Путешествие вокруг света на шлюпе «Камчатка». В 1821 году Головинн в чине капитан-командора был назначен помощником директора Морского корпуса. В это же время он перевел на русский язык труд Дункена «Описание примечательных кораблекрушений».

В 1823 году Головинна назначили генерал-интендантом флота. Ему были подчинены все судостроительные верфи, портовые сооружения и склады, а с 1827 года – кораблестроительный, комиссариатский и артиллерийский департаменты. Все это требовало немалого времени и колоссальных сил. По архивным сведениям и различным мемуарам известно, что Головинн принадлежал к тайному обществу декабристов и хорошо был осведомлен о грядущем восстании. Некоторые из членов общества даже взяли на себя смелость утверждать, что Головинн предлагал себя в жертву, чтобы потопить государя и его свиту при посещении одного из кораблей. Было ли это на самом деле правдой или нет, так и осталось неизвестным: имя Головинна в числе мятежников не упоминается. Но все же его патриотизм доставил немало головной боли императору: еще до восстания на Сенатской площади генерал-интендант Головинн представил свою гневную «За-

писку о состоянии Российского флота в 1824 году», в которой обличал бюрократизм канцелярий, глупость сановников и алчность министров, приведших к упадку российского флота. Одна из ее последних страниц содержит весьма прозрачный намек на ум самого императора: «...как известно, не всяк тот герой, кто носит шпоры и мундир, не всяк тот тонкий дипломат, кто почтен званием посла, и не на всех тронах сидят Соломоны...» Многое из изложенного Головинным в «Записке» было правдой, а не простыми эмоциями, и, возможно, поэтому она вышла в свет только в 1861 году, а ее автором значился никому не известный мичман Мореходов.

В конце 1830 года Головинна произвели в вице-адмиралы, он далеко не стар, и как много еще можно было бы сделать, если бы не пришедшая в Россию эпидемия холеры. Организм, выдержавший многодневные лишения во время дальних плаваний, оказался бессильным перед нагрянувшей заразой. Василий Головин скончался от холеры летом 1831 года.

Огромны заслуги Головинна в укреплении русского флота. Под его руководством на российских верфях было построено свыше двухсот кораблей, в том числе десять первых в стране пароходов. Его именем назван мыс на юго-западном берегу бывшей «русской Америки», вулкан на острове Кунашир, гора на острове Новая Земля, подводная вершина в Тихом океане, пролив между островами Курильской гряды.

Сам Головин любил повторять фразу, услышанную им в Японии: «Нравы народов различны, но хорошие поступки всюду признаются таковыми».

Низовцев Вячеслав Алексеевич,

кандидат географических наук, ведущий научный сотрудник географического факультета МГУ

Путешествие шлюпа «Диана» из Кронштадта в Камчатку, совершенное под начальством флота лейтенанта Головнина в 1807, 1808 и 1809 годах

Часть первая

Глава первая

Предмет экспедиции, выбор корабля, вооружение и приготовление оного

В 1806 году, скоро по возвращении в Кронштадт двух судов Российской Американской компании «Надежда» и «Нева»¹, счастливо совершивших путешествие кругом света, оная компания решилась послать вторично судно «Нева» в такую же экспедицию. Тогда его императорскому величеству благоугодно было повелеть отправить с ним вместе военное судно, которое могло бы на пути служить ему обороною. Главный же предмет сей экспедиции был: открытие неизвестных и опись малоизвестных земель, лежащих на Восточном океане и сопредельных российским владениям в восточном крае Азии и на северо-западном берегу Америки.

Государственная Адмиралтейств-коллегия, пользуясь сим случаем, заблаго-рассудила вместо балласта поместить в назначенное для сего путешествия судно разные морские снаряды, нужные для Охотского порта, которые прежде были туда доставляемы сухим путем, с большим трудом и иждивением, а некоторые нельзя было и доставить по причине их тяжести.

В выборе удобного для сего похода судна представилось немалое затруднение, ибо в императорском флоте не было ни одного судна, способного, по образу своего строения, поместить нужное количество провиантов и пресной воды сверх груза, назначенного к отправлению в Охотский порт; купить же такое судно в русских портах также было невозможно. Наконец сие затруднение уничтожилось прибытием в Петербург транспортных судов, построенных на реке Свири. По приказанию морского министра, управляющий Исполнительной экспедицией контр-адмирал Мясоедов и корабельные мастера Мелехов и Курепанов свидетельствовали сии суда и нашли, что с большими поправками они могут быть приведены в состояние предпринять предназначенное путешествие.

Зал Адмиралтейства

Выбор пал на транспорт «Диана». Судно сие длиною по гондеку 91 фут, по килю 80²; ширина его 25, а глубина трюма 12 футов. Строено оно для перевоза лесов, и для того ширина к корме очень мало уменьшается, отчего кормовая часть слишком полна, следовательно, нельзя было в нем ожидать хорошего хода. Впрочем, во многих других отношениях оно довольно способно для предмета экспедиции. Что же принадлежит до крепости судна, то надобно сказать, что она не соответствовала столь дальнему и трудному плаванью; судно построено из соснового леса и креплено железными болтами; в строении его были сделаны великие упущения, которые могли только произойти от двух соединенных при-



чин: от незнания и нерадения мастеров и от неискусства употребленных к строению мастеровых.

Шлюп «Диана»

23 августа 1806 года я имел честь быть назначен командиром судна «Диана», которое велено было включить в число военных судов императорского флота и именовать шлюпом³. Через сие оно получило право носить военный флаг; офицеров и нижних чинов предоставлено было мне выбрать самому.

Доколе исправления судна продолжались, начальствующие прилагали всевозможное попечение, всякий по своей части, приготовить для путешествия самые лучшие снаряды и провизии. Сии последние были приготовлены чрез тех же самых людей, которые заготовляли провиант прежде сего для судов Американской компании «Надежда» и «Нева», и до окончания их путешествия сохранялись в самом лучшем состоянии. Некоторыми провиантами нам предоставлено было запастись в чужих портах. Все вещи, провизии и снаряды для шлюпа заготавлиемы и отпускаемы были по моему представлению и выбору.

Министр предписал комиссионеру Грейгу в Лондоне заготовить нужные математические и астрономические инструменты, а морские карты и книги Государственная Адмиралтейств-коллегия предписала купить мне самому в чужих портах.

Шлюп «Диана» 15 мая отправился из Петербурга, а 21-го числа прибыл в Кронштадт.

В Кронштадте нужно было сделать некоторые поправки в разных наружных частях судна, а особенно в столярной работе, которая от жестоких зимних морозов и потом от наступивших по весне жаров много попортилась. В Кронштадте сделали нам также новые мачты, бушприт⁴, марсы⁵ и почти весь настоящий и запасный рангоут⁶.

На исходе мая шлюп был готов к принятию груза.

Разместить порядочно такой разнообразный груз в малом судне и притом для столь дальнего путешествия – было дело весьма нелегкое. Сверх того, при размещении оного надобно было стараться дать каждой вещи место, где бы менее она была подвержена, по свойству своему, порче от мокроты или стесненного воздуха и не могла бы одна вещь испортить другую в таком продолжительном переходе; и чтобы расположение тяжестей не причинило какого неудобства в морских качествах судна и не подвергло бы его опасности или от излишней устойчивости или от чрезвычайной валкости.

Рапорт лейтенанта флота В. М. Головнина от 11 июля 1807 года о готовности шлюпа «Диана» к отплытию

Российский государственный архив ВМФ

Кроме того, нужно также было иметь великое внимание при укладке такого большого количества морских провизий всякого рода, которыми мы должны были запастись. Положить их надлежало так, чтобы сухие провианты лежали в местах, менее подверженных влажности и мокроте, и все провизии вообще надлежало так поместить, чтобы один сорт не был заложен другим и чтобы все их можно было легко доставать во всякое время и во всякую погоду.

Установка бочек с пресной водой, укладка дров и угля требовали таких же предосторожностей, и я смело могу сказать, что при нагрузке «Дианы» все сии предосторожности были соблюдены с крайней точностью; в продолжение путе-



