**ОТКРЫТИЕ АНТАРКТИДЫ И РУССКИЙ ФЛОТ НАЧАЛА XIX ВЕКА:**

**МОРСКОЙ МИНИСТР РОССИИ ЖАН БАТИСТ ДЕ ТРАВЕРСЕ**

**И СУДОВОЙ ВРАЧ НИКОЛАЙ ГАЛКИН**

Предположения географов о том, что где-то далеко в районе Южного полюса существует некий полумифический Южный материк, высказывались давно – практически с тех пор, как было доказано, что Земля – круглая и имеет два полюса – Северный и Южный. Самые первые догадки возникли у участников португальской экспедиции 1501-1502 гг., в которой принял участие флорентийский путешественник Америго Веспуччи (его имя благодаря причудливому стечению обстоятельств впоследствии было увековечено в названии огромных материков). Но экспедиция не смогла продвинуться дальше острова Южная Георгия, лежащего довольно далеко от антарктического континента. «Холод был так силен, что никто из нашей флотилии не мог переносить его», — свидетельствовал Веспуччи[[1]](#footnote-1).

Знаменитый британский мореплаватель Джеймс Кук проник дальше всех в высокие южные широты в поисках Южного континента. Но даже он был вынужден признать: «Я не стану отрицать, что близ полюса может находиться континент или значительная земля. Напротив, я убежден, что такая земля есть, и возможно, что мы видели часть ее. Великие холода, огромное число ледяных островов и плавающих льдов — все это доказывает, что земля на юге должна быть...»[[2]](#footnote-2).

Но, как добавлял Кук далее, «Риск, связанный с исследованием побережья в этих неизвестных и покрытых льдами моря, настолько велик, что я могу взять на себя достаточную смелость, чтобы сказать, что ни один человек никогда не решится сделать больше, чем я, и что земли, которые могут находиться на юге, никогда не будут исследованы»[[3]](#footnote-3).

Так Джеймс Кук по сути закрыл Южный материк для последующих мореплавателей. Но русские моряки пошли на предсказанный им риск. И все-таки открыли для всего мира новый материк – Антарктиду.

**Маркиз Жан Батист де Траверсе - морской министр России**

Жан-Батист Прево де Сансак, маркиз де Траверсе (1754-1831), в русской службе – Иван Иванович де Траверсе, стал главным организатором экспедиции с целью поисков Южного материка. Он служил в русском флоте при четырех царях – Екатерине II, Павле I, Александре I и Николае I. Пост морского министра России он занимал с 1811 года (фактически с 1809-го) и до весны 1828 года.

Будущий адмирал и морской министр России родился на о-ве Мартиника – французской колонии в Карибском море. В 1759 году, в возрасте 4 лет, он стал свидетелем первого вторжения англичан на Мартинику. Впрочем, окончившегося для англичан неудачей. Впоследствии маркиз де Траверсе связал свою судьбу с морем. Он служил во французском военном флоте, участвовал в морской кампании против Британии в Карибском море и в Войне за независимость Соединенных Штатов Америки (1775-1783). В те годы Франция поддержала молодое североамериканское государство своим флотом и своими добровольцами, изъявившими желание служить под знаменами генерала Джорджа Вашингтона, а позднее Людовик XV прислал на помощь «Континентальной армии» Вашингтона французский экспедиционный корпус. Екатерина II тоже благосклонно отнеслась к Декларации о независимости США, отвергнув просьбу британского короля прислать ему русские войска и казаков в качестве наемников для войны против «американских мятежников». Пришлось англичанам закупить несколько полков «пушечного мяса» у немецких князей. В немецких княжествах XVIII века существовало такое же крепостное рабство, как и в России. Из этих крепостных рабов немецкие князья формировали свои полки на продажу другим странам для участия в колониальных войнах [[4]](#footnote-4)в Америке, Ост-Индии и Африке.

В 1791 году, с позволения Людовика XVI (в то время уже вынужденного делить власть с Учредительным собранием), маркиз де Траверсе перешел на русскую службу по приглашению вице-адмирала принца Нассау-Зигена, командовавшего гребной флотилией Балтийского флота[[5]](#footnote-5). В России Траверсе стал капитаном Русского флота в ранге генерал-майора[[6]](#footnote-6). В конце 1791 г. он сделал попытку присоединиться к войскам французских роялистов в Швейцарии, но быстро разочаровался в них, поэтому к концу 1793 г. забрал семью и вернулся в Россию[[7]](#footnote-7). Теперь навсегда. С 30 сентября 1793 г. он стал контр-адмиралом, с 1797 г. – вице-адмиралом, с 1801 года – адмиралом Русского флота[[8]](#footnote-8).

В 1801 году первый консул Французской империи Наполеон Бонапарт прислал в Россию своего посланника, полковника маркиза де Коленкура. Кроме дипломатической миссии – завязать более тесные отношения с Россией, Коленкур должен был привлечь на родину всех французских эмигрантов. Встречался он и с адмиралом де Траверсе. В тот день де Траверсе записал в своем дневнике:

«Россия ныне – мое Отечество, она сохранила меня от нищеты. Я всегда должен быть благодарен и преданный к ней и трем Государям, от которых я столь много получал милостей. В России я получил фортуну, жену, милостей и честь, довольно чтобы быть навсегда в числе ей защитников и подданных»[[9]](#footnote-9).

Впоследствии де Траверсе командовал Черноморским флотом в 1802-1809 гг., был первым губернатором города Николаев (где находилось Николаевское адмиралтейство, отвечавшее за Черноморский флот). Во время русско-турецкой войны 1806-1812 гг. де Траверсе был начальником обороны Крыма и Тамани, организатором морской экспедиции против союзных туркам черкесов и штурма Анапы (29 апреля 1807 г.). Кроме того, де Траверсе активно укреплял побережье Черного моря и составил проект застройки Севастополя, который в то время не был реализован из-за отсутствия средств после Отечественной войны 1812 г. Позднее, в 1832-1851 гг. их осуществил новый командир Черноморского флота адмирал М.П.Лазарев – участник первой русской антарктической экспедиции.

В тяжелые годы после Отечественной войны 1812 г. маркиза де Траверсе несправедливо винили во многих грехах. Например, якобы по его вине «сперва Черноморский, а затем и весь российский флот пришли в упадок»[[10]](#footnote-10). Это заявление одним из первых сделал барон В.И.Штейнгель, находясь в тюрьме за участие в восстании декабристов. Еще в 1809 году морской суд выдвинул серьезные обвинения против барона Штейнгеля, командира Иркутской морской команды в звании лейтенанта. Траверсе, пользовавшийся репутацией человека справедливого и покладистого, не терпел хищений и должностных преступлений. Но тогда морской министр выступил в защиту Штейнгеля, обвинив его лишь в дисциплинарном проступке. Однако Штейнгель не простил этого[[11]](#footnote-11). В своем оправдательном «мемуаре» Николаю I барон пишет, что «…прекраснейшее и любезнейшее творение Петра маркиз де Траверсе уничтожил совершенно»[[12]](#footnote-12).

Этой же традиционной версии придерживалась и советская историография, не пытаясь детально разобраться в деятельности великого «русского француза», как его называли уважавшие его современники. Видимо, свою роль сыграло доверие к Штейнгеля как к декабристу[[13]](#footnote-13).

На самом деле, после разорительной Отечественной войны 1812 года и заграничных походов русской армии 1813-1814 гг., бюджетные ассигнования на флотские маневры были урезаны до минимума. Например, распоряжением от 4 апреля 1812 г., к которому де Траверсе отнесся крайне неодобрительно, офицерам флота вменялось в обязанность на собственные средства приобретать навигационные инструменты: секстанты, октаны и подзорные трубы, а если таковые выдавались, их стоимость вычиталась из жалованья. «Маркизова лужа – это своеобразный символ той постоянной борьбы, которую вел Траверсе все время своего министерства за сохранение боеспособности флота, пишет Мадлен дю Шатне». Так, например, в 1812 году он просил 22 миллиона рублей на содержание флота, включая проведение маневров, а получил всего 17, да и та в 1815 году сократилась до 15 миллионов. Из-за инфляции строевая древесина подорожала в два раза. Но маневры флота необходимо было проводить – хотя бы даже на малом пространстве! Де Траверсе считал, что флот не может совсем обходиться без учений: флот должен сохранять свою роль стража Финского залива и Санкт-Петербурга, – повторял он. Поэтому из-за отсутствия должного финансирования, все маневры проводились в Финском заливе близ устья Невы[[14]](#footnote-14). Так и родилось ироничное понятие – «Маркизова лужа». Согласно «Морскому энциклопедическому словарю» в двух томах, том 1, под редакцией академика Н.Н.Исанина – «ироничное название части Финского залива близ устья Невы, связанное с одним из командующих русского Балтийского флота в XIX в., французским эмигрантом маркизом де Траверсе; под его командованием эскадра никогда не выходила в море дальше Кронштадта»[[15]](#footnote-15).

И все же, с 1816 года корабельные верфи адмиралтейства возобновили работу, а в 1817 году со стапелей сошли 7 новых фрегатов и два кораблей. Начиналось возрождение русского флота, организовывались новые кругосветные и полярные экспедиции[[16]](#footnote-16).

За службу России маркизу де Траверсе были пожалованы поместья в Пензенской (деревни Синдорово и Колопино – с 1797 г.) и в Воронежской губерниях. Но по долгу службы, связанной с морем, он предпочитал жить в своем имении Романщина в Лужском уезде, в 111 км от Санкт-Петербурга (которое он приобрел за свой счет[[17]](#footnote-17)), а также в Островно (в 80 км от Луги)[[18]](#footnote-18). Принято считать, что де Траверсе, занятый государственными делами, не бывал в своем пензенском поместье. Однако, по всей видимости, ему довелось бывать в г.Пензе, когда в 1812 году ему как эмигранту пришлось заверять свое дворянское происхождение и свой родовой герб. Сохранился протокол заседания Пензенского губернского правления от 10 января 1812 г., в котором говорится:

«…Председательствующий Сенат слушали рапорт управляющего министерством военных морских сил адмирала и подателя маркиза де Траверсе. …Фамилия Прево Десансак, от коей происходит отрасль Детраверсе, имеет сей родовой герб на серебряном поле, двумя черными полосами поперек разделенном, и на оном расположено шесть мерлет (по геральдике – птичка) без ног и без носа. …

Иван Траверсе – секретарь.

Карл Данберх – с подлинным верно»[[19]](#footnote-19).

Впоследствии, ряд передовых идей де Траверсе был осуществлен в 1830-е — 1840-е гг. М.П.Лазаревым, назначенным с 17 февраля 1832 г. начальником штаба Черноморского флота и портов, а с 2 августа 1833 г. – главным командиром Черноморского флота[[20]](#footnote-20).

**И если бы все то, что приписывали недоброжелатели морскому министру де Траверсе, было правдой, экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева к Южному полюсу никогда бы не состоялась…**

**Подготовка экспедиции к Южному материку**

В начале XIX века Россия уже заявила о себе как о великой морской державе, предприняв несколько кругосветных экспедиций. Их результаты легли в основу новой экспедиции, предпринятой в 1819-1821 гг. с конкретной целью поиска Южного материка.

В конце 1818 – начале 1819 гг. три известных русских мореплавателя – вице-адмирал Г.А.Сарычев, капитан-командор И.Ф.Крузенштерн и капитан-лейтенант О.Е.Коцебу – представили морскому министру России маркизу де Траверсе три самостоятельных проекта экспедиции к Южному полюсу[[21]](#footnote-21).

Де Траверсе лично написал инструкции для капитанов шлюпов «Восток» и «Мирный», участвующих в экспедиции к Южному полюсу. При этом он учитывал и советы бывалых мореплавателей, и пожелания непосредственных руководителей будущей экспедиции – Беллинсгаузена и Лазарева.

Начальником экспедиции и командиром шлюпа «Восток» был назначен капитан 2-го ранга Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, справедливо считавшийся в то время одним из лучших морских офицеров и имевший репутацию талантливого ученого-мореплавателя. Командиром шлюпа «Мирный» стал лейтенант Михаил Петрович Лазарев, совершивший самостоятельное кругосветное плавание в 1813-1816 гг. на корабле «Суворов» «Русско-американской компании». Экипажи судов и офицерский состав подбирались строго на добровольных началах. Врачом экспедиции был назначен медико-хирург Николай Алексеевич Галкин. На шлюпе «Восток» находились, кроме того, прикомандированные к экспедиции профессор Казанского университета, астроном Иван Михайлович Симонов и академик живописи Петербургской Академии художеств Павел Николаевич Михайлов[[22]](#footnote-22).

Согласно инструкции Морского министерства, главная цель экспедиции состояла «в открытиях в возможной близости антарктического полюса»[[23]](#footnote-23). В другой инструкции морского министерства Ф.Ф,Беллинсгаузену о научной работе ученых, отправляющихся к Южному полюсу, их целью указывалось «приобретение полнейших познаний о нашем земном шаре» и «открытия в возможной близости Антарктического полюса». Для этого командиру предписывалось начать исследование с острова Южной Георгии и «Земли Сандвичевой» (Южные Сандвичевы острова), а затем стремиться возможно дальше пройти к югу[[24]](#footnote-24). К Южному материку, существование которого предполагали многие мореплаватели, в том числе и Джеймс Кук, считавший его реальным, но недостижимым…

**Экспедиция Ф.Ф.Беллинсгаузена и М.П.Лазарева и открытие Антарктиды**

4 июля (16 июля по новому стилю) 1819 года корабли «Восток» и «Мирный» покинули Кронштадт, недавно сошедшие со стапелей в Кронштадте и на Охте. Их сопровождали два транспортных судна, «Ладога» и «Свирь», специально построенных в Лодейном поле специально для снабжения экспедиции всем необходимым[[25]](#footnote-25). Обогнув Европу, они через Атлантический океан направились к берегам Южной Америки. От Рио-де-Жанейро они взяли курс на юг. Войдя в декабре 1819 в антарктические воды, «Восток» и «Мирный» произвели гидрографическую опись юго-западных берегов острова Южная Георгия и внесли на карту мысы и заливы, названные именами участников экспедиции. Открытые экспедицией острова и архипелаги были названы в честь Петра I, морского министра де Траверсе и др.

16 января (28 января по новому стилю) 1820 года два шлюпа – «Восток» под командованием Фаддея Беллинсгаузена и «Мирный» под командованием Михаила Лазарева достигли побережья ледового материка. Эта часть побережья была названа Берег Александра I. Так была открыта Антарктида.

«17 генваря. Часть неба к югу ярко освещаема, – пишет в своем дневнике Ф.Ф.Беллинсгаузен. – а вся остальная покрыта облаками; мы продолжали идти около ледяных низменных полей. …

В 11 часов утра мы увидели берег; мыс оного простирающийся к северу, оканчивался высокою горою, которая отделена перешейком от других гор, имеющих направление к SW; я известил о сем лейтенанта Лазарева. День был прекрасный, какого только можно ожидать в большой южной широте. …

Я называю обретение сие берегом потому, что отдаленность другого конца к югу исчезала за предел зрения нашего. Сей берег покрыт снегом, но осыпи на горах и крутые скалы не имели снега. Внезапная перемена цвета на поверхности моря подает мысль, что берег обширен или, по крайней мере, состоит не из той только части, которая находилась пред глазами нашими. Вид, снятый художником Михайловым, помещен в атласе»[[26]](#footnote-26).

Берег, открытый Беллинсгаузеном и Лазаревым, был назван Землей Александра I[[27]](#footnote-27). Это – крупнейший остров Антарктиды, площадь которого составляет 43.250 км², расположенный в море Беллинсгаузена к западу от Земли Палмера (материкового антарктического полуострова). Между ними находится пролив Георга VI, но поскольку этот пролив полностью заполнен шельфовым ледником, то он соединяет Землю Александра I с Землей Палмера, то есть с материковой Антарктидой[[28]](#footnote-28). Фактически, Земля Александра I имеет больше прав считаться частью Антарктиды, чем Великобритания – частью Европы. А к востоку от Земли Александра I экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева открыла материковый берег Антарктиды, который ныне называется Земля Королевы Мод (название дано норвежской экспедицией Яльмара Рисер-Ларсена в 1930 г. в честь Мод Уэльской, супруги короля Норвегии Хокона VII). Так была открыта Антарктида.

Экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева справедливо стала одной из самых выдающихся антарктических экспедиций в мировой истории. Она продолжалась 751 сутки, из них шлюпы находились на ходу 527 дней, причем 122 дня южнее 60-й параллели и 100 дней во льдах. В 1819-1821 гг. экспедиция под руководством капитана 2-го ранга Ф.Ф.Беллинсгаузена и лейтенанта М.П.Лазарева прошла под парусами более 49 тысяч миль (90 тысяч километров, что в два с четвертью раза превышает длину экватора), открыла материк Антарктиду и 29 островов в Атлантическом и Тихом океанах. При этом экспедиция Беллинсгаузена – Лазарева шесть раз пересекала Южный полярный круг, четыре раза почти доходила до 70° южной широты, три раза – до 67°, и один раз до 65° градуса южной широты. До нее это не удавалось никому. Помимо географических открытий, экспедиция осуществила серию интереснейших астрономических, океанографических, синоптических и этнографических наблюдений, собрала ценную коллекцию рисунков и образцов фауны Южного материка. Этим открытием русские моряки внесли величайший вклад в мировую науку, вписав новую замечательную страницу в книгу русской морской славы[[29]](#footnote-29). 24 июля (5 августа но новому стилю) 1821 года «Восток» и «Мирный» вернулись в Кронштадт.

Научные результаты антарктической экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева были высоко оценены в научных кругах России. Ученые – участники экспедиции, предприняли первую попытку классификации льдов, сделали их точное описание, отметив их различия, указали, где и при каких условиях они встречались им, уделяя при этом особое внимание их происхождению. Тем самым были заложены основы зало гляциологии. Кроме того, русские ученые провели большую работу по определению магнитных склонений компаса на основе собственных наблюдений. В таблице, отправленной капитаном экспедиции известному математику и физику Карлу Гауссу, указаны двести три наблюдения. В ходе экспедиции наиболее правильно определено положение Южного магнитного полюса. К тому же, экспедиция привезла ценные этнографические, ботанические и зоологические коллекции[[30]](#footnote-30).

**Медико-хирург Николай Галкин из Пензенской губернии**

Немаловажную роль в морских экспедициях того времени, тем более – в полярных широтах, играли судовые врачи. Их роль подчеркивали многие – от англичанина Джеймса Кука до русского православного немца Отто Коцебу и других русских мореплавателей.

В экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева принимали участие два врача и два фельдшера. На шлюпе «Восток» врачом был штаб-лекарь Яков Иванович Берг (Берх), выпускник Медико-хирургической академии 1799 г. (По возвращении за заслуги перед Отечеством Я.И.Берг был награжден орденом Св. Владимира 4-й степени и получил чин надворного советника на все время служб). На Шлюпе «Мирный» – медико-хирург, штаб-лекарь Николай Алексеевич Галкин, тоже выпускник Медико-хирургической академии 1814 г. При них находились два фельдшера 1-го класса, Иван Степанов и Василий Пономарев (на каждом из двух кораблей, соответственно)[[31]](#footnote-31).

Судовые врачи всегда играли первостепенную роль в сохранении здоровья экипажа. Без их знаний и усердия могла потерпеть крах любая дальняя морская экспедиция. Цинга – главный бич моряков XVIII и XIX столетий. Плюс – сырость и холод высоких заполярных широт, возможность обморожений.

В.И.Сычев так описывает обязанности корабельного врача: «Особая забота была проявлена о сохранении и здоровье экипажей. Участники плавания вспоминали, что припасы содержали различные противоцинготные продукты питания, такие как хвойная эссенция, лимоны, кислая капуста, сушеные и консервированные овощи. При всякой возможности закупалось большое количество свежих фруктов, которые частично оставлялись для антарктического плавания, а частично раздавались экипажу». При этом, как замечает эксперт ЮНЕСКО в области морских наук и образования А.Е.Сузюмов, «тропические фрукты, обожженные горячим солнцем, почти лишены витамина С и, к сожалению, не являются препятствием для цинги. Островитяне привыкли к такому питанию, а вот европейцам, селившимся на тропических островах, приходилось с этим считаться». «Для обогревания матросов, замерзших при работе на реях во время леденящих ветров и морозов в Антарктике, имелся запас рома. Было закуплено также красное вино для добавления к питьевой воде при плавании в жарком климате (эта традиция сохранилась во флоте до настоящего времени. – Прим. А.Е.Сузюмова). Личный состав на основании особой инструкции был обязан соблюдать строгую личную гигиену. Жилые помещения постоянно проветривались и при необходимости протапливались. Обеспечивалось частое мытье в импровизированной бане, обязательными были регулярная стирка белья, мытье коек и проветривание одежды»[[32]](#footnote-32).

Кстати, значительная часть питательного продовольствия с противоцинготными свойствами для холодного климата была запасена еще в России по инструкциям морского министра де Траверсе, которые были составлены им после консультаций с И.Ф,Крузенштерном, О.Е.Коцебу и другими опытными русскими мореплавателями, с учетом пожеланий руководителей будущей антарктической экспедиции, Ф.Ф,Беллинсгаузена и М.П.Лазарева. Де Траверсе также распорядился по просьбе Лазарева оборудовать на кораблях печи для производства свежего хлеба в качестве замены сухарей (какие обычно служили питанием в кругосветных плаваниях, но часто портились от сырости)[[33]](#footnote-33).

По словам профессора Казанского университета, участника экспедиции астронома И.М.Симонова, «…ревностное старание отличных медиков подымало больных с одра немощи. Будучи 2 раза более 120 дней в местах самых вредных для здоровья, мы из 200 человек потеряли только 3 матросов…»[[34]](#footnote-34).

О медико-хирурге Николае Галкине, к сожалению, пока известно немногое. **Николай Алексеевич Галкин** (1793 – после 1840) родился в Пензенской губернии. В 1814 году[[35]](#footnote-35) (по другим данным – в 1818 г.[[36]](#footnote-36)) он окончил Медико-хирургическую академию в Санкт-Петербурге (ныне – Военно-медицинская академия имени С.М.Кирова), получив аттестат штаб-лекаря. До июня 1819 года Галкин работал в Кронштадтском военном госпитале. Там его и нашел лейтенант М.П.Лазарев, которому было вверено командование шлюпом «Мирный», и пригласил для участия в экспедиции 1819-1821 гг. в качестве судового врача[[37]](#footnote-37).

В корабельных отчетах говорилось: «Благодаря перечисленным мерам и высокой квалификации судовых врачей, никаких серьезных заболеваний на шлюпах не было, несмотря на тяжелые климатические условия плавания и частые переходы от жары к холоду и обратно». Почти вся команда экипажей «Восток» и «Мирный» вернулась из опасного и длительного плавания живой и здоровой благодаря соблюдению тщательных гигиенических требований, профессионализму судового врача Галкина. «Офицеры и служители были совершенно здоровы, – писал Фаддей Беллинсгаузен в своих мемуарах. – В продолжение всего времени умер на шлюпе «Мирном» один матрос нервною горячкой. Медико-хирург Галкин, сколько ни старался подать ему всевозможную помощь, но от сильного действия сурового климата все его усилия остались тщетны»[[38]](#footnote-38).

Кроме своей основной работы судового врача, Галкин добровольно выполнял обязанности ученого-натуралиста, делал чучела полярных пернатых, вел наблюдения за антарктической фауной[[39]](#footnote-39). Именем Николая Галкина Лазарев назвал один из открытых островов. (Это название, как и многие другие русские имена на картах, не сохранилось – они были беззастенчиво переименованы английскими, французскими и другими мореплавателями, как будто заново «переоткрывшими» эти острова)[[40]](#footnote-40) Кроме того, в 1953 году именем Галкина назван остров в заливе Лена у берегов Земли Эндерби (67°33´ южной широты, 47°40´восточной долготы)[[41]](#footnote-41). «За неутомимые труды и успехи в пользовании больных во время похода» судовой врач Н.А.Галкин был избран членом-корреспондентом Медико-хирургической академии. За заслуги перед Отечеством Галкин был награжден орденами Св.Владимира 4-й степени (этот орден давал право на дворянство), Св.Станислава 3-й степени, Св.Анны 2-й степени[[42]](#footnote-42).

После участия в антарктической экспедиции Николай Галкин работал в Казанской врачебной управе. В то время Пензенская губерния относилась к Казанскому учебному округу, а центром высшего образования округа был Императорский Казанский университет. 5 декабря 1823 года Галкин был приглашен в Пензу[[43]](#footnote-43) и с 1 февраля 1824 г., с одобрения министра духовных дел и народного образования России, назначен одновременно директором 1-й пензенской гимназии и директором народных училищ Пензенской губернии[[44]](#footnote-44). Поскольку исполнять обе обязанности одновременно было трудно, в качестве директора гимназии его часто замещали старшие учителя Яблонский и Дмитриевский[[45]](#footnote-45). В октябре 1827 г. директором 1-й Пензенской гимназии был назначен бывший почетный смотритель Пензенского уездного училища Н.А.Всеволжский[[46]](#footnote-46). Сегодня в музее гимназии №1 есть экспозиция, посвященная Н.А.Галкину и другим русским полярникам.

Членами Пензенского отделения Русского географического общества проводились исследования о пребывании Николая Галкина в Пензе. В гимназии №1 города Пенза знают о легендарном члене команды первой кругосветной антарктической экспедиции Галкине, директоре учебного заведения 1823 года, но, к сожалению, более никаких сведений найти не удалось. Удалось лишь уточнить годы жизни: Н.А.Галкин умер после 1840 г. (а не после 1835 г., как считалось прежде). Вопрос об увековечивании памяти нашего легендарного земляка, исследователя Антарктиды в составе ее первооткрывателей остается открытым[[47]](#footnote-47).

**Значение открытия Антарктиды**

Первая русская экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева к берегам Антарктиды показала зарубежным исследователям, что Южного материка можно достичь (вопреки словам Джеймса Кука!), и что, его исследование – не невозможно. К берегам Антарктиды направились экспедиции из Великобритании, Франции и других стран. Руководитель английской экспедиции, известный полярный исследователь Джеймс Росс позднее писал: «Открытие наиболее южного из известных материков было доблестно завоевано бесстрашным Беллинсгаузеном, и это завоевание на период более 20 лет оставалось за русскими»[[48]](#footnote-48). Несмотря на ревность Британии к русским открытиям, английский доктор Роберт Милл, один из самых авторитетных историков изучения Антарктиды, заявил в своем «Наступлении на Южный полюс», что экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева по своим результатам сравнима с экспедициями Джеймса Кука[[49]](#footnote-49).

Другой ученый с мировым именем, немецкий географ и картограф Август Петерманн отметил, что в мировой географической литературе заслуги русской антарктической экспедиции оценены совершенно недостаточно. Петерманн говорил: «За эту заслугу имя Беллинсгаузена можно поставить наряду с именем Колумба, Магеллана и Джеймса Росса, с именами тех людей, которые не отступали перед трудностями и воображаемыми невозможностями, созданными их предшественниками, с именами людей, которые шли своим самостоятельным путем, и потому были разрушителями преград к открытиям, которыми обозначаются эпохи»[[50]](#footnote-50).

Царская казна нашла средства на издание отчета об экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева и открытии Антарктиды лишь через десять лет после возвращения экспедиции. Отчет был отредактирован лично министром де Траверсе и переписан его невесткой[[51]](#footnote-51). Он ждал издания с 1824 года[[52]](#footnote-52). В конце концов, инициатором публикации отчета стал генерал-лейтенант флота, картограф и переводчик Л.И.Голенищев-Кутузов (родственник фельдмаршала Михаила Илларионовича Кутузова, с которым И.И.Траверсе был очень дружен). 10 декабря 1827 года Голенищев-Кутузов обратился к начальнику Морского штаба А.В,Моллеру с рапортом «о необходимости издания описания путешествия Ф.Ф,Беллинсгаузена». Для издания книги в 1200 экз. требовалась огромная сумма в 61.839 рублей 57 копеек. В итоге книга «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов» вышла лишь в 1831 году тиражом в 600 экземпляров – за вдвое меньшую сумму[[53]](#footnote-53).

Почему за рубежом так мало знали об открытиях русских мореплавателей, а то и вовсе не признавали факт открытия Антарктиды русской экспедицией Беллинсгаузена – Лазарева? И это несмотря на целую серию экспедиций с целью исследования Антарктики, последовавшую за открытием русских моряков... Помимо амбиций других стран, не последняя причина заключалась и в постоянных денежных проблемах с изданием книги и атласа первой русской антарктической экспедиции (с этим сталкивались многие русские мореплаватели, даже И.Ф.Крузенштерн и Ю.Ф.Лисянский). Разумеется, это было на руку другим державам.

Британия, «владычица морей», с ревностью следила за успехами русских мореплавателей. Франция, к тому времени уже уступившая первенство Британии, также все еще оставалась одной из ведущих морских и колониальных держав. Британия и Франция не спешили принять Россию в свой «закрытый клуб», и тем более – признать ее первенство в открытии и исследовании Южного материка. Так, знаменитый историк географических открытий (более известный как автор приключенческих романов) Жюль Верн пишет: «Пройдя вдоль 60-й параллели 400 миль к востоку и достигнув 7° западной долготы, русские моряки повернули затем на юг и добрались до 70-й параллели; только здесь ледяной барьер преградил им путь и помешал проникнуть еще дальше на юг. Беллинсгаузен, не признавая себя побежденным, отклонился к востоку, держась большей частью за Полярным кругом, но на 44° восточной долготы был вынужден повернуть к северу. Только 40 миль отделяло его от обширной земли, которую 12 лет спустя открыл какой-то китобой, обнаруживший на этот раз свободное ото льда море!»[[54]](#footnote-54). «Мы охотно сообщили бы более подробные сведения об этой интересной экспедиции, – добавляет Жюль Верн, – подлинного отчета, опубликованного на русском языке в Петербурге, нам не удалось достать, и мы вынуждены были удовольствоваться кратким изложением, напечатанным в «Бюллетене Географического общества» за 1837 год»[[55]](#footnote-55). (Речь идет о «Бюллетене» Французского Географического общества).

На самом деле, норвежские моряки смогли вторично пробиться к этому побережью не через 12, а через 75 лет. Это было норвежское промысловое судно «Антарктик», достигшее берегов Антарктиды в 1895 году. 24 января 1895 г. впервые после русских моряков на землю Антарктиды ступили капитан корабля Кристенсен и его пассажир, преподаватель естественных наук Карлстен Борхгрёвинк, который собрал образцы минералов и описал антарктический лишайник[[56]](#footnote-56). Более 100 лет Южный материк был недоступен для человечества. И честь открытия Антарктиды в 1820 году принадлежит русским мореплавателям.

**Деятельность Жана Батиста (Ивана Ивановича) де Траверсе на посту морского министра: арктические экспедиции, пароходы и политика…**

Россия начала XIX века активно снаряжала кругосветные экспедиции. Морской министр де Траверсе, опираясь на поддержку своих соратников, в особенности – адмирала И.Ф,Крузенштерна, директора Морского кадетского корпуса и создателя Военно-морской академии, снарядил четыре кругосветных экспедиции: Отто Коцебу (в 1815-1818 гг. на бриге «Рюрик» и в 1823-1826 гг. на военном шлюпе «Предприятие»), Василия Головнина на шлюпе «Камчатка» (1817-1819), и экспедицию Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева (1819-1821 гг.) к Южному полюсу.

Еще в феврале 1819 года, де Траверсе представил царю два проекта полярных экспедиций, составленных капитаном И.Ф.Крузенштерном и директором гидрографической службы Адмиралтейства вице-адмиралом Г.А.Сарычевым. В задачи первой экспедиции, или «первой дивизии», под руководством Ф.Ф,Беллингсгаузена и М.П.Лазарева входило «исследовать те части Антарктического моря, где еще не бывали мореплаватели, изыскать в обследованных уже районах неизвестные острова, обнаруживать удобные места для стоянок и ремонта судов. Следуя избранному меридиану, приблизиться, сколь возможно, к полюсу»[[57]](#footnote-57).

«Вторая дивизия» (фактически – вторая экспедиция, совершенно независимая от первой) во главе с капитаном М.Н.Васильевым и Г.С.Шишмаревым в 1819-1822 гг. должна была, используя опыт путешествия Отто Коцебу на бриге «Рюрик», «обследовать берега и море к северу от Берингова пролива в целях обнаружения неизвестных земель». «Зимовку устраивать, пройдя Берингов пролив. Если капитан Васильев сочтет зимовку в тех местах невозможной, ему надлежит обследовать американский берег»[[58]](#footnote-58). Фактически, целью экспедиции Васильев аи Шишмарева был поиск Северного пути через Берингов пролив в Русскую Америку и Тихий океан.

Кроме того, де Траверсе организовал Колымскую экспедицию Фердинанда Врангеля (1820-1824) и экспедицию Федора Литке (1826-1829 гг.) по исследованию Арктики и берегов Новой Земли[[59]](#footnote-59).

Однако после смерти Александра I в 1825 году властям стало не до того – многое ушло на второй план на фоне новых событий, стремительно сменявших друг друга: восстание декабристов на Сенатской площади в 1825 году, Русско-персидская война 1826-1828 гг., и последовавшая вслед за ней Русско-турецкая война 1828-1829 гг., боевые действия на Кавказе... Война – это всегда расходы.

Снаряжая кругосветные и полярные экспедиции, де Траверсе лично вникал во все технические вопросы – вплоть до использования древесины для мачт, обшивки судов, поставки продуктов питания, выбора поставщиков сухарей и прочего продовольствия. При этом он всегда выслушивал и учитывал в своих инструкциях советы бывалых мореплавателей, уже совершивших кругосветные плавания, таких как Г.А.Сарычев, И.Ф.Крузенштерн, О.Е.Коцебу, В.М.Головнин, Ф.П.Литке и многие другие.

На посту морского министра де Траверсе стал инициатором строительства первых военных пароходов для Русского флота. Еще во время войны, 2 ноября 1812 г., Траверсе подписал приказ, разрешающий использовать в качестве пассажирских и транспортных суда, построенные на основе изобретения Роберта Фултона[[60]](#footnote-60). Первым таким судном был прогулочный пароход «Елизавета». Но вслед за ним появились и первые военные пароходофрегаты и военно-транспортные пароходы. Россия вступила в эпоху паровых двигателей. (Пароходофрегатами в то время называли военные суда, оснащенные и паровым двигателем, и полным такелажем; пароходы же не имели мачтовой оснастки и использовались в качестве транспорта).

В феврале 1816 г. Траверсе приказал приступить к постройке «Скорого», первой военной канонерки с паровым двигателем по образцу фултоновского. Его механические части были изготовлены на Ижорском заводе Адмиралтейства. Канонерка сошла со стапелей в октябре 1818 г. и прослужила до 1839 г. Мощность ее двигателя равнялась 30 лошадиным силам, длина судна была 28 м 80 см, ширина — 6 м 56 см[[61]](#footnote-61). «Скорый» вполне можно считать первым боевым пароходом не только в России, но и в Европе (так как несколько больший по размерам британский «Комет» заложили лишь тремя годами позже)[[62]](#footnote-62).

На Черном море первый пароход «Везувий» был спущен на воду 24 мая 1820 г. в присутствии государя императора, совершавшего свою первую поездку по портам Новороссии. Горячими сторонниками боевых пароходов и паровых двигателей стали контр-адмирал Василий Михайлович Головнин, одним из первых в России построивший 10 пароходов[[63]](#footnote-63) и адмирал Алексей Самуилович Грейг – потомок шотландского морского офицера, перешедшего на русскую службу, командир Черноморского флота в 1816-1833 гг.

Благодаря де Траверсе были введены в строй паровые землечерпалки, чтобы улучшить состояние портов Финского залива, а затем и Черноморских портов. С помощью паровых механических землечерпалок стало возможным углублять русла рек, занесенные песком и илом, и тем самым не прибегать к весьма дорогостоящей операции — проводке судов от дока к морю на камелях. Впервые такой усовершенствованной землечерпалкой был снабжен Кронштадтский порт. Из Николаева такую же настойчиво просил вице-адмирал Грейг. 12 июля 1818 г. он писал Траверсе (письмо написано рукой Грейга по-французски): «Фрегат “Филон” прошел ингульские мели с помощью всего только четырех плоскодонных судов. Все считали это делом невозможным и советовали ждать камелей, которые были заняты в Херсоне; это задержало бы вывод фрегата до осени или даже до зимы, но нам все удалось. Однако я не сомневаюсь, что если бы у нас была машина для чистки дна, подобная той, что есть в Кронштадте, можно было бы свободно и без всяких камелей спускать по реке даже линейные корабли»[[64]](#footnote-64).

По приказу командира Черноморского флота вице-адмирала А.С.Грейга на Николаевской верфи 29 марта 1823 г был заложен первый боевой паровой корабль «Метеор», и в 1825 году он вошел в состав Черноморского флота. Строительством руководил один из самых опытных корабелов Илья Степанович Разумов, прежде работавший на верфях Петербурга, Англии и Голландии.

Уже через два года «Метеор» принял участие в боевых действиях в ходе Русско-турецкой войны 1828-1829 гг. Корабли Черноморского флота должны были захватить турецкие крепости на побережье Кавказа, основной из которых была Анапа. В апреле 1828 года к крепости подошли семь линейных кораблей и четыре фрегата русского флота с большим числом вспомогательных кораблей. В составе эскадры был и боевой пароход «Метеор». «Метеор» оказался незаменим для предпринятой крупной десантной операции. Отмели и постоянный ветер с гор мешали парусным судам приблизить достаточно близко к берегу. Но пароход с небольшой осадкой, к тому же не зависевший от капризов ветра, легко маневрировал и меткими выстрелами поражал противника. Через месяц Анапа была взята штурмом (уже в очередной раз за свою историю), и теперь окончательно стала русским морским портом[[65]](#footnote-65).

В том же году «Метеор» участвовал в штурме турецких крепостей в Болгарии, в том числе крепости Варна. Капитуляция Варны произошла в октябре 1828 года[[66]](#footnote-66). Когда Император Николай I возвращался из Дунайской армии в Одессу на линейном корабле «Императрица Мария», в его эскорте был и пароход «Метеор»[[67]](#footnote-67). Так что А.С.Грейга можно считать продолжателем дела де Траверсе и одним из основателей парового флота на Черном море.

На русской службе маркиз Иван Иванович де Траверсе приобрел множество соратников и друзей среди русских флотоводцев, путешественников-первооткрывателей, ученых, генералов. Его дом на Английской набережной посещали Иван фон Крузенштерн, Отто фон Коцебу, Федор Литке, братья Лазаревы, Фаддей фон Беллинсгаузен. Особенно дружеские отношения у него сложились с адмиралами Василием Головниным[[68]](#footnote-68) и Павлом Чичаговым, с фельдмаршалом Михаилом Илларионовичем Кутузовым и с его родственником, картографом, переводчиком и генерал-лейтенантом флота Логгином Голенищевым-Кутузовым. После отставки «русского француза» Ивана Ивановича де Траверсе, кругосветные и полярные экспедиции еще долго не предпринимались.

Как иностранцу, де Траверсе приходилось встречаться и с недоверием, особенно после начала Отечественной войны 1812 года. К тому же, всю свою жизнь до самой смерти он плохо владел русским языком и поэтому свои приказы чаще писал на французском (благо, русское офицерство, происходившее преимущественно из дворян, изучало французский язык с детства и порою знало его лучше русского). С недоверием столкнулись многие иностранцы на русской службе – даже шотландец, фельдмаршал Михаил Барклай де Толли. «Инородца» стремились обвинить во всех бедах страны. «Эти люди считали, как выразился впоследствии Достоевский в «Бесах», – пишет Мадлен дю Траверсе, – что «не православный не может быть русским»[[69]](#footnote-69).

**Эриванская эпопея А.С.Меншикова и британская разведка**

Вину за развал Русского военно-морского флота следовало бы по справедливости возложить совсем на другого человека – Александра Сергеевича Меншикова (1787-1869), представителя проанглийской партии при царском дворе, будущего морского министра России в 1836-1855 гг. Причем, для этого даже не придется заглядывать далеко вперед….

В 1826 году – буквально накануне Русско-персидской войны 1826-1828 гг. – А.С.Меншиков был назначен русским послом в Персии. Должность не обещала ничего хорошего – многих русских послов в Персии ждала злая судьба. А.П.Ермолову угрожали смертью: второй сына шаха и фактический правитель страны Аббас-Мирза нашел киллера в Дагестане, согласившегося отправиться в Тифлис (Тбилиси) и убить Ермолова за 500 тысяч туманов (20 тыс. рублей). «Я удивлен был сим, но не впал в отчаяние, – иронично заметил Еромолов, – что не нравлюсь такому человеку, каков Аббас-Мирза»[[70]](#footnote-70). А.С.Грибоедов, назначенный послом уже после окончания Русско-персидской войны 1826-1828 гг. был зверски убит 30 января (11 февраля 1829 г.). Это было заказное политическое убийство по заданию проанглийской партии при дворе персидского шаха.

Британский полномочный министр (посол) в Персии Макдональд требовал от шаха Фатх Али Хана и принца Аббаса-Мирзы войны с Россией, угрожая в случае отказа лишить их субсидии почти в миллион фунтов стерлингов, которую им выплачивала британская Ост-Индская компания[[71]](#footnote-71). А тем временем А.С.Меншиков, назначенный послом в Персию, в конце апреля 1826 года как раз въехал в ее владения. В качестве залога успешных переговоров он вез богатые подарки шаху и его придворным, а также обещания Александра I помочь с оружием, артиллерией и обмундированием для новой персидской армии европейского образца, создаваемой в то время принцем Аббас-Мирзой. Но переговоры в персидском Тавризе (Тебризе) оказались безуспешными. А на обратном пути из Табриза Меншиков, проезжая Эривань (Ереван), был взят в заложники сардаром Эриванским. В заключении он провел пять недель, подвергаясь постоянным угрозам. Меншиков пытался слать письма с жалобами и Персидскому шаху, и принцу Аббасу-Мирзе, и первому министру и зятю шаха Аллаяр-Хану. В конце концов, он обратился с просьбой о помощи к английской миссии при шахском дворе. Посол Макдональд немедленно оказал давление на шаха и послал одного из членов английской миссии в Эривань, чтобы передать Эриванскому сардару шахскую (и его, Макдональда) волю – немедленно освободить русского посла Меншикова. Правда, к моменту прибытия посланного сардар уже отпустил Меншикова, получив известие о воле шаха и британцев еще раньше – от премьер-министра Аллаяр-Хана. К возвращению Меншикова в российские пределы, Русско-персидская война уже шла полным ходом[[72]](#footnote-72).

Русский историк генерал-майор Василий Потто, рассказавший эту историю в 3-м томе своего фундаментального труда «Кавказская война», не обвиняет напрямую А.С.Меншикова в государственной измене. Все-таки, представитель влиятельного дворянского рода. Репутацию Меншикова историки решили пощадить – даже несмотря на его роковую роль в Крымской войне 1853-1856 гг. Однако события в Эривани 1826 года иначе как умелой вербовкой «агента влияния» при царском дворе назвать нельзя. История британской дипломатии (она же играла и роль разведки) полна таких примеров.

**Наследие маркиза де Траверсе**

В это время Жан Батист де Траверсе постоянно проживал в своем поместье в Романщине. Его здоровье уже резко пошатнулось – стенокардия, и в начале 1828 года он был вынужден подать в отставку. Отрадой последних его лет оставались его дети (трое сыновей и двое дочерей), внуки, а также флотские друзья, продолжавшие его дело. Два его сына – Александр Иванович (Жан Франсуа, старший (1791-1850)) и Александр Иванович (младший (1796-1866)) продолжали служить России. Александр-старший в 1830-е гг. служил в Казанском адмиралтействе, а впоследствии стал вице-адмиралом Русского флота. Александр-младший участвовал в Наваринской битве в 1827 г. и впоследствии стал генерал-майором. Младший из трех сыновей – Федор де Траверсе (1803 - ?) в 1830-е годы служил секретарем в канцелярии Морского министерства[[73]](#footnote-73).

Александр де Траверсе (младший) принял участие в боевых действиях против Турции в 1827 году. Причиной конфликта стало отказ Турции выполнить положения Лондонской конвенции 1827 года о предоставлении автономии Греции[[74]](#footnote-74). Ему выпала честь служить на линкоре «Азов», командиром которого был М.П.Лазарев (к этому времени он уже был капитаном 1-го ранга). Членами экипажа и сослуживцами Александра Траверсе были Нахимов, Корнилов, Истомин. 8 (20) октября 1827 года «Азов» принял участие в Наваринском сражении русско-англо-французской объединенной эскадры против турецко-египетского флота у юго-западного побережья полуострова Пеллопонес. В бою с пятью турецкими кораблями, «Азов» потопил два фрегата и один корвет, сжег флагманский корабль Тагир-паши, вынудил выброситься на мель 80-пушечный линкор, после чего взорвал и его, а затем уничтожил флагманский корабль Мухаррем-бея. Всего в этом бою был уничтожен 21 турецкий корабль. За это сражение Лазарев был произведен в контр-адмиралы и награжден английским, французским и греческим орденами. Курьером, обязанным доставить весть о победе был выбран Александр де Траверсе, получивший ранение в ногу. В Петербурге ему был пожалован чин капитана 2-го ранга[[75]](#footnote-75). Из-за ранения он получил отпуск и провел с отцом и семьей в Романщине еще две недели. Жан Батист де Траверсе умер в 1831 году в своем имении в Романщине.

Новым морским министром был назначен адмирал Антон Васильевич Моллер (Беренд Отто фон Мёллер)(1764-1848) из прибалтийских немцев. Он был морским министром России в 1828-1836 гг. (и/о с 1 января 1828 г.)[[76]](#footnote-76). При нем в ведение морского министерства переданы корабельные леса, преобразован морской кадетский корпус, при котором с 1829 года учреждены офицерские классы, корпус флотских штурманов, учебный морской рабочий экипаж, готовивший корабельных инженеров. Но честный старый служака Моллер был ярым консерватором и не уделял должного внимания развитию парового флота.

Между тем, по возвращении в Россию из своего «эриванского плена», А.С.Меншиков в 1827 году представил Николаю I проект преобразования флота и был сразу же включен в состав Комитета по образованию флота, тогда же вместо звания генерал-майора получил звание контр-адмирала. Проект предполагал преобразование Морского министерства по образцу Военного. Меншиков сделал основной упор на парадах и смотрах, а паровой флот (как и железные дороги, необходимые для быстрой транспортировки войск и грузов) сильно считал ненужными и препятствовал их развитию. Введение военной организации во флоте не могло не понравиться Николаю I, любителю «палочной дисциплины», парадов и смотров. В марте 1828 года Меншиков занял должность начальника Морского Штаба (с 1831 года — Главный морской штаб) и в том же году произведен в вице-адмиралы[[77]](#footnote-77). А в 1836 году еще сравнительно молодой и энергичный Меншиков был назначен морским министром России (1836-1855). Своей деятельностью Меншиков затормозил развитие парового флота в России, начатое маркизом де Траверсе, и свернул многие из его начинаний. В результате уровень оснащения Русского флота к началу Крымской войны 1853-1856 гг. был значительно ниже, чем в других европейских державах.

Вице-адмирал М.П.Лазарев, один из первооткрывателей Антарктиды, в качестве начальника штаба Черноморского флота и портов (1832), а затем – главного командира Черноморского флота и портов (1833-1851), возобновил все начинания де Траверсе на Черном море, несмотря на неприязненное отношение морского министра Меншикова к паровому флоту.

Когда Лазарев в 1832 году был назначен начальником штаба Черноморского флота и прибыл в Севастополь, он увидел картину полной разрухи. «Что за порт Севастополь! Чудный! Кажется, что благодатная природа излила на него все свои щедроты и даровала все, что нужно для лучшего порта в мире, но зато рука человеческая не очень заботилась, чтобы этими дарами воспользоваться… Не имея дока и до сего времени для разломки кораблей, ломали оные только до воды, а днища одно за другим, тонули и засаривали тем лучшее место гавани!! Адмиралтейство беднейшее, состоящее более из мазанок, магазины тоже, казарм только две, в которых можно жить, а остальные без полов и потолков. Денег не дают на сие ни копейки, и что делать – не знаем. Крайне желательно, чтобы сюда приехал государь… Грейгу все наскучило, и он ко всему сделался равнодушным. Ссора его с князем Меншиковым есть величайшее зло для Черноморского флота… Вот уже третий год, что флот здесь не ходил в море, и бог знает от каких причин! …Грейг говорит, что он ни о чем более представлять не намерен, и ежели хотят, чтобы послан был корабль или фрегат, то пусть предпишут, а в противном случае пусть стоят и гниют в порте…»[[78]](#footnote-78).

Адмирал Алексей Грейг – отважный флотоводец и один из активных соратников де Траверсе, впал в глубокую депрессию. А ведь раньше Грейг активно укреплял портовую инфраструктуру, внедрял введенные де Траверсе землечерпалки, развивал паровой флот… Именно он, по примеру де Траверсе, стал инициатором введения паровых машин на Черноморском флоте. Поначалу Лазарев склонен был винить во всем Грейга. Но скоро ему самому стало очевидно, что причиной разочарования Грейга была бесполезность всех его попыток достучаться до возглавляемого Меньшиковым Морского министерства.

В следующем году адмирал Лазарев был назначен командиром Черноморского флота и портов. И вскоре сам понял бесполезность всех обращений к Морскому министерству Меншикова. Но Лазарев не опустил руки, а сразу взялся за дело. Он начал закупать пароходофрегаты и пароходы («стимботы») для Черноморского флота в Англии. В 1837 году он заказал в Англии пароход «Колхида», в 1843 году на судостроительной верфи «W.&H.Pitcher» приобрел четыре однотипных пароходофрегата – «Бессарабия», «Херсонес», «Крым» и «Одесса». Тогда же был заказан в Англии флагманский колесный пароходофрегат «Громоносец». Позже, в 1846 году в Англии Корниловым был заказан колесный пароходофрегат «Владимир», а в 1851 году в Англии была куплена винтовая шхуна «Аргонавт» и др.[[79]](#footnote-79)

Это начинание полностью поддержал генерал-губернатор Бессарабии и Новороссии (1823-1854) князь М.С.Воронцов, будущий наместник Кавказа (1844-1854). Он тоже остро нуждался в пароходах для транспортировки грузов, почты и солдат Отдельного Кавказского корпуса вдоль побережья Кавказа[[80]](#footnote-80). Воронцов заказал в Англии для Отдельного Кавказского корпуса несколько транспортных колесных парохода – «Боец», «Молодец», «Могучий».

Правда, старые пароходы российского производства – «Везувий», «Метеор», «Молния» (построенные еще в 1820-е годы инженером Разумовым при Николаевском адмиралтействе; двигатели были присланы по приказу де Траверсе с Ижорского завода), а также «Лиман» (построенный купцом М.Ш.Серебряковым в те же годы), были разобраны в 1840-е годы, так как устарели морально и физически.

Кроме того, Лазарев попытался возобновить дело, начатое в Николаеве еще Грейгом по примеру де Траверсе, – строить собственные российские пароходы. Последним при Николаевском адмиралтействе в 1835 году был построен пароход «Северная звезда» (корабельный мастер – И.С.Дмитриев), прослуживший до 1850-х гг.

В результате, при Лазареве Черноморский флот имел в своем составе более 40 парусных судов, 6 пароходофрегатов и 28 пароходов. Штаты боевых кораблей Черноморского флота были укомплектованы полностью и оснащены артиллерией более высокого качества. На Черном море был построен первый железный пароход, а также начата подготовка кадров для службы на паровых судах[[81]](#footnote-81).

Однако после 1842 года Англия стала производить пароходофрегаты и пароходы винтового типа, поняв их преимущество перед колесными. Ходовая часть винтовых пароходов была менее уязвима для вражеских снарядов, а скорость и маневренность – значительно выше. Те же пароходофрегаты и пароходы, которые стояли на вооружении Русского флота, за редким исключением были колесного типа. Но у Николая I было свое мнение по этому поводу. Он не любил винтовые пароходы, предпочитая им устаревшие колесные.

«Вот это, я понимаю, махины, – заявил как-то Николай I первому командиру колесного пароходофрегата «Владимир» капитан-лейтенанту Н.А.Аркасу… – Знаешь, я против гребных винтов. Какие-то маленькие, юркие, скрытные, не видно, как и работают. Что бы там не говорили, не верю я в них»[[82]](#footnote-82).

В феврале 1850 года Лазарев начал строительство пароходного завода в Николаеве. Благодаря этому Черноморский флот смог бы обеспечить все свои потребности собственными силами, без импортных устаревших пароходов. Незадолго до того, 30 января 1850 г. вступили в строй севастопольские сухие доки[[83]](#footnote-83). Но здоровье Лазарева расстроилось, и 15 февраля 1851 года он взял отпуск для лечения за границей. Он умер 11 апреля в Вене.

Фактически Лазарев сделал все, чтобы продолжить дело, начатое маркизом де Траверсе и прерванное Меншиковым.

К началу Крымской войны 1853-1856 гг. колесные пароходы уже морально и технически устарели. И тем не менее, адмирал М.П.Лазарев делал все, что было в его силах для усиления Черноморского флота. Фактически, он продолжил дело, начатое Иваном Ивановичем де Траверсе. Вдобавок, командира Черноморским флотом М.П.Лазарева окружали такие умнейшие офицеры флота как В.А.Корнилов, П.С.Нахимов, В.И.Истомин, Г.И.Бутаков и другие. Впоследствии эти воспитанники Лазарева защищали Севастополь[[84]](#footnote-84).

Участник Наваринской битвы и ученик М.П.Лазарева Александр де Траверсе-младший (1796-1866[[85]](#footnote-85)) вполне мог бы быть среди своих сослуживцев и защитников Севастополя. Но его судьба сложилась иначе. 6 декабря 1837 г. он был произведен в капитаны 1-го ранга; 6 декабря 1842 г. назначен членом Общего присутствия кораблестроительного департамента морского министерства. Но 10 ноября 1843 неожиданно уволен от службы в чине генерал-майора. По словам его дочери, баронессы Паткуль, Александр де Траверсе-младший лишился звания флигель-адъютанта из-за мстительности морского министра князя А.С.Меншикова. Как раз тогда Меншиков получил от императора выговор по результатам расследования, проведенного де Траверсе по линии военного министерства. Тяжело переживал немилость, Траверсе-младший «сильно заболел и долго оправиться не мог, немилость государя, которому он всей душой был предан, сильно подействовала на здоровье отца и даром ему не прошла»[[86]](#footnote-86).

Началась Крымская война 1853-1856 годов… Как командующий русскими войсками в Крыму, князь Меншиков успешно проиграл сражение при Альме, разместив всю русскую артиллерию в центре и ближе к правому флангу, тогда как англо-французские войска атаковали слабо защищенный левый фланг[[87]](#footnote-87). Меншиков проиграл не только сражение при Альме, но и при Инкермане, не препятствовал высадке англо-франко-турецких войск в Балаклавской бухте (хотя здесь интервентов можно было легко блокировать и с моря, и с суши), не принял мер к укреплению подступов к Севастополю, а впоследствии – к снятию его блокады. 15 (27) февраля 1855 г. он был наконец отправлен в отставку[[88]](#footnote-88).

Устаревшие корабли и колесные пароходы были затоплены в Северной бухте30 августа (11 сентября) 1855 года, чтобы не допустить еще одного десанта противника, как это уже случилось в Балаклаве. Эта судьба постигла «Громоносец», «Владимир», «Бессарабия», «Крым», «Одесса»; их близнец «Херсонес» посажен на камни. А бывшие пароходы Отдельного Кавказского корпуса, переданные в подчинение Черноморского флота – «Боец», «Молодец», а также пароход «Колхида» и винтовая шхуна «Аргонавт», после занятия Керчи англо-французскими войсками ушли под командованием контр-адмирала В.Н.Вульфа в Бердянск, где 13 мая 1855 г. ввиду превосходящих сил противника по приказу адмирала Вульфа тоже были затоплены[[89]](#footnote-89). Парусники и деревянные колесные пароходофрегаты уходили в прошлое. Наступала эра цельнометаллических винтовых броненосцев…

**«Русский француз» Жан Батист (Иван Иванович) де Траверсе оказался на деле бóльшим патриотом России, чем некоторые российские царедворцы**. Вместе со своими единомышленниками – Крузенштерном, Коцебу, Головниным, Чичаговым, Беллинсгаузеном, Лазаревым, Литке, Грейгом и другими – они оставили после себя целую плеяду талантливых офицеров Русского флота. Он много сделал для открытия Антарктиды, для поисков Северного пути в Тихий океан и Русскую Америку, не говоря уже об организации других кругосветных и полярных экспедиций и о развитии русского флота в целом. И сыновья де Траверсе оказались достойны своего отца.

Русские моряки вернулись в Антарктиду лишь 136 лет спустя, 5 января 1956 года, когда дизель-электроход «Обь», принадлежащий Академии наук СССР, причалил к берегам Антарктиды и Комплексная антарктическая экспедиция в составе опытных советских ученых и полярников приступила к исследованию Южного материка…

**Библиография:**

1. Верн, Жюль. История великих путешествий: В трех книгах. Книга третья: Путешествия XIX века / Пер. с франц. Е.Лопыревой и Т. и В.Ровинских. М.: Терра, 1993. 496 с., илл.
2. Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф.196. Оп.2. Д.3086 (Дело маркиза Ивана Ивановича де Траверсе); Ф.81. Оп.1. Д.4 (Дело о назначении Галкина директором народных училищ Пензенской губернии); Ф.58. Оп.1. Д.4 (Ведомости о приходе, расходе, остатке денежных средств за 1825 год).
3. Краснов В.Г., Дайнес В.О. Русский военно-исторический словарь. М.: ОЛМА-пресс, 2001. 656 с.
4. Кук, Джеймс. Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. Государственное издательство географической литературы, Москва, 1948.
5. ЦГАВМФ. Личный фонд И.И.Траверсе. Дело 114. Листы 6-21.
6. Беллинсгаузен Ф.Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов / Второе издание с сокращениями и изменениями. Москва: Государственное издательство географической литературы, 1949.
7. Горбачев С.П. Лазарев, Корнилов, Нахимов, Истомин: возвращение русских адмиралов // Флот. XXI век. 2012.
8. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. 480 с., ил.
9. Литау Н. Южный форпост геополитики // Вокруг Света. № 2. 2006. URL: <https://www.vokrugsveta.ru/vs/article/2264/>.
10. Отечественная история с древнейших времён до 1917 года. М.: Издательство «Большая российская энциклопедия», 2000. Т.3.
11. Пантюшов И. Эпоха великих географических открытий // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>.
12. Паткуль М.А. Воспоминания // Исторический вестник. Т. LXXXVII. СПб: Типография А.С.Суворина, 1902.
13. Первый русский военный пароход. // История РФ. Главный исторический портал страны. 21.04.19. URL: https://histrf.ru/read/articles/piervyi-russkii-voiennyi-parokhod.
14. Потто В.А. Кавказская война: в 5 томах. Том 3: Персидская война. 1826-1828. М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. 527 с.
15. Пресс-служба Военно-медицинской академии имени С.М.Кирова. 26.11.2020. URL: <https://www.vmeda.org/v-fundamentalnoj-biblioteke-voenno-mediczinskoj-akademii-otkrylas-vystavka-literatury-posvyashhennaya-200-letiyu-osvoeniya-antarktidy/>.
16. Прочко И.С. История русской артиллерии. С древнейших времен и до конца XIX века. СПБ.: Полигон, 1994. 496 с.
17. Свет Я.М. Джемс Кук. М.: Мысль, 1979. 110 с., илл.
18. Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>.
19. Сычёв В.И. «Маркизова лужа». Легенды и правда о российском морском министре де Траверсе. М.: Премиум-пресс, 2014. 292 с.
20. Сычев В.И. Хроники открытия Антарктиды // Русское географическое общество. 4 сентября 2014. URL: https://www.rgo.ru/ru/article/hroniki-otkrytiya-antarktidy.
21. Сычев В.И. По следам морского министра России маркиза де Траверсе // Русское географическое общество. 19 мая 2016. URL: <https://www.rgo.ru/ru/event/po-sledam-morskogo-ministra-rossii-markiza-de-traverse>.
22. Трофимова, Елизавета. Вклад пензенцев в исследование Антарктиды. Буклет. МБОУ Классическая гимназия №1 им.В.Г.Белинского. Пенза, 2021.
23. Чикалова Е. (сост.). Под покровительством великих флотоводцев: к 200-летию со дня основания Севастопольской Морской офицерской библиотеки им. адмирала М.П.Лазарева: библиографический список. Севастополь: Центральная городская библиотека им.Л.Н.Толстого, 2022. 19 с.
24. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского / Авториз пер. с фр. М.Л.Андреева. М.: Наука, 2003. 412 c., илл.
25. Шеремет В.И. Война и бизнес. Власть, деньги и оружие. Европа и Ближний Восток в Новое время. М.: Технологическая школа бизнеса, 1996. 714 с.
26. Шушарин, Игорь. Луга, лужа и работа на удаленке морского министра Ивана Ивановича де Траверсе // 47news. 05.06.2020. URL: <https://47news.ru/articles/194457/>.
27. Stewart J. Antarctic. An Encyclopedia. New York, McFarland & Company Inc,. 2011. 1776 pp.
1. Цит.по: Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>. [↑](#footnote-ref-1)
2. Кук Дж. Путешествие к Южному полюсу и вокруг света. Государственное издательство географической литературы, Москва, 1948. С.33. [↑](#footnote-ref-2)
3. Цит.по: Свет Я.М. Джемс Кук. М.: Мысль, 1979. С.70. [↑](#footnote-ref-3)
4. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.177, 227. [↑](#footnote-ref-4)
5. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского / Авториз пер. с фр. М.Л.Андреева. М.: Наука, 2003. С.130. [↑](#footnote-ref-5)
6. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.136. [↑](#footnote-ref-6)
7. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.148. [↑](#footnote-ref-7)
8. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.150,159, 172. [↑](#footnote-ref-8)
9. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.175. [↑](#footnote-ref-9)
10. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.124 (Примечание редакции). [↑](#footnote-ref-10)
11. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.338-339. [↑](#footnote-ref-11)
12. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.13 (Предисловие вице-президента РАН академика Г.А.Месяца). [↑](#footnote-ref-12)
13. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.339-340. [↑](#footnote-ref-13)
14. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.273. [↑](#footnote-ref-14)
15. Маркизова лужа. URL: <https://www.korabel.ru/dictionary/detail/802.html>. [↑](#footnote-ref-15)
16. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.274. [↑](#footnote-ref-16)
17. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.171. [↑](#footnote-ref-17)
18. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.161, 279-283. [↑](#footnote-ref-18)
19. ГАПО. Ф.196. Оп.2. Д.3086 (Дело маркиза Ивана Ивановича де Траверсе). Л.001, 001об, 002, 003, 003об. [↑](#footnote-ref-19)
20. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.339. [↑](#footnote-ref-20)
21. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.121, 122-127, 134-142. [↑](#footnote-ref-21)
22. Беллинсгаузен Ф.Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов / Второе издание с сокращениями и изменениями. Москва: Государственное издательство географической литературы, 1949. Т.I. С.4. [↑](#footnote-ref-22)
23. Из инструкции Ф.Ф.Беллинсгаузену от морского министерства с изложением задач и плана экспедиции к Южному полюсу. [Июнь 1819 г.] // Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.158-161. [↑](#footnote-ref-23)
24. Из инструкции Ф.Ф.Беллинсгаузену от морского министерства о научной работе ученых, отправляющихся в экспедицию к Южному полюсу. [Июнь 1819 г.] // Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.164-165. [↑](#footnote-ref-24)
25. Предписание И.И.Траверсе Адмиралтейств-коллегии о подготовке и снабжении двух шлюпов и двух транспортов, назначенных в дальнее плавание. 3 февраля 1819 г. // Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.127. [↑](#footnote-ref-25)
26. Беллинсгаузен Ф.Ф. Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 1820 и 1821 годов / Второе издание с сокращениями и изменениями. Москва: Государственное издательство географической литературы, 1949. Т.I. Цит.по: Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.234. [↑](#footnote-ref-26)
27. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.247. [↑](#footnote-ref-27)
28. Stewart J. Antarctic. An Encyclopedia. New York, McFarland & Company Inc,. 2011. 1776 pp. [↑](#footnote-ref-28)
29. Пантюшов И. Эпоха великих географических открытий // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-29)
30. Пантюшов И. Эпоха великих географических открытий // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-30)
31. Пресс-служба Военно-медицинской академии имени С.М.Кирова. 26.11.2020. URL: <https://www.vmeda.org/v-fundamentalnoj-biblioteke-voenno-mediczinskoj-akademii-otkrylas-vystavka-literatury-posvyashhennaya-200-letiyu-osvoeniya-antarktidy/>. [↑](#footnote-ref-31)
32. Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>. [↑](#footnote-ref-32)
33. Записка капитана над главным гребным портом генерал-майора С.И.Миницкого в департамент морского министра о просьбе М.П.Лазарева.в отношении оборудования судов, отправляющихся в дальнее плавание. 21 марта 1819 г. // Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.131. [↑](#footnote-ref-33)
34. Трофимова Е. Вклад пензенцев в исследование Антарктиды. Буклет. МБОУ Классическая гимназия №1 им.В.Г.Белинского. Пенза, 2021. [↑](#footnote-ref-34)
35. Пресс-служба Военно-медицинской академии имени С.М.Кирова. 26.11.2020. URL: <https://www.vmeda.org/v-fundamentalnoj-biblioteke-voenno-mediczinskoj-akademii-otkrylas-vystavka-literatury-posvyashhennaya-200-letiyu-osvoeniya-antarktidy/>. [↑](#footnote-ref-35)
36. Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>. [↑](#footnote-ref-36)
37. Трофимова Е. Вклад пензенцев в исследование Антарктиды. Буклет. МБОУ Классическая гимназия №1 им.В.Г.Белинского. Пенза, 2021. [↑](#footnote-ref-37)
38. Цит.по: Пантюшов И. Эпоха великих географических открытий // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-38)
39. Трофимова Е. Вклад пензенцев в исследование Антарктиды. Буклет. МБОУ Классическая гимназия №1 им.В.Г.Белинского. Пенза, 2021. [↑](#footnote-ref-39)
40. Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>. [↑](#footnote-ref-40)
41. Трофимова Е. Вклад пензенцев в исследование Антарктиды. Буклет. МБОУ Классическая гимназия №1 им.В.Г.Белинского. Пенза, 2021. [↑](#footnote-ref-41)
42. Пресс-служба Военно-медицинской академии имени С.М.Кирова. 26.11.2020. URL: <https://www.vmeda.org/v-fundamentalnoj-biblioteke-voenno-mediczinskoj-akademii-otkrylas-vystavka-literatury-posvyashhennaya-200-letiyu-osvoeniya-antarktidy/>; Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>. [↑](#footnote-ref-42)
43. Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф.81. Оп.1. Д.4 (Дело о назначении Галкина директором народных училищ Пензенской губернии). Л.004. [↑](#footnote-ref-43)
44. ГАПО. Ф.81. Оп.1. Д.4 (Дело о назначении Галкина директором народных училищ Пензенской губернии). Л.001. [↑](#footnote-ref-44)
45. ГАПО. Ф.58. Оп.1. Д.4 (Ведомости о приходе, расходе, остатке денежных средств за 1825 год). Л.3, 56об-57, 58. [↑](#footnote-ref-45)
46. ГАПО. Ф.81. Оп.1. Д.4 (Об отказе почетному смотрителю Пензенского уездного училища Всеволжскому в назначении его директором училищ). Л.001-002. [↑](#footnote-ref-46)
47. Пантюшов И. Эпоха великих географических открытий // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-47)
48. Цит.по: Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>. [↑](#footnote-ref-48)
49. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.303. [↑](#footnote-ref-49)
50. Цит.по: Сузюмов А. К 200-летию открытия Антарктиды русскими моряками // Русское географическое общество. 11.01.2020. URL: <https://www.rgo.ru/en/taxonomy/term/6473>. [↑](#footnote-ref-50)
51. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.1325-326. [↑](#footnote-ref-51)
52. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.255. [↑](#footnote-ref-52)
53. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.253-254. [↑](#footnote-ref-53)
54. Верн Ж. История великих путешествий: В трех книгах. Книга третья: Путешествия XIX века / Пер. с франц. Е.Лопыревой и Т. и В.Ровинских. М.: Терра, 1993. С.387. [↑](#footnote-ref-54)
55. Верн Ж. История великих путешествий. Книга третья: Путешествия XIX века. М.: Терра, 1993. С.388. [↑](#footnote-ref-55)
56. Пантюшов И. Эпоха великих географических открытий // Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-56)
57. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.291. [↑](#footnote-ref-57)
58. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.291-292. [↑](#footnote-ref-58)
59. Краснов В.Г., Дайнес В.О. Русский военно-исторический словарь. М.: ОЛМА-пресс, 2001. С.300-301; Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.140. [↑](#footnote-ref-59)
60. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.275. [↑](#footnote-ref-60)
61. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.275. [↑](#footnote-ref-61)
62. Пароход // Википедия. URL: https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Пароход&oldid=12698286. [↑](#footnote-ref-62)
63. Краснов В.Г., Дайнес В.О. Русский военно-исторический словарь. М.: ОЛМА-пресс, 2001. С.163. [↑](#footnote-ref-63)
64. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.275-276. [↑](#footnote-ref-64)
65. Первый русский военный пароход. // История РФ. Главный исторический портал страны. 21.04.19. URL: https://histrf.ru/read/articles/piervyi-russkii-voiennyi-parokhod. [↑](#footnote-ref-65)
66. Шеремет В.И. Война и бизнес. Власть, деньги и оружие. Европа и Ближний Восток в Новое время. М.: Технологическая школа бизнеса, 1996. С.263. [↑](#footnote-ref-66)
67. Первый русский военный пароход. // История РФ. Главный исторический портал страны. 21.04.19. URL: https://histrf.ru/read/articles/piervyi-russkii-voiennyi-parokhod. [↑](#footnote-ref-67)
68. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.271. [↑](#footnote-ref-68)
69. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.339. [↑](#footnote-ref-69)
70. Цит.по: Потто В.А. Кавказская война: в 5 томах. Том 3: Персидская война. 1826-1828. М.: Центрполиграф, 2007. С.22. [↑](#footnote-ref-70)
71. Потто В.А. Кавказская война. Том 3: Персидская война. 1826-1828. М.: Центрполиграф, 2007. С.21. [↑](#footnote-ref-71)
72. Потто В.А. Кавказская война. Том 3: Персидская война. 1826-1828. М.: Центрполиграф, 2007. С.23-24. [↑](#footnote-ref-72)
73. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.346, 352. [↑](#footnote-ref-73)
74. Краснов В.Г., Дайнес В.О. Русский военно-исторический словарь. М.: ОЛМА-пресс, 2001. С.390-391. [↑](#footnote-ref-74)
75. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.340-342. [↑](#footnote-ref-75)
76. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.254. [↑](#footnote-ref-76)
77. Отечественная история с древнейших времён до 1917 года. М.: Издательство «Большая российская энциклопедия», 2000. Т.3. С.549-550. [↑](#footnote-ref-77)
78. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.308-309. [↑](#footnote-ref-78)
79. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.339-342. [↑](#footnote-ref-79)
80. Чикалова Е. (сост.). Под покровительством великих флотоводцев: к 200-летию со дня основания Севастопольской Морской офицерской библиотеки им. адмирала М.П.Лазарева: библиографический список. Севастополь: Центральная городская библиотека им.Л.Н.Толстого, 2022. 19 с.; Горбачев С.П. Лазарев, Корнилов, Нахимов, Истомин: возвращение русских адмиралов // Флот. XXI век. 2012. [↑](#footnote-ref-80)
81. Чикалова Е. (сост.). Под покровительством великих флотоводцев: к 200-летию со дня основания Севастопольской Морской офицерской библиотеки им. адмирала М.П.Лазарева: библиографический список. Севастополь: Центральная городская библиотека им.Л.Н.Толстого, 2022. 19 с.; Горбачев С.П. Лазарев, Корнилов, Нахимов, Истомин: возвращение русских адмиралов // Флот. XXI век. 2012. [↑](#footnote-ref-81)
82. «Не верю!» // Техника — молодежи (Клуб «ТМ», рубрика «Однажды…»). 1988. №2. С.60. [↑](#footnote-ref-82)
83. Лазарев М.П. Три кругосветных путешествия. М.: Эксмо, 2013. С.342. [↑](#footnote-ref-83)
84. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.352. [↑](#footnote-ref-84)
85. Шатне, Мадлен Дю. Жан Батист де Траверсе, министр флота российского. М.: Наука, 2003. С.352. [↑](#footnote-ref-85)
86. Паткуль М.А. Воспоминания // Исторический вестник. Т. LXXXVII. СПб: Типография А.С.Суворина, 1902. С.35. [↑](#footnote-ref-86)
87. Прочко И.С. История русской артиллерии. С древнейших времен и до конца XIX века. СПБ.: Полигон, 1994. С.324. [↑](#footnote-ref-87)
88. Краснов В.Г., Дайнес В.О. Русский военно-исторический словарь. М.: ОЛМА-пресс, 2001. С.357. [↑](#footnote-ref-88)
89. Н.А.Залесский. «Одесса» выходит в море // Cartalana.ru. URL: <http://www.cartalana.ru/morzal-17.php>; архивировано: https://web.archive.org/web/20110630151322/http://www.cartalana.ru/morzal-17.php.cartalana.ru. [↑](#footnote-ref-89)