



К 200-летию экспедиции
Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева

С репродукцией
«Атласа к путешествию капитана Беллинсгаузена
в Южном Ледовитом океане и вокруг света в продолжении
1819, 1820 и 1821 годов»

ОТКРЫТИЕ АНТАРКТИДЫ

THE DISCOVERY OF ANTARCTICA

The bicentennial anniversary of the expedition
of F. Bellingshausen and M. Lazarev

A reduced-scale
reproduction of the Atlas to the voyage of Captain Bellingshausen
in the Southern Polar Ocean and around the world
in 1819, 1820 and 1821



Paulsen

Плавание продолжалось 751 день, из них под парусами шлюпы находились 527 дней,
а на якоре — 224 дня. В Южном полушарии русские корабли
пробыли 535 дней, южнее 60° ю. ш. — 122 дня, среди льдов — 100 дней.
Всего «Восток» и «Мирный» прошли 49 860 миль

The voyage lasted for 751 days, of which 527 days were spent sailing, and 224 days moored.
The Russian ships spent 535 days in the Southern Hemisphere,
122 days of them above the latitude of 60° S, and 100 days in ice navigation.
The Vostok and Mirny covered a total of 49,860 miles

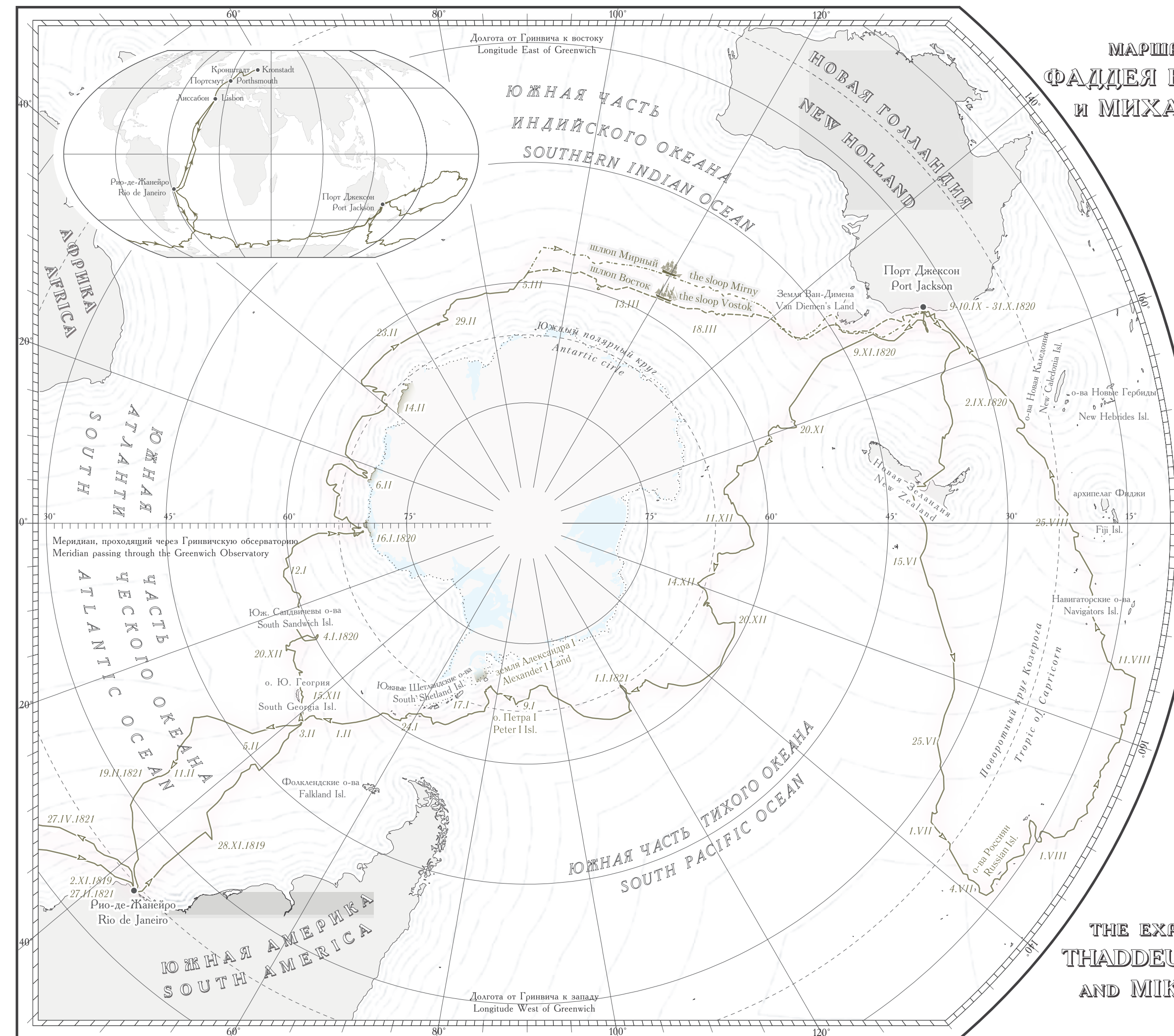
Краткая хронология экспедиции Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева*
Brief timeline of the Expedition of F. Bellingshausen and M. Lazarev*

4 июля 1819 года корабли «Восток» и «Мирный» покинули Кронштадт и взяли курс на Рио-де-Жанейро
2 ноября 1819 года корабли прибыли в Рио-де-Жанейро
15 декабря 1819 года «Восток» и «Мирный» вошли в антарктические воды
16 января 1820 года корабли подошли к побережью Антарктиды (ныне Берег Принцессы Марты)
5–6 февраля 1820 года «Восток» и «Мирный» вновь подошли к берегам открытого ими материка (ныне Берег Принцессы Рагнхильд)
Февраль 1820 года – плавания у берегов Антарктиды и заход в Порт-Джексон (ныне Сидней)
8 мая 1820 года корабли вышли из Порт-Джексона в тропическую часть Тихого океана
9–10 сентября 1820 года «Восток» и «Мирный» вернулись в Порт-Джексон
31 октября 1820 года после ремонта вышли из Порт-Джексона в западную часть Антарктики
30 января 1821 года корабли покинули воды Антарктики
27 февраля 1821 года «Восток» и «Мирный» прибыли в Рио-де-Жанейро
23 апреля 1821 года суда вышли в обратный путь
24 июля 1821 года кругосветное плавание было успешно завершено, корабли прибыли в Кронштадт

*Даты приведены по Юлианскому календарю («старому» стилю).

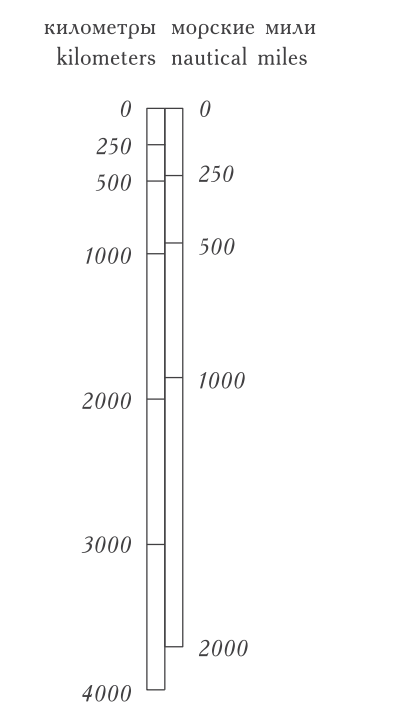
July 4, 1819: the ships Vostok and Mirny left Kronstadt and headed for Rio de Janeiro
November 2, 1819: the ships arrived in Rio de Janeiro
December 15, 1819: Vostok and Mirny entered Antarctic waters
January 16, 1820: the ships approached the coast of Antarctica (now the Princess Martha Coast)
February 5–6, 1820: Vostok and Mirny came to another shore of the continent they had discovered (now the Princess Ragnhild Coast)
February 1820: navigation off the Antarctic coast and a visit to Port Jackson (now Sydney)
May 8, 1820: the ships left Port Jackson for the tropical Pacific
September 9–10, 1820: the sloops Vostok and Mirny returned to Port Jackson
October 31, 1820: after a repair, the ships left Port Jackson for the western part of the Antarctic
January 30, 1821: the expedition left Antarctic waters
February 27, 1821: Vostok and Mirny arrived in Rio de Janeiro
April 23, 1821: expedition headed back home
July 24, 1821: the circumnavigation was successfully completed as the ships arrived in Kronstadt

*The dates are given using the Julian Calendar (Old Style).



КАРТА
МАРШРУТА ЭКСПЕДИЦИИ
ФАДДЕЯ БЕЛЛИНГШАУЗЕНА
И МИХАИЛА ЛАЗАРЕВА
(1819-1821)

Масштаб 1 : 50 000 000
в 1 сантиметре 500 километров
Scale 1 : 50 000 000
1 centimeter equals 500 kilometers



THE EXPEDITION ROUTE OF
THADDEUS BELLINGSHAUSEN
AND MIKHAIL LAZAREV
(1819-1821)

Экспедиция Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева. 1819—1821 гг. The Expedition of 1819—1821 led by Faddey Bellingshausen and Mikhail Lazarev

«...стараться собирать любопытные произведения природы для привезения в Россию в двойном числе, для Академии и для Адмиралтейского департамента, равно собирать оружие диких, их платье и украшения, что более любопытно.

*Когда же случится вам быть в местах, малопосещаемых мореплавателями, и которые не были еще утверждены астрономическими наблюдениями и гидрографически подробно не описаны, или случится открыть какую-нибудь землю или остров, не означенные на картах, то старайтесь как можно вернее описать оные, определяя главные пункты наблюдениями широты и долготы, и составьте карту с видами берегов и подробным промером, особливо тех мест, кои пристанищем служить могут...
Особенно старайтесь сделать полезным пребывание ваше во всех землях, принадлежащих России, или вновь открыться имеющим, для будущих российских мореплавателей»*

Из инструкции морского министра Ф. Беллинсгаузену

*“... try to collect curious works of nature and bring them to Russia in sets of two, one for the Academy and one for the Admiralty Department, as well as to collect weapons of savages, their garments and jewellery, which is more curious.
When you happen to be in places, rarely visited by seafarers, not yet verified by astronomical observations nor described in detail hydrographically, or when you happen to discover a land or island that is not marked on the maps, then try to describe them as accurately as possible by identifying main observation points with their latitude and longitude specified, and make a map with views of the coast and detailed measurements, especially in the places that could serve as a haven...
Most notably try to make use of your stay in all lands belonging to Russia, or those yet to be discovered, for future Russian seafarers”*

An excerpt from the instructions given to F. Bellingshausen by the Admiralty Department

Шестой материк был открыт во время кругосветного плавания капитана 2-го ранга Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена и лейтенанта Михаила Петровича Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный» в 1819—1821 годах.

Гипотезу о существовании Терра аустралис инкогнита («Неведомой Южной земли») выдвинули еще географы древнего мира, её поддерживали и средневековые ученые. Начиная с XVI века эту землю помещали на картах в районе Южного полюса, а поиски ее безуспешно вели мореплаватели в XV—XVIII веках. Знаменитый путешественник Джеймс Кук утверждал после своего кругосветного плавания 1772—1775 годов, что он «...неоспоримо отверг возможность существования здесь материка, который, если и может быть обнаружен, то лишь вблизи полюса, в местах, недоступных для плавания...» [1].

Несмотря на безусловный авторитет Кука русские мореплаватели мечтали открыть новые земли и планировали новые экспедиции в Южный океан. Морской министр И. И. де Траверсе и вице-адмирал Г. А. Сарычев были в числе инициаторов экспедиции. Они, а также И. Ф. Крузенштерн и О. Е. Коцебу изложили свои соображения и дали инструкции Беллинсгаузену. Эти документы касались как задач экспедиции, так и рекомендаций по сохранению жизни и здоровья экипажа.

Основной задачей экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева было пересечь все меридианы в южной приполярной зоне на максимально высоких широтах, выяснить, существуют ли там земли, и, по возможности, пройти к Южному полюсу.

Ф. Ф. Беллинсгаузен командовал шлюпом «Восток», а М. П. Лазарев — шлюпом «Мирный». 4 июля 1819 года корабли покинули Кронштадт и взяли курс на Рио-де-Жанейро, куда пришли 2 ноября того же года.

15 декабря «Восток» и «Мирный» оказались в антарктических водах и произвели гидрографическую опись юго-западных берегов острова Южная Георгия. Были открыты мысы, заливы и группа островов, названные именами участников экспедиции. Следуя курсом на юг, русские

The sixth continent was discovered during the round-the-world voyage of Captain Faddey Bellingshausen, 2nd rank, and Lieutenant Mikhail Petrovich Lazarev on the sloops *Vostok* and *Mirny* in 1819—1821.

Geographers hypothesized the existence of the Terra Australis Incognita (the “unknown southern land”) since ancient times; it was also supported by medieval scholars. From the 16th century, this land was placed on maps close to the South Pole, and sailors searched for it in the 15th — 18th centuries, but without success. The famous traveller James Cook claimed after his around-the-world voyage of 1772—1775 that he “...undeniably rejected the possibility of the existence of the continent there; if it exists altogether, it may only be found near the pole, in places inaccessible to navigation ...” [1].

Despite the undisputable authority of James Cook, Russian seafarers dreamed of discovering new lands and planned expeditions to the Southern Ocean. The Navy Minister I. I. de Traversay and Vice Admiral G. A. Sarychev were among the initiators of the expedition. They, as well as I. F. Krusenstern and O. E. Kotzebue, issued their instructions to Bellingshausen. These documents concerned both the expedition tasks and recommendations on how to maintain the lives and the health of the crew.

The main task of the expedition led by Bellingshausen and Lazarev was to cross all meridians in the southern polar zone to the highest possible latitudes, find out whether there were lands there, and to reach the South Pole, if possible.

Faddey Bellingshausen commanded the sloop *Vostok* and Mikhail Lazarev was in charge of the *Mirny*. On July 4, 1819 they left Kronstadt and headed for Rio de Janeiro, arriving there on November 2 of the same year.

On December 15, the *Vostok* and *Mirny* reached Antarctic waters and made a hydrographic inventory of the southwestern shore of South Georgia Island. They discovered capes, bays and a group of islands that

корабли 16 января 1820 года подошли к побережью Антарктиды (ныне Берег Принцессы Марты). Об этой важной для мировой истории дате Ф. Ф. Беллинсгаузен написал следующее: «Продолжая путь на юг, в полдень в широте 69° 21′ 28″, долготе 2° 14′ 50″, мы встретили льды, которые представились нам сквозь шедший тогда снег в виде белых облаков. Ветер был от NO умеренный, при большой зыби от NW; по причине снега зрение наше далеко не простиралось; я привел в бейдевинд на SO, и, пройдя сим направлением две мили, мы увидели, что сплошные льды простираются от востока чрез юг на запад; путь наш вел прямо в сие льдяное поле, усеянное буграми» [2].

Выдающийся океанограф Н. Н. Зубов отметил в своей монографии: «В первый раз люди видели эти берега, но подойти к ним было невозможно, льды преграждали путь. Русские моряки добросовестно отметили все признаки земли, но ничего больше не стали утверждать. Ведь даже человек, который прошел бы пешком по этому берегу, и тот мог усомниться — земля ли это или льды, ее окружающие. Так скромно в летопись великих открытий вошла новая дата 16 января (ст. ст.) — день, когда русские открыли Антарктиду — шестой материк земного шара» [3].

Несмотря на тяжелые льды и штормовую погоду, 5–6 февраля «Восток» и «Мирный» вновь подошли к ледяным берегам открытого ими материка (ныне Берег Принцессы Рагнхиль). Плавание продолжалось до середины февраля, затем шлюпы направились к берегам Австралии.

После ремонта и пополнения запасов в Порт-Джексоне (ныне Сидней) 8 мая 1820 года корабли вышли в тропическую часть Тихого океана, где в северной области архипелага Паумоту (Туамоту) открыли группу островов Россиян, которым дали имена известных русских полководцев и мореплавателей. В группе островов Лайн (Центральные Полинезийские Спорады) был открыт остров Восток (назван в честь флагманского корабля), в группе островов Кука — остров Александра, в районе островов Фиджи — острова Михайлова и Симонова. Большинство этих островов нанесено в настоящее время на карты под местными названиями.

9–10 сентября 1820 года «Восток» и «Мирный» вернулись в Порт-Джексон и после ремонта 31 октября вновь направились в Антарктику, на сей раз в её западную часть. Лавируя среди льдов и айсбергов, шлюпы дважды пересекли Южный полярный круг. 9 января 1821 г. моряки увидели остров, которому присвоили имя основателя Российского флота Петра I, а 17 января — гористый берег, получивший название Земля Александра I. Во время двух плаваний Беллинсгаузен и Лазарев в нескольких

they named after the expedition participants. On January 16, 1820, the Russian sloops approached the Antarctic coast at the point that we now know as the Princess Martha Coast.

F. Bellingshausen wrote the following on that important day: “Continuing our way to the south, at noon, at the latitude of 69° 21′ 28” and longitude of 2° 14′ 50”’, we encountered ice that appeared to us as white clouds through the falling snow. The wind was moderate from NE, with strong rippling from NW; our eyesight was limited due to the snow. I went to SE by the wind, and, on having covered two miles in this direction, we saw solid ice stretching from the east through the south to the west. Our course led straight into the ice field dotted with hillocks” [2].

The outstanding oceanographer N. N. Zubov wrote in his monograph: “People saw these shores for the first time, but they could not approach them, as the ice blocked the way. The Russian seamen meticulously noted all signs of the land, but did not dare to claim anything. After all, even somebody walking along this shore would hesitate, whether it was the land or ice that surrounded it. So without fanfare, the date of January 16 — the day when the Russians discovered Antarctica, the sixth continent of the globe — entered the chronicle of great discoveries” [3].

Despite challenging ice conditions and stormy weather, the *Vostok* and *Mirny* approached the shores of the newly discovered continent on 5–6 February at the Princess Ragnhild Coast. The voyage continued until mid-February, after which the sloops headed for the shores of Australia.

On May 8, 1820, having repaired the ships and replenished supplies in Port Jackson (now Sydney), the expedition went to the tropical Pacific Ocean. In the northern part of the Paumotu (Tuamotu) archipelago, they discovered the Russian Islands that they named after famous Russian military commanders and seafarers. Later, they discovered Vostok Island (named as a tribute to their flagship) of the Lyne Islands (Central Polynesian Sporades); Alexander Island of the Cook Islands; and the islands of Mikhailov and Simonov in the area of Fiji. Most of these islands are now mapped under local names.

On September 9–10, 1820, the *Vostok* and *Mirny* returned to Port Jackson, and on October 31, after some repairs, headed back to Antarctica, this time to its western part. Manoeuvring among icebergs, the seafarers twice crossed the South Polar Circle. On January 9, 1821 they saw an island and named it after Peter I, the founder of the Russian Navy. The mountainous shore they discovered on January 17 was mapped as Alexander I Land. During the two voyages, Bellingshausen and Lazarev

местах достигли берегов Антарктиды (в Восточном и Западном полушариях) и обошли вокруг всего материка.

Затем оба судна отправились к Южным Шетландским островам, где были открыты и описаны два архипелага, острова которых были названы в честь побед Русской армии в Отечественной войне 1812 года, а также именами адмиралов и офицеров Российского флота.

30 января 1821 года корабли покинули воды Антарктики. 27 февраля «Восток» и «Мирный» прибыли в Рио-де-Жанейро. После двухмесячного пребывания в Бразилии 23 апреля они вышли в обратный путь и, зайдя по пути в Лиссабон и Копенгаген, 24 июля 1821 года успешно закончили кругосветное плавание, прибыв в Кронштадт. Важно отметить, что за два с лишним года плавания экспедиция потеряла лишь двух матросов (обычная смертность была гораздо выше). Заслуга в сохранении жизни и здоровья своих подчиненных принадлежит командирам кораблей и их офицерам.

Говоря о сделанных географических открытиях, командир экспедиции упоминает о том, что «в продолжение плавания нашего обретоно двадцать девять островов, в том числе в южном холодном поясе два, в южном умеренном — восемь, а девятнадцать — в жарком поясе; обретена одна коралловая мель с лагуном» [4]. Помимо этого экспедиция выполнила большой объем исследований в самых разных областях — океанологии, зоологии, ботанике, климатологии, физической географии и других. Морская опись всех изученных районов, а также исправление контура берегов земель, уже нанесенных на карту, были настолько точными, что карта Южных Шетландских островов, составленная Беллинсгаузеном, использовалась как основа английскими картографами вплоть до середины XX века. Рисунки экспедиционного художника П. Н. Михайлова даже спустя век не потеряли своей ценности и были опубликованы в английской «Лоции Антарктики», изданной в 1930 году.

Результаты работ экспедиции в свои трудах Ф. Ф. Беллинсгаузен опубликовал лишь десять лет спустя после окончания плавания. Вышли также и книги профессора Императорского Казанского университета И. М. Симонова и записки П. М. Новосильского [5].

Еще в начале XX века ряд государств (прежде всего Великобритания) выдвинула предложения о разделе Антарктиды на национальные сектора. В середине столетия Советский Союз активно включился в этот процесс, опираясь на факт открытия Антарктиды именно русскими моряками. В этот период со стороны Англии и США стали высказываться предположения о том, что первыми шестой континент увидели британские или американские мореплаватели.

made landfall on the shores of Antarctica in several places (in the Eastern and Western Hemispheres) and circled the entire continent.

Both ships then went to the South Shetland Islands, where the explorers discovered and described two archipelagos. They named the islands as a tribute to the victories of the Russian army in the Patriotic War of 1812, as well as admirals and officers of the Russian Navy.

On January 30, 1821, the *Vostok* and *Mirny* left Antarctic waters. On February 27, the expedition arrived in Rio de Janeiro. They spent 2 months in Brazil and headed home on April 23. They visited Lisbon and Copenhagen on their way and successfully completed their circumnavigation, when they arrived in Kronstadt on July 24, 1821. It is important to note that the expedition lost only two sailors during the more than two-year long voyage (in that period the mortality rate was usually much higher). Ship commanders and their officers have the responsibility of preserving the lives and health of their subordinates.

When speaking of the geographical discoveries made, the expedition commander mentioned that “during our voyage, twenty-nine islands were found, including two in the southern cold belt, eight in the southern temperate belt, and nineteen in the hot belt; one coral shallow with a lagoon was discovered” [4]. Additionally, the expedition carried out a large amount of research in a variety of fields — oceanography, zoology, botany, climatology, physical geography and others. The marine inventory of the explored areas and corrections of older coastline maps were so accurate that the map of the South Shetland Islands by Bellingshausen was used by British cartographers as their basis until the middle of the 20th century. The drawings of the expedition’s artist P. N. Mikhailov had not lost their value even a century later and were included in the British Sailing Directions for Antarctica published in 1930.

F. Bellingshausen published the results of the expedition in his works only 10 years after the end of the voyage. Books by Professor I. M. Simonov of the Imperial Kazan University and notes by P. M. Novosilsky were also published [5].

At the beginning of the 20th century, a number of nations (in particular Great Britain) suggested that Antarctica should be divided into national sectors. In the middle of the century, the Soviet Union actively joined in this process, relying on the fact that Antarctica was discovered by Russian seafarers. During that period, in England and the USA, claims began to be made that it was British or American explorers that were the first to see the sixth continent.

Открытие Антарктиды

К 200-летию экспедиции Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева

В декабре 1819 — апреле 1820 года экспедиция во главе с лейтенантом британского флота Брансфилдом на судне «Вилиамс», зафрахтованном представителем английского флота в Вальпараисо капитаном Шорифом, плавала в районе Южных Шетландских островов (открытых капитаном В. Смитом в 1819 году, но не описанных и нанесенных на карту лишь приблизительно). Путь судна проходил вдоль северных, а затем — южных берегов нынешнего пролива Брансфида, в том числе вдоль кромки льда. 30 января 1820 года Брансфилд увидел и приблизительно нанес на карту землю Тринити (нынешний полуостров Тринити — северную оконечность Антарктического полуострова).

На открытие берегов Антарктического полуострова претендовал также американский моряк и зверобой Н. Палмер, промышлявший морского зверя на Южных Шетландских островах. Антарктическим летом, то есть в ноябре 1820 — январе 1821 года, он увидел сушу, лежащую к югу от острова Десеппен (Тейль), и совершил к ней плавание. Изображения (правда, совершенно фантастические) этой «земли» появились на картах уже в 1821—1822 годах.

Более того, 25 января 1821 году русские моряки встретились с Палмером на острове Десеппен (Тейль), где базировались английские и американские промысловики. Он побывал на шлюпе «Восток», но ни словом не обмолвился о каких-либо открытиях, а лишь поделился общей информацией о промыслах и количестве морских котиков [6].

Плавания Брансфида и Палмера так и остались бы лишь эпизодами раннего этапа исследования Антарктики, но в борьбе за приоритет в открытии Антарктиды в середине XX века их «подняли на щит» уже в чисто политических целях. Имена Смита, Брансфида и Палмера увековечены и на географической карте. Исследователи ссылались на ряд документов, относящихся к плаванию Палмера — воспоминания его племянницы, которая в 1907 году сообщила сведения, якобы вычитанные в дневнике мореплавателя, сгоревшем в 1850 году, и в судовом журнале бота «Герой», хранящемся в Библиотеке Конгресса США. Но ни в одном из этих источников не говорилось точно о том, какую именно землю видел Палмер. Да и сам он на момент своего плавания не претендовал на совершение великого географического открытия. Целью же русских моряков, подходивших к берегам ледяного материка девять раз, были именно научные исследования. Они совершили ряд открытий, зафиксированных на картах и в отчетах, и оставили достаточно точное описание берегов.

In December 1819 — April 1820, an expedition led by Lieutenant Bransfield of the Royal Navy on *Williams* (chartered by Captain Shirreff of the Royal Navy in Valparaiso) sailed in the area of the South Shetland Islands that were discovered by Captain W. Smith in 1819, but not described and only mapped approximately. The expedition’s route ran along the northern and then southern shores of what is now known as Bransfield Strait, including along the ice shelf. On January 30, 1820, Bransfield sighted and sketched the Trinity Land (the current Trinity Peninsula at the northern tip of the Antarctic Peninsula).

Another contender for the discovery of the Antarctic Peninsula is an American seaman and sealer N. Palmer, who hunted marine animals in the South Shetland Islands. During the Antarctic summer, i.e. in between November and January 1820—1821, he sighted a landmass lying south of Deception Island and sailed to it. Sketches of this “land” (although absolutely fantastic) appeared on maps as soon as 1821—1822.

Moreover, on January 25, 1821, the Russian seafarers met with Palmer on Deception Island, where British and American sealers were based. He visited the sloop *Vostok*, but did not say a word about any discoveries, having shared general information about rookeries and seal numbers [6].

The voyages of Bransfield and Palmer would have remained early episodes in the history of Antarctic explorations, but they were highlighted for purely political purposes in the middle of the 20th century, as the struggle for priority in the discovery of Antarctica began. The names of Smith, Bransfield and Palmer were also immortalized on the geographical map. Researchers referred to a number of documents relating to Palmer’s voyage, such as the memories of his niece, who in 1907 reproduced information allegedly extracted from the navigator’s diary, which was burned in 1850, and from the ship’s journal of the *Hero* that is stored in the Library of Congress. But none of these sources specified exactly what land Palmer saw. And he himself, at the time of his voyage, did not claim to make a great geographical discovery. However, the goal of Russian sailors who approached the shores of the icy continent nine times, was scientific research. They made a number of discoveries that were fixed on maps and reports, and left a fairly accurate description of the shores.

The undisputable priority of the Russian expedition has always been recognized by foreign scientists. The famous German geographer A. Peterman wrote in 1867: “But the merit of Bellingshausen [discovery and scientific research of the Antarctic region] is still the least recognised.

The Discovery of Antarctica

The bicentennial anniversary of the expedition of F. Bellingshausen and M. Lazarev

Неоспоримый приоритет русской экспедиции всегда признавался зарубежными учеными. Знаменитый немецкий географ А. Петерман писал в 1867 году: «Но эта заслуга Беллинсгаузена [открытие и научные исследования в районе Антарктиды] еще наименьшая. Важнее всего то, что он бесстрашно пошел против вышеуказанного решения Кука, царившего во всей силе в продолжение 50 лет и успешного уже прочно укорениться. За эту заслугу имя Беллинсгаузена можно прямо поставить наряду с именами Колумба, Магеллана и Джемса Росса, с именами тех людей, которые не отступали перед трудностями и воображаемыми невозможностями, которые шли своим самостоятельным путём и потому были разрушителями преград к открытиям, которыми обозначаются эпохи» [7].

«Глубокая религиозность и теплота души Беллинсгаузена, соединенные с неустрашимостью, прекрасные отношения начальствующих и подчиненных (за все два года кругосветного путешествия ни один матрос не был наказан телесно, это в ту-то эпоху беспощадного дранья!), постоянное попечение о здоровье экипажа, увенчавшееся полным успехом, мирные и даже идиллические отношения к дикарям — все это придает путешествию отпечаток особенно симпатичный»

С. А. Венгеров. Словарь русских писателей (СПб., 1900)

“The deep religiosity and gentle soul of Bellingshausen combined with his fearlessness, excellent relations between his superiors and subordinates (not one sailor was punished bodily throughout the two-year long circumnavigation, and that in the era of ruthless flogging!), constant care for the health of the crew members, crowned with full success, his peaceful and even idyllic attitude to the savages — all this gives the journey a particularly appealing imprint”

S. A. Vengerov, Thesaurus of Russian writers (SPb, 1900)

**Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен / Faddey Bellingshausen
(1779–1852)**

Ф. Ф. Беллинсгаузен (имя при рождении – Фабиан фон Беллинсгаузен) родился на острове Эзель (совр. Сааремаа, Эстония) и принадлежал к старинному остзейскому роду. В детстве он практически не говорил по-русски, а впоследствии почти полностью забыл родной для него немецкий язык. В десятилетнем возрасте мальчика определили в Морской кадетский корпус, который он закончил в 1797 году, получив чин мичмана и назначение в Ревельскую эскадру на Балтике. В 1803–1806 годах Беллинсгаузен участвовал в первом русском кругосветном плавании на шлюпе «Надежда», которым командовал И. Ф. Крузенштерн. До 1811 года Беллинсгаузен служил на Балтийском море, а последующие семь лет – на Черном, где занимался в том числе гидрографическими работами. После возвращения из плавания, в результате которого была открыта Антарктида, руководителя экспедиции Фаддея Беллинсгаузена произвели из капитанов 2-го ранга в капитан-командоры и наградили орденами Святого Владимира 3-й степени и Святого Георгия 4-го класса, а также предоставили в аренду земли в Курляндии и пенсию в размере 1200 рублей в год. В 1828–1829 годах Фаддей Фаддеевич, будучи командиром Гвардейского экипажа, участвовал в русско-турецкой войне, в осаде крепости Тульчин. Вернувшись в Санкт-Петербург, он вступил в командование 2-й флотской дивизией (крупным соединением кораблей Балтийского флота).

На протяжении всей жизни Беллинсгаузен «...следил на всех языках за всеми новыми явлениями в области морских наук». В его биографии отмечено, что «любовь его ко всему полезному, а особенно ко всему, что касалось морского искусства, была постоянна» [8].

В 1839 году Беллинсгаузен стал командиром Кронштадтского порта. Как было написано в «Военной энциклопедии» 1911 года: «в этой должности Беллинсгаузен проявил всю свою энергию в деле оборудования Кронштадта как главной базы флота, укрепления его, постройки фортов, свайного заграждения на северных и южных фарватерах и благоустройства города» [9]. За этими официальными формулировками кроется описание огромной, кропотливой работы в самых разных областях жизни крупнейшей военно-морской базы страны.

«Особенные заботы Беллинсгаузен обращал на улучшение быта его любимцев – матросов, с прекрасными качествами которых он познакомился во время долгих плаваний своих в дальних частях света», – вспоминал современник. Благодаря трудам Ф. Ф. Беллинсгаузена, произведенного в 1843 году в адмиральский чин, в Кронштадте появилось много зеленых насаждений. «Ах, как нужна моряку, ступившему на землю после долгого плавания, зелень деревьев и трав! Какое чувство братства испытываешь к придорожной ромашке или старому клену! Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, тот самый, что натянул нос Куку, открыв Антарктиду, хорошо понимал это. И много сделал, чтобы при вступлении на “служебный”, то есть казенный, остров моряки “были бы порадованы тенью деревьев и зеленью”», – отметил моряк и писатель В. В. Конецкий [10]. Могила Беллинсгаузена не сохранилась, но память о нем (как и о М. П. Лазареве) увековечена в том числе и на карте мира.

Faddey Faddeyevich Bellingshausen (name at birth – Fabian von Bellingshausen) was born on the island of Ösel (present-day Saaremaa, Estonia) and belonged to an old Baltic German family. As a child, he could barely speak Russian, and later almost completely forgot his native German language. At the age of ten, the boy was assigned to the Sea Cadet Corps, from which he graduated in 1797, receiving the rank of midshipman and appointment to the Reval Squadron in the Baltic. In 1803–1806 Bellingshausen participated in the first Russian circumnavigation aboard the sloop *Nadezhda*, which was commanded by Ivan Feodorovich Krusenstern. Until 1811 Bellingshausen served in the Baltic Sea, and then for seven years in the Black Sea, where he was engaged, among other things, in hydrographic surveying.

On his return from the voyage that resulted in the discovery of Antarctica, the expedition leader captain 2nd rank Faddey Bellingshausen was promoted to captain-commodore and awarded the Orders of St. Vladimir 3rd class and St. George 4th class, and also granted land in Courland for lease and a pension of 1200 roubles per year. In 1828–1829, Bellingshausen participated in the Russo-Turkish War and commanded the guard-marines in the siege of the Tulchin fortress. Returning to St. Petersburg, he took command of the 2nd Naval Division (a large naval force of the Baltic Fleet).

Throughout his life, Bellingshausen “...followed all new developments in marine science in all languages”. A biographer noted that “his love for all useful things, and especially those related to the art of navigation, was immanent” [8].

In 1839 Bellingshausen became the military governor of Kronstadt. The “Military Encyclopaedia” wrote in 1911: “in this position, Bellingshausen directed all his energy into the development of Kronstadt as the main naval base and the improvement of its defensive installations, such as building fortifications and pile fencing on the north and south fairways, as well as urban beautification” [9]. These official formulations hide enormous, painstaking work in various aspects of the country’s largest naval base.

“Bellingshausen made special efforts to improve the lives of his favorites – sailors, whose special qualities he came to know during long voyages in remote areas of the world,” – recalled a contemporary. Thanks to the efforts of Faddey Bellingshausen, who was promoted to the rank of admiral in 1843, Kronstadt has many green spaces. “Ah, how much does a sailor who sets foot on shore after a long voyage need the greenery of trees and herbs! What a feeling of brotherhood you have for a roadside chamomile or an old maple! The Faddey Bellingshausen who pulled one over on Cook and discovered Antarctica understood this well. And he did a lot for sailors arriving on the naval base island to enable them to enjoy the shade of trees and greenery” (V. V. Konetsky) [10].

Bellingshausen’s grave at the Kronstadt Lutheran cemetery has not been preserved, but his memory is immortalized on the world map.

«Ни один мореплаватель после него не исследовал такого громадного пространства земного шара, как он»

А. Петерман

“Not any, more recent seafarer has ever explored such a vast expanse of the globe as he did”

A. Peterman



Вице-адмирал Ф. Ф. Беллинсгаузен. Репродукция литографии В. Шертле, 1840-е гг. Научная библиотека РГО

Vice Admiral F. F. Bellingshausen. A reproduction of a lithograph by V. Shertle, 1840s. Research Library of the Russian Geographic Society

**Михаил Петрович Лазарев / Mikhail Lazarev
(1788–1851)**

М. П. Лазарев родился во Владимире в дворянской семье. В 1803 году, после окончания Морского корпуса, в числе 30 лучших гардемарин его отправили в Англию. Пять лет Лазарев провел в непрерывных плаваниях в Атлантическом и Тихом океанах, а также в Средиземном море. Британские капитаны характеризовали молодого морехода как «юношу острого ума и благородного поведения».

В 1813–1816 годах Лазарев командовал фрегатом «Суворов», на котором совершил второе в истории Российского флота после экспедиции Крузенштерна кругосветное плавание. В 1821 году, после возвращения из экспедиции, открывшей Антарктиду, Лазарева произвели в капитаны 2-го ранга (через чин) и назначили командиром фрегата «Крейсер», обогнувшего Земной шар в 1822–1825 годах. В этом плавании закладывались основы тех принципов воспитания личного состава, которые позже будут названы «лазаревской школой». «Неутомимый работник, настойчивый в достижении поставленной цели, беззаветно преданный морскому делу, Лазарев и в своих подчиненных умел вызвать те же чувства и стремления», – отмечено в биографии адмирала [11].

Следующим местом службы М. П. Лазарева стал линейный корабль «Азов», прославившийся во время Наваринского сражения в 1827 году. «Азов» первым из русских кораблей был награжден Георгиевским флагом и вымпелом, а его командир Лазарев получил чин контр-адмирала. В 1828–1829 годах Лазарев руководил морской блокадой Дарданелл, а летом 1830 года вернулся в Кронштадт из Средиземного моря в должности командира эскадры, в которую входило десять кораблей. В 1832 году Михаила Петровича назначили на должность начальника Штаба Черноморского флота. В следующем году под его командованием был совершен поход в Босфор, в результате которого заключен Ункяр-Искелесийский договор между Россией и Турцией. В этом же году Лазарева произвели в вице-адмиралы и назначили командующим Черноморским флотом и портами Черного моря, а также военным губернатором Севастополя и Николаева (в полные адмиралы его произвели через десять лет). В этот период своей службы Лазарев не только технически перевооружил флот (было построено 16 линейных и свыше 150 других кораблей, в том числе первые пароходо-фрегаты и корабли с металлическим корпусом), создал и реорганизовал многочисленные учреждения и подразделения, но и немало сделал для воспитания личного состава и улучшения условий его жизни. При этом моряки-черноморцы активно участвовали в боевых действиях, содействуя сухопутным войскам в десантных операциях на турецком побережье.

М. П. Лазарев скончался от рака желудка в Вене. Он был похоронен в усыпальнице Владимирского собора в Севастополе, там же нашли последний приют его ученики – адмиралы В. А. Корнилов, В. И. Истомин, П. С. Нахимов и другие известные моряки-черноморцы.

Mikhail Petrovich Lazarev was born in the town of Vladimir to a noble family. In 1803, after graduating from the Sea Cadet Corps, he was sent to the British Royal Navy among the top 30 guard-marines. Lazarev spent five years in continuous voyages in the Atlantic and Pacific Oceans, as well as in the Mediterranean Sea. British captains described the young navigator as “a youth of sharp mind and noble conduct”.

In 1813–1816, Lazarev commanded the frigate *Suvorov*, on which he made the second circumnavigation in the history of the Russian Navy. Krusenstern had commanded the first. In 1821, having returned from the expedition that discovered Antarctica, Lazarev was promoted to captain 2nd rank (jumping two ranks) and appointed commander of the frigate *Kreyser* that circumnavigated the globe in 1822–1825. During this voyage, Lazarev developed his personnel education principles that would later be called the Lazarev School. The admiral’s biographers wrote: “A hardworking man who persevered in achieving the goals set and was selflessly devoted to the sea, Lazarev knew how to encourage the same emotions and aspirations in his subordinates” [11].

The next duty station for Mikhail Lazarev was the battleship *Azov*, which won glory in the Battle of Navarino in 1827. *Azov* was the first Russian ship to be awarded with the St. George flag and pennant, and its commander, Lazarev, received the rank of rear admiral. In 1828–1829 Lazarev was in charge of the Dardanelles blockade, and returned to Kronstadt from the Mediterranean Sea in the summer of 1830 to command of a squadron of ten ships. In 1832, Mikhail Lazarev was appointed Chief of Staff of the Black Sea Fleet. The following year, he led his squadron to the Bosphorus and signed the Treaty of Hünkâr İskelesi between Russia and Turkey. The same year he was made vice-admiral and appointed Commander of the Black Sea Fleet, Black Sea ports, and also military governor of Sevastopol and Nikolaev (becoming admiral ten years later). During this period of his service Lazarev carried out technical modernization of the fleet (with 16 linear and over 150 other ships built, including the first steamboats and metal hull vessels), created and reorganized numerous institutions and units, and also tutored younger officers and did much to improve their lives. At the same time, the Black Sea Fleet actively participated in combat operations, assisting ground troops in landing operations on the Turkish coast.

Mikhail Lazarev died of stomach cancer in Vienna. He was buried in the tomb of Vladimir Cathedral in Sevastopol, where his students – the admirals V. A. Kornilov, V. I. Istomin, P. S. Nakhimov and other prominent officers of the Black Sea Fleet – also found their last shelter.

«...для всех... удостоившихся чести носить морской мундир в то время, он казался божеством и повелителем всего, что на водах и на море двигалось и колыхалось. Так был он велик и могущественен. Можно смело сказать, что подобного ему деятеля в России не существовало!»

*Адмирал И. С. Унковский
о своем наставнике М. П. Лазареве*

“...for all those who were honored to wear a marine uniform at the time, he seemed to be a deity and a master of everything that moved and wallowed on waters and at sea. So magnificent and powerful he was. One can safely say that there has been no other figure like him in Russia!”

*Admiral I. S. Unkovsky
about his mentor M. P. Lazarev*



Вице-адмирал М. П. Лазарев.
Репродукция офорта Д. Томсона,
1840-е гг.
Научная библиотека РГО

Vice Admiral M. P. Lazarev.
A reproduction of a copperplate
by D. Thompson, 1840s. Research
Library of the Russian Geographic
Society

Шлюпы «Восток» и «Мирный»

The Sloops *Vostok* and *Mirny*

Героями любой морской экспедиции по праву считаются не только храбрые мореплаватели, но и их суда, служившие и средством передвижения по морям, и жильем, и защитой от непогоды и врагов. Такими героями в экспедиции к берегам Антарктиды стали шлюпы «Восток» и «Мирный».

Шлюп «Восток» относился к серии из четырех 28-пушечных шлюпов типа «Камчатка». В качестве прототипа были взяты построенные в 1807 году корабельным мастером Исаковым фрегаты «Кастор» и «Поллукс».

Корабль строили на Охтинской верфи под руководством В. Ф. Стоке (англичанина на русской службе) и И. П. Амосова. Он был заложен 3 декабря 1817 года и спущен на воду всего через 4 месяца, 3 марта 1818 года.

В период подготовки к «дальному вояжу» обнаружилось, что корпус шлюпа построен из сырого дерева и без каких-либо дополнительных усилений крепления его основных частей. В Кронштадте, куда шлюп перевели для достройки, под руководством корабельного мастера И. П. Амосова выполнили ряд операций: подводную часть обшили медными листами, проконопатили пазы, некоторые сосновые детали заменили на дубовые. Тем не менее, полностью избежать технических проблем в походе не удалось. «Доказательством, из какого дурного материала был построен шлюп “Восток”, служит то, что в первое же плавание в Южном океане открылась сильная течь, и когда во время бури во льдах должны были осмотреть деревянный румпель, то половина конца его от гнилости осталась в гнезде руля, а при втором плавании в Южный океан течь уже дошла до того, что слышно было журчание воды, просачивавшейся в корабль около носовой части», — писал биограф и современник Ф. Ф. Беллингаузена [12].

Накануне плавания в высоких широтах — 10 декабря 1819 года и 4–6 ноября 1820 года Беллингаузен предпринимал ряд мер для сохранения корпуса корабля и улучшения условий жизни команды. Для попадания в помещения команды оставили один люк (второй из имеющихся закрыли и в него вставили стекло), а грузовые люки обили просмоленной парусиной. Эти меры предупреждали проникновение влаги внутрь корабля.

In any marine expedition, not only brave seafarers are deservedly considered heroes, but also the ships that are their means of transportation, housing, and protection from drastic weather and enemies. The sloops *Vostok* and *Mirny* were such heroes in the expedition to the shores of Antarctica.

The sloop *Vostok* belonged to a series of four *Kamchatka* type 28-gun sloops. Its prototypes were the frigates *Castor* and *Pollux* built in 1807 by the shipwright Isakov.

The ship was built at the Okhta shipyard under the leadership of V. F. Stoke (an Englishman in the Russian service) and I. P. Amosov. It was laid down on December 3, 1817 and launched only 4 months later, on March 3, 1818.

Preparing for the long journey, they discovered that the sloop's hull was built of fresh wood and without any additional reinforcement of its crucial joints. The sloop was transported for fitting out to Kronstadt, where the shipwright I. P. Amosov supervised the fulfilment of the following adjustments: the underwater part was copperplated, seams caulked, and some pinewood parts replaced with oakwood. Nevertheless, technical problems during the navigation could not be completely avoided.

“The fact that a heavy leak occurred during the very first voyage of the *Vostok* in the Southern Ocean proves that the sloop was built of very inferior materials. When the wooden tiller was removed and inspected during a storm in ice navigation, half of it was so rotten that it remained in the rudder's nest. During the second voyage to the Southern Ocean, the leak already reached the point where you could hear the murmur of water seeping into the ship's insides near the bow,” — wrote a biographer and contemporary of F. Bellingshausen [12].

When they were about to navigate in high latitudes (on December 10, 1819 and November 4–6, 1820), Bellingshausen took some measures to preserve the hull of the ship and improve the living conditions of the crew. Only one hatch was left for the crew to get into the ship's quarters, while the second one was closed and glazed. The cargo hatches were covered with tarred canvas. These measures prevented water from entering the ship.

«Мы скитались во мраке туманов, между бесчисленным множеством огромных плавающих льдин, беспрестанно в страхе быть раздробленными сими громадами... Хлад, снег, частые и жестокие бури беспрестанно нам сопутствовали в местах сих...»

И. М. Симонов, астроном, участник экспедиции 1819—1821 гг.

“*We wandered in the darkness of fogs, between countless giant floating icebergs, in constant fear of being crushed by the vast masses... Cold, snow, frequent and violent storms accompanied us in those parts...*”

The astronomer I. M. Simonov, a participant of the Antarctic expedition 1819—1821

Чтобы понять, в каких условиях «Востоку» и «Мирному» пришлось плавать в высоких широтах, приведем цитату из книги Беллинсгаузена, описывающую события 9 марта 1820 года: «В 5 часов вдруг порвало грот-марса шкот, грот-стаксель и бизань стаксель-шкоты; положение шлюпа нашего могут себе представить только те, которые подобное испытали. Хотя марсель убрали скоро, равно и стаксели спустили, однакоже они к употреблению уже были совершенно негодны; устоял один фок-стаксель. Я приказал скорее спустить, дабы иметь хотя один парус на всякий случай. Ветр ревел; волны поднимались до высоты необыкновенной; море с воздухом как будто смешалось, треск частей шлюпа заглушал все. Мы остались совершенно без парусов, на произвол свирепствующей бури; я велел растянуть на бизань-вантах несколько матрозовских коек, дабы удерживать шлюп ближе к ветру. Мы утешались только тем, что не встречали льдов в сию ужасную бурю. Наконец, в 8 часов с баку закричали: льдины впереди; сие извещение поразило всех ужасом, и я видел, что нас несло на одну из льдин; тотчас подняли фок-стаксель и положили руль на ветер на борт; но как все сие не произвело желаемого действия и льдина была уже весьма близко, то мы только смотрели, как нас к оной приближало. Одну льдину пронесло под кормою, а другая находилась прямо против середины борта, и мы ожидали удара, которому надлежало последовать; по счастью, огромная волна, вышедшая из-под шлюпа, отодвинула льдину на несколько сажен и пронесла у самого подветренного штупельца. Льдина сия могла проломить борт или отломить руслень^{*} и свалить мачты» [13].

Шлюп «Мирный» был заложен 14 октября 1816 года на Лодейно-польской верфи как транспорт «Ладога». Его проект разработал, основываясь на опыте строительства судов голландской Вест-Индской торговой компании, выдающийся корабельный мастер И. С. Разумов. Строил «Мирный» помощник корабельного мастера Я. А. Колодкин. Транспорт спустили на воду 18 июня 1818 года, он вошел в состав Балтийского флота.

Впоследствии транспорт переоборудовали специально для кругосветного плавания и 22 апреля 1819 года его переименовали в «Мирный». По свидетельству М. П. Лазарева, «Мирный» конструктивно был более удачным, чем «Восток». Он был построен из хорошего соснового леса, основные части были надежно скреплены металлическими конструкциями. Во время достройки в Кронштадте шлюп обшили однодюймовой «фальшивой» обшивкой на медных гвоздях, а сверху медными листами.

^{*} Руслень — узкая площадка, находящаяся на высоте верхней палубы снаружи борта судна, на которой укрепляются ванты.

In order to understand the conditions under which the *Vostok* and *Mirny* had to navigate in high latitudes, let's give a quote from the book by Bellingshausen that describes the events of March 9, 1820: "At 5 o'clock, all of a sudden, the main topsail sheet, main staysail, and mizzen staysail sheet burst; the position of our sloop can be imagined only by those who have had similar experiences. The square topsail was quickly lowered, and so were the jibs, but they had already become completely useless; the fore staysail was the only sheet to remain. I ordered it lowered immediately to have at least one sail just in case. The wind was blowing; the waves were rising to an extraordinary height; the sea and the air seemed to intermingle, while the cracking of the sloop's parts drowned all other sounds. We were left without sails, at the mercy of a raging storm. I gave the order to stretch a few sailor's beds on the mizzen shrouds to keep the sloop closer to the wind. We were only comforted by the fact that we did not meet ice in this terrible storm. At 8 o'clock, somebody finally shouted from the foredeck: ice floes ahead! The news struck everyone with horror. I saw that we were being carried to one of the ice floes. We immediately raised the fore staysail and put up the helm, but since this did not produce the desired effect and the ice was already nearby, we could only watch it coming ever closer. One ice floe passed just behind the stern, while the other was moving directly to the middle of the planking, so we expected the blow to follow; fortunately, a huge wave came out from under the sloop, pushed the ice floe a few fathoms back and carried it by the leeward socket. This ice floe could have smashed the planks or broken the chainplate and knocked down the masts" [13].

The sloop *Mirny* was laid on October 14, 1816 at Lodeynopolsky shipyard as the transport supply vessel *Ladoga*. Its design was developed by the outstanding shipbuilder I. S. Razumov based on his working experience at the Dutch West India Trading Company. The *Mirny* was built by the ship's subforeman Ya. A. Kolodkin. The vessel was launched on June 18, 1818, to become a part of the Baltic Fleet.

Later, the transport ship was re-equipped for the circumnavigation and on April 22, 1819 renamed the *Mirny*. According to M. P. Lazarev, *Mirny* was a structurally better ship than *Vostok*. It was built of good pinewood, with the main parts secured with metal braces. During the reequipment in Kronstadt, the sloop was covered with an additional one-inch shell on copper nails and then with copper sheets.

Е. В. Войшвилло, Б. М. Стародубцев.
Шлюпы «Восток» и «Мирный»,
1985 г. Музей Мирового океана
(ММО 1/1 № 263/5 ГР-88)

E. V. Voyshvillo, B. M. Starodubtsev.
The Sloops *Vostok* and *Mirny*, 1985.
Museum of the World Ocean



Несмотря на все усовершенствования, проведенные при подготовке кораблей к экспедиции, между шлюпами «Восток» и «Мирный» осталось одно важное несоответствие — их скорость хода. М. П. Лазарев писал об этом: «...один (Мирный) беспрепятственно вынужден нести все лиселя* и через то натруждать рангоут, пока спутник его (Восток) несет паруса весьма малые и дожидается» [14].

Окрашены «Восток» и «Мирный» были штатным образом для кораблей Российского Императорского флота того периода — борта черного цвета с белой полосой посередине, мачты белые, реи черные, стенки покрыты лаком. Носовые и кормовые украшения покрывали краской, имитировавшей позолоту [15].

«Восток» после завершения исторического плавания занимался перевозками грузов между Кронштадтом, Роченсальмом** и Свеаборгом. Во время знаменитого наводнения осенью 1824 года, судно сорвало с якоря и оно село на мель в районе Средней гавани Кронштадта. Четыре года спустя его разобрали. «Мирный» служил на Балтике до 1830 года, а затем также был разобран.

Моряк и писатель А. С. Новиков-Прибой в своем известном романе «Цусима» писал (рассказывая об одном из штормов, застигнувшем корабль 2-й Тихоокеанской эскадры во время их героического похода через три океана в 1904–1905 годах): «У них [мореплавателей XIX века] были жалкие суденышки — парусные шлюпы, водоизмещением каждый менее пятисот тонн. Что на них должны были чувствовать люди, застигнутые подобной бурей? Какое мужество, какую любовь к морю нужно было иметь, чтобы на таких маленьких кораблях пускаться в кругосветное путешествие! Вспомнилось ... изречение, когда-то вычитанное мной из морской литературы: “Раньше корабли были деревянные, но люди железные...”» [16]. Эти слова в полной мере относятся к «Востоку» и «Мирному», их командирам, офицерам, ученым и команде.

Память о кораблях, открывших Антарктиду, сохранилась на географической карте. В честь «Востока» в разные годы были названы: остров в южной части островов Лайн (Полинезия), открытый во время экспедиции, остров и берег в Антарктике, антарктическая станция. «Мирный» также увековечен в названиях полуострова и берега и исследовательской станции на шестом континенте.

Despite all the improvements made to the ships to prepare them for the expedition, there was one important discrepancy between the *Vostok* and *Mirny*, namely their rate of sailing. M. P. Lazarev wrote about it: “...one ship (the *Mirny*) is constantly forced to carry all its studding sails and hence to overburden masts and spars, while the other one (the *Vostok*) carries hardly any sails and still has to wait” [14].

The *Vostok* and *Mirny* were painted in the standard colours of the Russian Imperial Navy of the time: they had black boards with a white stripe along the middle, white masts, black yardarms, and varnished topmast heads. The nose and stern decorations were covered with gilding paint [15].

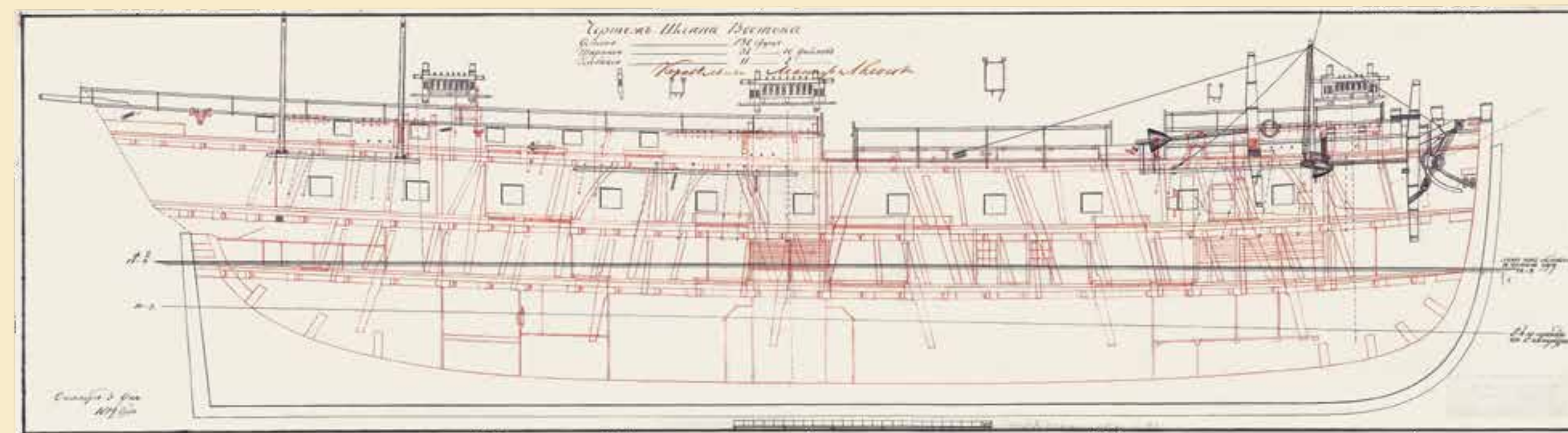
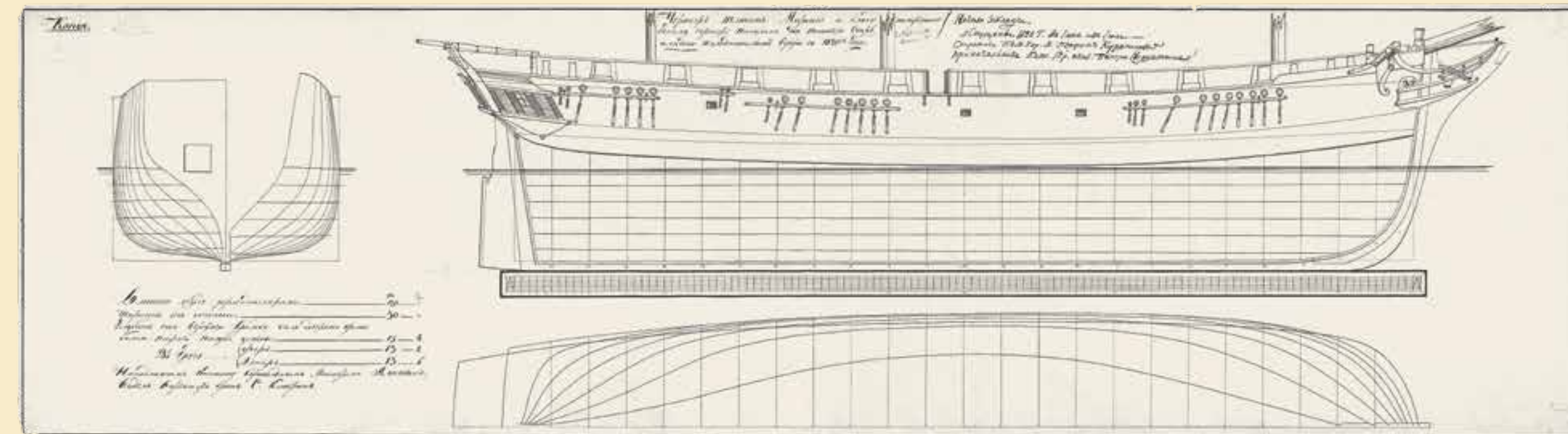
“After the historic voyage, the *Vostok* was engaged in cargo transportation between Kronstadt, Rochensalm and Sveaborg. During the famous flood in the autumn of 1824, it broke its mooring, was stranded in the middle harbor area of Kronstadt, and dismantled four years later. The *Mirny* served in the Baltic until 1830, and then it was dismantled, too.

A. S. Novikov-Priboy, a seaman and writer, wrote in his famous novel *Tsushima* (telling of one of the storms that caught the ships of the 2nd Pacific Squadron during their heroic voyage across three oceans in 1904–1905): “They [19th century sailors] had pitiful boats — sailing sloops with a displacement of less than five hundred tons each. How must these people have felt when caught up in such a storm? What courage, what love of the sea they would have had to participate in a circumnavigation by these small ships! I remember ... a saying that I once read in a sea travel book: “In the past, ships were of wood, but men were of iron” [16]. These words fully apply to the *Vostok* and *Mirny*, their commanders, officers, scientists and crew.

Memories of the ships that discovered Antarctica have been preserved on geographical maps. Named in honor of the *Vostok* over the years, were an island in the southern part of the Line Islands (Polynesia) discovered during the expedition, an island and a shore in the Antarctic, and an Antarctic station. The *Mirny* was also immortalized in the names of a peninsula, a shore, and a research station on the sixth continent.

Вверху: чертеж шлюпов «Мирный» и «Благонамеренный», 1815 (?) г. Внизу: чертеж шлюпа «Восток», подписанный корабельным мастером И. П. Амосовым, 1819 г. РГАВМФ

Above: technical drawing of the sloops *Mirny* and *Blagonamerenny*, 1815 (?). Below: technical drawing of the sloop *Vostok* signed by the shipwright I. P. Amosov, 1819. Russian State Navy Archive



Шлюп «Мирный»: водоизмещение – 884,5 т, наибольшая длина – 43,3 м, ширина с обшивкой – 9,55 м, осадка форштевнем (носом) – 4,17 м и ахтерштевнем (кормой) – 4,11 м, площадь парусности – 1420,18 м², скорость хода – до 8 узлов, вооружение – 20 орудий, экипаж – 72 человека (8 офицеров и ученых, 5 унтер-офицеров, 60 матросов).

Шлюп «Восток»: водоизмещение – 985 т, наибольшая длина – 46,33 м, ширина с обшивкой – 10,36 м, осадка форштевнем (носом) – 4,5 м и ахтерштевнем (кормой) – 4,8 м, площадь парусности – 2287,7 м², скорость хода – до 10 узлов, вооружение – шестнадцать 18-фунтовых пушек, двенадцать 12-фунтовых карронад (коротких чугунных пушек большого калибра, стрелявших небольшим зарядом на длинные дистанции), экипаж – 117 человек (12 офицеров и ученых, 10 унтер-офицеров, 95 матросов).

The sloop *Mirny* had a displacement of 884.5 tons, maximum length of 43.3 m, width with cladding of 9.55 m, nose draft of 4.17 m and stern draft of 4.11 m. Its sails covered an area of 1420.18 m². It could move at a speed of up to 8 knots. The armament consisted of 20 guns. The crew numbered 72 men (8 officers and scientists, 5 non-commissioned officers, 60 sailors).

The sloop *Vostok* had a displacement of 985 tons, maximum length of 46.33 m, width including the shell of 10.36 m, forward draft of 4.5 m and a stern draft of 4.8 m. It carried sails covering a total area of 2287.7 m² and had a speed of up to 10 knots. The armament consisted of sixteen 18-pound cannons placed on the gun deck and twelve 12-pound carronades (short, large-caliber cast iron cannons that fired small charges over long distances) on the upper deck. The crew consisted of 117 men (12 officers and scientists, 10 non-commissioned officers, 95 sailors).

* Лиселя — дополнительные прямые паруса.
** Совр. г. Котка (Финляндия)