

20 сентября 1871 г. на неизведанные берега Северо-Восточной Новой Гвинеи впервые высадился для изучения жизни папуасов русский исследователь Николай Николаевич Миклухо-Маклай.

100-летию со дня этого события и 125-летию со дня рождения выдающегося ученого и гуманиста посвящается эта книга.

А К А Д Е М И Я Н А У К С С С Р
ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО СССР
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ
ИНСТИТУТ ЭТНОГРАФИИ им. Н. Н. МИКЛУХО-МАКЛАЯ

СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

Под общей редакцией
члена-корреспондента АН СССР
Д. А. ОЛЬДЕРОГГЕ

ВЫПУСК XIII

СТРАНЫ И НАРОДЫ БАСЕЙНА
ТИХОГО ОКЕАНА

Книга 2



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»
Главная редакция восточной литературы
Москва 1972

Б. А. Вальская

**НЕОПУБЛИКОВАННЫЕ МАТЕРИАЛЫ О ПОДГОТОВКЕ
ЭКСПЕДИЦИИ Н. Н. МИКЛУХО-МАКЛАЯ НА НОВУЮ
ГВИНЕЮ В 1871 г. И О ПЛАВАНИИ КОРВЕТА
«СКОБЕЛЕВ» К ЭТОМУ ОСТРОВУ В 1883 г.**

20 сентября 1971 г.¹ исполнилось сто лет с того дня, когда великий русский путешественник Н. Н. Миклухо-Маклай высадился на неведомом северо-восточном берегу Новой Гвинеи, получившем впоследствии название Берега Маклая.

В связи с этой датой мы публикуем новые материалы об этом путешествии, хранящиеся в Ленинградском отделении Архива Академии наук СССР (ААН), в Архиве Географического общества СССР (АГО) и Центральном государственном архиве военно-морского флота (ЦГАВМФ). Все документы приводятся в орфографии подлинников.

Публикуемые материалы показывают большую роль в организации этой экспедиции Русского географического общества, которое поддержало предложение Миклухо-Маклая о путешествии на острова Тихого океана и добилось через морское ведомство отправления смелого путешественника на корвете «Витязь» к берегам Новой Гвинеи.

Первый раздел публикации включает письма секретаря Русского географического общества Ф. Р. Остен-Сакена, вице-председателя Ф. П. Литке и другие материалы, связанные главным образом с подготовкой экспедиции. Второй раздел посвящен третьему путешествию Миклухо-Маклая на Берег Маклая в 1883 г. и плаванию корвета «Скобелев».

Связь с Русским географическим обществом Миклухо-Маклай установил с помощью выдающегося зоолога и географа Н. А. Северцова. После путешествия по Красному морю Миклухо-Маклай в августе 1869 г. принял участие в работе съезда русских естествоиспытателей и врачей в Москве. Здесь он выступил с предложением об организации зоологических станций на Белом, Балтийском, Каспийском морях и морях Дальнего Востока. На этом съезде и произошло знакомство Миклухо-Маклая с Северцовым, который рекомендовал молодого ученого Ф. Р. Остен-Сакену. «Податель сего,— писал Северцов,— г. Маклай, зоолог и неутомимый путешественник, желает вступить в сношения с Географическим обществом; поэтому сделайте одолжение ознакомить его с Уставом Общества и его трудами (он ассистент при Зоологическом музее в Йене); при своих путешествиях он и Обществу может быть полезен» [4, 561].

Первое выступление Н. Н. Миклухо-Маклая в Географическом обще-

¹ Все даты во вступительной статье после 1917 г. даны по новому стилю, до 1917 г.— по старому стилю.

стве состоялось 23 сентября 1869 г. на совместном заседании отделений математической и физической географии, на котором присутствовали Ф. П. Литке, Ф. Р. Остен-Сакен, секретарь Отделения физической географии П. А. Кропоткин и более 25 действительных членов Общества.

В ярком и интересном докладе о своем путешествии по Красному морю Николай Николаевич подчеркнул, что естествознание вступило в новый этап своего развития, вызвавший необходимость изучения биологии в естественных условиях. Этот же поворот в «способе исследования» привел к важным открытиям и обобщениям. Здесь Н. Н. Миклухо-Маклай имел в виду прежде всего теорию Дарвина. А. Г. Грумм-Гржимайло правильно писал, что «дарвинизм глубоко внедрился не только в сознание этого исследователя, но и в методы его работы» [6, 53].

В сентябре 1869 г. Миклухо-Маклай приступил к работе в Зоологическом музее Академии наук. Акад. К. М. Бэр и директор музея акад. Ф. Ф. Брандт оказали ему радушный прием. Занимаясь в музее изучением коллекций губок, собранных К. М. Бэром, А. Ф. Миддендорфом, А. Ф. Вознесенским в разных частях света, Миклухо-Маклай пришел к интересным выводам, которые убедили его избрать полем будущих своих исследований Тихий океан.

Через несколько дней после выступления в Географическом обществе Николай Николаевич обратился с письмом к его ученому секретарю, в котором просил «доставить ему возможность на военном судне переехать на какой-нибудь пункт Тихого океана с тем, чтобы впоследствии возвратиться в Европу на одном из обратно следующих судов в Кронштадт» [18, 26].

По получении этого письма Остен-Сакен сообщил Миклухо-Маклаю, что П. П. Семенов «очень заинтересовался» его путешествием. Это письмо Остен-Сакена, к сожалению не датированное, мы публикуем полностью (№ 1)². 13 октября 1869 г. Остен-Сакен запросил Ф. Ф. Брандта о научных заслугах Миклухо-Маклая. Брандт ответил, что знает Миклухо-Маклая как «очень талантливого и ревностного молодого человека»³.

Это письмо Брандта было зачитано на заседании Совета Географического общества 28 октября 1869 г., где обсуждался вопрос о путешествии Миклухо-Маклая на острова Тихого океана. За день до этого заседания Остен-Сакен в письме (№ 2) сообщил Николаю Николаевичу о том, что он просил П. П. Семенова предложить Совету перенести дело в Отделение географии физической, «не обсуждая в Совете. Если сн этого не сделает, то я отчаиваюсь в успехе».

В протоколе заседания Совета отмечено, что Миклухо-Маклай, «руководствуясь мыслью, что успешные зоологические исследования могут быть произведены только над живыми организмами и притом в среде, которую они постоянно обитают, полагает предпринять более дальнее путешествие, а именно в Тихий океан» [7, 299].

Совет принял предложение П. П. Семенова и просил Отделение физической географии представить свои соображения о путешествии Н. Н. Миклухо-Маклая на острова Тихого океана. На основании решения Совета Ф. П. Литке направил управляющему Морским министерством адмиралу Н. К. Краббе отношение по поводу переезда Миклухо-Маклая на военном судне к берегам Тихого океана. 29 октября 1869 г. Остен-Сакен письмом (№ 3) сообщил Николаю Николаевичу, что «дело»

² Здесь и далее — порядковый номер публикуемого документа.

³ АГО, ф. 1, оп. 1, № 19 (1869), л. 14.

в Совете кончилось удовлетворительно». После этого Миклухо-Маклай сразу выехал в Йену для завершения своих дел и подготовки экспедиции.

20 ноября 1869 г. под председательством П. П. Семенова состоялось заседание Отделения географии физической. В обсуждении вопроса о путешествии Миклухо-Маклая на острова Тихого океана приняли участие Н. А. Ивашинцов, М. А. Рыкачев и др. Отделение посчитало «справедливым» назначить Миклухо-Маклаю «до 1200 рублей пособия из сумм Общества и постановило войти об этом с представлением в Совет» [7а, 18].

Большой интерес представляют письма Ф. Р. Остен-Сакена от 18 февраля и 30 апреля 1870 г. (№ 4 и 5), которые считались утерянными. В письме от 18 февраля 1870 г. Остен-Сакен писал Миклухо-Маклаю, что Географическое общество «считает себя вправе предложить Вам некоторые условия. Вы пишете, что предполагаете остаться по меньшей мере 3—4 года на островах Тихого океана, а *потом только* подняться на Север. Это было для нас очень прискорбно... Совет затруднится на отпуск денег, если издержка только в далекой перспективе обещает результаты непосредственно относящиеся до Российских морей».

Николай Николаевич ответил, что он с удовольствием откажется от денежной помощи, «если ее получение идет наперекор разрешению» его научных задач. «Я убежден,— писал он,— что разрешение этих задач, хотя даже неполное, может принести немалую пользу нашим знаниям, и я им не изменю ради нескольких грошей, если бы даже гроши превратились в рубли» [19, 32].

29 апреля Совет Географического общества принял решение о назначении Миклухо-Маклаю 1200 рублей. «Вместе с этим,— указано в протоколе,— вице-председатель заявил, что согласно желанию Совета он вошел в сношение с управляющим Морским министерством, который весьма сочувственно отозвался на предложение Географического общества и обещал дать г. Маклаю возможность воспользоваться отправлением военных судов в Тихий океан для совершения путешествия туда и обратно» [8, 147].

На следующий день Остен-Сакен известил об этом Миклухо-Маклая (№ 5). 2 мая из Брюсселя Николай Николаевич просил прислать «обещанную денежную помощь». Но деньги он получил только в Петербурге, куда приехал в июле 1870 г.

Второе выступление Миклухо-Маклая в Географическом обществе состоялось 7 октября 1870 г. на общем собрании членов Общества, где он прочел программу предполагаемых исследований во время путешествия на острова Тихого океана.

27 октября корвет «Витязь» отправился в кругосветное плавание и достиг Берега Маклая на Новой Гвинее почти через 11 месяцев — 8 сентября 1871 г. Примерно в это же время в Петербурге по рекомендации Ф. Р. Остен-Сакена и А. Б. Бушена Миклухо-Маклай был принят в члены-сотрудники Русского географического общества.

В сентябре 1871 г. Миклухо-Маклай отправил первое письмо Географическому обществу: «Пишу Вам наконец из той местности, которая меня так долго притягивала. Я высадился в заливе *Astrolabe* в совершенно новой стране для научных исследований. Жителей здешних, которых много, я мало видел — они испугались корвета и все разбежались; я имею повод думать, что они не будут в отношении меня и моих 2 слуг особенно любезны, и потому я готовлюсь им дать отпор, чтобы по крайней мере первое время удержаться здесь» [10, 61]. Это письмо

было зачитано на общем собрании 9 февраля 1872 г. Членам Общества было сообщено, какие меры приняты для помощи Миклухо-Маклаю и облегчения его участи.

По получении этого письма Географическое общество обратилось к французскому правительству и к Лондонскому географическому обществу с просьбой об оказании помощи Миклухо-Маклаю в «случае прохода военных судов вблизи Новой Гвинеи». В ответ на это президент Лондонского географического общества Г. Раулинсон выразил глубокое сочувствие «смелому предприятию» русского путешественника и обещал, что возглавляемое им Общество «употребит все свое влияние при морском министерстве и при колониальном правлении в Австралии, чтобы английские суда, плавающие вблизи Новой Гвинеи, заходили в залив Астролябии осведомляться о г-не Н. Н. Миклухо-Маклае и в случае надобности оказывали ему содействие» [9, 73—74].

Мы публикуем здесь отношение русского посла в Париже Н. А. Орлова Ф. П. Литке и ноту французского министра иностранных дел русскому послу по поводу оказания содействия Миклухо-Маклаю в его предприятии (№ 10, 11).

Из Петербурга Морское министерство послало приказание начальнику отряда кораблей в Тихом океане, чтобы русские суда «во время крейсерства заходили наведываться о нашем путешественнике» [10, 61]. Тревога за судьбу Николая Николаевича усилилась, когда в «Кронштадтском вестнике» за 21 июля 1872 г. была опубликована заметка о его кончине.

В декабре 1872 г. в бухту Астролябия пришел клипер «Изумруд», чтобы разыскать Миклухо-Маклая и дать ему возможность вернуться на родину. Но Николай Николаевич решил продолжать свои исследования на островах Тихого океана. На «Изумруде» он совершил новое большое путешествие по Малайскому архипелагу.

В целях дальнейшего изучения коренных жителей Новой Гвинеи он в декабре 1873 г. предпринял путешествие на юго-западный берег этого острова, где нашел местных папуасов вынужденными вести бродячий образ жизни, жить в свайных поселениях, устроенных у берега на мелководье, из-за постоянных опустошительных набегов малайцев и существовавшей здесь работорговли. В меморандуме, представленном им генерал-губернатору Нидерландской Индии, он просил об облегчении печальной участи туземцев.

В 1874—1875 гг. Николай Николаевич путешествовал по полуострову Малакка и на основании проведенных наблюдений впервые дал научное описание первобытных племен этого полуострова.

В июне 1876 г. Миклухо-Маклай во второй раз посетил Берег Маклая, надеясь «не допустить, насколько будет возможно, чтобы столкновение европейской колонизации с черным населением имело бы слишком *гибельные последствия* для последних (как, например, это случилось в Тасмании, продолжается в Австралии и будет, вероятно, на островах Фиджи)» [17, 133].

С 1876 по 1881 г., несмотря на частые приступы тропической лихорадки, Миклухо-Маклай совершил несколько путешествий по островам Меланезии и Микронезии, а также на южный берег Новой Гвинеи. Собирая ценные этнографические и антропологические сведения, он вместе с тем вел борьбу против колониального грабежа и физического уничтожения туземцев.

В конце 1881 г., после неоднократных и безуспешных попыток побудить британское правительство предотвратить колониальное порабощение Берега Маклая и уничтожить рабство и людокрадство на островах

Тихого океана, Миклухо-Маклай решил вернуться на родину. Еще в 1875 г. через посредство Географического общества Миклухо-Маклай поставил перед Министерством иностранных дел вопрос о том, чтобы Россия оказала покровительство папуасам Берега Маклая. Но, как писалось в ответе министерства, «ввиду отдаленности этой страны и совершенном отсутствии там русских интересов» предложение Миклухо-Маклая было отклонено⁴. Личная встреча с Александром III в Гатчине после приезда Миклухо-Маклая в Россию в 1882 г. дала неожиданный результат. К Берегу Маклая был отправлен корвет «Скобелев» (бывший «Витязь»), входивший в отряд судов на Тихом океане под командой контр-адмирала Н. В. Копытова, с целью выбора на Тихом океане места для угольной станции. На его борту находился и Миклухо-Маклай. Осмотрев пункты на Берегу Маклая (порт Константин и порт Алексей), а также острова из группы Адмиралтейства, включенные впоследствии в архипелаг Бисмарка, и острова Хермит и Палау из Каролинского архипелага, Копытов пришел к выводу, что ни один из посещенных им пунктов «не представляет вообще удобств для устройства на них угольных складов, по своему удаленному положению» (№ 14). Вместе с этим он писал в рапорте: «Приобретение пункта в Океании в наше владение, через допущение частного доверенного лица к устройству на нем фактории, под покровительством русского флага, весьма желательно и полезно» (№ 14).

Об этом путешествии Н. Н. Миклухо-Маклая на корвете «Скобелев» написано очень мало и им самим, и его биографами. Сам путешественник об этой экспедиции сделал краткие записи в своем дневнике; они вошли в состав его «Собрания сочинений» [20]. В четвертом томе опубликовано несколько писем Николая Николаевича, связанных с третьим посещением Берега Маклая [15; 16], а в третьем — заметка о климате этой местности [13].

Краткие сведения о начале плавания корвета «Скобелев» опубликованы в «Морском сборнике» в виде извлечений из рапортов командира корвета В. В. Благодарева [2] и командующего отрядом судов на Тихом океане контр-адмирала Н. В. Копытова [11]. Планы съемки, произведенной экипажем «Скобелева», были опубликованы в 1885 г. [21; 22].

Некоторые материалы об этом путешествии опубликованы в нашей статье «Борьба Н. Н. Миклухо-Маклая за права папуасов Берега Маклая» [3].

Публикуемые рапорты Копытова и Благодарева (№ 12, 13, 14, 15) представляют большой интерес для изучения истории исследования южной части Тихого океана [1, 197]. Офицеры корвета «Скобелев» провели съемку побережья бухты Астролябия и выполнили важные географические и гидрографические исследования. Они дополнили сведения о южной части Тихого океана, собранные Н. Н. Миклухо-Маклаем, трудам которого Копытов давал высокую оценку.

Описание плавания корвета «Скобелев» в рапортах Копытова начинается с момента прибытия в Батавию (Джакарту), столицу тогдашней Нидерландской Индии (3 февраля 1883 г.), где и произошла неожиданная встреча с Миклухо-Маклаем. 12 февраля корвет направился в Макассар, расположенный на о-ве Целебес (Сулавеси), где русские моряки запаслись углем и свежей провизией.

23 февраля «Скобелев» прибыл в Амбоину, где по просьбе Н. Н. Миклухо-Маклая был закуплен скот для разведения на Новой Гвинее.

⁴ АГО, ф. 1, оп. 1, № 19 (1869), л. 73.

Из Амбоины 26 февраля корвет направился к Новой Гвинее и 5 марта вошел в порт Константин на Берегу Маклая.

7 марта «Скобелев» перешел в порт Алексей для описи Архипелага Довольных Людей. «Никакое европейское судно, — писал Копытов, — еще не посещало этих островов, и потому на другой день с рассвету было приступлено к их съемке и промеру рейда» (№ 14).

11 марта корвет взял курс к о-вам Адмиралтейства и 13 марта встал на якорь в порте Нарес, названном так в честь командира британского корвета «Челленджер» Нэрса⁵. Опись этого порта уже была сделана экипажем «Челленджера», поэтому «Скобелев» сразу же отплыл далее, к о-ву Хермит.

После завершения описи этого острова офицерами корвета «Скобелев» направился к о-вам Палау и 20 марта достиг их берегов. Здесь Миклухо-Маклай посетил селение Малегнок на о-ве Бабельтуап. «Я нашел туземцев, — писал он в письме к Копытову, — очень любезными, и мой короткий визит их, по-видимому, очень обрадовал, я говорю про селение Малегнок»⁶.

Из Палау корвет направился к Филиппинским островам и через пять суток прибыл в порт Себу на о-ве Себу, где два дня грузился углем. 1 апреля «Скобелев» встал на якорь в Маниле. Здесь уже на имя Копытова лежала телеграмма от директора канцелярии Морского министерства контр-адмирала Н. И. Казнакова «о немедленном следовании во Владивосток» (№ 14), хотя, как потом выяснилось, в это время акватория Владивостока — Золотой Рог и примыкающие бухты — была покрыта сплошным льдом в два фута толщиной. Не случайно в рапорте от 3 апреля Копытов недоумевал, «по чьему приказанию» отправлена эта телеграмма (№ 14).

Такая поспешность в изменении маршрута корвета была вызвана нежеланием царского правительства обострять отношения с другими колониальными державами. В эти дни свершилось то, чего так опасался и против чего так боролся Миклухо-Маклай. Появление весной 1883 г. русской эскадры, имевшей на борту Миклухо-Маклая, в тех местах, где он занимался научными исследованиями, было использовано в качестве предлога для колониального захвата Берега Маклая и прилегающих к нему территорий.

Уже через три дня после прихода «Скобелева» в Манилу в лондонской газете «Таймс» была опубликована телеграмма от 2 апреля из Брисбена, столицы австралийской провинции Квинсленд, в которой сообщалось, что правительство Квинсленда вступает в официальное владение Новой Гвинеей, после чего на эту же тему последовала целая серия статей и телеграмм. Главной причиной такого поспешного шага были, по словам Миклухо-Маклая, «слухи об угрожающем захвате юго-восточной половины Новой Гвинеи постороннею державой»⁷.

«Известие о моей новой экскурсии на военном судне, — писал Миклухо-Маклай брату Михаилу, — имело следствием то, что одна из австралийских колоний (колония Квинсленд) объявила, что она аннексирует юго-восточную половину Новой Гвинеи, т. е. что Берег Маклая включается в колониальные владения Англии.

Хотя я давно уже это ожидал, — писал он далее, — но эта новость, которую я узнал в Гонконге, меня неприятно поразила; но несколько

⁵ Экспедиция на «Челленджере», продолжавшаяся с 1872 по 1876 г., сыграла важную роль в изучении Атлантического, Индийского и Тихого океанов.

⁶ ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, № 2185, л. 52.

⁷ ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, № 2185, л. 46.

не могла повлиять на мое главное решение, хотя повлияет несомненно на образ осуществления его»⁸.

К концу 1884 г. восточная половина Новой Гвинеи была поделена между Германией и Англией. В своей автобиографии, написанной за несколько дней до смерти, Н. Н. Миклухо-Маклай подчеркивал, что он еще не потерял надежды со временем осуществить задуманный им план создания русской вольной колонии на островах Тихого океана [см. 5]. «Этими словами надежды, — писал А. П. Богданов, — закончена была предсмертная автобиография Миклухо-Маклая» [12, 434].

Оценивая путешествия Миклухо-Маклая на Новую Гвинею, можно с полным правом сказать, что они были и остаются выдающимися событиями в истории Русского географического общества. Более того, деятельность Н. Н. Миклухо-Маклая является крупнейшим вкладом русской науки в изучение стран и народов бассейна Тихого океана, в первую очередь Новой Гвинеи.

I. Материалы, связанные с подготовкой путешествия Н. Н. Миклухо-Маклая на Новую Гвинею в 1871 г.

*Письма секретаря Русского географического общества
Ф. Р. Остен-Сакена Н. Н. Миклухо-Маклаю*

№ 1

[осень 1869 г.]

Милостивый государь Николай Николаевич,
Будьте столь добры, если это только Вам не неприятно, зайдите на днях к Петр[у] П. Семенову (8-я линия между Большим и Средним, дом Заблоцкого), утром, пораньше, между 10 и 11. Он очень заинтересовался вашим делом и будет содействовать.

Искренне Вам преданный Ф. Остен-Сакен

ААН, ф. 143, оп. 1, № 40, л. 55

№ 2

Пятница [27 октября 1869 г.]

Глубокоуважаемый Николай Николаевич,
Завтра у нас заседание Совета; я просил П. П. Семенова, если ему нельзя придти, то написать мне письмо с предложением перенести Ваше дело в Отделение физической географии, не обсуждая в Совете. Если он этого не сделает, то я отчаиваюсь в успехе. Что касается до военного судна, то граф Литке положительно мне обещал выхлопотать Вам разрешение.

Вам преданный Ф. Остен-Сакен

ААН, ф. 1, оп. 1, № 40, л. 57

№ 3

[29 октября 1869 г.]

Его высокоблагородию Николаю Николаевичу Миклухо-Маклаю.
Дело в Совете окончилось удовлетворительно:

⁸ ААН, ф. 143, оп. 1, № 44, л. 89.

1. Совет просит Вице-председателя войти с положительным ходатайством относительно переезда Вашего на военном судне.
2. Председательствующему в Отделении физической географии поручено войти в ближайшее обсуждение о том, какие труды могли бы быть предприняты Вами соответственно целям Общества и сообразно с этим Совет будет иметь ввиду назначение денежного пособия.

Извините за поспешность, у меня сегодня утром обычный доклад у графа Литке.

Искренне преданный Ф. Остен-Сакен

ААН, ф. 143, оп. 1, № 40, л. 58

№ 4

18 февраля 1870 г.

Милостивый государь Николай Николаевич,

Очень благодарю Вас за любезное письмо Ваше от 4-го февраля⁹. Известия Вы не получили потому, что, как теперь оказывается, Вам их совсем не посылали. Надеюсь, что теперь у нас будет аккуратнее. Дело с командиром судна (г. Григорашем) устроилось как нельзя лучше; он очень заинтересовался Вашими изысканиями и если Вы попадете на его судно (к сожалению только клипер), то можете быть уверены в радушном приеме; Григораш полагает уступить Вам место в своей каюте так как особой каюты нет. Но все это пока на словах. Граф Литке говорил с Краббе, который обещал свое содействие, *но официального назначения командиров судов и самих судов в Тихий океан еще нет.*

Назначение Вам суточных или порционных по 56 руб. в месяц во время пребывания на судне вероятно также не встретит препятствий. Во всяком случае клипер не отправится раньше поздней осени 1870 года (во второй половине сентября). Но вот обстоятельство, о котором я должен с Вами объясниться откровенно, относительно которого П. П. Семенов одинакового со мною мнения:

Если мы Вам дадим 1200 рублей из сумм Общества, да поможем переехать даром в Тихий океан и сверх того исходатайствуем 56 рублей порционных, то все это конечно очень мало в сравнении с тем огромным путешествием и теми значительными трудами и издержками, которые Вам предстоят,—но с другой стороны это для Географического общества уже достаточно (в особенности соображаясь с прежними примерами), чтобы считать себя вправе предложить Вам некоторые условия. Вы пишете, что предполагаете остаться по меньшей мере 3—4 года на островах Тихого океана, а *потом только* подняться на Север. Это было для нас очень прискорбно: я знаю что Вы будете протестовать против ненаучности подобного воззрения, но дело в том, что сам Устав нас связывает и указывает на Россию как главный...¹⁰ и единственный предмет своего изучения. А потому Совет затруднится на отпуск денег, если издержка только в далекой перспективе обещает результаты непосредственно относящиеся до Российских морей. Опять прошу извинения за крайнюю ненаучность моих приемов. В подобных случаях приходится сожалеть, что решение не зависит от Общего собрания, которое разумеется всегда сочувственно отнеслось бы к интересам русского путешественника, где бы он ни производил свои исследования. Но на Совете лежит более серьезная ответственность. Я Вас

⁹ Письмо не найдено.

¹⁰ Далее неразборчиво.

очень прошу не сердиться на меня за эти мои соображения, потому что в конце концов единственное мое стремление и желание оказать пользу науке и услугу Вам. Само собой разумеется, что доставить Вам переезд на судне и порционные (которые должны идти от казны, а не из сумм Общества) во всяком случае обязанность Географического общ[еств]а. Так я, по крайней мере, смотрю на дело; но я бы желал сделать для Вас и больше, но также стою главным образом за *Японское* и *Охотское море*, вследствие неисследованности его видов. В надежде на благосклонный и дружеский ответ Ваш остаюсь искренне Вам преданный Ф. Остен-Сакен.

Р. S. 1. Вчера я получил Вашу маленькую статью в Mittheilungen [см. 23] и очень благодарен за присылку.

Р. S. 2. В протокол заседания, в кот[ором] происходило Ваше чтение вкрались несколько грубых опечаток, которые исправлены в следующем выпуске Известий [см. 14].

АГО, ф. 143, оп. 1, № 40, лл. 64—65

№ 5

30 апреля 1870 г.

Милостивый государь Николай Николаевич,

Я имел честь получить Ваши письма от 13 марта и 2 мая. Между тем дело Ваше здесь приняло следующий оборот:

1) Управляющий Морским Министерством положительно обещал доставить Вам случай переехать на русском военном судне к берегам Тихого океана. Мы написали *официальное отношение* с просьбою сообщить: какое судно, когда отправится и т. д., но ответа еще не получили. Дело в том, что, как оказалось из лично моего разговора с адмиралом Краббе, предположение мое об отправлении Вашем на судне Григораша представляет неудобства; судно очень маленькое, трем человекам пришлось бы жить в одной каюте, адмирал Краббе, которому граф Литке Вас sehr warm empfohlen, выразил намерение поместить Вас так, чтобы Вы не были затруднены в Ваших занятиях. Очень жаль, что нельзя добиться до сих пор — какое именно судно. От выдачи Вам порционных Морское Министерство положительно отказывается.

2) Совет Географического общества согласился с мнением Отделения и нашел возможным ассигновать Вам 1200 рублей из сумм Общества в пособие при Вашем путешествии. Но эти деньги будут выданы только по прибытии Вашем в Петербург.

3) С нетерпением будем ждать Вашей программы.

В письме от 13 марта Вы изволили писать мне, что полагаете приехать в Петербург в июле; если это будет в конце июля, то я надеюсь возвратиться к тому времени из путешествия, которое предпринимаю в Константинополь и Афины. Во всяком случае в Петербурге будут находиться: П. П. Семенов и заменяющий меня Фед[ор] Алесандр[ович] Подгурский, который живет в помещении Общества. Я уезжаю 12 мая (старого стиля) и вероятно заеду в Берлин и Вену.

На днях был у меня князь Мещерский, который расспрашивал меня о Ваших делах. К сожалению я тогда не мог еще сказать ничего определенного, так как решение Совета еще не состоялось в то время.

Примите, милостивый государь уверение в совершенном моем почтении и преданности

Ф. Остен-Сакен

АГО, ф. 143, оп. 1, № 40, лл. 62—63

Берлин, 4 июня 1870 г.

Милостивый государь Николай Николаевич,

Уже на пути на Афон, пишу Вам по следующему обстоятельству, которое надеюсь Вам будет приятно: корвет, на котором Вы едете, имеет командиром г. Назимова, большого друга и приятеля Фед[ора] Алек[сандровича] Подгурского, который заступает ныне мое место в Обществе. Фед[ор] Алек[сандрович] Подгурский успел так заинтересовать г. Назимова, что Вы можете быть уверены на особенно радушный прием и всякое содействие. Если Вы еще не плавали на военных судах, то вероятно будете удивляться, почему я так особенно забочусь о личных расположениях и вкусах командиров судов. Но говорю по опыту, так как сам много и долго плавал на военных судах и знаю, что лучше и не садиться на судно, если со стороны командира только исполняется высшее приказание, а нет доброй воли.

Искренне преданный Ф. Остен-Сакен

ААН, ф. 143, оп. 1, № 40, лл. 60—61

№ 7

Отношение вице-председателя Русского географического общества Ф. П. Литке управляющему Морским министерством Н. К. Краббе

27 апреля 1870 г. № 590

Милостивый государь Николай Карлович!

Вследствие личного моего объяснения с Вашим Высокопревосход[ительством], Вы изволили выразить весьма обязательную готовность содействовать видам Совета Русского Географического общества и предлагали возможным разрешить молодому естествоиспытателю Миклухо-Маклаю воспользоваться отправлением наших кругосветных военных судов для совершения путешествия к берегам Тихого океана и впоследствии на одном из этих же судов возвратиться обратно в Европу.

Ныне, по приближении летних месяцев, имею честь обратиться к Вашему Высокопре[восходительству] с покорнейшей просьбою, не признаете ли Вы возможным известить меня, заблаговременно, на каком судне предполагалось бы поместить г. Маклая и когда приблизительно это судно отправится в кругосветное плавание.

К сему долгом считаю присовокупить, что г. Маклай находится ныне за границей, где он готовится к своему путешествию.

Покорнейше прошу... принять уверения и проч.

Граф Ф. Литке

АГО, ф. 1, оп. 1, № 19 (1869), л. 19

№ 8

Отношение вице-председателя Русского географического общества в Министерство иностранных дел о снабжении Н. Н. Миклухо-Маклая открытым рекомендательным письмом

21 сентября 1870 г.

Милостивый государь Владимир Ильич,

Вследствие ходатайства императорского Русского Географического общества последовало ныне высочайшее разрешение о принятии молодого естествоиспытателя Миклухо-Маклая на корвет «Витязь» для со-

вершения путешествия к берегам Тихого океана. Г. Миклухо-Маклай, получивший уже известность в ученом мире своими изысканиями по сравнительной анатомии и по зоологии низших морских животных, предполагает посвятить несколько лет изучению морской фауны Тихого океана, а также исследованиям антропологическим, этнографическим и другим в тех краях. Желая с своей стороны содействовать по мере возможности полезной деятельности г. Миклухо-Маклая, Императорское Русское Географическое общество выдало ему некоторые денежные средства, а вместе с тем Совет Общества поручил мне обратиться к Вашему превосходительству с покорнейшею просьбой, не признаете ли Вы возможным снабдить означенного путешественника открытым рекомендательным письмом ко всем русским консулам в портах находящихся на побережьях и островах Тихого океана.

В ожидании благосклонного уведомления по сему предмету со стороны Вашего превосходительства покорнейше прошу Вас, Милостивый государь, принять уверение в отличном моем почтении и преданности¹¹.

Граф Ф. Литке

АГО, ф. 1, оп. 1, № 19 (1869), лл. 26—27

№ 9

Отношение управляющего Морским министерством адмирала Н. К. Краббе вице-председателю Русского географического общества Ф. П. Литке о разрешении принять Миклухо-Маклая на корвет «Витязь»

21 мая 1870 г.

На отношение от 27 апреля сего года № 590, имею честь уведомить Ваше сиятельство, что последовало высочайшее разрешение: естествоиспытателя Миклухо-Маклая принять на корвет «Витязь» для совершения путешествия к берегам Тихого океана, но без производства довольствия от Морского ведомства, и ему позволено впоследствии вернуться на одном из судов, возвращающихся оттуда в Балтику.

Корвет «Витязь» отправится из Кронштадта в кругосветное плавание, приблизительно, в сентябре месяце.

Примите Ваше сиятельство уверение и проч.

Н. Краббе

АГО, ф. 1, оп. 1, № 19 (1869), л. 19

№ 10

Отношение русского посла в Париже Н. А. Орлова вице-председателю Русского географического общества Ф. П. Литке о переговорах с французским правительством по поводу оказания содействия Миклухо-Маклаю

3/15 мая 1872 г.

Милостивый государь, Граф Федор Петрович,

По получению письма Вашего сиятельства от 14-го марта с. г. № 441 я непременно войти в сношение с французским правительством с просьбою поручить французским военным судам, посещающим колонию пре-

¹¹ На отношении имеется следующая пометка: «Такого же содержания м[инистру] Вн[утренних] д[ел] А. И. Тимашеву о доставлении в Общество заграничного паспорта на имя дворянина Н. Миклухо-Маклая, командированного с ученой целью. 28 сент. 1870 г.».

ступников на Новой Каледонии¹², заходить по временам в залив Астроляба, для навещения соотечественника нашего, Н. Н. Миклухо-Маклая, и оказанию ему содействия в смелом его предприятии.

Ныне имею честь препроводить у сего к Вашему сиятельству подлинную ноту о сем предмете французского министра иностранных дел, и пользуюсь сим случаем, чтобы возобновить Вам, Милостивый государь, уверение в совершенном почтении и преданности.

Князь Орлов

АГО, ф. 1, оп. 1, № 19 (1869), л. 41

№ 11

*Нота министра иностранных дел Франции русскому послу в Париже
Н. А. Орлову об оказании содействия Н. Н. Миклухо-Маклаю*

Версаль, 13 мая 1872 г.

Господин Посол,

Как я уже имел честь сообщить Вашему превосходительству 26 числа прошлого месяца, я имел разговор с г. морским министром по поводу научно-исследовательского путешествия г. Миклухо-Маклая, которое он предпринял на берега Новой Гвинеи, и я поставил его в известность о желании Русского правительства, чтобы французским военным судам, посещающим эти местности, было предложено оказать свое содействие этому путешественнику.

Адмирал Потье ответил мне, что французский флот с готовностью примет участие, насколько это ему будет возможно, в защите жизни и работ г. Миклухо-Маклая, он также сообщает мне, что им отданы необходимые для сего распоряжения. Благоволите, Ваше превосходительство, поставить в известность об этом Ваше правительство.

Примите уверения и пр.

АГО, ф. 1, оп. 1, № 19 (1869), л. 42 (пер. с франц.)

II. Материалы, связанные с плаванием корвета «Скобелев» к Новой Гвинее

№ 12

*Рапорт командующего отрядом судов Тихого океана
контр-адмирала Н. В. Копытова Главному начальнику флота
и Морского ведомства в. к. Алексею Александровичу о прибы-
тии корвета «Скобелев» в Батавию и встрече с Н. Н. Миклу-
хо-Маклаем.*

11/23 февраля 1883 г. № 71

Во исполнение приказанья посетить Новую Гвинею и острова Адмиралтейства и Relew 3/15 числа февраля прибыл на корвете «Скобелев» в Батавию, сделав переход из Сингапура под парами, Банковским проливом, при переменных, большей частью тихих северных ветрах, под тремя котлами, при средней скорости 9,5 узлов. Машина работала вполне исправно и покойно, при самом незначительном сотрясении кормы гораздо меньшем обыкновенно встречаемого на судах (см. прил. табл.)¹³.

¹² На Новую Каледонию были сосланы участники Парижской коммуны.

¹³ Таблицы по недостатку места не публикуются.

Цель посещения Батавии было собрание некоторых сведений и карт для предстоящего плавания в архипелаг Нидерландской Индии, так как я намеревался по пути зайти в более заметные порта Молуккских островов, нашими судами вообще непосещавшимися, и чрез то с ними несколько ознакомиться.

Местные власти с генерал-губернатором во главе оказали наиболее любезный прием, между прочим, высказывавшийся визитом генерал-губернатора m-г Jacobs ко мне на корвет, в ответ на мой к нему визит, с вице-адмиралом V. Goch и другими начальствующими лицами.

M-г Jacobs по своему положению пользуется здесь почестями принцев королевской фамилии. При выходе его на пароходе на рейд, флагманский голландский фрегат салютовал ему 21 выстрелом, послал людей по реям и разцветился флагами. Согласно устава, мною были ему оказаны наибольшие флагманские почести. Генерал-губернатор со всею своею свитой и лицами, его сопровождавшими, оставался на корвете более двух часов, осмотрев корвет и приняв предложенный чай, так как это было в 9 часов утра.

Хор музыкантов, игравший в это время, очень понравился почетным гостям, особенно же пьесы русские, которые будут по моему распоряжению преимущественно играемы. Оркестр покуда весьма хороший, не будет однако в состоянии отвечать требованиям в будущем, не имея капельмейстера, почему позволяю себе почтительнейше ходатайствовать о разрешении нанять здесь такового, в одном из портов. Для отдания почести люди были поставлены по реям по прибытии и отъезде генерал-губернатора, и в последнем случае салютовано 19 выстрелами, на что с берега тотчас же было отвечено. При отъезде с рейда голландский фрегат вновь салютовал 21 выстрелом. 7/19 февраля день рождения его им. величества короля нидерландского. Корвет принял участие в торжестве, салютовав в полдень 21 выстрелом. Голландский флагманский фрегат сделал в три раза 101 выстрел.

В 10 часов утра генерал-губернатор имел парадный прием поздравлений от всех военных и гражданских властей, я счел своею обязанностью с командиром корвета и флаг-офицером принести таковые и со своей стороны. Вечером был таковой же обед, на котором мы получили приглашение участвовать, во время стола m-г Jacobs любезно пригласил нас провести с ним несколько времени в его постоянной резиденции Бютенцорге — чем я и воспользовался на другой день.

У себя дома он был с нами приветливым и любезным хозяином, равно как и его семейство, почему прибывание в Бютенцорге, конечно, оставило и в нас самые приятные впечатления на очень долгое время.

Не могу не повторить здесь, больших неудобств, происходящих от неимения здесь нашего консула, для наших военных судов. Приходится пользоваться услугами людей посторонних, которых трудно чем-нибудь отблагодарить за их хлопоты, труды, а подчас и даже денежные расходы. Я позволяю себе присоединиться к ходатайству контр-адмирала Асламбекова о назначении здесь нашим вице-консулом или консульским агентом m-г Palmborg'a, уже несколько лет заботящемуся о наших приходящих судах, за что я ему чрезвычайно признателен. Однако, повидимому, было бы полезнее назначение консула, чиновника на государственной службе и вполне русского.

Согласно телеграммы директора канцелярии министерства мной 30 января/11 февраля приказано командиру клипера «Наездник» телеграмму, посланной в Валпарайзо, идти, по приказанию государя в Гонолулу поздравить короля от имени его величества, и затем в Сидней к половине марта, где найдет дальнейшие приказания.

В то же время мною посланы на двух последующих почтах копии предписаний командиру корвета «Скобелев» по поводу плавания с г. Миклухо-Маклай, также копию отношения ко мне по тому же предмету директора канцелярии министерства и мое предписание командиру клипера «Наездник», в котором сообщены сделанные перемены.

Посещение Молуккских островов мною предположено, кроме ознакомления, еще и для пополнения запасов угля, а в порте Тернате я сверх того полагал еще взять и переводчика, так как между этим портом и Новою Гвинеею ведется постоянная торговля.

В Сингапуре и Батавии приобретены все наличные сочинения о этих местах, но к сожалению, большая часть из них находится не здесь, а в Англии и Голландии. Мое предположение встретиться с миссионерами Новой Гвинеи не оправдалось, хотя из газетных статей я мог видеть о тамошней их деятельности. Торресовым проливом не пошел потому, что этот путь не только много длиннее, но и потребовал бы более паровых дней, по безветрию в тамошних водах в этот сезон. Торговое же движение и особенно пароходов, в том числе и почтовых, через пролив весьма значительное, составляя сообщение с Китаем, Индией и Восточною Австралиею.

Таким образом, я приготовился посетить указанные мне пункты, один, так как встретить г. Миклухо-Маклая не представлялось возможным. Но к моему особенному счастью, вчера 10/22 февраля совершенно случайно и неожиданно г. Маклай прибыл сюда в Батавию прямо из Адена на голландском пароходе, на пути в Сидней, и тотчас же приехал ко мне; узнав, что русское военное судно стоит на рейде. Если бы он ранее сообщил свой маршрут через Батавию или Сингапур, то, устранив надобность в посылке за ним специально особого судна в Сидней, очень упростил бы исполнение всего поручения. Услыхав, что я ухожу через день в Новую Гвинеею, он хотя сначала и пожелал отправиться туда вместе со мною, но сегодня утром пришел мне сообщить, что его частные дела, его коллекции и теснота помещения на военных судах принуждает его отказаться от совместного со мной плавания.

Весьма пораженный отказом воспользоваться столь исключительно благоприятными условиями для полнейшего и скорейшего выполнения высочайшего повеления под предлогами условного значения и даже не осведомившись о помещении мною ему предназначенном, я поспешил его убедить идти со мною, указав ему, что какоюто ему будет просторное и во всех отношениях прекрасное, особое, хотя и отделенное от палубы только обвесами, помещение под полуютом и что, сверх ускорения исполнения всего поручения, через это его решение устраняется надобность в плавании «Наездника» в Сидней, при чем я заметил, что помещения на «Наезднике» гораздо менее удобные, чем на «Скобелеве», и что пробыть на нем ему придется долее. После этого г. Миклухо-Маклай нашел возможным согласиться и потому завтра 12/24 февраля я предполагаю сняться с якоря для следования в Макаassar, Амбоину, Тернате, Дори, и затем к берегу Маклая.

Еще не окончившийся северный муссон заставляет меня так расположить плавание, чтобы от Новой Гвинеи не выйти ранее его перемены. Состояние погоды, по сведениям, полученным из Батавии, в настоящую пору можно ожидать благоприятное и температуры более умеренные, нежели в остальные сезоны. Сего числа о моем отправлении с г. Маклаем, и потому ненужности в плавании «Наездника» в Сидней имел честь донести г. Управляющему Морским министерством телеграмму, что даст возможность клиперу быть весною в Японии, если это ему будет приказано.

На телеграмму флигель-адъютанта I ранга Неваховича о разрешении по телеграфу представить г. г. офицеров к наградам, я мог исполнить только по отношению корвета «Скобелев», находясь в отдаленном плаваньи, не счел только возможным не упомянуть об отличных заслугах капитана-лейтенанта Алексеева, капитана I ранга Полянского, о чем я уже имел случай свидетельствовать в предшествующих моих рапортах. О всем вышеизложенном Вашему императорскому высочеству имею честь донести.

Контр-адмирал Н. Копытов

ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, 1882, № 2187, лл. 255—260

№ 13

Рапорт командующего отрядом судов в Тихом океане контр-адмирала Н. В. Копытова Главному начальнику флота и Морского ведомства в. к. Алексею Александровичу о плавании отряда из Батавии в Макаassar.

19 февраля 1883 г. № 82

г. Макаassar.

По получении телеграммы директора канцелярии Морского министерства уведомившей меня о направлении клипера «Наездник» в Гонконг после посещения Гонолулу, в ответ на мою депешу по поводу движения этого судна, 12 февраля в одиннадцатом часу утра снялся с якоря под парами.

Переход от Батавии до порта Макаassar на острове Целебесе, сделал при попутном маловетрии и штилях, W муссона и свежих N ветров не встретил, так же как и дождей, несмотря на то, что теперь их сезон.

15 февраля с заходом солнца, подойдя к Макаассару бросил за темнотою якорь, на рейд же перешел с рассветом на другой день. Количество издержанных машинных материалов показано в прилагаемой у сего таблице.

Плавание не сопровождалось никакими особыми обстоятельствами, команда занималась ученьями, судовыми работами и стрельбою в цель из ружей и пистолетов. Машина действовала прекрасно, давая 9,5 узлов ходу, при 3-х котлах и 52 оборота винта; вентиляция в машине и кочегарных отделениях (28°R) вполне удовлетворительная и даже следует признать ее при 23°R наружного воздуха хорошою, что конечно весьма облегчает плавание в морях подобных здешнему, где солнце в зените.

Первую половину настоящего плавания предполагаю исполнить под парами, чтобы сколь можно скорее выйти из-под вертикальных солнечных лучей; иначе маловетрия могли бы надолго затянуть исполнение поручения; вторую же, вероятно представится возможность проплыть преимущественно под парусами.

Дабы иметь всегда достаточно угля, то для пополнения его расхода, а также для ознакомления с портами здешнего архипелага я уже имел честь донести о предположении зайти в Макаassar, Амбоину, Тернате и Дори, но как Тернате требует лишних 400 миль, то, для выигрыша времени, посещение его мною отменено, тем более, что сношения Макаассара с Новой Гвинеей не менее часты и в собирании о ней сведений в настоящее время мне уже нет более надобности.

По пополнении издержанного угля и запасов свежей провизии, полагаю идти для той же цели в остальные два из упомянутых портов, цены на все припасы здесь весьма высоки, но они не произвольны, так

как продажа морских запасов и провизии производится здесь по ценам, установленным колониальным правительством, что для потребителей столь отдаленного пункта представляет большие выгоды и удобства; не могло ли быть тоже самое устроено и в нашем Петропавловске, где жизнь так затруднена произвольностью...¹⁴ цен.

До моего возвращения в Манилу и затем тотчас же в Шанхай, по приблизительным, ныне сделанным, расчетам пройдет более двух месяцев и в первом из этих портов я полагаю быть около 1/13 мая, до тех же пор я лишен буду возможности получать какую бы то ни было корреспонденцию, почтовую или телеграфную.

Чрезвычайно исключительная случайность встречи с г. Миклухо-Маклаем в Батавии особенно облегчила меня в исполнении возложенного на меня поручения.

Личные переговоры с ним и прочтение имеемых им сведений, для меня весьма полезны, вполне знакомя с местами подлежащими моему осмотру и им ранее уже посещавшимися¹⁵.

Его знание местных языков много облегчит сношение с туземцами и устранит надобность в найме переводчика, которого я думал взять в Тернате.

Напечатанные им письма в Известиях Географического общества о его путешествиях в здешних водах полезно было бы издать особою брошюрою и выдавать на суда, плавающие в Тихом океане, так как у нас сведений о них почти нет.

Мне в то же время особенно приятно встретиться с столь знаменитым и просвещенным русским путешественником и провести некоторое время в обществе столь интересного современного лица, как г. Миклухо-Маклай.

Несомненно, что его возвышенная предприимчивость возбудит многих последователей в среде наших ученых и такого рода путешествия не будут составлять в будущем случаев исключительных.

При посещении каждого из портов Южного Китайского моря невольно приходит на мысль необходимость торговых сношений между некоторыми из них и Владивостоком с одной стороны и Черным морем с другой.

Приморская область для туземцев, включая и манз, имеет надобность в рисе, тот же рис необходим и русскому населению. Цены на него в наших портах весьма высоки, тогда как повсюду на юге он очень дешев.

Сахар, чай, кофе, не будучи столь существенны, составляют однако значительную часть расходов каждой семьи и каждый из них тоже очень дешев в Сингапуре, Батавии и Сайгоне.

Доставка их во Владивосток не из Европы, а из этих портов была бы для него благодеянием. Русские товары — коровье масло, мыло, свечи, тросы, табак и т. п. и в особенности керосин, найдут себе верный сбыт.

Негоцианты, отправляя эти товары на пароходах Добровольного флота до Сингапура или Батавии и затем, грузя, на первое время хотя один пароход, колониальными товарами во Владивосток, изменили бы направление торговли этого рода предметами на этот путь для целой Сибири и Китайской Манджурии, а в скором времени может быть и северной Кореи и могли бы иметь громадные выгоды, способствуя в

¹⁴ Далее неразборчиво.

¹⁵ К этому месту управляющий морским министерством А. И. Шестаков сделал пометку: «Посмотрим, что скажет впоследствии».

то же время быстрому развитию края. Потребление керосина быстро распространяется на всем здешнем востоке, как-то Голландской Индии, Китае, Японии, а ныне вероятно и Кореи, доставка его в больших количествах из Черного моря будет чрезвычайно прибыльна.

Установление торговли льдом из Владивостока на юг, так как потребление его быстро распространяется не только в главных портах, где могут быть построены фабрики для его выделки, но и в совершенно второстепенных, делает подобное предприятие весьма желательным на пользу развития производительности Приморской области и нашего торгового там мореплавания.

Видя в настоящее время еще более осязательно, какое множество не только портов, но целых архипелагов, не навещаются нашими военными судами, невольно приходит на мысль, что мелкие суда Сибирской флотилии, плавая в составе эскадры Тихого океана, взамен зимовки во Владивостоке, могли бы быть в этом отношении весьма полезны.

Здоровье команды корвета «Скобелев» в отличном состоянии. Больных нет. О чем Вашему императорскому высочеству имею счастье донести.

Контр-адмирал Н. Копытов

ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, (1882), № 2187, лл. 387—390

№ 14

Рапорт командующего отрядом судов в Тихом океане контр-адмирала Н. В. Копытова управляющему Морским министерством И. А. Шестакову

г. Манила, 3/15 апреля 1883 г. № 93

Вследствие предписания Вашего превосходительства, от 16 ноября прошлого года, № 86, высылать прямо на Ваше имя соображения по возложенному на меня в нем поручению ниже сего имею честь изложить последовательно все обстоятельства плавания, вследствие чего текста при представляемом вместе с сим рапорта его императорскому высочеству Главному начальнику флота и Морского ведомства, мною уже неприложено.

Утром 20 февраля, я оставил Макаassar под парами и направился в Амбоину.

Макаassar служит резиденциею губернатору южной части острова Целебеса, пункт связанный с Батавией и другими портами Нидерландской Индии двух недельным почтовым пароходным сообщением. Пароходы компании (De Nederlandsch-Indische Stoom-Vaart maatschapping) посещают следующие порта в этой части колоний: Batavia, Cheribon, Samarang, Sourabaya, Bandjermassin, Bonjewangie, Macassar, Timor, Dilly, Amboina, Ternate, Menado,

Пользуясь уходом такового парохода, мною отправлен рапорт № 82 от 19 февраля.

Цель захода в этот порт была пополнение угля и свежей провизии для обеспечения успеха поручения и устранения возможности заболевания экипажа от более продолжительного пребывания в климате особенно жарком и для здоровья вредном, в случае если бы запасы угля были недостаточны.

Относительно возможности получить уголь в Амбоине и в необходимом для корвета количестве, здесь я не мог получить сведений, так как сношений между ними почти не существует, ибо они составляют два разных округа, ничего общего между собой неимеющих.

Команда, не бывшая на берегу в Батавии, так как там наши люди всегда болеют, хотя при нашей стоянке здоровье населения в обоих городах было прекрасное и никаких болезней не было, для освежения, перед предстоящим плаванием, была отпускаема на берег, ибо климат Макассара считается здоровым.

Предположения мои оправдались, люди имели случай гулять в роскошной тропической местности, безо всяких вредных последствий для их здоровья.

Угля было взято из правительственного склада, в чем выдана квитанция, так как деньги не могли быть приняты — всего 178 тонн, из них 46,5 тонн погружены на верхней палубе.

Хотя в Макассаре есть военный хор музыки, но игра наших музыкантов на берегу произвела столь благоприятное впечатление, что губернатор, от имени местного общества, просил меня разрешить музыкантам играть на балу в клубе на другой день, и куда все мы конечно получили приглашение, на что я несомненно охотно согласился.

Бал, при входе губернатора с нами, был открыт гимном «Боже царя храни» и затем голландским. Губернатор Макассара г. Тромби постоянно оказывал самое полное гостеприимство и любезность. Корвет «Скобелев» был вторым русским судном, посетившим Макассар, первое было клипер «Абрек» в 1862 г. Быков, свежее мясо, некоторые сорта зелени и другой провизии, также уголь и пресную воду, здесь можно найти, но весьма дорого, все-таки же это лучший порт для пополнения запасов в Молуккском архипелаге.

До нашего прихода здесь были постоянные проливные дожди, мы же пользовались прекрасными погодками.

Макассар иностранными военными судами редко посещается, но французские, идя на станцию в Китай или Кохинхину¹⁶ или оттуда возвращаясь, иногда сюда заходят. Переход до Амбоины, вследствие маловетрия, сделан под парами, и на рейд ее корвет прибыл 23 февраля, в одиннадцатом часу утра, пройдя прямо к пристани, для пополнения угля, издержанного на переход.

Вследствие больших глубин на рейде и очень небольшого пространства, где можно стоять на якоре, угольная пристань расположена весьма близко от города, в очень хорошей местности и в этом отношении представила большие удобства.

Представитель местной власти, резидент г. Riedel в 6 часов сделал мне визит на корвете, и при съезде его я ему салютовал 11 выстрелами; тот час же по приходе был произведен национальный салют, на который без замедления было отвечено тем же числом выстрелов с форта Victoria. Он построен еще при первом занятии острова голландцами и уже не имеющим теперь военного значения. Команда и здесь была один раз уволена на берег, так как и этот остров считается вполне здоровым. Угля принято 112 тонн, имея 57 тонн на палубе, дополнены запасы живых быков, куплены для разведения на Новой Гвинее, по просьбе г. Миклухо-Маклая, бык, корова, козел и две козы; таким образом я имел угля достаточно, чтобы не прибегать к столь вредной для здоровья команды рубке дров в заливе Астролябия.

Сокращая сколько возможно пребывание в портах, 26-го февраля с рассветом, я вышел в море, направившись к берегам Новой Гвинее, через пролив Питта. Пройдя море Явское, Флорийское (Flores), Банда (Banda) и Молуккские острова, я должен сказать, что описанные их части, нами встреченные на пути, нанесены на карты верно, хотя не ве-

¹⁶ Область Намбо в Южном Вьетнаме.

зде достаточно указаний на глубины, что может вводить в сомнение были ли тут промеры. Распространенность в этих водах коралловых банок и рифов, поднимающихся круто с больших глубин, заставляет желать видеть их на картах показанными. Пользуясь прекрасным лотом Томсона, изобретение которого делает колоссальную услугу мореплаванию, я при приближении к берегу, проходя через проливы или вблизи мысов, приказал бросить этот лот, не требующий ни остановки, ни уменьшения хода и показания его записывались как в шканечный журнал, так в гидрографические заметки. В моем рапорте из Сингапура № 54, я изложил мое предположение о пользе помещения в гидрографические заметки всего, о чем доносится нашими командирами по этому предмету, как это делается с замечаниями командиров иностранных судов, теперь же позволю себе прибавить, что хорошо было бы для облегчения пользования ими, чтобы они вклеивались в те места английских лотий, к которым сообщаемые замечания относятся.

Пролив Питта, между островами Salawatty и Batanta¹⁷ лотциями не рекомендуется, и о нем сказано только несколько слов, тогда как по прямолинейности своего расположения и, по-видимому, большим глубинам, для паровых судов он в действительности должен был бы представлять большие удобства, поэтому я избрал его для выхода в океан. Пролив оказался чрезвычайно удобным, рифов и мелей, равно как и сильного течения замечено не было. В разных местах были измерены глубины для обозначения на картах. Пользоваться им особенно удобно потому, что при приближениях с обеих сторон, он виден по всей своей длине, более чем за 20 миль, что в этих местах, где приискание приметных пунктов для определения своего места затруднительно, составляет большое преимущество. Крутые и возвышенные берега обеих сторон, сплошь покрыты густою растительностью, чрезвычайно живописны и в разных местах имеют несколько хижин туземцев, которые на лодках были видны в проливе.

Salawatty был описан итальянцами, в недавнее время полагавшими им овладеть, но так как он лежит в районе голландских колоний, то это намерение не осуществлялось. В полдень 28 февраля, выйдя из пролива Питта при продолжавшихся штилях и маловетриях вступил в Тихий океан.

Высокопраздничный день восшествия на престол государя императора, 2 марта, был празднован по Уставу, и мы несмотря на громадность отделявшего нас пространства, были еще сплоченнее, мысленно соединены со всею остальною Россией, как в наших чувствах, так и молитвах о благоденственном царствовании его величества на многие лета, на счастье и гордость нашего Отечества.

Встретив дожди, подойдя к Новой Гвинее и видя из того, что дождливый NW муссон еще не окончился и узнав в Амбоине о крайней незначительности порта Дори, куда голландские станционеры заходят только раз в полгода, и где весьма вероятно нельзя было бы получить даже и угля, я нашел излишним промедлением плавания его посещение и продолжал путь далее к заливу Астролябия, в который и вошли 5/17 марта.

По входе в залив Астролябия, я приблизился с внешней стороны, в расстоянии нескольких кабельтов, к Архипелагу Довольных Людей, для первого с ним ознакомления и глазомерной съемки и затем проследовал

¹⁷ На современных картах пролив Питта показан между островом Буру и островом Сула-Санана, а между островами Батанта и Салавати находится пролив Сагевин.

далее, к порту Великий князь Константин, где перед заходом солнца стал на якорь.

Бухта, составляя ничтожный изгиб берега, чрезвычайно мала, почему бросил якорь на 22 саж. и столь близко от берега, иначе нет якорной глубины, что необходимо было подать кабельтов на берег и закрепить за деревья.

Коралловый твердый грунт, большая глубина, тесность бухты и ничтожность закрытия берегом делают ее дурным якорным местом.

Большое заболевание команд, при предшествующих посещениях Витязя и Изумруда, и в санитарном отношении не могут рекомендовать этот пункт.

Поселения вблизи весьма незначительны, хотя по сведениям г. Миклухо-Маклая, деревни вообще расположены довольно часто. При съезде на берег, я не видел более сотни людей обоих полов и всех возрастов. Они, несмотря на крайнюю примитивность своего человеческого и общественного развития, смотрят довольно добродушно, не выказывая ни свирепых, ни воинственных природных склонностей, хотя вследствие постоянной враждебности со всеми своими соседями, им приходится весьма часто воевать между собою, но в этом ими руководит более их умственная неразвитость.

Если бы какие-либо селения имели бы действительно воинственный дух, то они подчиняли бы своей власти побежденных, но этого кажется не бывает и они, до сих пор, остаются раздробленными на ничтожные деревни по большей части со своим особым языком или наречием, поэтому овладение берегами Новой Гвинеи для европейцев затруднений представить не может, так как папуасы общих интересов своей страны не понимают. В небольшом числе виденных мною людей встречались многие больные с опухолью ног или сухостью их и рук, и разными накожными болезнями.

Жители, насколько умели, старались быть приветливы и по-видимому были довольны посещением корвета. При мне, в деревне им были розданы г. Миклухо-Маклай подарки предметов, купленных по моему распоряжению в Гонконге и Макассаре, доставившие им видимое удовольствие. Для водворения дружеских сношений и для разведения у них полезных домашних животных по просьбе г. Миклухо-Маклая я, как уже вышеупоминал разрешил купить в Амбоине — быка, корову, козла и двух коз. Эти животные им ранее не были известны и по свозе их на берег, они перепугали жителей, так что нашим матросам пришлось самим привести их на место в деревню. Г. Маклай объяснил папуасам уход за ними.

Хотя, благодаря Бога, больных на корвете не было, но имея в виду появлявшиеся большие заболевания на предшествующих судах, положение солнца — прямо в зените, не прекратившийся еще дождливый сезон, пребывание корвета с 1 ноября без перерыва в очень жарких климатах и дурную климатическую репутацию этого места, я 7-го числа утром, после 1,5 суточного пребывания, снялся с якоря, для перехода в порт Великий князь Алексей и описи его островов, тем более что в дальнейшей стоянке и не представлялось никакой более надобности. При первом проходе мимо архипелага уже было видно, что острова, обозначенные впрочем только пунктиром, нанесены на карту совершенно неверно, теперь, при приближении к ним, это вполне подтвердилось. Желая встать на якорь в середине группы, я направился в первый широкий проход, но вскоре оказалось, что во всю его ширину идет коралловый риф, что в нескольких местах обозначалось и буруном; идя далее во второй, еще более широкий, можно было полагать, что тут препятствий нет по

отсутствию бурунов, и шедший впереди паровой катер с промером ничего не видел, но однако благодаря зоркому вниманию бывшего на фор-салинге мичмана Эбергарда, заметившего риф по курсу, и в этот проход я не пошел, а направился вдоль северного острова, к северной его оконечности. Паровым катером однако были найдены ворота, но видя внутри рифа, еще буруны в некоторых местах, идти внутрь неопытного тесного, может быть между рифами, пространства, я находил неосторожным. Мичман Сарычев, посланный на паровом катере в северный пролив, как для его обследования, так и приискания места якорной стоянки, по осмотре донес, что этот пролив совершенно чист, и что пройдя его, на рейде глубины вблизи острова умеренные и для стоянки удобные.

Войдя с корветом вслед за сим внутрь островов, я в действительности нашел прекрасный рейд.

Один из таких какие не встречаются часто не только на прямолинейных берегах Новой Гвинеи, но и вообще. Отлично защищенный от ветров и волнения, в нем, в то же время, по своему пространству и весьма умеренной высоте островов (они собственно низменные, но покрытые высокою и густою растительностью) течение воздуха не стеснено, что бывает иногда в узких и глубоко вдавшихся заливах, делающихся через это в тропиках весьма нездоровыми и что вновь открытому рейду дает огромное преимущество в климатическом отношении.

Никакое европейское судно, еще не посещало этих островов и потому на другой день с рассветом было приступлено к их съемке и промеру рейда.

По изготовлении плана и отчета работ буду иметь честь препроводить их к Вашему превосходительству. Дальнейшее озакончение только увеличивало достоинство порта Великий князь Алексей.

Пространства между различными островами образуют в нескольких местах отличные якорные стоянки, между же крайнею от берега группою и материком найден второй обширный рейд. вполне отовсюду закрытый и по всему протяжении глубиною не менее 8 саж.

В северной части порта, течет река значительной величины, наибольшая из известных во всем заливе Астролябия.

Таким образом этот порт представляет по своим гидрографическим условиям не только хорошую угольную станцию, но и прекрасный опорный для крейсеров порт.

Острова, занимая большее, несравненно, пространство нежели предыдущий порт, имеют и большее числом население, но также разбросанное, небольшими деревушками, при полной враждебности живущих на материке, вполне людоедов, к живущим на островах и потому к занятию не представляющих никаких затруднений.

Съемки и промер указанной мною части архипелага одновременно производились пятью гребными судами. Энергическое производство работ, начавшихся с рассветом, при температуре 24°R, с полною неутомимостью, не зная устали, так что мне приходилось сдерживать рвение офицеров занимавшихся съемкою и промером, рекомендовали их служебные достоинства с наилучшей стороны, и только благодаря их чрезвычайному рвению и неутомимости работа была исполнена в два дня. То же я всегда вижу в г. г. офицерах корвета Скобелев и во всех других случаях и потому мой приятный долг засвидетельствовать перед Вашим превосходительством о таковых выдающихся отличиях офицеров этого корвета.

Команда работала на две смены, без малейшего утомления. После парового перехода более 3000 миль машина потребовала трехдневного осмотра и чистки котлов, также перемены набивок всех сальников, со-

вершенно выгоревших. До сих пор — это выгорание набивок, требующее расхода на них, значительно превосходящего штатное положение, составляет единственную слабую сторону механизма, во всех остальных отношениях он постоянно действует вполне исправно.

При двух котлах, корвет делает 225 миль в сутки, сжигая угля 1000 пудов, если котлы были наполнены пресною водою; при соленой же от постоянного продувания расход угля доходит до 1500 пудов, что нельзя не признать для судна такой величины, весьма экономным.

При посещении Новой Гвинеи, главнейшею моею заботою было сохранение здоровья команды, так как климат здесь один из наиболее лихорадочных и потому я старался без надобности не оставаться у этих берегов лишнее время и как через два дня съемка и промер были окончены, в машине же работы еще продолжались, то 11-го марта с рассветом, пользуясь легким береговым бризом, на буксире шлюпок корвет вышел в море, где уже было возможно при маловетрии вступить под парусами и взять курс на остр. Адмиралтейства. Того же дня вечером, по изготовлении машины и совершенно стихшем ветре — пошел под парами.

Сведений о климате, после столь краткого пребывания, я не могу представить, хотя при нас погоды стояли прекрасные, жара не казалась отягощающею, не выше 24°R, и переносилась легче, нежели в Батавии или Сингапуре, и вообще общее впечатление о этой местности получалось совершенно благоприятное. По географическому своему положению, вероятно климат Новой Гвинеи весьма сходен с климатом Явы.

Часто когда в горах на материке и в порте в. к. Константин видны были густые дождевые тучи и дожди, мы имели ясную и сухую погоду. Различие это объясняется расположением берегов залива Астролябия — тот, противу которого лежит архипелаг, тянется с севера на юг — берег же порта в. к. Константин расположен под прямым углом к первому и идет от запада на восток, имея в небольшом относительно расстоянии хребет, где плавные возвышенности достигают 11 000 фут. Дневной морской бриз дует от N и проходит через острова, не встречая в них, по их низменности и разбросанности, себе препятствия — без задержки и потому скопления паров не образуется и погода остается ясною.

Хребет же гор в. к. Константин совершенно задерживает на себе бриз, как расположенный к нему перпендикулярно, и скопляющиеся пары влажного морского воздуха переходят в ливни, делающие местность сырою, вредною и лихорадочною. Главные недостатки:

Иметь от жителей что-либо кроме кокосов, невозможно, так как они сами обходятся безо всего. Растительность же по берегам и на островах столь роскошна, как только можно себе вообразить, все редкости этого царства здесь являются в изобилии. Я никогда не видел декораций с столь роскошною растительностью, как она здесь встречается в действительности. Столь же редкие представители здесь и царства пернатых — райские птицы, черные какату — исключительная принадлежность Новой Гвинеи, белые какату и разн. др. В море — черепахи, трепанги (ценный предмет вывоза из Океании в Китай), раковины, может быть и жемчужные, так как таковые на ближайших островах ловятся. Горные хребты конечно содержат в себе металлы и минералы. Вообще надо полагать, что более богатой природы, во всех отношениях, встретить трудно, но три обстоятельства препятствовали до сих пор тому, чтобы человек этими сокровищами мог бы пользоваться.

1-е — жаркий и вредный климат.

2-е — отдаленность от населенных пунктов и отсутствие покуда всяких сообщений.

3-е — недостаточная численность и дикость туземного населения, говорящего на множестве различных языков.

Жажда наживы разсеяла английских и немецких торговцев (Traders) почти по всем островам Океании, многие из групп присоединены или взяты под покровительство этих государств, но ни правительства, ни коммерческие дома до сих пор не коснулись восточной половины северного берега Нов. Гвиней. Голландцы почти номинально владеют ее западную частью до 141° долготы. На южном берегу пропагандируют английские миссионеры, а острова этого берега повидимому уже взяты Англиею.

Переход до островов Адмиралтейства сделан под парами, так как и здесь имели только маловетрия и штилы, что и соответствует этой местности, как лежащей у экватора. На этом пути неоднократно замечаемы были несогласия карт с действительностью, и потому к югу от островов Адмиралтейства до островов Rugeley плавание ночью следует признать опасным. Острова не все нанесены на карту, нанесенные же обозначены неверно и коралловые рифы занимают пространство, гораздо большее, показанного на картах. Приходилось несколько раз видеть буруны по курсу и их обходить; от главного острова группы рифы идут много западнее, чем на карте и группируются весьма сложно, почему опись западного берега, имеющего сверх рифов, довольно много островов, делается довольно сложною и требующею много времени. Для съемки нужно особое судно, небольшого размера, но для которого должен быть прислан транспорт на острова, с необходимым запасом угля и провизии, чтобы оно могло проработать на месте от двух до четырех месяцев, а может быть и более, если делать съемку всей группы; теперь описан только северо-восточный рейд «Челленджером», названный по имени его командира — рейдом Нареса. Взамен монеты оно должно иметь с собою предметы потребления дикарей.

Перемены курсов для обхода рифов, не позволили войти на рейд 12-го, хотя, к заходу солнца я был уже близко, но быстро наступающая темнота заставила на ночь лечь в дрейф под парусами, на рейд же вошли только на другой день, встав на якорь у острова Wild на месте «Челленджера».

Туземцы встретили нас своими приветствиями, выехав во множестве на своих пирогах в море; по прибытии же на рейд, корвет был окружен еще большим числом. Острова эти навещаются европейскими торговцами, и потому жители здесь уже не совсем дики. Они имеют ружья, топоры, ножи и т. п. Некоторые знают несколько слов по английски и выглядят весьма живого темперамента.

Свободные офицеры и г. Миклухо-Маклай съехали на берег и провели там несколько времени, осматривая их деревни. Туземцы, пущенные на корвет, привезли для продажи кокосы, черепаху и свое оружие, на берегу же у них были куплены два или три поросенка.

Рейд Нареса в общем смысле довольно удобен, представляя собою большое пространство и вероятно хорошие якорные стоянки, но как угольный пункт, для крейсеров военного времени, он слишком открыт от всей северной половины компаса, и потому стоящее тут судно, будет видно противнику издалека и ему, чтобы осмотреть рейд, не будет надобности в него заходить — достаточно приблизиться извне, чтобы видеть что делается на рейде. Посещаемость европейцами также делает его непригодным для военных целей, устройство же плантаций частными русскими лицами, если таковые найдутся, или же водворение их здесь для торговли, конечно желательно, как и во всяком другом пункте, если на то не потребуются никаких жертв, ни людьми, ни капи-

галами, со стороны правительства. Очередные же мелкие суда отряда Тихого океана могут своим наблюдением обеспечить их безопасность от туземцев. При войне, со всеми государствами, кроме Англии, такие пункты могут быть даже полезны, как опорные точки в некоторых случаях.

Не признавая удобным, для данных целей, рейд Нареса и как его опись уже сделана, то, по возвращении с берега офицеров я снялся с якоря, направившись вблизи лежащей группе островов Hermit.

Рассматривая карты, я увидел, что группа эта, как по своей умеренной величине, так и потому что она окружена кольцеобразным рифом, может быть удобным опорным пунктом, с устройством на нем и угольного, во время войны, склада.

Группа лежит от острова Адмиралтейства в расстоянии немного более 100 миль и потому 14-го марта, я уже бросил якорь у острова Loop¹⁸, главного этой группы, на глубине 32 саж.

Лагуна промеров не имеет и потому несмотря что впереди шел паровой катер, меньшей якорной глубины не нашли. При проходе ворот, между рифами имели наименьшую глубину 6 саж. и на пути до якорного места видели две банки.

На другой день утром, гребные суда были отправлены к промеру около берегов и в проливах главных островов, а также к обследованию виденных накануне банок, паровой катер промерил входные ворота и путь от него к якорному месту. Планы произведенных работ, по их изготовлении буду иметь честь представить Вашему Превосходительству. Эти острова также посещаются европейцами, при нас из них здесь никого не было, но, кажется, гораздо реже, нежели остр. Адмиралтейства, хотя два из маленьких островов даже приобретены белыми.

По существующим порядкам, англичане, немцы, американцы, в случае если на каком-либо из островов будет кто-либо из их нации убит туземцами — наказывают такой остров — стреляя их и сжигая их селения, почти не входя в разбирательство, кто прав, кто виноват, несмотря на то, что в большинстве случаев виноваты торговцы-европейцы, своими безмерными злоупотреблениями, насилиями, обманами и проч.

По рассказам жителей г-ну Миклухе-Маклаю, такая экзекуция на этих островах была произведена американскими и германскими военными судами, за четыре месяца до нашего прихода, при чем сожжено две деревни, убито 7 человек. Меры эти находят повидимому необходимыми для внушения уважения к флагу и для обеспечения безопасности жизни европейцев на островах, что дает возможность этим последним водворяться повсюду, даже по одному, и в большинстве случаев, покуда они своею чрезмерною алчностью, притеснениями и всяческим произволом не выведут туземцев из терпения, то жизнь их в безопасности. Убийства без уважительных причин и кого-либо другого, кроме торговцев (Traders) повидимому весьма редки. Торговцы же, зная как сильно ответственны туземцы за их жизнь, злоупотребляют своим обеспеченным положением до-нельзя.

Офицеры съезжали на берег, как для ознакомления с местностью и ее жителями, весьма многочисленными, едва несколько десятков, а также и для охоты. Разнообразной дичи было настреляно много, в самое короткое время, так как для нее ружейные выстрелы вещь неведомая. Много туземцев было на корвете для обмена кокосов, черепахи и своего оружия.

¹⁸ Loop — другое название атолла Hermit.

По возвращении шлюпок с промера, имея готовые пары, снялся с якоря и вышел в море; по проходе ворот, между рифами, опять встретил наименьшую глубину в 6 саж., но уже на другом месте. Впечатление произведенное этим портом делает его весьма удобным опорным пунктом военного времени и перегрузка угля и других запасов с судов здесь всегда легко может быть исполнена, особенно, если эти острова будут принадлежать частным русским лицам.

Защита от неприятеля трех его входов незатруднительная, стоянка удобная, климат хотя жаркий соответственный местности, но можно полагать не столь вредный, так как острова небольшие, высокие и лежащие в открытом море. Дожди должны быть частые, как это свойственно штилевой полосе. От жителей ничего не производящих, нельзя иметь для судового продовольствия. Рыбу и дичь нужно добывать самим. Температура вероятно постоянная 22—24°. Отдельные маленькие острова иногда приобретаются за разные предметы, туземцами полезные, стоимостью от 50 до 100 долларов.

Штили сопровождали нас до шир. 5°N, и тут только 18-го числа, можно было уже поставить паруса, не прекращая паров. На другой день подошли на вид восточной части острова Pelew, и по приближении к берегам постепенно спускались, осматривая расположение островов, идя в обход южной оконечности группы.

Карта островов Pelew оказалась содержащею многие неточности, которые помещены в гидрографические заметки и вслед за сим, со всеми последующими замечаниями будут препровождены в Гидрографический Департамент. Имея намерение идти к NW оконечности главного острова Baobeltaob и как к заходу солнца до нее оставалось еще около 40 миль и приближение ночью невозможно, то остановив на несколько часов машину, лег в бейдевинд на правый галс под малыми парусами. В 11 часов вечера снова был дан ход машине и взят настоящий курс. 20 марта в 10 часов утра, бросил якорь у NW оконечности острова Baobeltaob, из группы Pelew, на глубине 10 саж.

Несогласие карт с действительностью здесь оказывалось постоянно весьма большое, с самого приближения к островам; расположение, протяжение и очертание рифов неверное и самая оконечность острова, с нашим пунктом, астрономически определенным, лагуна неописана, проход в нее без означения глубин. Встретив, при приближении к воротам, постепенно быстро уменьшающуюся глубину с 25 саж. на 19—12 и наконец 10 и видя впереди на воде пятна отличительного цвета, встал на якорь и послал гребные суда сделать промер. Полученные шлюпками глубины, по разным направлениям, показали весьма большую изменчивость с несколькими резкими пятнами, в 3, 3,5 и 4 саж. при более общей глубине в 7 саж. и при нескольких сверх того видимых коралловых банках.

При дующем здесь пассате стоянки в лагуне, весьма хорошо закрыты от ветра, но для удобного пользования ею, требуется не только весьма подробный промер, чего непременно требует характер дна, но и обстоятельные съемки. Главный пункт этой группы — местечко Корор — лежащее на маленьком островке, в середине восточной стороны и принадлежащий, по полученным уже в плаваньи сведениям от г. Миклухо-Маклая — Англии, почему как для сохранения секретности поручения, так и бесцельности его посещения, я согласно прилагаемого у сего заявления нашего путешественника, пошел не в Корор, а посетил залив на NW оконечности главного острова. Соглашаясь с его мнением относительно климата, а опыт в будущем может быть подтвердит и предположения его относительно средств пополнения свежей провизии,

нахожу избрание этого пункта, для указанных мне целей невозможным, по совместности его с английскою територіею.

По той же причине, мною не был осмотрен лежащий в 20 милях к северу, среди коралловой банки островов Каянгль, имеющий милю протяжения.

Если устраиваться от английских владений в столь близком соседстве, то предпочтительнее выбирать пункты более центральные и лежащие на торговых путях, нежели столь мало удобные и столь отдаленные.

Необходимо, чтобы рейды были легко достижимы крейсерам входить за рифы, через ворота, с резко переменной глубиною (по курсу корвета, в 100 саж. при входе оказалась банка в 18 ф.) на рейд усеянный банками, весьма неудобно, пока не будет составлен совершенно точный его план и указаны руководящие данные для входа и выбора якорного места. Г. Миклухо-Маклай имел возможность посетить местность, приобретенную им, при первой его здесь бытности, и переговорить со старшинами, для чего он провел ночь на берегу, письмо его ко мне по этому поводу у сего прилагаю¹⁹. Вследствие большого расстояния этого пункта от корвета и как оно на восточном берегу острова, то эта экскурсия для него была трудною и утомительною. Там им был встречен, живущий на острове, агент германской фирмы г. Кубари, эмигрант из Варшавы, говорящий по русски.

До 70 человек туземцев проводило время на корвете, обменивая свои все одни и те же произведения, хотя всего здесь привозилось в больших количествах, нежели в предшествующих пунктах.

Тут, как на остр. Адмиралтейства и других подобных пунктах, водворение русских предприимчивых людей было бы полезно и при политических столкновениях с государствами, кроме Англии, такая опорная точка, нашим военным судам, конечно была бы довольно пригодна, так как она, по сравнению с предыдущими, действительно не так удалена от общих путей.

21 марта во втором часу пополудни, снялся с якоря под парусами и направился с попутным пассатом со среднею скоростью, 7,5 узлов, к Филиппинскому архипелагу. При тех же обстоятельствах корвет плыл до 25 числа, хотя ветер постепенно становился тише, причем 23-го имели средний ход 5,5 узлов, а 24-го уже только 4 узла. 25-го, приблизясь к проливу Surigao, при стихшем ветре закрепили паруса и пошли под парами. Приглубые берега островов весьма облегчают ночное плавание, в половине четвертого п. полуд. 26 марта прибыл на рейд Зебу.

Здесь предполагал пополнить запасы угля, что казалось весьма удобным ввиду вполне закрытого рейда и близкой стоянки судов от берега, но, к сожалению, погрузка его производится столь медленно, 10—15 тонн в сутки, и уголь австралийский плохого качества, то пробыв два дня, 29-го вышел в Манилу.

Команда по-вахтенно была уволена на берег, не быв отпускаема, после Амбоины.

По моей просьбе были присланы несколько испанских карт архипелага, относящиеся к плаванію в Манилу и у нас не имевшихся. Кроме того, я взял лоцмана, дабы можно было идти между островами и ночью и не растягивать напрасно плаванія. Переход от Зебу до Манилы сделан под парами в двое суток и 31 марта в 8 часов утра я бросил якорь у адмиралтейства Кавита, перейдя к Маниле 1 апреля. У сего при-

¹⁹ Письма Н. Н. Миклухо-Маклая, связанные с его плаванием на корвете «Скобелев», будут опубликованы отдельно.

лагаю ведомость о количестве пройденных миль и издержанных угле и машинных материалах²⁰. От Сингапура до Манилы сделано около 6000 миль. Здоровье команды, кроме слабых заболеваний лихорадкой, все время было в отличном состоянии. Телеграмма контр-адмирала Казнакова о немедленном следовании в Владивосток не сказано по чьему приказанию получена, но в числе бумаг из Гонконга ни № 130, ни [других] важных не получил, равно как и распоряжений, куда должны быть мною направлены остальные суда вверенного мне отряда, фрегат Герцог Эдинбургский и клип. Наездник.

Изложив выше все главные обстоятельства, сопровождавшие мое плавание для осмотра указанных мне пунктов, в настоящее время имею честь представить Вашему Превосходительству мои соображения по этому делу, а равно и те заключения, к которым я приведен. Ни один из посещенных мною пунктов — залив Астролябия (Нов. Гвин.), группы остр. Адмиралтейства, Пустынников (Hermits) и Пелью, не представляют вообще удобств для устройства на них угольных складов по своему удаленному положению — в таких местах, прибытие к которым, через большие штилевые пространства, потребуют расхода более нежели полного судового запаса угля и столько же понадобится для возвращения этого судна на место действия.

Все они населены или совершенными дикарями, или людьми весьма к ним близкими и потому не представляют собою никаких средств ни для пополнения судовых запасов вообще, ни даже свежее провизией и водою. Климат Новой Гвинии имеет самую дурную репутацию, что же несомненно, что это один из самых жарких и сырых.

У меня, благодаря бога, больных не было, вследствие случайно встреченных весьма благоприятных погод и краткости пребывания корвета в каждом из посещенных пунктов, но легкие приступы лихорадки были у многих офицеров и нижних чинов, впрочем весьма редко более чем на два или три дня, по выходе же с островов Пелью, где сообщения с берегом не было, в пассате, имея освежающий ветер и совершенно ясную погоду, число заболеваний, как между офицерами, так и нижними чинами, хотя столь же слабых — увеличилось значительно. Относя это к влиянию посещенных мест, я уверен, что если бы корвету пришлось оставаться там долее и погоды были бы обыкновенные, т. е. хуже нами встреченных, то болезненность была бы весьма сильная и устранение ее, судя по бывшим примерам, судов, попадавших в такие условия, — потребовало бы много жертв и много времени. При этом, еще я имел возможность не сводить команду на берег ни в одном из портов.

Сложенные в этих местностях уголь, провизия и запасы для нужд флота потребуют охраны, в мирное время от туземцев местных и иногда и пришлых, а в иных случаях даже от крайне безнравственных шкиперов европейских коммерческих судов, в этих водах плавающих.

В военное время, дабы таковые склады не сделались бы добычею и лишними трофеями неприятеля, которому они хорошо будут известны заблаговременно, потребуется весьма серьезная военная оборона. По дальности расстояния что-нибудь устраивать при приближении войны, будет всегда слишком поздно — необходимо иметь постоянно вполне готовыми все средства обороны и в таком случае они будут стоить много дороже обороняемого. Болезненность и смертность между людьми, для этой цели здесь поселенными, как это всегда бывает с европейцами, будут чрезвычайно большие. Услуги же этих складов будут условные, в мирное время они нам ненужны, в военное же, они трудно достижимы

²⁰ Ведомость эта из-за недостатка места не публикуется.

по своей отдаленности, потребуют раздробления наших сил для их защиты и при превосходстве сил противника, легко могут быть нами все-таки же утрачены. Не в виде бравады, но как число угольных складов наших будущих противников, а с каждым годом, все увеличивается и отделять для защиты каждого из них достаточно силы противнику будет трудно, то захват таковых нашими судами, я полагаю по временам, будет возможен. Нагруженные несколько судов, из взятого склада, могут быть посланы на определенные рандеву.

Примеры прошлого показывают всегдешнее пристрастие нейтральных государств к нашим противникам и их желание стеснять наши военные суда отпуском угля, на который поэтому нельзя и рассчитывать. Если наше правительство включит при наступлении войны, с сильным морским противником, в список предметов военной контрабанды каменный уголь и машинное топливо вообще, то все суда с углем, как неприятельские, так и нейтральные будут добрыми призами наших крейсеров и хорошо заменят собою не имеющиеся нами угольные склады. Уголь может не быть военною контрабандою только при войнах с государствами второстепенного морского значения и тогда Англия, строго соблюдающая свои торговые интересы, сама со своими колониями, будет снабжать нас углем.

Фрахт судов с углем на данные рандеву еще дополнит ресурсы снабжения им наших судов. Склады в наших портах: Владивостоке, Императорской гавани, Петропавловске, где он вообще необходим, несколько также дополняют их в особых случаях.

Зависимость крейсера от топлива уже давно выяснилась, и особенно для наших. Высокие цены на него в иных портах превосходящие 50 коп. пуд на наши деньги и в мирное время показывают, каковыми они будут в военное, кроме того уголь требует для себя ящиков большей емкости, по сравнению с нефтью. В Комитете Добровольного флота в 1878 году, при рассмотрении проектов, предполагавшихся к заказу судов, я представлял пользу приспособления их для этого топлива, — тем более, что оно кажется не исключает возможности переходить на уголь, когда нефть будет издержана. Ныне пользуясь настоящим случаем и ознакомившись несколько более и на деле, с величиной судовых угольных запасов, ценами на уголь, условиями его пополнения, среднем числе паровых дней, для разных судов, полагаю, что введение этого топлива на судах, если еще преждевременно, то по крайней мере скорое испытание его на одном из них вероятно окончательно выяснило бы этот вопрос в его пользу.

Посетив ныне голландские и испанские колонии в этих водах, все более и более приходится убедиться в трудности, с какою европейцы водворяются в тропических местностях и как мало они извлекают себе пользы из этих громадных и богатейших от природы, принадлежащих им пространств, несмотря на вековые — опыт и обладание.

Население бедной от природы Голландии предпочитает свою скудную почву и тяжелые морские промыслы северных морей, являясь в свои колонии, с роскошнейшею растительностью и неисчерпаемыми ресурсами, в самом ничтожном сравнительно числе и то на время, совсем же водворяющихся голландцев крайне мало. Испания пользуется своими колониями еще менее. Чрезвычайно большие пространства колониальных владений обоих государств не только не эксплуатируются, но до сих пор даже не исследованы. Англия деятельно и хорошо представлена своим населением только в Индии и Австралии, все остальные в этих водах ее владения заключаются в ничтожных по величине пунктах, составляющих ее военные наблюдательные посты и узлы торговли и тут

тоже европейцы живут временно, но навсегда не водворяются, несмотря на громадные барыши и целые капиталы ими здесь легко наживаемые.

Французы в своих колониях, также остаются только несколько лет, хотя они там сравнительно, повидимому, более остальных государств заняты эксплуатацией, но все-таки далеко не на всем пространстве своих владений. Повидимому не невозможно, при значительном индиферентизме к своим колониям двух первых названных государств, что они согласятся уступить территории на своих главных островах, подобно как нами уступлены острова Алеутские и Ситха, или же отдельные острова небольшой величины, из таких которыми владеют они только номинально, не извлекая никаких выгод, но решение таких вопросов, конечно может быть исполнено только в Европе, из сношений с правительствами метрополий. Так мало желающих эксплуатировать тропические богатства, что для привлечения большого числа, приобретение земель в колониях голландских, а вероятно и в других, частными лицами может быть делаяемо, без различия национальностей и все-таки почти никто из разных государств Европы для этого не является. На основании такой льготы, через посредство наших агентов или путешественников, специально для этой цели командированных, могут быть присканы местности не столь отдаленные, как осмотренные острова, и могущие быть удобными и производительными плантациями для их частных владельцев.

В недавнее время образовавшаяся английская компания для эксплуатации северных берегов Борнео (North Borneo Co) может для целей этого рода служить образцом.

Распространившиеся весьма значительно германские торговцы, по островам Тихого океана, послужили поводом для Германии взять некоторые из этих групп островов под свой протекторат. Если бы и в России нашлись такие предприимчивые торговцы, то нашим правительством могла бы быть принята также мера, мало его обязывающая, но весьма для него полезная и ничего не стоящая. В каком бы пункте не водворилась русская торговая предприимчивость, он всегда будет до некоторой степени полезен нашим военным судам.

Преимущество частных владений подобными пунктами между прочим еще в том, что нападение на них неприятеля составит справедливый прецедент нашим крейсерам, как репрессалия, для нападения на его владения подобным же образом.

Постоянное поручение наблюдения за всеми островами Тихого океана, европейцам не принадлежащих, нашим мелким военным судам в более благоприятные для того сезоны, послужит с пользою для выбора случайных рандеву крейсерам в военное время.

На основании вышесказанного я пришел к заключению, что приобретение пункта в Океании в наше владение, через допущение частного доверенного лица к устройству на нем фактории, под покровительством русского флага, весьма желательно и полезно.

Для присоединения какого-либо места, европейцам не принадлежащего, англичане ограничиваются подъемом на берегу флага с церемониею, прочитывают публично декларацию о присоединении и ее копию оставляют на месте, не оставляя никого из людей и увозя с собою и флаг.

При ограниченности числа судов отряда Тихого океана и имея Владивосток, казалось бы еще не представляется надобности в устройстве морских депо или складов на каких-либо отдаленных пунктах, но нельзя того же сказать про опорные пункты, о которых говорится в предписании Вашего Превосходительства от 16 ноября № 86.

Таковые пункты существенно необходимы эскадре для:

1. Приема угля и запасов с транспортов.
2. Исправления: а) судов своими средствами, но требующие времени или стоянки на рейде. б) машин и котлов — осмотр и чистка их. в) парусов и рангоута. г) гребных судов.
3. Отдых и освежение команд — своз больных на берег.
4. Прием призов на хранение.

5. Общего сбора эскадры: для совокупного нападения что по временам необходимо — как для нападения непосредственно на главные неприятельские пункты, так и для принуждения противника соединить свои силы, дабы нам затем облегчить действия отдельных крейсеров на второстепенные пункты и пути. Но лучше, если эти пункты будут внезапно и строго секретно избираемы флагманами, в момент надобности, предварительно же намеченные, могут быть открыты неприятелем.

Морское международное право, про которое можно сказать, что оно, в своих существенных чертах, продиктовано Англиею и обеспечивает только одни ее интересы, вопреки всякой справедливости и человеколюбия, закрывает нам пользование нейтральными портами для военных целей. Такое постановление нарушает в сущности главные основы международного права:

1. Беспристрастие нейтрального, к каждому из воюющих.
2. Неизменность отношений, к каждой из сторон.
3. Увеличивает бедствия, причиняемые войною.

Постараюсь быть краток в объяснении этого положения. Практикующееся правило условного закрытия портов, взамен того, чтобы производить одинаковое влияние на обоих воюющих, идет совершенно и исключительно в пользу сильного и в ущерб слабого, так как для последнего такое стеснение гораздо тягостнее, чем для первого и точно также оно дает огромное преимущество государству, обладающему многими колониями и не имеющему никакой надобности прибегать к содействию нейтральных портов. Не имеющие же колоний, вследствие этой меры, часто совсем лишены возможности даже воевать с сильным противником, до такой степени эта мера пристрастна, что конечно не согласуется, с основаниями международного права, неизменность отношений к каждой из сторон также нарушается. Сильный противник, не пользуясь нейтральными портами по ненадобности, дает возможность нейтральному, не вынужденному делать какие-либо ограничения — сохранить свои отношения без изменений с таким государством; по отношению же к слабому совершенно обратно — еще вчера он мог всем запасаться у нейтрального, строить корабли, машины, пушки; завтра по объявлении войны, этот нейтральный откажет ему во всем. Сделает это он под предлогом самого резкого софизма, что на основании равноправности обоих воюющих сторон, он одинаково поступает с обоими. Но это только на словах — в действительности же, первому он не отказывает, потому что тот его ни о чем и не спрашивает, тогда как второму он отказывает в том, чем тот всегда от него пользовался. Первый в услугах нейтрального и надобности не имеет, второй без них не может обойтись.

Ясно, что нейтральный, поступил бы вполне справедливо, приняв обратное решение, т. е. оставя без всяких перемен свои сношения с каждым из воюющих.

Сохранив все их права мирного времени, без исключения, что в действительности и составляет понятие о нейтралитете, по международному праву.

[4]. Настоящими правилами закрытия портов для воюющих увеличи-

ваются бедствия войны, вопреки чувств человеколюбия, чрез напрасное, громадное истребление судов. Слабый воюющий, при закрытии нейтральных портов, вынужден жечь и топить все призы, чего бы не было при открытых портах и таким образом была бы сохранена частная собственность на громадные суммы, а бедствия войны такую практикою нейтральных, в действительности были бы много уменьшены, чего конечно и требует по существу международное право.

Так как возложенное на меня поручение непосредственно относится до снабжения углем и избрания опорных пунктов для наших судов, то я счел своим долгом представить свои соображения и относительно положения этого вопроса по действительному международному праву, хотя и несогласному с практикующимся и взглядами теоретиков-космополитов, полагая, что таковое решение этих вопросов существенным образом обеспечит успех военного крейсерства.

Ввиду секретности поручения мною отказано в просьбе г. Миклухо-Маклай выдать копию снятых карт и промеров, равно как ему и к[апитан]-л[ейтенанту] Благодареву ничего не известно из настоящего донесения. Рапорт на мое имя последнего при сем имею честь представить.

Во время всех посещений островов, равно как и в продолжении всего плавания, я пользовался весьма существенными услугами и содействиями г. Миклухо-Маклай по исполнению поручения, в чем я ему очень обязан. Его знание местных языков чрезвычайно облегчало наши сношения с дикарями. Сведения, полученные на островах о их посетителях европейцах, получены все от него. Встреча с ним в Батавии, устранившая надобность в особом командировании Наездника, вынудила его потерять пользование билетом на проезд до Сиднея и как теперь он высажен в Маниле, то я нашел справедливым выдать ему из экстра-ординарных сумм 320 доллар. на проезд до Сиднея, порта его пребывания. О чем Вашему превосходительству имею честь донести.

Контр-адмирал Н. Копытов

ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, № 2185 (1882), лл. 21—42

№ 15

Рапорт командира корвета «Скобелев» капитан-лейтенанта В. В. Благодарева командующему отрядом судов в Тихом океане контр-адмиралу Н. В. Копытову

2 апреля 1883 г.

1) Порт Константин в бухте Астролябия широта $5^{\circ} 29'53''$ «S»^{ая} долгота $145^{\circ}48'53''$ «O»^{ая} описан корветом «Витязь», в 1871 году. План № 1084.

Бухта Астролябия вследствие своих приглубых берегов совсем не имеет пригодных для якорей стоянки судов, за исключением порта Константин. Порт этот образуется небольшим, очень неглубоко вдающимся в материк заливом, протяжением более 2-х кабельтовых, защищенных небольшим плоским песчаным мысом от SO и отчасти N^{xx} ветров; но он совершенно открыто для NO^a, который может развести волнение. Якорная глубина в $19\frac{1}{2}$ сажень находится за мысом и на столько близка к берегу, что корвет при 58 саженьях каната едва мог заворотиться, и единовременно более одного судна стоять в порте не может.

Климатические условия этого порта, насколько при кратковременной в нем стоянке можно было судить, скорее неблагоприятны — вследствие самого положения своего закрытого высокими, близко к берегу распо-

ложенными, горами материка, но не только не может освежаться случайными ветрами, но скорее представляет собою котловину, в которой собираются все вредные испарения и миазмы лесистых густозаросших берегов. Туземцы — племена папуасов — несколько деревень которых расположены вблизи берегов порта, — кажутся людьми очень мирных наклонностей, и отнеслись к корвету крайне дружелюбным образом, вооружены они примитивного вида луками с деревянными стрелами и деревянными же копьями. Наружный вид туземцев, из которых очень многие страдают накожными болезнями и покрыты какою-то коростою, еще более убеждает в неблагоприятности климатических условий этой местности. Из провизии можно у них достать только кокосов и небольших свиней, но этих последних вряд ли в значительном количестве, так как офицеры, съезжавшие на берег видели их в деревнях туземцев очень мало.

Вообще устройство склада угля или каких-либо других предметов в порте Константин встретит большие, вряд ли преодолимые препятствия, так как не только выгрузка на берег каких-либо вещей, но даже и высадка людей, вследствие бурунов, представляет значительное затруднение. Защита порта постановкою мин или другие сооружения не осуществляемы, вследствие открытого положения порта.

2) Порт Алексей в бухте Астролябия на представленном плане расположения в $5^{\circ}4'6''$ «S» широты и $145^{\circ}48'20''$ «O» долготы в архипелаге О-ов «Довольных Людей» и 26-ти милях к северу от порта Константин. Положение и направление означенных островов нанесено на плане корвета «Витязь» № 1084 неверно и на представленном теперь плане исправлено.

Идя с севера первых островов этой группы есть о[стро]в Сегу, между которым и материком хорошо заметен входной пролив шириною в два кабельтова.

О[стро]в Сегу кораллового образования, как и все острова этого архипелага, низменный и покрытый густою растительностью, тянется по меридиану на протяжении 4-х миль и продолжается к S в том же направлении длинным коралловым рифом, заграждающим вход в порт.

За островом Сегу, между ним и материком находится хорошая и вместительная якорная стоянка, которой и воспользовался корвет. На представленном плане обозначены банки, глубины, острова и бухты рейда, из последних западная бухта отличается своими глубиной, хорошим местоположением и величиною; может вместить до десятка больших судов. Просторный рейд порта вполне защищен от всех ветров и волнения, так что якорная стоянка на нем совершенно спокойна, но с другой стороны низменные острова архипелага, хотя и покрытые густою растительностью, не преграждают собою свободного движения воздуха, который здесь, насколько можно было заметить, значительно чище и легче, чем в порте Константин, и можно с некоторою уверенностью предположить, что вообще климатические условия этой местности гораздо лучше других пунктов Новой Гвинеи. Единственный недостаток порта, о котором надо сожалеть, — это отсутствие хорошей пресной воды, так как вода в впадающей в порт с материка речки имеет болотистый и несколько солоноватый вкус. Туземцы о[стро]ва того же племени и характера, что и туземцы порта Константин, но говорят другим языком; имеют одинаковое с первыми вооружение и также встретили корвет очень дружелюбно, оказывая даже некоторые незначительные услуги по указанию местностей. Вид их гораздо чище и здоровее, чем туземцев порта Константин, что также может служить указанием

на более благоприятный климат. Из числа провизии здесь можно достать тоже что и в порте Константин. В Западной бухте или на одном из островов рейда можно без больших затруднений устроить довольно удобный склад угля или каких-либо других запасов. Небольшим числом мин в проливе входа — Порт Алексей делается недоступным для неприятеля.

3) Nares Harbour на о. Admiralty план № 769 расположена в $1^{\circ}55'10''$ S широты и $146^{\circ}40'51''$ O долготы. Вход на рейд от W т. е. огибая восточную сторону о[стро]ва Observatory хорошо обозначается лишь за 5; глубины выставлены на плане верно, и путь рейда до якорного места (на меридиане W^{0a} части о-ва Wild) совершенно чист, промер доведен только до о-вов, ограждающих его с W^{0a} , а потому без точного и подробного промера, потребоющего времени, нельзя сказать существует ли вход на рейд от W^a , тем более что все острова окружены рифами и бурунами. Рейд этот не может быть признан вполне удобным и хорошим для стоянки нескольких судов как по своему небольшому размеру, так и по совершенно открытому положению. Климатические условия можно предполагать лучшими Новой Гвинии, но будучи расположены почти на экваторе, они должны изобиловать дождями. Туземцы, явившиеся в довольно значительном числе уже не так дики, как гвинейцы, видимо они были посещаемы судами, они просили табак, а человека три из них знало по английски несколько слов; офицеры на берегу видели даже в одной хижине ружья. У туземцев на разные мелочи выменивали кокосы и таро, и они еще предлагали сушеный трепанг. Устройство здесь каких-либо складов вряд ли возможно, как вследствие отдаленности берега для выгрузки и высадки, так и в виду полной невозможности какой бы то ни было системы защиты этих совершенно открытых берегов.

4) Рейд о[стров]а Loor в группе о-вов Hermit, план № 769, в широте $1^{\circ}31'S$ и долгота $145^{\circ}4'O$.

Вход на рейд был бы о[чень] удобен, если бы рифы и ворота в них были обозначены точнее — а то при входе неожиданно между глубинами 20, 27 и 30 и более саженей находятся в 6 и 7 саженей. На пути по рейду до якорного места также найдены две банки (нанесенные на представленном плане). Якорное место вместо 15 саженей найдено в 30 с. При этих условиях рейд вряд ли можно до более точной описи, считать пригодным для захода военных судов средних размеров, а тем более для военных целей. Климатические условия одинакового географического положения с островами Admiralty. Туземцы, прибывшие на корвет тотчас по его приходе, очень дружелюбно предлагали в промен кокосы, таро и черепаху — они видимо привыкли к меновым торговым отношениям. Говорят, что на одном из островов поселились двое белых торговцев и небольшие шхуны заходят сюда за черепахою, раковинами и трепангом. Устройство складов не представляет удобств ни по качествам рейда и берегов, ни по условиям их защиты.

5) Острова Pelew, или Palao, план № 1103, в широте 7° N и долготе 134° O.

Корвет подошел с северо-восточной стороны о-ва Baobeltaob к Woodin passage и не найдя прохода, несмотря на посланные для промера шлюпки, стал на якорь у наружной границы рифа в 7 милях от берега и ближе не подходил. Вследствие этого, равно и кратковременной стоянки, трудно высказать какое-либо мнение о пригодности островов для устройства складов с военными целями. Но так как о-ва лежат в полосе пассатов, то представляют более удобств, как в климатическом, так и в крейсерском отношении. О-ва посещаются часто тор-

•говыми шхунами и изредка военными судами. На одном из островов, Саггоге, живет несколько белых торговцев.

Кап[итан]-лейт[енант]
Благодарев.

ЦГАВМФ, ф. 410, оп. 2, № 2185 (1882), лл. 63—66

ЛИТЕРАТУРА

1. Бриллиант В. А. Картографическая история открытия Новой Гвинеи,— «Известия Государственного географического общества», 1939, т. 71, вып. 1—2, стр. 196—204.
2. [Благодарев В. В.] Извлечение из рапорта командира корвета «Скобелев» капитана-лейтенанта Благодарева,— «Морской сборник», 1883, № 4, стр. 1—4, 19—22.
3. Вальская Б. А. Борьба Н. Н. Миклухо-Маклая за права папуасов Берега Маклая,— сб. «Страны и народы Востока», вып. I, М., 1959, стр. 130—148.
4. Вальская Б. А. Некоторые неизданные документы Миклухо-Маклая,— «Известия Всесоюзного географического общества», 1946, т. 78, вып. 5—6, стр. 561—574.
5. Вальская Б. А. Проект Н. Н. Миклухо-Маклая о создании на островах Тихого океана русской вольной колонии,— сб. «Австралия и Океания (история и современность)», М., 1970, стр. 36—52.
6. Грумм-Гржимайло А. Г. Н. Н. Миклухо-Маклай на фоне современной ему эпохи,— «Известия Государственного географического общества», 1939, т. 71, вып. 1—2, стр. 43—159.
7. Журнал заседания Совета РГО, 28 октября 1869 г.,— «Известия РГО», 1869, т. V, вып. 8, стр. 229.
- 7а. Журнал заседания Отделения географии физической, 20 ноября 1869 г.,— «Известия РГО», 1870, т. VI, вып. 1, стр. 273.
8. Журнал заседания Совета РГО, 29 апреля 1870 г.,— «Известия РГО», 1870, т. VI, вып. 6, стр. 147—151.
9. Журнал заседания Совета РГО, 31 марта 1872 г.,— «Известия РГО», 1872, т. VIII, вып. 2, стр. 73—77.
10. Журнал общего собрания РГО, 9 февраля 1872 г.,— «Известия РГО», 1872, т. VIII, № 1, стр. 58—62.
11. [Копытов Н. В.] Извлечение из рапортов командующего отрядом судов в Тихом океане контр-адмирала Копытова Главному начальнику флота и Морского ведомства,— «Морской сборник», 1883, № 1, стр. 7—13; № 4, стр. 13—19.
12. Миклухо-Маклай Н. Н. Автобиография,— Собрание сочинений, т. IV, М.—Л., 1953, стр. 427—435.
13. Миклухо-Маклай Н. Н. Заметка о климате Берега Маклая на Новой Гвинее,— Собрание сочинений, т. III, ч. II, М.—Л., 1952, стр. 305—306.
14. Миклухо-Маклай Н. Н. О пребывании на берегах Красного моря,— «Известия РГО», 1869, т. V, вып. 7, стр. 279—287.
15. Миклухо-Маклай Н. Н. Письма контр-адмиралу Н. В. Копытову с корвета «Скобелев»,— Собрание сочинений, т. IV, М.—Л., 1953, стр. 241—242, 243—244.
16. Миклухо-Маклай Н. Н. Письма М. Н. Миклухо-Маклаю с корвета «Скобелев»,— Собрание сочинений, т. IV, М.—Л., 1953, стр. 242—243, 244—245.
17. Миклухо-Маклай Н. Н. Письмо А. А. Мещерскому 17 марта 1876 г.,— Собрание сочинений, т. IV, М.—Л., 1953, стр. 132—133.
18. Миклухо-Маклай Н. Н. Письмо секретарю РГО 27 сентября 1869 г.,— Собрание сочинений, т. IV, М.—Л., 1953, стр. 26—28.
19. Миклухо-Маклай Н. Н. Письмо Ф. Р. Остен-Сакену 13 марта 1870 г.,— Собрание сочинений, т. IV, М.—Л., 1953, стр. 32—33.
20. Миклухо-Маклай Н. Н. Третье посещение Берега Маклая,— Собрание сочинений, т. II, М.—Л., 1950, стр. 582—595.
21. План Западного берега бухты Астролябии, на северном берегу острова Новой Гвинеи. По описи офицеров корвета «Витязь» под командою кап. 2 ранга Назимова в 1871 г. и офицеров корвета «Скобелев» под командой кап. 2 ранга Благодарева в 1883 г. Издан Гидрографическим департаментом Морского министерства в 1885 г.
22. План порта Великий князь Алексей в бухте Астролябии. По описи, произведенной офицерами корвета «Скобелев» в 1883 году. Издан Гидрографическим департаментом Морского министерства в 1885 г.
23. Miclouho-Maclay N. N. Eine zoologische Excursion an das Rothe Meer, 1869,— «Petermann's Geographische Mittheilungen», 1870, Bd 16, IV, стр. 124.