

ТАЙНА ОСТРОВА ЛИВИНГСТОН (СМОЛЕНСК)

Выступая на заседании Попечительского совета РГО 27 апреля 2018 года, В.В. Путин, как председатель этого совета, отметил: «Сфера топонимики, то есть названий географических и других объектов, в целом нуждается в особом внимании. Сегодня мы сталкиваемся с ситуацией, когда русские названия, которые давали еще в прошлые века и десятилетия наши исследователи и путешественники, постоянно вытесняются с карты мира. Подчеркну, тем самым стирается и память о вкладе России в изучение планеты и развитие науки. Особенно это заметно в Антарктиде, где имена, данные первооткрывателями континента Лазаревым и Беллинсгаузеном, почти вышли из оборота. Сегодня лишь единицы знают, что изначальное, историческое название острова Смит — это Бородино, что Сноу — это Малый Ярославец, а Ливингстон — на самом деле Смоленск и так далее и тому подобное».

Но сегодня не все знают и историю страшной трагедии, случившейся в 1819 году у берегов острова Смоленск (Ливингстон) с испанским линейным кораблем «Сан-Тельмо» и его экипажем из 644 человек.

Остров Ливингстон (Смоленск) является частью архипелага Южные Шетландские острова, в Южном океане между проливами Дрейка и Брансфилд. Это первая земля, открытая к югу от 60° ю. ш. в 1819 году.

4 июля 1819 года из Кронштадта под салют артиллерийских береговых батарей вышли в дальний поход четыре шлюпа. Это были корабли двух отрядов русской географической экспедиции, задача которых была как можно ближе подойти к южной и северной точкам планеты. Первому отряду, Южному, было суждено совершить величайшее открытие, которое вошло в историю, — открыть Антарктиду. Кругосветное плавание двух шлюпов под командованием Ф.Ф. Беллинсгаузена и М.П. Лазарева продолжалось 751 сутки и завершилось 24 июля 1821 года, когда корабли возвратились в Кронштадт. Экспедиция не только открыла новый материк и прилегающие к нему острова, она положила начало изучению этого континента и всех связанных с ним физических явлений в океане.

Во время кругосветного плавания русские моряки дважды заходили в Порт-Джексон (ныне Сидней, Австра-

лия) для ремонта потрепанных штормами кораблей и отдыха экипажей. Во время второго захода (сентябрь 1820 года) начальнику эскадры капитану 2 ранга Ф.Ф. Беллинсгаузену было доставлено с пакетбота письмо от русского посла в Бразилии генерал-майора Ф.В. Тейля фон Сераскеркена. Он сообщал об открытии неким Уильямом Смитом Южных Шетландских островов к югу от Огненной Земли и высказывал пожелание обследовать их. Поэтому по пути на родину экспедиция обследовала эти острова.

Много интересного об этих живописных островах рассказал в своей книге «Антарктическое ожерелье» бывший сотрудник отдела географии АНИИ Л.С. Говоруха, проводивший исследования в этом районе. Он сравнил эти острова «с драгоценными подвесками алмазного ожерелья, обрамляющими гигантский Антарктический полуостров». Приведем фрагмент из его книги: «Южные Шетландские острова — это естественный зоопарк под открытым небом, где соседствуют колонии пингвинов, морские слоны, морские львы, котики и леопарды, и природный геологический музей, где можно видеть разнообразные геологические структуры и кладбище деревянных кораблей — немых свидетелей кораблекрушений, трагической судьбы смельчаков, отважившихся пересечь вечно бушующий пролив Дрейка».

Вид с о. Десепшен на о. Ливингстон (Смоленск)



В архипелаге, расположившемся под ледяным боком Антарктиды, было, наверное, не менее сотни островов, но крупных — всего одиннадцать, очень разнообразных по форме и размерам. Русские мореплаватели впервые произвели их морскую опись, все острова были точно положены на карту. Считая, что они основательно потрудились, Ф.Ф. Беллинсгаузен решил дать островам русские названия. Часть из них была названа в честь памятных событий недавней войны 1812 года (Бородино, Полоцк, Березина, Смоленск, Ватерлоо и др.), некоторые — в честь известных русских мореплавателей: адмирала Н.С. Мордвинова, капитан-командора В.М. Михайлова, вице-адмирала А.С. Шишкова.

Позднее англичане дали Южным Шетландским островам свои названия. Поэтому они носят «двойные фамилии»: первое название — английское, второе (в скобках) — русское. В настоящее время на этих островах расположено около половины всех имеющихся в Антарктиде научных станций. Соседствуют и живут в добром согласии станции Чили, Англии, Аргентины, Кореи, Китая, России и т. д. На острове Кинг-Джордж (Ватерлоо) с 22 февраля 1968 года работает единственная островная российская научная станция Беллинсгаузен.

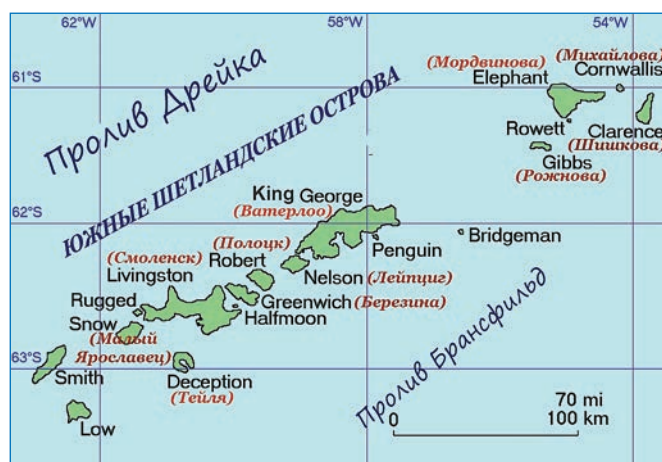
Ф.Ф. Беллинсгаузен в своей книге «Двукратные изыскания в Южном Ледовитом океане и плавание вокруг света в продолжение 1819, 20 и 21 гг., совершенные на шлюпах "Восток" и "Мирный" под начальством капитана Беллинсгаузена, командира шлюпа "Востока". Шлюпом "Мирным" начальствовал лейтенант Лазарев» так прокомментировал открытие Смита: «Примечательно, что плавание вокруг Огненной Земли длилось более двухсот лет, но никто так и не увидел берегов Новых Шетландских островов. В 1616 году голландские мореплаватели Лемер и Схоутен обнаружили пролив между Огненной Землей и Статен-Ленд, названный в честь Лемера. Пройдя этот пролив и обогнув Огненную Землю, они первыми вошли в Великий Океан этим путем. С тех пор корабли, обигавшие Огненную Землю, нередко сталкивались с продолжительными и сильными северо-западными встречными ветрами и штормами, и, вероятно, их относило близко к Южным Шетландским островам, а некоторые, возможно, погибли у их берегов, но только в феврале 1819 года эти острова были случайно открыты Смитом, капитаном английского торгового брига».

В 1894 году Морское министерство напечатало 2-томное издание морского историка, полковника А.С. Кроткова «Повседневная запись замечательных событий в русском флоте». Это своего рода календарь памятных дат русского флота. Вот один из фрагментов этой книги за 1821 год:

«25-е Января.

Капитан 2 ранга Беллинсгаузен со шлюпами Восток и Мирный (лейт. М.П. Лазарев) открыл южнее Ново-Шотландских островов шесть неизвестных до того островов.

Первый в широте 62°58' S и долготе 61°55' W назван островом Тейля в честь русского посланника в Бразилии



Современная карта Южных Шетландских островов

генерал-майора барона Тейля; остров, вершина которого была покрыта облаками, имел в окружности 20 миль.

Второй остров, имеющий длину в 41 милю, получил название острова Смоленска; широта восточной оконечности острова 62°34' S и долготы 60°3' W.

Третий остров в широте 62°31'30" S и долготы 59°58' W получил название острова Бородино, а четвертый в широте 62°24'30" S и долготы 59°46' W полу-

чил название острова Полоцка.

Острова Бородино и Полоцк отделены друг от друга проливом шириною в 63 мили; первый остров горист, имеет окружность в 22 мили, второй — ровен и имеет окружность в 21 милю.

Пятый остров, отделенный от острова Полоцка проливом шириною в 6 миль, получил название о-ва Ватерлоо; широта SW-го мыса 62°1'10" S, долготы 57°47' W.

Все острова гористы и покрыты снегом...»

Но открытие архипелага, как известно, произошло несколько ранее и принадлежит англичанину, капитану китобойного барка «Уильямс» Уильяму Смигу (1790–1847), который в 1819 году на своем паруснике, при переходе из Буэнос-Айреса в Вальпараисо, сильно отклонился к югу, обходя м. Горн, и 19 февраля 1819 года увидел группу островов на 62° ю. ш. и 60° з. д., но не стал высаживаться на них из-за шторма.

Во время следующего плавания 16 октября 1919 года Смит высадился на самый большой из островов и обследовал его. Капитан назвал открытый остров *King George* в честь короля Георга III, а архипелагу дал название Южные Шетландские острова в честь Шетландских островов, которые находятся к северу от Шотландии, и заявил права на владение островами Британией.

Одному из островов (второму по величине в архипелаге) экспедиция Беллинсгаузена–Лазарева дала название **Смоленск** в честь Смоленского сражения эпохи Наполеоновских войн. Существующее название остров получил в честь капитана Эндрю Ливингстона, хотя уже ведущие тогда промысел на острове британские и американские китобои называли его Фрисленд (*Friesland Island*).

В начале XIX века Испания все еще выступала в качестве огромной колониальной державы, владения которой располагались по всему миру. И хотя в течение XVII–XVIII веков испанская корона утратила свои европейские владения, ее все еще называли «империей, в которой не заходит солнце». Правда, влияние Испании в Европе и мире постепенно ослабевало, а в Новом Свете росло соперничество испанцев с французами и англичанами. В конце концов Испания оказалась втянутой в серию войн с Великобританией и Францией.

21 октября 1805 года у мыса Трафальгар на атлантическом побережье Испании к югу от порта Кадис английская эскадра вице-адмирала Нельсона разгромила франко-испанский флот под флагом французского адмирала Пьера-Шарля Вильнева.

В жесточайшем сражении 27 британских линейных кораблей сошлись с 33 французскими и испанскими

линейными кораблями. В бою франко-испанский флот потерял 22 судна, британцы же не потеряли ни одного корабля. Кроме того, потери союзников составили около 15 тыс. человек убитыми, ранеными и сдавшимися в плен.

Во время битвы Нельсон был смертельно ранен пулей и умер незадолго до окончания сражения. Однако гибель английского адмирала не спасла флот Наполеона от поражения. Победа при Трафальгаре подтвердила превосходство британской морской артиллерии и лишила Наполеона боеспособного флота, превратив Британию в безраздельную владычицу морей на долгие годы, вплоть до Второй мировой войны.

После Трафальгарского сражения и последовавших за ним Мадридского восстания и Пиренейской войны с Наполеоном Испания практически лишилась своей армады, оставшиеся испанские корабли гнили в гаванях, а заменять их было нечем. На 15 февраля 1815 года у Испании оставалось всего 40 боевых кораблей, из них 18 линкоров.

Тем временем в Южной Америке ширилось движение за независимость, шли кровопролитные бои, которые требовали переброски значительного количества войск. Корабли были нужны Испании как воздух, они должны были обеспечить переброску войск в Южную Америку, и испанское правительство решило закупить суда у другой страны. Выбор пал на Россию.

В конце марта 1817 года король Испании Фердинанд VII обратился к российскому посланнику Д.П. Татищеву с секретной просьбой о продаже четырех линейных кораблей, имевших на вооружении 74–80 пушек, и семи-восьми фрегатов. Ту же просьбу король повторил в письме к Александру I.

Как указывал Фердинанд VII в обращении к российскому императору, эскадра должна была использоваться «для защиты испанской торговли, освобождения наших (испанских — прим. авт.) морей от пиратов, для защиты верноподданных, которые являются за морями жертвами анархии и мятежа, и восстановления выгод, которых лишена Европа в результате беспорядков в Америке».

В конце 1817 года был заключен Мадридский договор, согласно которому Россия продавала Испании пять линейных кораблей и три фрегата. Но когда российская эскадра прибыла в Кадис, испанцы испытали сильнейший шок: состояние кораблей оказалось не просто плохим, а ужасным. Более того, корабли пришли пустыми, русских моряков пришлось кормить в портах, так как у них не было припасов, хотя по контракту корабли должны были быть экипированы и снабжены на полгода. Д.П. Татищев вынужден был с горечью написать Александру I: «Весьма печально, Государь, что я не могу принести к стопам Вашего Императорского Величества столь же удовлетворительный отчет о состоянии кораблей... Корабли оказались негодным старьем». Испанские офицеры отказывались принимать русские корабли.

Испанцы характеризовали эту сделку кратко: «Русские продали дрова по цене золота». Началась многолетняя судебная тяжба, которая продолжалась и при Николае I. В конце концов испанцы отправили русские корабли в Америку и принялись за строительство сами. Оставшиеся корабли использовались на пределе возможностей, совершая океанские плавания и перевоза войска в Южную Америку, в том числе и через необъявленную английскую блокаду.

Чтобы поддержать своих сторонников и помочь им удержать позиции, король Фердинанд VII приказал отправить в Перу небольшую эскадру. Помимо убедитель-

ных 24-фунтовых пушек для солдат экспедиция должна была доставить серебро для оплаты службы действующей армии.

13 мая 1819 года из Кадиса (город на юго-западе Испании) в Кальяо (Перу) вышла эскадра под гордым названием «Дивизия южных морей» для усиления колониальных сил, сражавшихся там против движения за независимость в Испанской Америке. Флагманом эскадры был 74-пушечный трехпалубный линкор «Сан-Тельмо» под командованием капитана Хоакина де Толедо-и-Парра, командовал эскадрой бригадир Росендо Порлье-и-Астегьета. За флагманом шли линейный корабль «Александр I» (недавно купленный у России, тоже с 74 пушками) и пара фрегатов.

По одной из версий линкор «Сан-Тельмо» был один из проданных Россией Испании линейных кораблей; по другой версии линейный корабль испанской армады «Сан-Тельмо» сошел со стапелей верфи близ испанского порта Ферроль в 1788 году.

Проблемы начались очень скоро. В районе тропика Рака линейный корабль «Александр I», построенный по принципу «чем дешевле, тем лучше, потому что у государя императора на флот денег нет» и предназначенный для холодных балтийских вод, начал разваливаться и набирать воду всеми щелями. От греха подальше дон Росендо приказал ему вернуться в Кадис.

После остановок в Монтевидео и Рио-де-Жанейро в конце августа эскадра достигла пролива Дрейка, за которым ревел вечный приантарктический шторм. Корабли дона Росендо, несмотря ни на что, упорно пытались прорваться в Тихий океан. Во время последнего шторма испанцы потеряли друг друга. Экипаж фрегата «Примоса Мариана» стал последним, кто видел «Сан-Тельмо». 2 сентября 1819 года флагман скрылся в чудовищном шторме посреди пролива Дрейка. С тяжелыми повреждениями руля и грот-рея линкор продолжал отчаянно бороться с ненастьем.

Фрегаты сумели добраться до портов, а «Сан-Тельмо» вместе с бригадиром Росендо Порлиером, капитаном Хоакином де Толедо и остальными 642 членами экипажа поглотила бесконечная буря Южного океана.

Через полтора месяца после исчезновения «Сан-Тельмо» к неприветливым берегам еще безымянного острова Ливингстон подошел британский корабль капитана У. Смита. В этом пустынном и мрачном месте англичанин заинтересовал выброшенный на берег фрагмент большого якоря и деревянные обломки, судя по всему, некогда принадлежавшие испанскому линейному кораблю. «Кто здесь был до меня?» — записал У. Смит в дневнике.

Вскоре новые берега облюбовали английские охотники на тюленей. Они тоже рассказывали, что видели на каменистом пляже обломки какого-то большого корабля. О том же писали и следовавшие британские экспедиции.

В начале 1821 года сюда пришли шлюпы похода Беллинсгаузена–Лазарева. Моряки не высаживались на берег и потому ничего об обломках «Сан-Тельмо» так и не узнали.

Судьба испанского линейного корабля стала мрачной морской легендой. И до сих пор никто не знает, насколько печальной была судьба 644 испанских моряков. Все ли они погибли сразу, когда их корабль с разбитым рулем и разорванными парусами на сломанных мачтах столкнулся со скалами антарктического острова? Или в сердце ужасного шторма кто-то сумел выжить, а потом безнадежно ждал спасения на ледяном пляже, умирая



Испанская антарктическая база «Хуан Карлос I» на о. Ливингстон (Смоленск)

в промерзшей пустоши от холода и голода, так и не увидев парусов на горизонте?

Как бы то ни было, при первом же появлении людей у своих берегов Южный океан получил огромную человеческую жертву: шесть с половиной сотен испанских моряков навеки упокоились у берегов острова Ливингстон, став первыми людьми, погибшими в Антарктике.

В 1988 году на острове Ливингстон была построена испанская антарктическая станция. Естественно, выбор места не случаен: на родине не забыли о моряках.

В 1993 году испанцы и чилийцы направили на остров археологическую экспедицию. Участники проекта «Сан-Тельмо» искали следы гибели испанского линейного корабля на острове и в окрестностях. Но,

увы, археологи нашли на острове только следы стоянок охотников на тюленей, артефактов с «Сан-Тельмо» обнаружено не было. И якорь, и обломки корабля давно сгнули в суровом мире вечно дождя и шторма. Как и следы возможного последнего пристанища выживших членов экипажа.

Только магнитометры уверенно показали наличие аномалий: на дне у северного берега острова лежит немало тяжелых металлических предметов. Возможно, это орудия с линкора «Сан-Тельмо».

У экспедиции не было специальных подводных аппаратов, и точка в судьбе испанского корабля пока не поставлена.

Л.М. Саватюгин (АНИИ)

ИСТОРИЯ ПАМЯТНОЙ ДОСКИ ЭКСПЕДИЦИИ П.В. ВИТТЕНБУРГА НА МЫСЕ СТЕРЛЕГОВА

С 1992 года я принимал участие в высокоширотных экспедициях Экспедиционного центра «Арктика».

Мне посчастливилось побывать на многих островах Центральной Арктики и на полярных станциях, которых уже давно нет. Хотя всего тридцать лет назад только в Карском море располагались и работали десятки гидротеостанций.

Часто на маршрутах нам встречались памятные знаки, маяки, кресты и другие свидетельства об экспедициях и первопроходцах, исследовавших арктические районы нашей страны.

Позже в своих книгах я всегда старался как бы «поднять» из забвения имена людей, которые оставили свой след в Арктике в названиях островов, заливов, проливов, маяков, мысов и кораблей.

В одной из экспедиций в район Северной Земли была сделана остановка на мысе Стерлегова, на западном берегу Таймырского полуострова. Здесь случайно была обнаружена толстая деревянная памятная доска. Ее в конце мая 2004 года обнаружила экспедиция «Полярное кольцо» под руководством В.С. Чукова (ЭЦ «Арктика»), посвященная 275-летию Великой Северной экспедиции (1733–1743). Это случилось в пяти километрах от полярной станции Стерлегова. Полярная станция Стерлегова имеет координаты 75° 24' 34" с.ш. 88° 53' 39" в.д.,

а доска и маяк находятся рядом, в точке с координатами 75° 24' 08" с.ш., 88° 48' 43" в.д. На доске были вырезаны фамилии участников экспедиции (1936–1938) и координаты. И только прочитав фамилию Виттенбург, я вдруг вспомнил, что где-то в книгах уже встречал ее. Сразу вспомнилась книга Э.В. Толля «Плавание на яхте “Заря”» под редакцией П.В. Виттенбурга, изданная в 1959 году.

Несмотря на то, что про Павла Владимировича Виттенбурга уже были сообщения в журналах и газетах, мне хотелось бы еще раз напомнить о нем и о тех событиях.

Первое знакомство П.В. Виттенбурга с Арктикой состоялось в 1913 году, когда он вместе с Р.Л. Самойловичем изучал геологию Западного Шпицбергена. Затем последовали две экспедиции на Северный Мурман (1918–1920) и экспедиция на Новую Землю (1921). Результаты своих исследований П.В. Виттенбург публиковал в многочисленных статьях, сделал для себя приоритетным геолого-географическое изучение Арктического региона, всецело соответствовавшее его стремлению к познанию нового, неизведанного. В 1925 году он становится проректором Географического института, участвует в конференциях, бывает за границей.

Но в 1930 году по так называемому делу Академии наук он был арестован. Следствие длилось десять месяцев. После допросов, угроз в адрес жены и детей