
MAAILM
JA
MONDA


FALMOUTH
ATLANDI
AAF
LÕUNA-AMEERIKA
ST.CATARINA S.
OOKEAN


ST. PETERBURG
ROOPA
AASI
RIKA
INDIA
«NADEŽDA»
«NEVA»
OOKEAN

Tagastage raamat õigeaegselt!
Возвратите книгу вовремя!




REISIKIRJELDUSTE SARI

A-21486

V. NEVSKI

# VENE LIPU ALL ÜMBER MAAILMA

VENELASTE ESIMENE ÜMBERMAAILMAREIS
LAEVADEL
„NADEŽDA" JA „NEVA"
KAPTENLEITNANTIDE
IVAN KRUSENSTERNI JA JURI LISJANSKI
JUHTIMISEL
AASTAIL
1803—1806

EESTI RIIKLIK KIRJASTUS
TALLINN 1957

Originaali tiitel:

**В. Невский**

ВОКРУГ СВЕТА ПОД РУССКИМ ФЛАГОМ

Первое кругосветное путешествие русских на кораблях
«Надежда» и «Нева»
под начальством
Флота Капитан-Лейтенантов
Ивана Крузенштерна и Юрия Лисянского
в 1803—1806 годах

Государственное Издательство Детской Литературы
Министерства Просвещения РСФСР
Москва 1953 Ленинград

TÕLKINUD
*V. Pirson*

VÄRSID TÕLKINUD
*R. Paavel*

KÖITEKAANE KUJUNDANUD
*R. Pangsepp*

ÜMBRISPABERI KUJUNDANUD
*U. Külv*

TARTU ÜLIKOOL
RAAMATUKOGU

N

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu
43368

# SISSEJUHATUS



Aasia mandri põhjaosa kattis eurooplaste eest paljude sajandite kestel läbipaistmatu saladuslinik. Keegi ei teadnud kindlalt, missugused maad asuvad Uraali mäeahelikust ida pool, kui kaugele nad ulatuvad, milliseid rikkusi endas peidavad ja mis rahvad seal elavad. Nende Siberi uurimata avarustega tutvusid esmakordselt lihtsad vene inimesed XI sajandi lõpul ja XII sajandi algul. Need olid rahulikud inimesed, kes läksid Uraali taha tsaarivõimude rõhumise ja tagakiusamise eest pääsu otsides.

Rahvalaulude ja -juttude kangelase Jermak Timofejevitši retk 1581. aastal avas laiad väravad venelaste siirdumiseks Uraali taha. Jermaki retke tulemusena lülitati „Uus Siberimaa" ametlikult Moskva tsaririigi koosseisu ning sellest ajast peale hakkasid vene kütid ja kasakad kiiresti enda alla võtma uusi, väheasustatud, karusloomadest rikkaid maa-alasid. Üksnes päriselanikelt saadud suusõnalistele andmetele ja vene taibukusele tuginedes liikusid nad itta „päikesele vastu", tungisid järjest kaugemale Siberi ääretutesse metsapadrikutesse.

Palju tundmatuid kangelasi jättis oma elu võitluses läbipääsmatute taigatihnikutega, näljaga, käreda külmaga ja kohutavate lumetormidega! Kuid need, kes ellu jäid, läksid kartmatult edasi, tegid kangelastegusid kalli kodumaa auks. Vähem kui kuuekümne aastaga avastasid vaprad vene inimesed kogu Siberi Uraalist Vaikse ookeanini ja liitsid selle terve mandri suuruse hiiglaterritooriumi Venemaa valduste külge.

Kuid sellega venelaste ittaliikumine ei lõppenud. Dežnevi, Beringi ja Tširikovi, Fjodorovi ja Gvozdevi

merereisid tutvustasid inimkonda Vaikse ookeani põhjaosaga ja avastasid Suure Maa, nagu siberlased tol ajal nimetasid Põhja-Ameerikat.

XVIII sajandi 60. aastate keskpaigaks olid vaprad vene meresõitjad ja kütid avastanud ja läbi uurinud kogu Aleuudi saarestiku ja Alaska poolsaare, kuigi neil sageli puudusid nii eriteadmised meresõidu alal kui ka korralik varustus.

Üle kogu maailma kõlasid Mihhailo Vassiljevitš Lomonossovi vaimustusega öeldud sõnad, millega ta pöördus Jelizaveta poole:

> Su juurde kaugelt ida poolt
> Ameerikast Kamtšatka kaile
> ju rõõmsalt mühisevad lained...

Niisiis XVI sajandi lõpust XVIII sajandi keskpaigani avastas mõni põlvkond vene inimesi — maadeuurijaid, meresõitjaid, geodeete ja teadlasi — kogu Siberi, Vaikse ookeani põhjaosa ja Loode-Ameerika määratud avarused. See oli venelaste suurte geograafiliste avastuste tähelepanuväärne ajastu, mille kestel anti suur panus kogu maailma teaduse varaaita.

Selle tähelepanuväärse ajastu kõige kuulsusrikkamaks sündmuseks on Fedot Aleksejevi ja Semjon Dežnevi merereis, mis võeti ette 1648. aastal Kolõma suudmest ümber Aasia mandri läbi nende poolt avastatud Beringi väina.

Neli laeva Dežnevi eskaadrist, mis suundus Beringi väinast Vaiksesse ookeani, maabusid tormi ajal Alaska rannikul. Hiljuti Alaskas Kenai poolsaare lähedal toimunud arheoloogilised kaevamised näitavad, et selle silmapaistva ekspeditsiooniga on seotud esimese vene asula rajamine Põhja-Ameerikas.

Aleuudi saarte ja Põhja-Ameerika rannikuga tutvumine avas venelastele laialdased perspektiivid tegutsemiseks Vaiksel ookeanil.

Nõrkadel laevukestel siirdusid tormisele ning tundmatule ookeanile arvukad ekspeditsioonid, et otsida „tundmatuid maid", „tuua inimesi Vene valitsuse võimu alla" ja saada „isiklikku kasu".

XVIII sajandi lõpul otsustas ettevõtlik siberi kaupmees Grigori Ivanovitš Šelihhov asutada Vaikse ookeani saartel ja Põhja-Ameerika mandri rannikul vene kolooniad.



G. I. Šelihhov.

Šelihhov — vene Kolumbus, nagu teda nimetas Deržavin — oli energiline kaupmees ja pealegi oma aja kohta silmapaistev inimene, kes sai hästi aru riigi huvidest. Ta ei mõelnud ainult rikastumisele, vaid pidas oma peaeesmärgiks Vaikses ookeanis avastatud maade liitmist Venemaaga. Šelihhov arvas, et on tarvis ehitada uusi laevu, saata need Põhja-Ameerika rannikule kala püüdma ning küttima ja alalisi vene asulaid organiseerima. Ühtlasi koostas Šelihhov laialdase programmi Loode-Ameerika geograafiliseks uurimiseks ja pani seal aluse põlluharimisele ning karjakasvatusele. Ta pidas ka vajalikuks õpetada pärismaalastele vene keelt ja arvutamist, kasvatada neist tõlke, meresõitjaid, käsitöölisi. Uute territooriumide Venemaa külge liitmise teid ei näinud ta riisumises ja vägivallas, vaid loodusrikkuste tundmaõppimises ja kasutuselevõtmises ning vene kultuuri levitamises kohalike suguharude hulgas, kes olid veel ürgkogukondlikul arenemisastmel.

Venelastest Ameerika-avastajate rahulikke eesmärke rõhutades kirjutas luuletaja Sumarokov:

Kui vene laevu sõitmas näed,
siis hirmul ära tõusta lase,
Ameerika, sa seisma jää,
kus on su iidne eluase...

Sellestsamast kirjutas luuletaja Dimitrijev:

Sai kuulsaks Šelihhov, ta relvaväeta
Ameerikasse jõudis üle sügavike...

Selle suure plaani elluviimiseks organiseeris Šelihhov alalise kaubanduskompanii, kes hakkas Vaikse ookeani saartelt ja Ameerika rannikult välja vedama karusnahku, merihobukihvu, vaalakiuseid ja muud.

Ta rajas esimesed vene asulad Aleuudi saartel ning Kodiaki ja Afognaki saarel, mis asuvad Alaska ranniku lähedal. Hiljem tekkisid vene asulad juba Ameerika mandril.

Vene asulate tekkimisega Vaikse ookeani saartel ja Põhja-Ameerika rannikul algas nende territooriumide geograafilise uurimise ja asustamise uus, väljapaistev etapp. Šelihhovi meresõitjad kündsid risti ja põiki Vaikse ookeani põhjaosa laineid, koostasid kirjeldusi ja kaarte. Üksteise järel tekkisid uued vene asulad ning ümberkaudsed aleuutide, eskimote ja indiaanlaste suguharud astusid Vene kodakondsusse. Kõik see andis täieliku aluse pidada neid maid Vene riigi valdusteks.

20. juulil 1795 suri Irkutskis ootamatult parimas meheeas Grigori Ivanovitš Šelihhov. Tema hauaplaadile on raiutud G. Deržavini sõnad:

Siin maetud Venemaa Kolumbus,
kes võitis merd, maid uusi avastas...

Kolm aastat pärast Šelihhovi surma reorganiseeriti tema poolt loodud kaubanduskompanii Vene Ameerika Kompaniiks.

Vene Ameerika Kompaniile anti õigus kasutada kõiki jahi- ja kalapüügialasid Ameerika looderannikul 55. põhjalaiuskraadist Beringi väinani, Aleuudi, Kuriili ja Komandori saartel, samuti ka teisi nende territooriumide loodusrikkusi. Kompanii sai õiguse avastada uusi maid Vaikses ookeanis, rajada seal vene asulaid, ehitada kindlustusi ja kaubelda kõigi riikidega.

Kompaniile anti üle peale jahi- ja kalapüügialade kasutamise õiguse ka kõigi Vaikse ookeani põhjaosas asuvate saarte ja Põhja-Ameerika ranniku valitsemine



Šelihhovi asula Kodiaki saarel.

ning ühtlasi kavandati uute maade avastamise laialdane programm.

Vene Ameerika Kompanii tegutses 1867. aastani, kuni kõigi Vene Ameerika territooriumide müümiseni Ameerika Ühendriikidele.

Venelaste tegevusel Loode-Ameerikas oli väga suur tähtsus. Venelased tõid sellele metsikule maale uued majandusvormid ja oma kultuuri. Vene Ameerika Kompanii etendas Vaikse ookeani maade ja rahvaste ajaloos tähtsat osa.

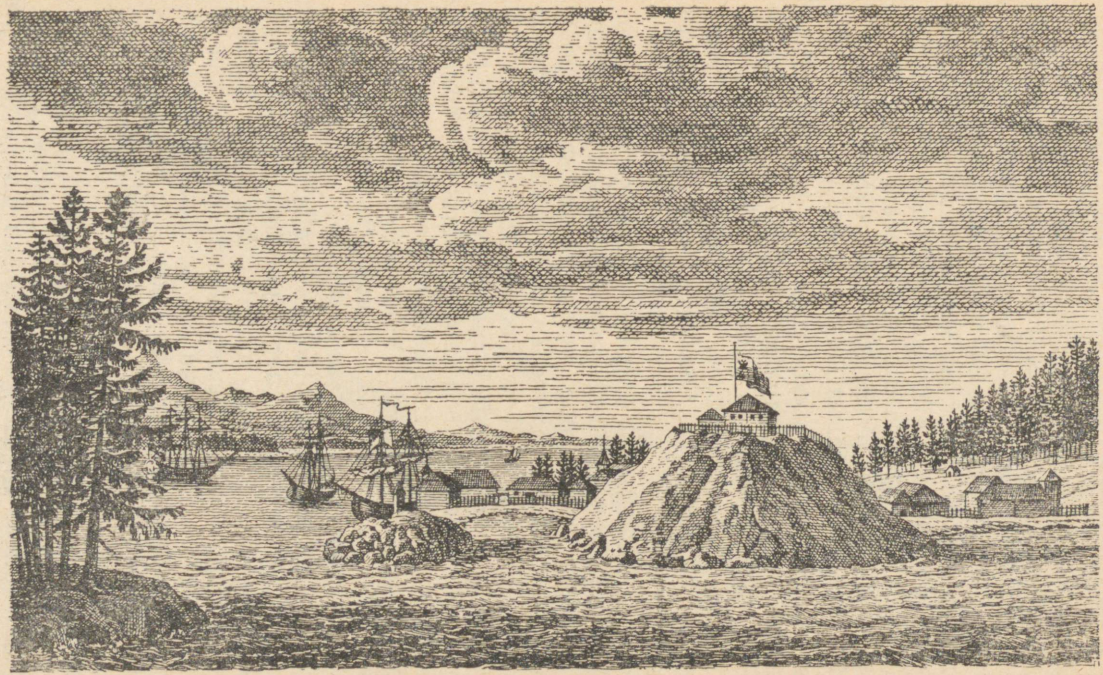
Vene Ameerika Kompanii organiseeris laialdaselt mere- ja karusloomade küttimist. Alaskast veeti välja karusnahku, vaalakiuseid, merihobukihvu, tubakat, küünlaid, vaha ja muud. Sisse veeti nisu, otra, ube, liha, rasva, võid, nahka, soola, seepi jm.

Kompanii tegutsemise ajal tekkisid vene asulad Aleuudi saartel, Kodiaki saarel ja Ameerika mandril Kenai, Tšugati, Jakutati lahe ääres. Tekkisid „Kolme pühaku", Nikolai, Pauli, Konstantini, Delarovi ja Kapteni sadam, suur Novo-Arhangelski sadam, Rossi kindlus. Kogu mandri rannikul, Alaskast Põhja-Kaliforniani ehitati kümneid kindlusi ja reduute.

Kompanii kauples Kaliforniaga, Havai saartega, Filipiinidega, Tšiiliga, Peruuga, Mehhikoga, Kanadaga, Ameerika Ühendriikidega, Hiinaga. Novo-Arhangelski sadamasse saabus laevu kõige mitmesugusemate maade lippude all.

Kompanii organiseeris määratud suure ning mitmekülgse majapidamise, kus tähtis koht kuulus jahindusele ja kalandusele, vaalapüügile, metsatöötlemisele, suurte laevade ehitamisele, metallitöötlemisele, parkimis- ja kudumisettevõtetele, küünlavabrikule, telliskivitehasele ja paljudele teistele tootmisaladele. Ühtlasi algas maaharimine ja karjakasvatamine. Vene Ameerika pealinnas Novo-Arhangelskis oli palju tööndusettevõtteid ja kultuuriasutusi, kaasa arvatud teater ja maaligalerii.

Vene asunike majapidamise laienemisega Alaskas hakkasid end järjest rohkem tunda andma Venemaast eraldatus ja raskused, mis olid seotud Venemaaga Siberi kaudu ühenduse pidamisega.



Novo-Arhangelski kindluse esimesed ehitused.

Kaupu veeti jõgesid mööda lotjadel ja madalatel lamedapõhjalistel jõelaevadel; edasiliikumiseks kasutati aere, teibaid ja purjesid; köite abil ületati kärestikud, veeretati laevu palkidel. Talvel veeti kaupu koerte ja hobustega mööda kinnikülmunud jõgesid või läbi metsikute taigapadrikute. Oli vaja ülal pidada rohkem kui neli tuhat koormahobust, sest Jakutski ja Ohhotski vahelisel üle tuhande kilomeetri pikkusel teel oli võimalik kaupu edasi toimetada vaid hobuste seljas. Esmajärgulisi tarbeaineid jõudis Alaskasse väheses koguses ja alles 2—3 aastat pärast teelesaatmist.

Teede puudumine, sood, mäed ja kiirevoolulised jõed, mida tuli ületada ujudes, põhjustasid suuri kadusid, kaupade riknemist ja purunemist. Nii näiteks pidi laevaköisi tükkideks raiuma, ankruid mitmeks osaks saagima, hiljem neid Ohhotskis aga jälle kokku panema.

Kaupade maad mööda edasitoimetamisega seotud erakordsed raskused, arvutud ümberlaadimised ja laadungist sagedane ilmajäämine neelasid suure osa kompanii kasumitest. Määratu suured kaupade veokulud tõstsid järsult nende hinda; nii oli Venemaalt sisseveetud vili kolooniates kümme korda kallim. Parem ei olnud lugu ka karusnahkadega, mis läksid Ameerikast Ohhotski, sealt Vene piirilinna Kjahta kaudu Hiinasse või Irkutski kaudu Euroopa-Venemaale. Mõnikord hukkusid karavanid teel ja ülivääruslik laadung läks kaotsi. Sageli sattus kogu karavan röövlite kätte.

Halvasti oli organiseeritud ka mereühendus vene asulatega Ameerikas. Peaaegu iga aasta hukkus teel Vene Ameerikasse laevu, milledel sageli oli rikkalik laadung. Üksnes vene inimeste hämmastava energia ja kartmatuse tõttu peeti kogu aeg ühendust Kamtšatka ning Aleuudi saarte ja Alaska vahel. Oli tarvis parandada Alaska ja Venemaa Kaug-Ida valduste varustamist mitmesuguste kaupadega.

Esialgu vene kaupmeestel võistlejaid ei olnud, kuid XVIII sajandi teisel poolel ilmusid Vaikse ookeani põhjaosa vetesse inglise ja ameerika kaupmehed ja kütid, kes hankisid salaja Vene kolooniatest karus-



Ohhotski linn.



Galeer.

nahku ning vedasid neid merd mööda Hiina linna Kantoni, kus said tohutuid kasumeid.

Ameeriklaste ja inglaste salakaubavedu avaldas äärmiselt halba mõju Venemaa ja Hiina vahelise kaubanduse arenemisele Kjahta kaudu, kus kauplemise põhiartikliks olid karusnahad. Hiinlased alandasid kogu aeg hindu, sest neidsamu karusnahku ostsid nad Kantonis inglastelt ja ameeriklastelt märksa odavamini. Vene Ameerika koloniate ülem Baranov teatas, et ainult ameeriklased tekitasid 1800. aastal Venemaale 3 miljoni rubla suuruses kahju.



Rahuldumata salakaubandusega, hakkasid inglased ja ameeriklased kohalikku elanikkonda varustama püssirohu, tina, püsside ja kahuritega, ässitades indiaanlaste suguharusid venelastele relvadega kallale tungima. Inglismaa ja Põhja-Ameerika Ühendriikide kapitalistide koloniaalpoliitika tekitas reaalse ohu Venemaa Kaug-Ida valdustele Aasias ja Loode Ameerikas. Nende julgeolekut oli tarvis iga hinna eest kindlustada.



Vene valitsuse katsed diplomaatiliste läbirääkimistega lõppu teha ameeriklaste ja inglaste kiskjalikule tegevusele Vene Ameerikas ei andnud tulemusi. Alaskas elavate vene asunike kaitsmiseks ja välismaise konkurentsi likvideerimiseks oli tarvis astuda otsustavaid samme. Väikesed püügilaevad, mis olid kompanii käsutuses Vaiksel ookeanil, ei suutnud tagada püügialade ja vene asulate vajalikku kaitset. Jäi üle ainus väljapääs — saata Vaikse ookeani vetesse sõja- ja kaubalaevu Kroonlinnast merd kaudu, ümber maailma. Vene Ameerika Kompanii hakkas organiseerima vene ümbermaailmareise.



Vene laevastiku purjelaevad.

XVIII sajandi lõpuks oli Vene laevastik täiesti valmis niisugusteks grandioosseteks reisideks.

Juba ammust ajast olid venelased tuntud vaprate ning ettevõtlike meresõitjatena. Zaporoožlaste ja doni kasakate retked, pomooride kangelaslikud merereisid ja kasakate-maadeavastajate ekspeditsioonid olid ette valmistanud pinna Vene laevastiku suurepäraste lahinguomaduste arenemiseks.

XVIII sajandi algul, Peeter Esimese ajal, muutus Vene laevastik võimsaks lahingujõuks ja Venemaa vägevaks mereriigiks. XVIII sajandi merelahingutes tegid vene meremehed oma kodumaa laevastiku kuulsaks võitudega Hanko, Grönhamni, Tšesma all ja nende hulgast kerkisid esile niisugused hiilgavad laevastikujuhid nagu Ušakov, Senjavin, Spiridov, kelle nimed on muutunud surematuks. Vene mereväelased andsid suure panuse ka maakera looduse uurimisse. Nende üldtuntud teosed on mitte ainult vene, vaid ka kogu maailma teaduse uhkuseks. Sellesse geograafiliste avastuste kuulsusrikkasse ajalukku kirjutasid hiilgavaid lehekülgi ka vene ümbermaailma-ekspeditsioonid.

1803. aastast 1850. aastani sooritasid vene meresõitjad 38 maailmareisi, märksa rohkem kui inglased ja prantslased kokku. Need reisid kujutavad endast tervet ajastut Maailmamere geograafilises uurimises venelaste poolt.

Nende reiside ajaloolisest tähtsusest teaduse arenemisele kirjutas kuulus vene admiral S. O. Makarov järgmist:

„Unustamatute uurimisreisijate: Krusensterni, Lisjanski, Sarõtševi, Golovnini, Kotzebue, Bellingshauseni, Wrangeli ja Lütke nimed elavad edasi järgnevate põlvede mälestustes. Viletsatel laevadel sooritasid meie õpetatud meremehed oma julgeid reise, ja ookeane risti ning põiki läbi sõites otsisid ja õppisid tundma uusi, senitundmata maid. Nende kirjeldused ja kaardistused on seniajani teenäitajaks meresõitjatele, nende märkusi ja juhendeid aga tsiteerivad kõigi rahvaste lootsiraamatud*. Olgu nende maadeuurijate tööd nende lastelastele vanaisade kallihinnaliseks pärandiks

* Raamatus esinevate mereterminite seletusi vaata lisast.

ja leidku meie meremeeste tulevased põlved neis teaduse teenimise eeskuju."[1]

Mehised ning osavad vene meremehed avastasid tundmatuid rannikuid, meresid ja saari, lahtesid ja väinu maakera kõigis osades; nad kirjutasid vene nimesid maakera kaartidele Arktisest Antarktika rannikuni. Need nimed, mis on muutunud geograafiateaduses surematuks, jutustavad meile suurepäraste vene meresõitjate loomingulisest tööst, ülisuurte raskuste ületamisest, nende mehisusest ja ennastsalgavast ustavusest kodumaale, kelle auks nad ei säästnud isegi elu.

Ümbermaailma-ekspeditsioonid aitasid kaasa Venemaa väliskaubanduse arenemisele, Kaug-Idas ja Loode-Ameerikas asuvate Vene valduste asustamisele.

Venelaste ümbermaailmareisid kirjutasid ka ereda lehekülje kodumaa laevastiku ajalukku. Nad näitasid kogu maailmale, et vene ohvitserid ja madrused on suurepärased meresõitjad, kes oskavad jagu saada kõigist ookeanireiside raskustest. Paljud ohvitserid sooritasid mitu ümbermaailmareisi: Bellingshausen, Golovnin, Dohturov, Panafidin — kaks; Kotzebue, Lazarev, Hagemeister, Hromtšenko — kolm reisi.

Rohkete raskuste ja hädaohtudega seotud ümbermaailma-ekspeditsioonid muutusid sõjalaevastiku kaadri kasvatamise kooliks.

Vene ümbermaailmasõitjate nimedega on Venemaa mereasjanduse organiseerimises seotud paljud uuendused, mis aitasid kaasa Vene sõjalaevastiku lahinguvõime kasvule.

---

[1] S. O. Makarov. „Vitjaz" ja Vaikne ookean. Sankt-Peterburg 1894.

# I



# ÜMBERMAAILMAREISI ETTEVALMISTAMINE

## SUUR IDEE

„Venelaste esimene reis ümber maakera jääb igavesti kuulsusrikka sündmusena meie isamaa ajalukku."

*F. I. Šemelin*[1]

Esimeste vene ümbermaailmareiside organiseerimist ei algatanud tsaar ega tema lähikondlased, vaid vene meremeeste eesrindliku osa esindajad.

Mõte, et Venemaa idapoolsete ääremaadega on võimalik ja kasulik ühendust pidada merd kaudu ümber maailma sõites, tekkis esmakordselt ammu enne Vene Ameerika Kompanii asutamist.

Juba Beringi ja Tširikovi teise Kamtšatka-ekspeditsiooni plaanide koostamisel 1732. aastal tegid Admiraliteedikolleegiumi president admiral Nikolai Fjodorovitš Golovin ja admiral Sanders ettepaneku teostada ekspeditsioon Kamtšatkasse merd kaudu ümber Kap Hoorni. See oli Venemaal esimene ja väga varane mõte organiseerida ümbermaailmareis.

Golovin kavatses selle ekspeditsiooni juhtimise võtta enda peale, kuid teadmata põhjustel ei võetud tema projekti vastu.

Vene ümbermaailmareisi organiseerimise uus katse tehti 1785. aastal. Kjahtas kauplemise katkemise tõttu esitas Šelihhov kapten G. A. Sarõtševi nõuandel pro-

[1] F. I. Šemelin — vene kaupmees. Võttis laeval „Nadežda" osa esimesest ümbermaailmareisist Vene Ameerika Kompanii ametnikuna. Avaldas 1816. aastal reisikirjelduse „Venelaste esimese ümbermaailmareisi žurnaal".



Nikolai Fjodorovitš Golovin.

jekti, mis nägi ette laevade saatmise Hiinasse ja Vene valdustesse Ameerikas otse Arhangelskist või Balti merest. Selle projekti koostas kapten Trevenon akadeemik Pallase osavõtul. Ekspeditsiooni ettevalmistamisest võttis aktiivselt osa Vene Teaduste Akadeemia. Akadeemia observatooriumis õppisid viis ohvitseri ja mitu tüürimeest professor P. B. Inohhodtsevi juhatusel teostama astronoomilisi vaatlusi ja kasutama meresõiduriistu.

Ümbermaailmareisiks määras Admiraliteedikolleegium neli sõjalaeva ja ühe transpordilaeva.

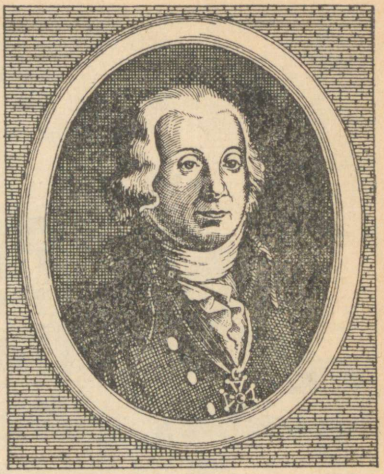
Ettevalmistatava ekspeditsiooni ülemaks määrati esimese järgu kapten Grigori Ivanovitš Mulovski, noor (ta oli tookord 29-aastane), väga hea haridusega meremees.

Viidi täielikult läbi kõik ettevalmistustööd: soetati kaardid, astronoomia- ja füüsikainstrumendid, varuti ravimid skorbuudi vastu, proviant kolmeks aastaks, soe riietus. Ekspeditsioonist olid kutsutud osa võtma loodusteadlane ja astronoom, arst ja neli kunstnikku. Ohhotskis ja Kamtšatkas tehti ettevalmistusi selle ekspeditsiooni vastuvõtuks.

Nähti ette, et laevad sõidavad ümber Healootuse neeme ja jõuavad Vaiksesse ookeani Sunda väina kaudu või piki Austraalia rannikut. Siin pidid nad lahku minema. Osa laevu Mulovski juhtimisel pidi võtma kursi Põhja-Ameerikasse — selle ranniku ja Vaikse ookeani hüdrograafia uurimiseks. Teise salga ülesandeks oli uurida Kuriili saari, sõita ümber suure Sahalini saare ja uurida Amuuri jõe suuet. Ekspedit-

sioon pidi ühtlasi koguma usaldusväärseid andmeid Jaapani kohta.

1787. aasta sügiseks olid kõik ettevalmistused ekspeditsiooniks lõpule viidud ja jäi vaid üle heisata purjed. Kuid paraku pidi see reis ära jääma. Algas sõda türklastega ja hiljem rootslastega ning ekspeditsioon lükati edasi.



Akadeemik Pallas.

Nagu väidavad biograafid, vahetas Mulovski „Mstislavi" komandörina oma alluvatega tihti mõtteid eelseisva ümbermaailmareisi üle ja noor mitšman[1] Ivan Fjodorovitš Krusenstern kuulas ahnelt tema sõnu. Ta saavutas isegi Mulovskilt nõusoleku enda kaasavõtmiseks sellele ekspeditsioonile.

1789. aastal Ölandi saare juures toimunud lahingus sai Mulovski surma. Kuid esimese vene ümbermaailmareisi organiseerimise mõte jäi elama. Selle suure idee viis hiljem hiilgavalt ellu Krusenstern.

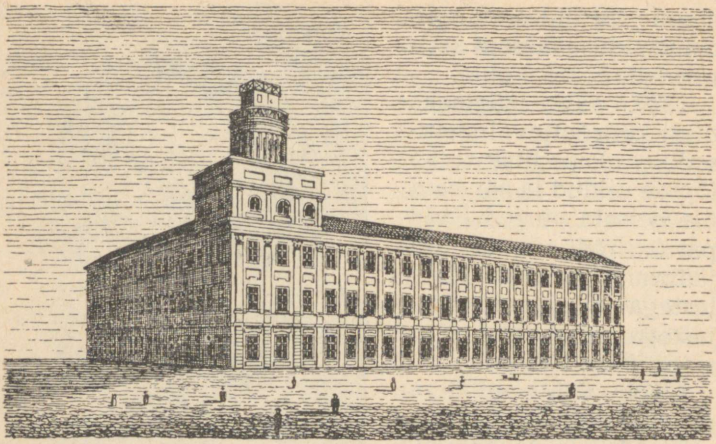
Ivan Fjodorovitš Krusenstern sündis 8. novembril 1770 oma isale kuuluvas Hagudi mõisas, mis asub Tallinna lähedal, vaesunud aadliku perekonnas. Kaheteistkümnenda eluaastani õppis ta kodus ja hiljem kolm aastat Tallinna Toomkoolis.

1785. aasta jaanuaris saadeti neljateistkümneaastane nooruk õppima Mereväe Kadetikorpusse, mis tookord asus Kroonlinnas.

Mereväe Kadetikorpuse asutamisest oli siis möödunud juba üle 80 aasta ja teda nimetati õigustatult „Vene laevastiku hälliks".

Korpuse kuueaastane õppeprogramm jagunes kaheks

[1] Mitšman — esimene ohvitseri auaste Vene laevastikus.



Mereväe Kadetikorpus Kroonlinnas.

kursuseks: kadeti- ja gardemariinikursuseks[1], kumbki kolmeaastase kestusega. Kasvandikud õppisid vene teadlaste — A. I. Nagajevi, S. I. Mordvinovi, N. G. Kurganovi teoste ja õpikute järgi ning omandasid tolle aja kohta laialdased teoreetilised teadmised. Korpuse õppejõudude hulgas oli eesrindlikke inimesi, suure Lomonossovi kaasaegseid. Nad kasvatasid noori vene meremeeste parimate traditsioonide najal, seadsid neile eeskujuks Hanko, Grönhamni ja Tšesma kangelaste tegusid.

Selles Katariina-aegses laste sõjakoolis valitsesid kõrvuti heade traditsioonidega julmad ja jõhkrad kombed: sõim, ihunuhtlus, totter drill. Ka ruumid olid viletsad. Hiljem jutustas Krusenstern oma tulevasele biograafile F. F. Vesselagole, kuidas ta külmumise vältimiseks pidi magamistoa purunenud aknaid patjadega kinni toppima ja öösiti salaja üle plangu ronides lähemates ladudes puude järel käima.

27. mail 1787 lõpetas Krusenstern üldise kadetikursuse ja ülendati gardemariiniks. Selsamal aastal tegi

[1] Gardemariin — tsaari-Venemaa Mereväe Kadetikorpuse vanemate klasside kasvandik.

ta Balti merel läbi esimese õppereisi fregatil „Mstislavets"; reisi ajal sai ta sõbraks oma koolivenna Juri Lisjanskiga.

Saabus 1788. aasta, mil leidis aset meeldejääv sündmus kaheksateistkümneaastase Krusensterni elus.

Vene laevastik teostas sel ajal Mustal merel lahinguoperatsioone türklaste vastu ja Rootsi kuningas Gustav III otsustas, et nüüd on kõige sobivam aeg Venemaale kallale tungida. Pärast Vene laevastiku purustamist lootsid rootslased uuesti enda kätte haarata Vene maid Balti mere rannikul.



Kadett (XVIII sajandi lõpp).

Rootslaste vastu mobiliseeriti kogu Balti laevastik. Ohvitsere ei jätkunud, ja siis tuli käsk lasta kadetikorpusest ohvitseridena välja kõik gardemariinid, isegi need, kes polnud kursust lõpetanud, kui nad vaid kas või üks kord olid merel olnud.

Krusenstern määrati admiral S. K. Greighi eskaadrisse liinilaevale „Mstislav", mille komandöriks oli G. I. Mulovski.

1788. aastal võttis „Mstislav" aktiivselt osa lahingust Suursaare juures. Siin tegi Krusenstern läbi esimesed tuleristsed. Ülesnäidatud vapruse eest ülendati ta mitšmaniks. Oma ettekandes märkis admiral Greigh eriti „Mstislavi" meeskonna mehisust. Kaotanud suure osa madrustest ja ohvitseridest surnute ning haavatutena, ei lahkunud rootslaste suurtükikuulidest läbilastud „Mstislav" lahingu lõpuni rivist ja jätkas vaenlase jälitamist. „Mstislavi" komandör Mulovski ütles, et „niikaua, kuni tema laev vee peal püsib, ei jää ta maha oma admiralist".



Gardemariin (XIX sajandi algus).

Suursaare lahingul olid väga tähtsad tulemused: ta sundis Rootsi laevastikku Sveaborgi (Soomes) merekindlusse varjule minema ja pealetungilt kaitsele asuma.

1789. aasta suvel toimus Ölandi saare juures teine suur lahing Vene ja Rootsi laevade



Mereväeohvitser (XIX sajandi algus).

vahel. Rootslased olid sunnitud taanduma ja Karlskronasse varjule minema. Selles lahingus sai 5. juulil suurtükikuulist surma kapten Mulovski. See inimene, nagu ülalpool märgitud, avaldas Krusensternile suurt mõju.

Järgmisel aastal võttis Krusenstern osa ühest mälestusväärsest lahingust. 2. mail 1790 ründas kolmkümmend Rootsi sõjalaeva kümmet admiral V. J. Tšitšagovi (1726—1809) poolt juhitavat Vene liinilaeva, mis olid ankrus Tallinna reidil. Kuid arvulisele ülekaalule ja suurepärasele positsioonile vaatamata olid rootslased pärast kahe laeva kaotamist sunnitud taanduma ja varjule minema Viiburi lahte, kus nad blokeeriti. Hiljem läks Rootsi laevastikul korda suurte kaotuste hinnaga blokaadist läbi murda.

Raiunud läbi ankruketid, sööstis „Mstislav" esimesena vaenlasele järele, kuna teised laevad alles ankruid hiivasid. Kolmveerand tundi pärast lahingu algust andis Rootsi laev alla.

Krusenstern paistis lahingus silma ja talle tehti ülesandeks vastu võtta võidetud laeva lipp. Sellest lahingust osavõtu eest ülendati üheksateistkümneaastane Krusenstern leitnandiks. Nii tähistasid Krusensterni esimesi samme sõjalised kangelasteod. Sõda Rootsiga lõppes 13. augustil 1790 Venemaa võiduga.

Aastail 1791—1792 elas Krusenstern Tallinnas ega käinud kordagi merel. Ta ei suutnud elada jõude ja hakkas oma haridust täiendama. Tallinnas sõbrunes ta noore leitnandi Jakov Beringiga, kuulsa meresõitja pojapojaga. Asjaolu, et Jakov Bering oli mitšmanina Mulovski ümbermaailmareisist osavõtjate nimekirjas, lubab oletada, et noormeestel oli sageli sellest ekspeditsioonist juttu, ja Krusensterni soov niisugust reisi ette võtta ainult tugevnes.

Tol ajal saadeti mereväeohvitsere vahetevahel välismaale tutvuma välislaevastike kogemuste ja praktikaga. 1793. aastal sattus Krusenstern neljateistkümne „eeskujuliku noore ohvitseri" hulka, kes saadeti mõneks aastaks Inglismaale. Krusenstern oli siis 23 aastane.

Pärast lühiajalist Londonis viibimist jaotati Vene ohvitserid eskaadrite vahel ja määrati laevadele. Kru-



Ivan Fjodorovitš Krusenstern.

senstern määrati fregatile „Thetis" ja ta läks 1794. aasta mais merereisile Põhja-Ameerika randadele. Selle reisi ajal külastas ta ka Bermuda saari ja Väikseid Antille.

1796. aastal jõudis Krusenstern oma kaaslaste Lisjanski ja Baskakoviga Põhja-Ameerikast Inglismaale tagasi.

Neil aastail köitis Krusensterni järjest enam mõte avada vene kaubandusele tee Indiasse ja Hiinasse. Mereväeasjanduse tundmaõppimise kõrval püüdis ta kõikjal tutvuda teadlastega, uuris tähelepanelikult rahvastevahelisi kaubandussuhteid ja tundis huvi koloniate seisundi vastu. Krusenstern kirjutas: „Venelaste osavõtt merekaubandusest India ja Hiinaga ei paistnud mulle võimatuna."

Oma kavatsuse täideviimiseks otsustas Krusenstern külastada India meresid, kuid Inglise valitsus kaitses kadedalt oma monopoolset seisundit India vetes ja tegi välismaalastele takistusi neisse pääsemisel. Üksnes Inglismaal asuva Vene saadiku jõupingutuste tõttu läks Krusensternil korda saada luba India külastamiseks.

1797. aasta märtsi keskel väljus Krusenstern koos Lisjanski ja Baskakoviga liinilaeval „Raisonnable" Inglismaalt Portsmouth'i linnast Healootuse neeme suunas. Kaplinnas istus Krusenstern ümber fregatile „Oiseau", mis viiski ta Indiasse.

Edasi kavatses Krusenstern sõita Indiast Hiinasse, et uurida meresõidu tingimusi ohtlikel Hiina meredel ja eurooplaste kauplemist Hiinaga.

Malaka linnas (Indo-Hiina poolsaarel) toimunud peatuse ajal haigestus ta raskelt troopilisse malaariasse ja alles pärast paranemist, 1798. aastal, jõudis ta väikesel laeval Kantoni, kus elas terve aasta. Siin jõudis ta lõplikult veendumusele, et on tarvis organiseerida vene ümbermaailmareise.

Kui Krusenstern oli 1799. aastal laeval „Bombay Castle" Hiinast Euroopasse tagasi jõudnud, koostas ta vene ümbermaailma-ekspeditsiooni üksikasjalise projekti. Projekt saadeti 1799. aastal mereväeminister krahv Kušelevile.

See koosnes kahest osast. Esimeses osas näitas Krusenstern, et on võimalik organiseerida korrapärast merekaubandust Euroopa-Venemaa ja Ameerikas asuvate kolooniate vahel. Kirjeldanud lühidalt mereloomade küttimist Vaikses ookeanis ja märkinud ära kõik raskused, milledest ettevõtlikel vene inimestel tuleb jagu saada, juhtis Krusenstern tähelepanu sellele, missugustest kasudest Venemaa loobub, kui ta merekaubanduse monopoli välismaalastele jätab. Ta tegi ettepaneku saata Kroonlinnast Ameerika looderannikule kaks laeva meresõidukite ehitamiseks vajalike taglaseosade ja tööriistadega, võtta kaasa osavaid laevaehitajaid ja meresõiduõpetajaid, kes on varustatud merekaartide ning astronoomiainstrumentidega. Krusensterni arvates oleks kõik see andnud vene asunikele Põhja-Ameerika rannikul võimaluse ehitada häid laevu selleks, et vedada karusnahku merd kaudu otse Kantoni ja toimetada sealt pealevõetud kaubad tagasi Ameerikasse. Kroonlinnast Ameerikasse saabuvad laevad aga võivad tagasiteel peatuda Bataavias või Indias, et osta sealt Venemaale vajalikke kaupu. „Nii jõuaksime selleni," kirjutas Krusenstern, „et meil poleks enam vaja maksta inglastele, taanlastele ja rootslastele suuri summasid Ida-India ja Hiina kaupade eest. Selliste abinõude korral suudaksid venelased varsti nende kaupadega ka Saksamaad varustada odavamini kui inglased, taanlased ja rootslased."

Projekti teine osa tõestas vajadust viia Vene laevastik kaugsõitude abil paremate välismaa laevastike tasemele. Venemaa peab kaugsõidukunstis järele jõudma välismaa laevastikele ja eriti Inglise laevastikule. Krusenstern tegi ettepaneku võtta Mereväe Kadetikorpusse peale aadlike ka teistest seisustest noormehi. Eriti soovitas ta tähelepanu pöörata laevapoistele — jungadele. „Sel viisil oleks võimalik aja jooksul saada riigile väga kasulikke inimesi."

Krusensterni ettepanekud ei leidnud poolehoidu ja maeti ministeeriumi kantseleidesse. Konservatiivselt meelestatud tšinovnikud arvasid, et Venemaa kaugsõite organiseerida ei suuda. Admiral Hanõkov, kellel oli tol ajal suur mõju, andis nõu palgata inglise mad-

ruseid, sest ta arvas, et venelastega ei õnnestu see üritus kunagi. Krusenstern kirjutas hiljem: „Mulle anti nõu palgata mõned välismaa madrused, kuid teades, millised eelised on vene madrustel, keda ma pean paremaks isegi inglise madrustest, ei jäänud ma selle ettepanekuga nõusse."

Pärast Venemaale tagasijõudmist selsamal 1799. aastal püüdis Krusenstern oma projektiga äratada kaubandusringkondade huvi, kuid ka nendel katsetel polnud tulemusi. Äpardustest kurvastatuna mõtles ta juba loobuda oma suurest ideest, lahkuda teenistusest ja hakata tegelema põllumajandusega või geograafia õpetamisega Tallinna Toomkoolis, kus ta varem ise oli õppinud; kuid 1801. aastal asus Mereväeministeeriumis Kušelevi kohale admiral N. S. Mordvinov, vilunud ja haritud meremees.

Krusenstern seab oma „visandi" jälle korda ja saadab selle 1802. aasta algul Peterburi Mordvinovile, kes peagi vastab, et see väärib tähelepanu, ja lubab selle elluviimisele kaasa aidata.

N. S. Mordvinov hindas õigesti ümbermaailmareiside tähtsust Venemaa ja Ameerikas asuvate Vene koloniate elulistele huvidele.

Vene kolooniad Põhja-Ameerikas tundsid suurt puudust toiduainetest ja kaupadest, mis olid vajalikud vahetuseks päriselanikega, sest regulaarset mereühendust Venemaaga ei olnud. „Isegi soola," kirjutas Krusenstern, „seda meie toidu kõige vajalikumat lisa, neil sageli ei ole."

Peale selle jõudsid Peterburi teated indiaanlaste kallaletungist venelaste kindlusele Sitka saarel.

Kõik need asjaolud sundisid Vene Ameerika Kompaniid ümbermaailmareisi ettevalmistamisega kiirustama.

Kompanii mõtles tollal Peterburist teele saata üheainsa laeva. Selle laeva kapteniks kutsuti Venemaale saabunud inglane MacMaister. Kuid Mordvinov soovitas saata ümbermaailmareisile kaks laeva, et need võiksid korraga toimetada kolooniasse suure hulga kaupu. Peale selle ta kirjutas, et õnnetuse korral ühe laevaga võib teine talle abi anda. Ekspeditsiooni juhiks soovitas ta kaptenleitnant I. F. Krusensterni. Mordvi-



Admiral N. S. Mordvinov.

novit toetas selles küsimuses innukalt kaubandusminister N. P. Rumjantsev ja MacMaisterile öeldi ära.

7. augustil 1802 anti käsk ette valmistada esimene venelaste ümbermaailma-ekspeditsioon Ivan Fjodorovitš Krusensterni juhtimisel.

Ekspeditsioon kavatseti teele saata selsamal aastal, kuid „niisuguseks reisiks kõlblikke laevu," kirjutab Krusenstern, „polnud Venemaal üldse olemas ja neid polnud mõtet otsidagi".

Siis otsustas Vene Ameerika Kompanii saata kogu laadungi Hamburgi ja osta sealt vajalikud laevad. Krusenstern ei olnud selle otsusega nõus, sest laevade ülepeakaela ostmine ja ekspeditsiooni teelesaatmine sügistormide ajal võisid kogu ürituse edule halvasti mõjuda.

Krusensterni vastuväited võeti arvesse ja ekspeditsioon lükati edasi järgmise aasta suveni.

Oma abiliseks ja teise laeva komandöriks valis Krusenstern Juri Fjodorovitš Lisjanski kui „õiglase, kuuleka ja üldist kasu taotleva inimese", „kellel on küllalt teadmisi nii meredest, kus meil tuleb purjetada, kui ka praegusest ajakohasest mereastronoomiast".

Juri Fjodorovitš Lisjanski sündis 2. augustil 1773 Nežini linnas vaimuliku perekonnas.

16. märtsil 1783 astus Juri Lisjanski Mereväe Kadetikorpusse, kus ta koos vanema venna Ananiga õppis ligi kuus aastat. Siin sõbrunes ta suviste õppesõitude ajal Ivan Krusensterniga.

1. märtsil 1788 lasti Lisjanski korpusest ennetähtaegselt välja. Ta sattus fregatile „Podražislav", millel teenis 1791. aastani, võttes osa kõigist lahinguoperatsioonidest rootslaste vastu.

1793. aastal ülendati Lisjanski leitnandiks ja saadeti neljateistkümne parema ohvitseri hulgas Inglismaale. Viis kuud elas ta Londonis, külastas mitmeid rannikulinnu, õppis hoolega inglise keelt, samuti rahva elu ja kombeid.

Ühes esimestest kodumaale vend Ananile saadetud kirjadest ta märkis:

„Rahvas, kellega meil on nüüd tegemist, on rahaasjadega üsna kursis ja peab väga lugu rahatasku raskusest; lühidalt öeldes — iga samm maksab siin vähemalt šillingi. Kui me Hulli jõudsime, võeti meilt igaühelt gini mõne särgi ja mundri pealt, mis meil kohvris olid. Võeti selle eest, et me oleme venelased, selle eest, miks me Londoni sõidame, ja vähemalt pool gini selle eest, miks me inglise keelt ei räägi."

1794. aasta mais saadeti Lisjanski fregatil „Loasau" Põhja-Ameerikasse.

1795. aasta algul purjetas Juri Fjodorovitš Lääne-Indiasse, kus ta peaaegu pidi surema kollapalavikku. Koju saadetud kirjades kirjeldab ta orjakauplemise õudusi ja üle jõu käivat orjatööd:

„Lääne-India kohta võin lühidalt öelda, et see kubiseb neegritest, eurooplaste orjadest, kes toodavad suhkrut, kohvi, rummi ja muid palava kliima saadusi oma



Juri Fjodorovitš Lisjanski.

isandate jaoks. Need esklaavid[1] elavad kõikjal väga vaeselt, nende peremehed aga veedavad oma elu külluses. Ma poleks kunagi uskunud, et inglased võivad inimestega nii julmalt ümber käia, kui ma poleks ise selle tunnistajaks olnud Antigua saarel, kus sageli nägin õnnetuid neegreid, keda kasutati hobuste asemel."

Pärast Lääne-Indiast Ameerika Ühendriikidesse tagasijõudmist sai Lisjanski puhkuse ja reisis terve aasta sellel maal, kusjuures Philadelphias võeti ta vastu president George Washingtoni poolt.

Lisjanski päevikutes ja kirjades on rikkalikke andmeid Ameerika Ühendriikide geograafia, tolleaegse majanduse, poliitilise elu ja kultuuri kohta.

1796. aasta suvel jõudis Lisjanski fregatil „Cleopatra" koos Krusensterni ja Baskakoviga Inglismaale tagasi. Järgmise aasta märtsikuu keskel alustasid nad meresõitu Healootuse neeme suunas.

Lisjanski veetis mõne kuu Lõuna-Aafrikas, käis hollandi kolonistide asulates, külastas nende istandusi, kogus taimi ja Lõuna-Aafrika teokarpe. Siit purjetas ta St. Helena saarele, mille käis läbi risti ja põiki.

1799. aasta jaanuaris jõudis Lisjanski laeval „Septer" Indiasse, kus elas pisut üle kolme kuu. Soovimata osa võtta inglaste ebaõiglasest sõjast india rahva vastu, kes kaitses oma sõltumatust, palus Lisjanski luba Indiast lahkuda. Ta otsustas sõita koos inglise geograafilise ekspeditsiooniga Austraalia rannikule, kuid sai käsu viibimata kodumaale tagasi pöörduda.

1799. aasta lõpul jõudis Lisjanski pärast seitsmeaastast eemalviibimist Kroonlinna.

1801. aastal sõitis Lisjanski fregati komandörina Balti merel.

Kroonlinnas sai Lisjanski kokku Krusensterniga, kes tutvustas teda oma ümbermaailmareisi projektiga. 1802. aastal kutsus Krusenstern Lisjanskit ümbermaailmareisist osa võtma oma abilise ja teise laeva komandörina.

Oleks võinud arvata, et Krusensterni määramine kogu ekspeditsiooni ülemaks võib tekitada lahkhelisid

---

[1] Esklaav — ori.

komandöride vahel, sest nad olid ühes auastmes ja Lisjanski isegi suurema teenistusstaažiga. Tegelikult midagi niisugust ei juhtunud. Lisjanski kirjutab sel puhul:

„Minu kauaaegne tutvus selle väga andeka inimesega, meie varasem reis Ameerikasse ja Ida-Indiasse, veel enam aga soov olla niisugusel tähtsal juhul isamaale kasulik olid põhjuseks, miks ma vaatamata oma pikemale staažile suure heameelega nõustusin tema juhatusel niisugust pikka reisi ette võtma, kuid sel tingimusel, et mul endal lubataks oma äranägemise järgi valida minule usaldatud laevale ametnikke ja meremehi."

24. septembril 1802 sõitis Lisjanski koos laevameistri Razumoviga Hamburgi laevu ostma. Selgus, et Hamburgis ei olnud võimalik vajalikke laevu hankida. Aega viitmata tõttas Lisjanski kohe Londoni, kuid ka seal polnud neid kerge osta. Lõpuks jõudis Peterburi teade kahe keskmise suurusega laeva ostmisest.

5. juunil 1803 jõudsid Lisjanski poolt ostetud laevad Inglismaalt Kroonlinna. Üks neist, kuueteistkümne kahuriga, 450-tonnise veeväljasurvega laev, kandis nime „Leander", teine, neljateistkümne kahuri ja 370-tonnise veeväljasurvega laev — „Thames". Laevadele anti uued nimed: esimesele „Nadežda", teisele „Neva".

Krusenstern võttis endale „Nadežda" komandöri kohused ja määras Lisjanski „Neva" komandöriks. Tuli alustada ettevalmistusi pikaks, „venelastele veel tundmatuks" teekonnaks.

## ETTEVALMISTUSED REISIKS

Purjelaevu ähvardasid nende teekonnal paljud ohud. Nende edasiliikumist takistasid tuulevaikus, paks udu, vastutuuled ja hoovused. Teel tabasid neid kohutavad maruhood ja orkaanid. Et neist takistustest jagu saada, oli tarvis kiiresti ning resoluutselt tegutseda. Purjelaeva juhtimine oli raske. Isegi pärituule tingimustes oli võimatu kindlaks määrata laeva sihtsadamasse jõudmise aega. Tuulevaikuses jäi laev rippuvate pur-

jedega seisma, vastutuule ajal pidi aga kogu aeg loovima, see on ühest suunast teise risteldes edasi liikuma. Madalikule sattudes polnud võimalik tagasikäiku anda, samuti oli raske ohtlikest karidest eemaldumiseks suunda muuta. Laeva saatus olenes ohvitseride meelekindlusest ja toimekusest, madruste väljaõppest ja kartmatusest.

Kaugetele ookeanireisidele asudes võtsid meremehed XIX sajandi algul toiduaineid kaasa peamiselt hapendatult, soolatult ja kuivatatult. Halva ettevalmistuse tõttu toiduained sageli riknesid, neid tuli süüa halvaksläinult või hulgaliselt üle parda heita. Toitlustamine halvenes ja meeskonna hulgas levis skorbuut. See haigus oli kaugete ookeanireiside alaline kaaslane, nõudis palju inimelusid, vähendas meeskonna töövõimet ja muutis sageli terved laevad ujuvateks laatsarettideks.

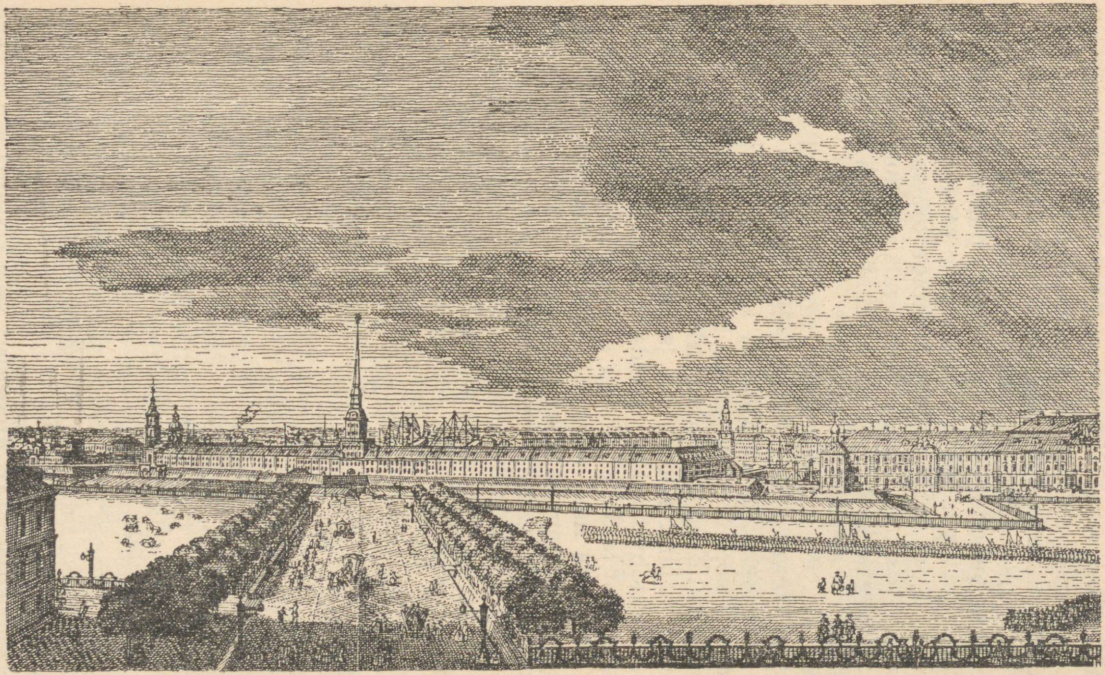
1801. aastal lahendati toiduainete konserveerimise küsimus, kuid esimesel vene ümbermaailmareisil konserveeritud toiduaineid veel ei kasutatud.

Kõik see sundis tolleaegseid meresõitjaid tõsiselt ja kaua kaugsõitudeks ette valmistuma, sest laeva seisukorrast, isikulise koosseisu väljaõppest ja varustusest sõltus nii ettevõtte edu kui ka meremeeste endi elu.

Tuleb tähendada, et esimest vene ümbermaailmareisi valmistati ette suure hoolega ja see oli kaua aega eeskujuks kaugsõitudele minevatele laevadele. Tuntud vene hüdrograaf N. A. Ivašintsev kirjutas 1849. aastal: „...Ka nüüd veel, kui meresõidu ja merehügieeni alal on paljutki juba täiustatud, võib kapten Krusensterni ja kapten Lisjanski reis olla igas suhtes eeskujuks."

Riiklikus Ajalooarhiivis Moskvas on vihik, mis kujutab endast laevade „Nadežda" ja „Neva" komandöride käskkirjade kogu. Toome näitena ühe paragrahvi Krusensterni käskkirjast, mis on pühendatud inimeste tervise kaitsmisele:

„Kui ööst juhtub vihma sadama ja vahimadrused, nagu kord ette näeb, on üles jäetud, siis tuleb kõigil härradel vahiohvitseridel tähelepanelikult jälgida, et keegi ei heidaks koikusse märgades riietes, sest miski ei või olla tervisele kahjulikum. Flanellsärgid on mees-



Admiraliteedihoone Peterburis.

konnale antud kõigepealt selleks, et nad vihma käest vahilt tulles need selga paneksid, ja ei tohi mingil juhul lubada neil seda ettevaatusabinõu tarvitusele võtmata magama heita, kuna kõigi ohvitseride lakkamatust ja tähelepanelikust järelevalvest riietuse üle, selle õigeaegse vahetamise ja meeskonna puhtuse üle oleneb inimeste tervis ja järelikult ka meie reisi edu... Mina omalt poolt pean esimeseks ja kõige tähtsamaks kohuseks olla väsimatu oma püüetes, mis puudutavad meeskonna tervise kaitsmist. Ma ei kahtle, et ka kõik ohvitserid sellest eeskuju võtavad."[1]

Mereväe Keskmuuseumis Leningradis hoitakse alal „Neva" komandöri käskkirjade „Žurnaali" originaaleksemplari, milles kajastuvad kõik laevaelu küljed ja Lisjanski hoolitsus madruste tervise eest. Ühes käskkirja punktis on öeldud: „Liikumine on meeskonnale niisama vajalik nagu rahu ja sellepärast tulebki härradel vahiohvitseridel püüda vahimadrustele päeval nii tegevust leida, et ühelgi ei jääks aega magamiseks, öösi neid aga ilma väga tähtsate põhjusteta mitte tülitada." Sellestsamast dokumendist on näha, et „Neval" oli madruste, samuti nagu ohvitseridegi vahiperiood jagatud kolmeks, teistel laevadel aga samal ajal kaheks, mis kurnas organismi ja põhjustas haigestumisi.

Ümbermaailmareisiks varusid Krusenstern ja Lisjanski parima proviandi. Saiakuivikud säilisid kaks aastat, peterburi ja hamburgi soolaliha aga pidas vastu kogu reisi kestel. Võid palju kaasa ei võetud, sest troopikas rikneb see kiiresti.

Skorbuudi vastu osteti suurel hulgal suhkrut, teed, jõhvikamahla, hapukapsast, kuivatatud pärmi, sinepit, sibulat, linnase- ja kuuseekstrakti ja tolleaja parimaid ravimeid. Kogu meeskond varustati hea riietusega.

1803. aasta jaanuaris sõitis Krusenstern Tallinnast Peterburi, et isiklikult juhtida ekspeditsiooniks tehtavaid ettevalmistusi. Siin sai ta teada, et ekspeditsiooniga tuleb kaasa Jaapanisse siirduv saatkond.

Et saatkond, mille juhiks oli N. P. Rezanov, ekspedit-

---

[1] Hiljem kirjutas I. F. Krusenstern selle käskkirja alusel terve traktaadi „Madruste tervise kaitsmisest laevadel".

siooni aega viitis, võttis valitsus ühe laeva kulud täielikult enda kanda, andes Vene Ameerika Kompaniile õiguse laadida seda oma kaupadega. Kompanii sai valitsuselt 250 000 rubla laenu ja kõik kaubad müüdi talle riigihindadega. Ekspeditsioon komplekteeriti ohvitseridega sõjalaevastiku kaadrist.

Ekspeditsiooniga seoses organiseeriti veel üks saatkond — saatkond Hiinasse eesotsas krahv Golovkiniga. See saadeti teele maad mööda Siberi kaudu.



Nikolai Rezanov.

Seega omandas esimene vene ümbermaailmareis ulatuslike majanduslike ja poliitiliste ülesannetega riikliku ekspeditsiooni iseloomu.

Ekspeditsiooni ning sellest osavõtjate kohta avaldasid artikleid ajalehed ja ajakirjad. Teated sellest jõudsid ka välismaale. „Vene Ameerika Kompanii," teatas ajaleht „Hamburgi Teataja", „hoolitseb agaralt selle eest, et laiendada oma kaubandust, mis aja jooksul muutub Venemaale väga kasulikuks, ja tegeleb nüüd suure ettevõttega, mis on tähtis mitte ainult äriliselt, vaid ka vene rahva au seisukohalt, ta valmistab nimelt ette kaht laeva, milledele Peterburis laaditakse toiduaineid, ankruid, köisi, purjesid jm. ning mis peavad purjetama Ameerika looderannikule, et varustada nende tarvetega Vene kolooniaid Aleuudi saartel, võtta sealt peale karusnahku, need Hiinas tema kaupade vastu ära vahetada, asutada Urupil, ühel Kuriili saartest, kolooniad soodsaks kauplemiseks Jaapaniga, suunduda sealt Healootuse neemele ja pöörduda tagasi Euroopasse. Nendel laevadel sõidavad ainult venelased.

Keiser kiitis plaani heaks, käskis selle ekspeditsiooni edu kindlustamiseks välja valida paremad mereväeohvitserid ja madrused; ekspeditsioon kujuneb venelaste esimeseks reisiks ümber maailma. Ekspeditsiooni juhtimine on ülesandeks tehtud härra Krusensternile, väga tublile ohvitserile, kes on kaua viibinud Ida-Indias."

Lisjanski tõi Londonist kaasa astronoomia- ja füüsikainstrumente: kronomeetreid[1], baromeetreid, teleskoobi, Sixi (maksimaal-minimaal-) termomeetri süvamere temperatuuri mõõtmiseks. Samal eesmärgil muretses admiral Tšitšagov „Nadeždale" Helsi masina (midagi baromeetri taolist). Krusenstern võttis reisile kaasa suure hulga kaarte ja mereasjanduse kohta käivaid raamatuid.

Vene Ameerika Kompanii laadungi moodustasid raud, ankrud, purjeriie, köied, kahurid, püssirohi, seatina, püssid, revolvrid, mõõgad, vasknõud, jahu, tubakas, kohv, tee, suhkur — kokku üle 600 000 rubla väärtuses.

Kompanii pani laevadele nii suure laadungi, et meeskonna üheksakuine toidutagavara tuli just väljasõidu eel maha jätta. Ülekoormatus oli ohtlik laevadele, ruumipuudus aga kahjulik meeskonna tervisele. Eriraportdis nõudis Lisjanski laeval valitseva ruumipuuduse tõttu „kõigi kompanii inimeste" mahakirjutamist. Maha kirjutati viisteist inimest.

Esimese vene ümbermaailmareisi marsruut määrati kindlaks järgmiselt: ekspeditsioon pidi suunduma ümber Kap Hoorni Havai (Sandwichi) saartele. Siit tuli „Neval" kapten Juri Lisjanski juhtimisel võtta kurss Põhja-Ameerika rannikule. Teine laev „Nadežda" pidi Krusensterni juhtimisel purjetama saatkonnaga Jaapanisse ning sealt Kamtšatkale või Kodiaki saarele. Tagasiteel pidid laevad sisse sõitma Kantoni, et vahetada karusnahad hiina kaupade vastu.

Ekspeditsioonil oli äriline eesmärk ja arvatavasti sellepärast ei antud talle isegi instruktsiooni teaduslikeks uurimistöödeks. Krusensternile 29. mail 1803

[1] Vene meremehed kasutasid laialdaselt kronomeetrit geograafilise pikkuse määramiseks, kuna Inglise laevastikus sai see seadis ametliku tunnustuse alles veerand sajandit hiljem.



Vene Teaduste Akadeemia hoone Peterburis.

antud instruktsioonis mainitakse teaduslikke vaatlusi ainult möödaminnes: „kui aeg ja asjaolud lubavad". Ning me peame lugema Krusensterni ja Lisjanski suureks teeneks, et nad selle kaupmeeste ettevõtte muutsid ülemaailmse teadusliku tähtsusega ekspeditsiooniks.

Teaduslikeks vaatlusteks kavatses kompanii juhatus ekspeditsiooniga kaasa saata ainult kaks üliõpilast, kuid Krusenstern palus minister Rumjantsevit kutsuda ekspeditsioonist osa võtma kogenud astronoomi, kuna astronoomid külastasid tol ajal harva Maa lõunapoolkera. Rumjantsev oli Krusensterni palvega nõus: kutsuti astronoom Horner, rahvuselt šveitslane. Ekspeditsioonist kutsuti osa võtma ka botaanik doktor V. G. Tilesius[1] Leipzigist ja loodusteadlane G. Langsdorf[2].

Tuleb tähendada, et esimese vene ümbermaailmareisi ettevalmistamisest võttis aktiivselt osa Vene Teaduste Akadeemia. 25. aprillil 1803 valis ta Krusensterni oma korrespondeerivaks liikmeks, kuigi tal teaduslikke töid tollal veel ei olnud.

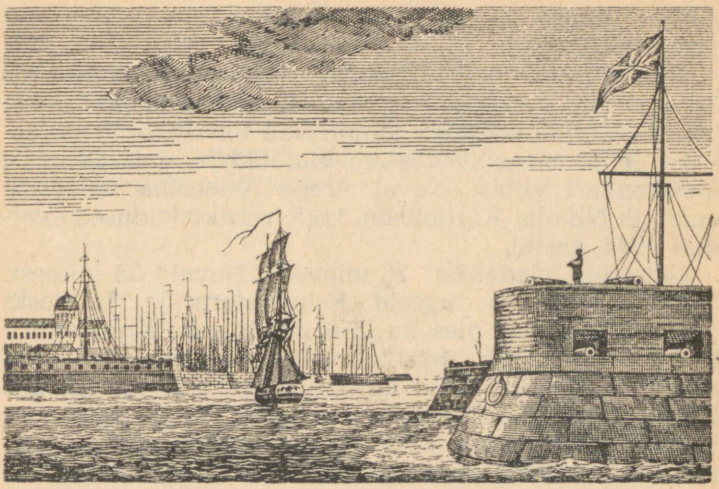
Teaduste Akadeemia ülesandel anti ekspeditsioonist osavõtvatele teadlastele väljapaistvate spetsialistide poolt koostatud instruktsioonid. Tuntud vene mineraloog akadeemik M. V. Severgin kirjutas instruktsiooni mineraloogia küsimustes. Instruktsiooni botaanika alal koostas professor T. A. Smelovski, zooloogia alal akadeemik A. F. Sevastjanov.

Eriti hoolikalt valis Krusenstern mereväeohvitsere. Meeskond ja ohvitserid komplekteeriti sõjalaevastiku kaadrist ja nad jäid kogu ekspeditsiooni ajaks sõjalaevastiku nimekirja.

---

[1] Tilesiuse teene seisab selles, et ta tegi reisi ajal palju suurepäraseid joonistusi, mis Krusenstern 1813. aastal koos kaardikoguga välja andis pealkirja all: „Kapten Krusensterni ümbermaailmareisi atlas".

[2] Arstiteaduse doktor Georg Langsdorf (1774—1852) valiti pärast reisi Vene Teaduste Akadeemia tegevliikmeks. 1812. aastal andis ta Saksamaal välja vene ümbermaailmareisi kaheköitelise kirjelduse. Aastail 1821—1829 tegi Langsdorf laiaulatuslikku uurimistööd Brasiilias ning kogus suuri loodusloolisi ja etnograafilisi kollektsioone, mida säilitatakse NSV Liidu Teaduste Akadeemia muuseumides.



Kroonlinna reid.

„Nadeždale" kutsuti järgmised ohvitserid: vanemleitnant Makar Ratmanov, leitnant Fjodor Romberg, leitnant Pjotr Golovatšov, leitnant Jermolai Löwenstern, mitšman Faddei Bellingshausen, pärastine admiral ja Kroonlinna sadama peakomandör. Aastail 1819—1822 oli Bellingshausen selle vene ümbermaailma-ekspeditsiooni ülem, mis avastas kuuenda maailmajao — Antarktika.

Tuntud kirjaniku August Kotzebue palvel võeti kaasa ka tema pojad Moritz ja Otto Kotzebue. Aastail 1815—1818 ja 1823—1826 juhtis Otto Kotzebue kaht vene ümbermaailma-ekspeditsiooni laevadel „Rjurik" ja „Predprijatije". Nende ekspeditsioonide ajal avastas Kotzebue Vaikse ookeani troopikavööndis üle neljasaja saare. „Nadeždal" asus ka rikastest aadlikest koosnev saadiku kaaskond (seitse inimest) ja Vene Ameerika Kompanii ametnik Fjodor Šemelin, kes 1816. aastal avaldas ümbermaailmareisi kirjelduse. Peale selle oli „Nadeždal" kuus reisijat, kes sõitsid kolooniatesse, ja viis jaapanlast, kes olid Vene rannikul läbi teinud

laevaõnnetuse ja kes koos saatkonnaga kodumaale tagasi pöördusid.

„Neval" olid peale Lisjanski järgmised ohvitserid: leitnant Pavel Arbuzov ja leitnant Pjotr Povališin, mitšman Fjodor Kovedjajev ja mitšman Vassili Berh (pärastine tuntud Vene laevastiku ajalookirjutaja). Saadiku kaaskonnast viibis „Neval" Vene Ameerika Kompanii ametnik Nikolai Korobitsõn, kelle reisikirjeldused avaldati 1944. aastal.

Üldse oli „Nadeždal" 76 inimest, „Neval" 53 inimest.

Reisikirjelduses lugesid Krusenstern ja Lisjanski peale ohvitseride üles ka kõik madrused. Krusenstern kirjutas sel puhul: „Ma kohustun avaldama siin mitte ainult ohvitseride, vaid ka kõigi madruste nimed, kes kõik vabatahtlikult selle esimese nii kauge reisi ette võtsid." Krusenstern saavutas, et madrustele määrati palgaks 120 rubla aastas. Tol ajal, kui laevadele värvati madruseid pärisorjade seast, oli see esimene ja täiesti erakordne juhus.

Krusensternile soovitati palgata mõned inglise ohvitserid ja madrused, kuid ta keeldus. „On teada, et meie madrused on parimad maailmas, kui nad saavad end pühendada üksnes oma elueesmärgile." Nii kirjutas Krusenstern, et peale kahe loodusteadlase, astronoomi ja arsti „ei olnud kummalgi laeval meie reisil ühtki välismaalast".

Venelaste reisikirg osutus nii suureks, et kui oleks kaasa võetud kõik soovijad, oleks neist jätkunud mitte kahe laeva, vaid terve eskaadri jaoks.

7. augustil 1803 hiivasid laevad ankru.

Pealtnägijad kirjutasid, et teade esimese vene ümbermaailma-ekspeditsiooni ärasõidust ajas jalule kogu Peterburi. Suurte hulkadena suundusid elanikud Kroonlinna.

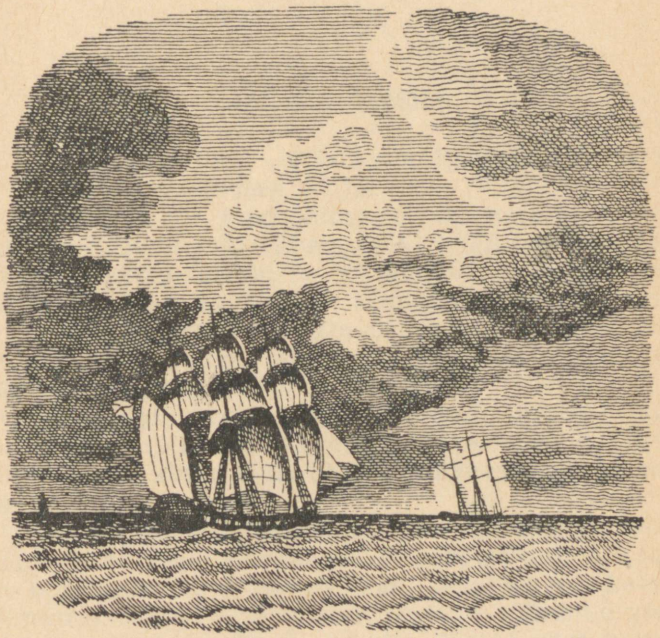
Ajaloolane Karamzin kirjutas ekspeditsioonist ja vene ühiskonna mitmesuguste ringkondade suhtumisest sellesse järgmist:

„Anglomaanid ja gallomaanid, kes tahavad end pidada kosmopoliitideks, arvavad, et venelased peavad kauplema kohapeal. Peeter arvas teisiti — ta oli hingelt venelane ja patrioot. Me seisame maa peal ja Vene

maa peal, vaatame maailma mitte süstemaatikute prillide läbi, vaid oma looduse poolt antud silmadega, meile on vaja ka laevastiku ja tööstuse arengut, ettevõtlikkust ja julgust."

Ajakirjas „Vestnik Jevropõ" avaldas Karamzin reisile läinud ohvitseride kirju ja kogu Venemaa ootas kannatamatult neid teateid.

II



# OOKEANIDE AVARUSTEL

## KAUGELE REISILE

7. augustil 1803 kell 10 hommikul sõitsid „Nadežda" ja „Neva" Kroonlinnast välja.

Oli selge ja soe, kuid ootamatult ilm muutus, hakkas puhuma läänetuul ja 10. augustini pidid laevad laveerima Suursaare läheduses. 12. augustil möödusid nad Ristna neemest ja jõudsid järgmisel päeval Soome lahest Balti merre. Päev läks päeva järel. Täideti teenistuskohustusi, viidi läbi mereväeõppusi. Kõik käis päevakorra ja vahiohvitseri vile järgi.

Õppused ja proovihäired toimusid laevadel kaks korda päevas: hommikul enne lõunasööki ja pärast puhkust, mis kestis kella üheteistkümnest kella kaheni päeval.

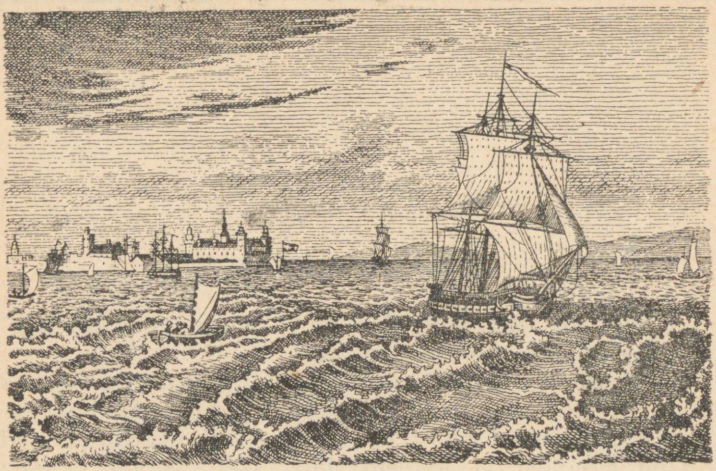
Lõunaks toodi kambüüsist (köögist) toitu suurte kaussidega (paakidega). Lõuna- ja õhtusöögiks anti üks toit: kas hapukapsasuppi värske liha, soolaliha või kalaga või putru, millega kaasnes suur portsjon sulatatud võid.

Igale madrusele oli päevas ette nähtud nael loomaliha, samapalju kuivikuid ja peeker viina. Peale selle said nad naela võid nädalas ja teatud hulga tangu. Nendele, kes viina ei joonud, maksti iga kuu üheksa kopikat iga joomata jäänud peekri eest.

Päevatöö lõpul kõlas harilikult käsklus: „Laulumehed üles vilistada!" Algasid lõbustused.

17. augustil jõudsid laevad Taani pealinna Kopenhaageni. Oli tarvis laevad ümber laadida, et võtta kaasa siin Vene Ameerika kolooniate jaoks valmispandud laadung.

Peatuse ajal tutvusid meremehed linna ja selle ümbruskonnaga, sõjasadama ja laevaehitustehastega. Ko-



Sundi väin Kopenhaageni juures.

penhaagenis liitusid ekspeditsiooniga välismaa teadlased: šveitsi astronoom Horner ja saksa loodusteadlased Tilesius von Tilenau ja Langsdorf.

8. septembril, pärast kolmenädalast peatust, lahkusid laevad Kopenhaagenist. Lai Kattegati ja Skagerraki väin, mis eraldab Taanit Rootsist ja Norrast, läbiti uduse ja vahelduva ilmaga. 18. septembril puhkes Skagerrakis tugev torm. Maruhoog järgnes maruhoole, ja muutus nii pimedaks, et mõne sammu kaugusele polnud võimalik üksteist näha. Kõlasid läbilõikavad pootsmaniviled ja seejärel vali hüüe: „Kõik dekile!" Madrused ronisid kiiresti mööda vante üles raadele, ja varsti olid kõik purjed maha võetud. Ärevusega jälgisid Krusenstern ja Lisjanski meeskondade tööd. Ekspeditsiooni saatus olenes ohvitseride enesevalitsusest ja toimekusest, madruste osavusest ja väsimatusest. Tormi märatsemine jätkus. „Meile tundus," kirjutab ekspeditsioonist osavõtja kaupmees Šemelin, „et kõik maailma koletised on siia meie hirmutamiseks kokku tulnud."

Lainetus oli hirmuäratav. Laevad õõtsusid niivõrd tugevasti ühelt küljelt teisele, et näis, nagu kaotaksid

nad tasakaalu ja käänduksid kummuli, kiil ülespidi. Tohutud lained paiskusid kogu aja üle laevalae ja viisid kaasa kõik, mis oli kinnitamata. Laevaparras ammutas vahetevahel vett ja ohvitseride ühiskajutis ulatus vesi põlvini.

Üksteist asendades pumpasid madrused lakkamatult välja laeva tunginud vett. Rooli taga oli ühekorraga mitu inimest. Keegi ei seisnud muidu jalul, kui pidi millestki kinni hoidma.

Sel tormisel ööl jäid paljud laevad ilma mastideta, kuid „Nadežda" ja „Neva" meeskonnad tegid auga läbi esimese lahingu raevunud loodusjõududega. „Viibisin esimest korda merel nii kõva tuulega ning komandöri ja ohvitseride meresõidumeisterlikkus, samuti meie madruste osavus ning väsimatus oma kohuste täitmisel panid mind uudsuse tõttu hämmastama," kirjutas kompanii ametnik Korobitsõn.

See torm oli kaugele reisile asunud laevadele tõsiseks prooviks.

Tormi ajal läksid „Nadežda" ja „Neva" lahku. Krusenstern võttis kursi Inglismaale, kus laevad pidid Falmouthi sadamas kohtuma.

19. septembril pandi Norra lõunaranniku lähedal „Nadeždalt" tähele virmalisi. Taevasse ilmus hele kaar rippuvate värisevate tulelintidega, millest paistsid läbi tähed.

Põhjamerest sõideti läbi vahelduvate tuulte ning vihmase ilmaga. Dekil oli külm, vihm peksis vastu nägu. Purjetada tuli ettevaatlikult, sest Taanis ei õnnestunud pardale võtta lootsi[1]. Põhjamerd ehk Saksa merd pidasid meremehed tol ajal väga ohtlikuks. Selle rannikul on palju madalikke, merehoovusi oli tol ajal vähe uuritud, ilmastikutingimused aga ei võimaldanud laeva asukohta astronoomiliste vaatluste abil nii sageli kindlaks määrata, nagu seda nõudis laevasõidu julgeolek.

Päevad ja ööd jälgiti tähelepanelikult ilmamuutusi, määrati laeva asukoha geograafilist laiust ja pikkust

[1] Loots — laevade juhtimise spetsialist teatud piirkonnas. Lootside teeneid kasutatakse sadamatesse sissesõidul, kanalites ja muudes kohtades, kus kohalikke meresõidutingimusi peab eriti täpselt tundma.



TARTU ÜLIKOOLI




ning magnetnõela kõrvalekaldumist. Põhjameres tegi Krusenstern esimese katse süvavee temperatuuri määramiseks. Ekspeditsiooni loodusteadlased alustasid mereasukate tundmaõppimist: püüdsid mõrraga kalu, jälgisid arvukalt esinevaid delfiine, kes oma pakse musti selgi näidates naljakalt üle lainete hüppasid.

23. septembril kohati Inglise sõjalaeva. Inglise meremehed pidasid „Nadeždat" algul vaenulikuks Prantsuse laevaks ja hakkasid teda taga ajama. Kuid arusaamatus lahenes varsti.

Järgmisel päeval jõudis „Nadežda" Inglise kanalisse (La Manche'i väina). Ilm oli selge ning Doveri ja Calais' sadamate vahel võis üheaegselt näha nii Inglise kui ka Prantsuse rannikut.

28. septembril heitis „Nadežda" ankru Cornwalli krahvkonnas Falmouthi linna sadamas, kus ta kohtus „Nevaga", kes oli siia jõudnud kaks päeva varem.

Falmouthis laev tihiti, sest pärast tormi oli see tugevasti lekkima hakanud. Üksnes ohvitseride ja madruste mehisus ning meisterlikkus olid ta päästnud paratamatust hukust. „Olin väga rõõmus," kirjutab Lisjanski, „et hr. Krusensterni madrused olid niisama osavad ja väledad kui meie omadki. Nii ei olnud meil oma ettevõtte kordaminekuks soovida midagi muud kui harilikku meremeheõnne."

Falmouth oli tol ajal pisike linn ja koosnes ühestainsast piki mereranda kulgevast tänavast.

Tõusu ajal ujutas vesi üle hoonete alusmüürid, ja lahelt näis, et kogu linn asub vees.

Tööstusettevõtteid Falmouthis siis veel ei olnud ja kõik kaubad toodi Londonist. Kalapüük ja töö läbisõitvatel laevadel olid linnaelanike ainsaks elatusallikaks.

Põlde oli Falmouthi ümbruses vähe, aedade asemel leidus vaid põõsaid. Ka loomakasvatus polnud arenenud. Maapõues leidus tsinki, vasemaaki, samuti ka sütt ja hõbedat.

Eriti kuulsad olid vasekaevandused, mida kirjeldas Lisjanski.

Kaevanduskäigud ulatusid võrdlemisi sügavale merepõhja alla.

Falmouthi naabruses asus Menacani küla, millest on pärit mineraali menakiidi ehk titaanliiva nimetus.

Praegu on need maapõuevarad enamalt jaolt ära kasutatud ja nende osatähtsus Inglise majanduses on tühine.

Maal viibides tutvusid meie meremehed linna ja selle elanikega.

Linna elanikud, enamikus kaevandustöölised, võtsid neid väga hästi vastu. Oma päevikutes märgivad meremehed, et inglise kaevurid elasid kõigi teiste elanikkonnakihtidega võrreldes vaeselt.

## PEATUS TENERIFE SAAREL

Pärast tagavarade täiendamist ja laevade parandamist väljusid vene meresõitjad Falmouthist Atlandi ookeanile.

Puhus kerge pärituul. Laevad sõitsid kiiresti ja Inglise rannik kadus varsti silmist. Algas valge, täiesti pilvitu öö, viimne öö Euroopa rannikul. Ohvitseridest ega meeskonnast ei tahtnud keegi magama minna: kõik nautisid toredat ilma ja jäid kauaks ülemisele dekile, vaadates Lizardi tuletorni — viimase Euroopa tuletorni vilkuvat tulukest. Kui selle valgus kadus, jõudsid laevad ookeani ja võtsid kursi edelasse.

Hoolimata sügise lähenemisest läks iga päevaga soojemaks. Õhutemperatuur muutus märgatavalt, tõustes

24 tunni jooksul 4°C võrra. Oli tunda, et laevad lähenevad igavesti haljendava suve maadele.

Päevad olid väga askeldusrikkad ja igavust tunda polnud aega. Täideti teenistuskohuseid, loeti reisikirjeldusi, teostati teaduslikke vaatlusi: astronoomia (laeva asukoha määramiseks merel), meteoroloogia, hüdrograafia, magnetismi ja muul alal. Eriti palju aega nõudsid just magnetismialased vaatlused, milleta pole võimalik kasutada kompassi; nende tööde raskus on selles, et mõõdetavad magnetjõud on väga väikesed ja nõuavad äärmiselt täpseid vaatlusi, mis peavad toimuma eemal igasugustest raudesemetest. Iga ohvitser pidas reisipäevikut, milleks samuti kulus palju aega.

Õhtuti lõbutsesid madrused kuidas oskasid: laulsid, tantsisid, jutustasid muinasjutte või mängisid mitmesuguseid mänge.

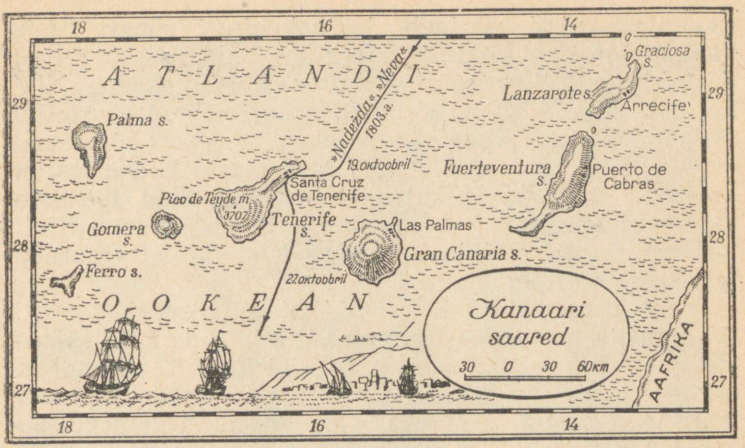
Algul kavatses Krusenstern sõita Madeira saarele ja teha seal peatuse veinide ning värske proviandi ostmiseks, kuid soovimata kaotada päripuult, otsustas suunduda otse Kanaari saartele.

Varsti muutus ilm järsult. Hakkas puhuma lõunatuul, muutus niiskeks ja laevakeredele tekkisid kollakad roosteplekid. Alumisel dekil seati üles kuumad söepannid ja laeva pritsiti kõikjalt kuuma äädikaga.

Tuli võidelda ka teise ebameeldiva nähtusega. Laeva tunginud vesi läks hallitama ja hakkas levitama väljakannatamatut lehka, mis tegi südame pahaks ja pani pea valutama. Haiguste vältimiseks tuli kaks korda nädalas valada laeva alaossa värsket merevett ja seda siis välja pumbata.

10. oktoobril ilmus Gibraltari väina lähedal laevade juurde rohkesti väikseid linde, keda kagutuuled olid nähtavasti rannikust kaugele kandnud. Väsinud linnud lasksid end kätte võtta ja olid laevakassidele heaks maiuspalaks. Laevade ümber meres mängisid kuni nelja meetri pikkused delfiinid.

Teel Kanaari saartele teostasid teadlased mitmesuguseid vaatlusi. „Nadeždalt" lasti vaikse ilmaga vette sõudepaat, millelt astronoom Horner ja loodusteadlane Langsdorf mõõtsid mitmesugustes sügavustes merevee temperatuuri, tihedust ja soolsust.




Igal õhtul vaadeldi merehelendust. Kohati näis, et vesi koosneb ainuüksi tulesädemetest.

Maroko rannikul purjetamise ajal laadisid meremehed kõik kahurid, juhuks, kui tuleb kohtuda mereröövlitega, kes siin möödasõitvatele laevadele sageli kallale tungisid.

19. oktoobril koidu ajal hakkas paistma koonusekujulise, suhkrupeaga sarnaneva Pico de Teyde mäe pilvede kohal sätendav lumega kaetud tipp. Raske oli uskuda, et seal võib olla lund, sest meremehi vaevas kuumus ja nad töötasid juba ammu särgiväel. Pico de Teyde mägi on tegev vulkaan, mis asetseb Kanaari saarestikku kuuluva mägise, kaljuse rannikuga Tenerife saare lääneosas.

20. oktoobril, pärast kahenädalast purjetamist, jäid Vene laevad ankrusse Santa Cruzi linna sadamas Tenerife saare kirdeosas.

Kanaari saarestik koosneb seitsmest suurest saarest: Gran Canaria, Lanzarote, Fuerteventura, Gomera, Palma, Ferro ja Tenerife saarest. Peale loetletud suurte saarte on arhipelaagis palju väikseid saari.

Esmakordselt tutvusid saartega vanad roomlased, kes nimetasid neid Õnnelikeks saarteks. Kanaari saarte

praegune nimi pärineb ladinakeelsest sõnast canis (koer). Suuri kohalikku tõugu koeri leidsid saartelt veel hispaanlased, kes esimest korda käisid saartel XIV sajandi lõpul. Tol ajal olid Kanaari saared asustatud heledanahaliste pikka kasvu inimestega, kes nimetasid end guantšideks (inimesteks). Nad elasid koobastes, ei tundnud metallide kasutamist ja valmistasid tööriistu purskekivimitest — basaldist ja obsidiaanist. XVII sajandi alguseks olid hispaanlased hävitanud viimased pärismaalaste perekonnad.

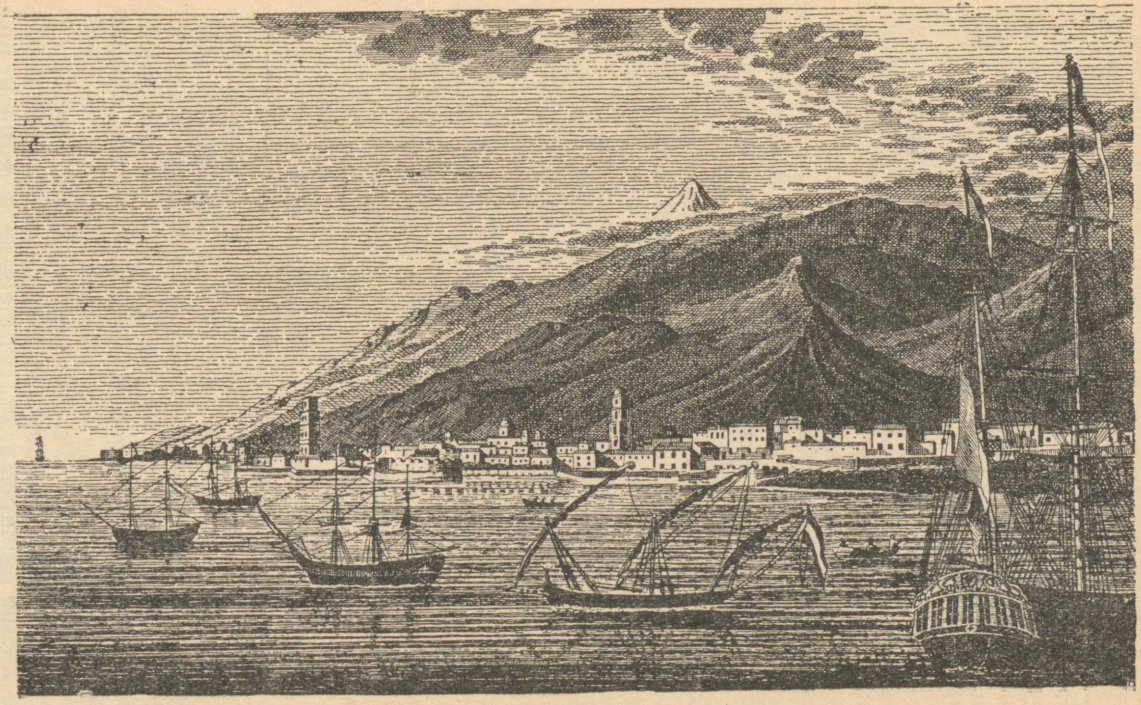
Vene meremehed külastasid ainult Tenerife saart. Vaatamata sellele, et eurooplased olid juba mitu sajandit elanud mainitud saarel, tuli Lisjanskil parandada saare kaarti, sest Tenerife põhjaosa erines tunduvalt kujutisest tuntud inglise atlases. See oli Lisjanski esimene töö tema poolt hiljem koostatud huvitava atlase jaoks.

Tenerife saar koosneb järskudest, peaaegu ligipääsmatutest mägedest. Saare lääneosa võtab enda alla Pico de Teyde mägi, idaosa — hambuline taimkatteta kaljumäestik. Neid lahutab lai mäekuru, mille kõrgeimas osas asetseb Laguna linn. Selle kuru kaguküljel asetseb Santa Cruzi linn, vastasküljel — Pico jalamil — aga Orotava sadam.

Santa Cruz — Tenerife pealinn — oli väike hispaania linnake valgete majakestega, millede kohal siin ja seal kõrgusid üksikud palmid. Hulgakaupa liikus tänavail, üleni mustas riides, rasvunud munki, pappe ja nunni.

Krusenstern kirjeldab linna elu järgmiste sõnadega: „Kusagil terves maailmas ei saa võib-olla leida midagi vapustamapanevamat. Tänavad kubisevad mõlemast soost ja igaealistest kerjustest, kes on täis arme ja kõigi vastikute haiguste märke... Inkvisitsioon valitseb siin nagu kõigis Hispaania valdustes, ja sealjuures, nagu paljud kinnitavad, väga valjult. Inkvisitsiooni keskuseks on Canaria saar. Vabamõttelisel inimesel on hirmus elada niisuguses kohas, kus inkvisitsiooni julmus ja kuberneri piiramatu omavoli määratsevad täie jõuga, otsustades iga kodaniku elu ja surma üle."

Soovides tutvuda Tenerife loodusega, väljusid saadik Rezanov, mitšman Vassili Berh ja ekspeditsioonist osa-



Santa Cruzi linn Tenerife saarel.

võtvad teadlased 21. oktoobril Santa Cruzist ning suundusid läbi mägede Lagunasse ja Orotavasse.

Laavakihte mööda mäelt mäele kulgev tee oli nii järsk, et ratsahobused said sellel hädavaevu liikuda. Taimkatteta alal oli sünge ilme. Vahetevahel sattusid teele hiiglaslikud piimalilled nagu sambad, kaljudel oli endale asukoha leidnud opuntsia, mis moodustas kõrgeid põõsastihnikuid.

Sellesama päeva lõunaks jõudsid matkajad Lagunasse — endisse Tenerife pealinna. Linnas oli sadakond maja, nende seas viis kloostrit. Mungad olid hämmastavalt harimatud, nende raamatukogu koosnes mõnest üksikust kirikuraamatust.

Kell 2 päeval lahkusid reisijad Lagunast ja suundusid Orotava linna. Tee oli kaetud teravanurgeliste laavakamakatega. Järskudel nõlvadel leidus grotte ja koopaid, kus kunagi olid nähtavasti elanud guantšid. Paljudes koobastes oli luid, mõnedes lambanahkadesse õmmeldud balsameeritud laipu. Rezanov sai saare kubernerilt kingituseks ühe niisuguse muumia.

Ööbinud Santa Ursula asulas, jõudsid matkajad järgmisel hommikul Orotava linnakesse, mis asub Pico de Teyde põhjapoolsel jalamil. Linna ümbruses oli avaraid viinamarja- ja palmiaedu. Linna lähedal asus suurepärane botaanikaaed, millesse oli kogutud umbes 3000 Mehhikost, Tšiilist, Peruust ja teistest troopikamaadest toodud taimeliiki. Kohalikest taimedest köitis botaanikaaias tähelepanu hiiglasuur draakonipuu, mille ümbermõõt maast 2 meetri kõrgusel oli 13 meetrit. Puu oli vähemalt 6000 aastat vana. Ekspeditsioonist osavõtjad hankisid siin Peterburi botaanikaaia jaoks haruldaste troopikataimede seemneid.

Laevade seismise ajal Santa Cruzi sadamas ei langenud temperatuur kordagi alla 24,5°C. Oktoober on siin peaaegu sama soe kui juuligi (oktoobri lõpul õitsevad roosid). Tenerifel ei esine kunagi külmi ja lund sajab üksnes kõrgel mägedes. Kogu talve käiakse siin kergesriides.

Ainult mägedes, 700—800 meetri kõrgusel merepinnast, muutub kliima niiskeks ning jahedaks. Mäed on siin kaetud igihaljaste loorberimetsadega, millesse on

segunenud pikaokkalised männid ja puukujuline, kuni 20 meetri kõrgune kanarbik. Metsavööndist kõrgemal paikneb külm mägikõrb. Paljal maapinnal pakuvad vaheldust ainult suured lehtedeta valged leetpõõsad. Neid on nii harvalt, et mõnikord võrreldakse seda maastikku leopardinahaga.

Pico de Teyde mäetippu, mis tõuseb 3707 meetri kõrgusele, katavad ainult samblad ja samblikud.

Vaatamata suurepärasele kliimale ja viljakale pinnasele, mis on kujunenud purskekivimite lagunemise saadustel, elasid Tenerife saare elanikud sõna otseses mõttes kerjuslikult. Kaltsudes, mis vaevalt katsid mädanevat ihu, hulkusid nad mööda saart, korjates metsikult kasvavaid puuvilju ja juuri. Veskite puudumise tõttu ei tarvitanud nad küpsetatud leiba, vaid sõid praetud teri. Mõnikord hõõruti terad kivide vahel puruks ja söödi jahu.

Kõige kasulikumad majandusharud — viinamarjakasvatus ja veinivalmistamine — olid inglise kaupmeeste käes. Nende tegevust kirjeldas „Nadeždal" viibinud kaupmees Šemelin järgmiselt: „See on osav masin, mis imeb elumahla rahva kehast."

Pärast astronoomiliste vaatluste lõpuleviimist ja Tenerife saare loodusega tutvumist muretsesid meremehed edasiseks meresõiduks suure tagavara aed- ja puuvilja, värsket liha ja veini.

Ees oli pikk teekond üle Atlandi ookeani.

## REIS ÜLE ATLANDI OOKEANI

27. oktoobril kell 12 päeval hiivasid laevad ankru ja võtsid kursi Brasiiliale.

Laevade komandörid kartsid, et järsk kliima muutus mõjub esmakordselt troopikasse sattunud inimeste tervisele. Dekki niisutati sageli veega, taga-üladekk kaeti kaitseks päikese vastu laia purjega. Madrustel keelati magada dekil lageda taeva all. Kuid komandöride kartused olid asjatud, sest troopikapäikese kiired kaotavad merel oma põletava jõu. „Nadeždа" arst Espenberg

kirjutab, et meresõitjate arvamus, mille järgi uneb vabas õhus olevat kahjulikud tagajärjed, on ekslik, sest pöörijoonte vahel ei esine ookeanil kastet ja õhu temperatuur jääb öösel ja päeval ühesuguseks.

Troopiliste laiuste läbimisel panid Krusenstern ja Lisjanski laevadel maksma range mageda vee kulutamise režiimi. Juua lubati kuipalju tahes, kuid muuks otstarbeks ei tohtinud keegi ilma kapteni loata kulutada tilkagi.

Kirdepassaadi tõukel liikusid laevad kiiresti edasi. Päevade kaupa puhus samasuunaline tuul, mis paisutas purjesid ja levitas jahedust. Passaati võib nimetada igaveseks tuuleks, sest ta puhub kogu aeg ühes ja samas suunas. Neil laiustel pole laeval vaja teha mingeid manöövreid; kord heisatud purjesid ei ole tarvis nädalaid puudutada.

Läbides laiusi, kus valitsevad passaadid, panevad meresõitjad tähele õhu ebaharilikku läbipaistvust, päikeseküllust, vee koobaltsinist värvust. Taevas on enamasti selge, esineb vaid üksikuid kiudpilvi.

Eriti vaimustavad olid troopikaööd. Taevas särasid eredalt tähemüriaadid ning meri sätendas nii tugevast fosforvalgusest, et laeva kiiluvesi näis vahutava tulejõena.

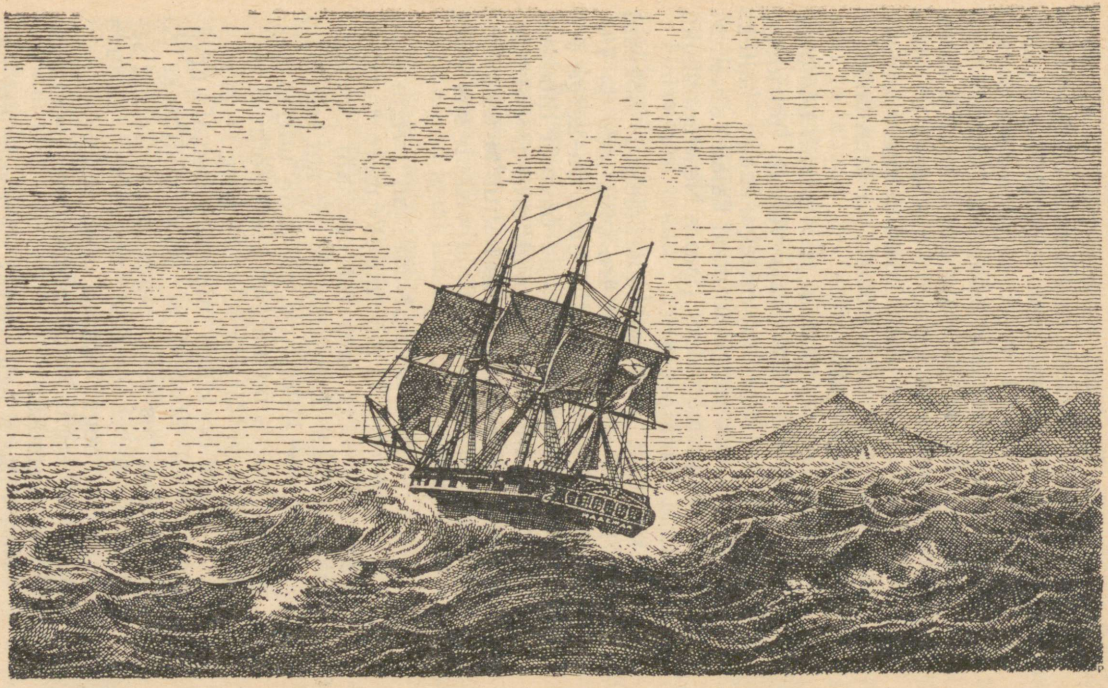
Purjelaevadele on see ideaalne ala.

„Nadežda" ohvitser Romberg kirjutab: „Meeldiv on purjetada pöörijoonte vahel. Hüplevate boniitide, õgardite[1] ja lendkalade igapäevane ballett, või siis ujub äkki mõttesse jäänuna välja suur kilpkonn, kelle ilma vaevata tõstad purjekale ja sööd suurepärast suppi." Ahingute ja õngedega püüdsid meremehed mitmesuguseid kalu. Loodusteadlased joonistasid neid või võtsid neilt naha ning valmistasid sellest topiseid.

Meres võis kohata suuri mõõkvaalu (meres elavad vaalaliste seltsi kuuluvad imetajad) ja hulganisti suuri boniite ehk tuunikalu. Parda ääres mänglesid delfiinid, keda meremehed nimetavad „hüpikkalaks", kuna nad sageli ujuvad mööda laineharju. Delfiinide eel ujusid

---

[1] Õgard (vene keeles прожора) — hai vanaaegne venekeelne nimetus. *Tõlk.*



„Nadežda" merel.



Mõõkvaal.

terved lootskalade parved. Sageli esines haisid ehk õgardeid (sinihai pikkus ulatub 4 meetrini). Nendega olid kaasas alatised saatjad imikala ja raudkiisk. Delfiinide eest pääsu otsides kargasid veest välja terved parved lendkalu ja lendasid hõbedaste uimede ning sinise soomuse hiilates õhus kuni 200 meetrit. Mõned neist lendasid üle laeva või jäid kinni taglasesse ja kukkusid dekile. Meremehed kasutasid neid toiduks ja kinnitasid, et nad on väga maitsvad.



Lendkala.

Lendkalade levikuala piir langeb hämmastavalt täpselt ühte palavvööndi piiridega. Üksnes soojade hoovustega, nagu näiteks Golfi hoovus, tungivad need kalad Labradori hoovuse jäämägedeni (Suure Newfoundlandi madala lõunaservani).

Lindudest kohtasid meremehed ookeani troopilises alas ainult troopikalinde ja fregattlinde. Neid troopilisi linde on kerge ära tunda, sest kaks sabasulge on neil tiibadest pikemad. Mõlemad linnud, eriti fregattlind, lendavad hästi. Mõnikord heljub ta kõikudes kõrgel õhus ühel kohal ja viskub siis äkki vette saagi järele.



Hai.

Ilusa ilmaga lasti „Nadeždalt" vette paat vee temperatuuri mõõtmiseks merepinnal ja sügavuses ning merevee erikaalu kindlaksmääramiseks. Langsdorf ja Horner tegelesid ka merevee helenduse põhjuste uurimisega. Merehelendus on ammust ajast köitnud teadlaste ja meresõitjate mõtteid ning selle nähtuse kohta on kõige mitmesugusemaid arvamusi. Ühed arvasid, et selle põhjuseks on fosforgaas, mis tekib lagunemisel. Teised seletasid merehelendust merevees leiduva elektri toimega. Üksnes vene ekspeditsiooni teadlased tegid kindlaks merevee helenduse tõelise olemuse.



Fregattlind.

Nad valasid helendavat merevett läbi valgesse õhukesse rätikusse mähitud saepuru.

Valgele rätikule jäid väikesed helendavad täpikesed, kuna kurnatud vesi enam ei helendanud. Helendavat merevett mikroskoobiga uurides tõestas Langsdorf, et valguse kandjateks on mikroskoopilised loomakesed. See oli tähtis avastus.

6. novembri koidu ajal nägid meremehed São Antão saart, kõige läänepoolsemat Rohelise neeme saarte rühmast. Kogu saar koosneb metsikutest kõrbemägedest ja sügavatest kaljukuristikest.

Rohelise neeme saartest lõuna pool lakkas kirdepassaat ja laevad jõudsid vaikusvööndisse, mis laiub piki ekvaatorit põhja- ja lõunapassaatide vahel.

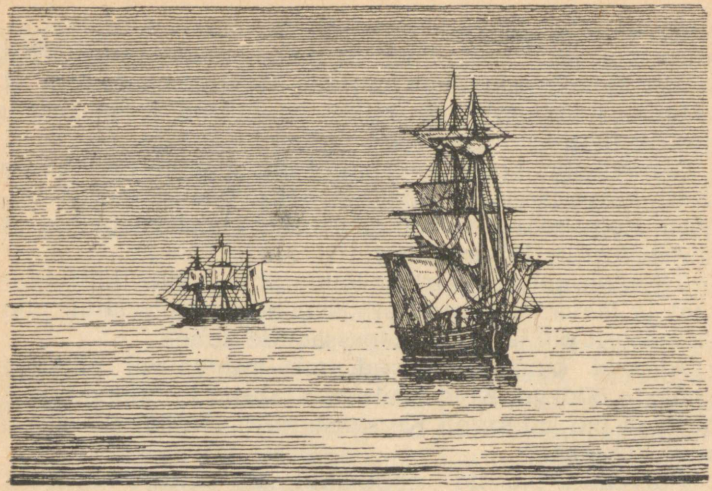
Algasid kuumad päevad, mis vaheldusid pikkade lämbete öödega. Kuid madrused talusid troopikakliimat hästi ja pärisid sageli Krusensternilt: „Millal siis algab suur kuumus?"

Halvemini pidasid troopikakliimale vastu toiduained. Hakkasid riknema kuivikud, lõhkesid tammepuust kapsatünnid, kõik kattus paksu hallituskorraga. Krusensterni suureks kurvastuseks tuli visata üle parda kaks kolmandikku kapsastest, mida peeti parimaks ravivahendiks skorbuudi vastu.

Sedamööda, kuidas lähenes ekvaator, esines üha sagedamini äikest koos tugeva tuulega. Krusenstern kirjutab, et igast ilmakaarest tulid lakkamatult tugevad ning sagedased maruhood välgu ja müristamisega, sadas niivõrd kõva paduvihma, et taga-üladeki kohale seatud purikatus täitis ühe minutiga magevee tünni. „Groot- ja fokkmasti vahele tõmmatud purikatus kujutas endast väikest järve, milles ligi 20 inimest ühekorraga pesu pesid ja suplesid."

Kõik rõõmustasid vihmade üle: need värskendasid õhku ja võimaldasid paariks nädalaks varuda värsket vett. Veeküllust kasutati ka pesupesemiseks. Merevesi sisaldab soola — kuigi mitte just palju (kõigest 3,5 protsenti), kuid ka sellest on küllalt, et muuta ta kõlbmatuks mitte ainult joogiks ja toiduvalmistamiseks, vaid ka pesupesemiseks, sest merevees seep ei vahuta.

Mida lähemale jõuti ekvaatorile, seda heitlikumaks muutus ilm. Taevas oli üleni kaetud mustade pilvedega. Selja- ja voodiriideid polnud võimalik kuivatada,



Tuulevaikus merel.

ilmus hallitus ja rooste. Laevadel seati üles hõõguvate sütega pannid. Peale selle käskisid Krusenstern ja Lisjanski kaks korda nädalas ahju kütta. Tuleb imestada, et laevadel ei olnud haigeid; seda võib seletada üksnes ekspeditsiooni eeskujuliku organiseerimisega.

Muutlikud tuuled tekitasid merel tugevat ning korrapäratut säbarlainetust, mille tagajärjel laevad õõtsusid kord vöörist ahtrisse, kord küljelt küljele. Tuli iga tund kurssi muuta ja purjesid rehvida. Sagedased ning tugevad maruhood olid ohtlikud mastidele ja ka laevadele. Öösiti sähvisid lakkamatult välgud, ja laevadele niivõrd lähedal, et näis, nagu puudutaksid nad maste ja purjesid. Eredate välgusähvatuste ajal oli näha tohutu suuri vahutavaid laineid, mürisedes üle laevalae tormavaid veemasse, madruste rühmi, kes korraldasid taglast, ja pingutatud leiereid, mis aitasid lainetuse ajal jalul püsida.

Kuid esines ka juhtumeid, et tuul vaibus ja mastidel ripnesid tühjad purjed. Saabus täielik tuulevaikus. Purjelaevu ei kohuta tormid, vaid just tuulevaikus. On esinenud juhtumeid, et laevad ei suuda kahe-kolme kuu

kestel läbida ookeani vaikusvööndit. Näis, et ka linnud ja kalad hoiduvad eemale sellest ebameeldivast kliimast. Ookean kujutab siin endast peaaegu kõrbe; ainult harva võib näha lendkala, ablast haid või üksikut troopilist lindu.

26. novembril kell 10.30 hommikul ületasid laevad 24°20′ läänepikkusel ekvaatori. „Neva" ja „Nadežda" lähenesid teineteisele ning komandosillal seisvad paraadmundris kaptenid tervitasid teineteist õnneliku lõunapoolkerale jõudmise puhul. Madrused olid vantidel, kust nad hüüdsid mitu korda „hurraa!".

„Kuna veel ükski Vene laev peale „Neva" ja „Nadežda" ei olnud ekvaatorit ületanud," kirjutab Lisjanski, „siis seda nii haruldast juhtumit tähistada soovides käskisin iga artelli jaoks praadida kaks parti, valmistada ühe pudingi ja keeta värsket suppi kartuli, kõrvitsa ning muu aedviljaga, mida olime varunud Tenerifelt, ja lisada sellele veel pudel porterit iga kolme mehe peale. Heisati sõjalipp, paugutati kõigist kahuritest."

„Nadežda" madrus Pavel Kurganov mängis merejumal Neptunit. Kolmikharki käes hoides tervitas ta vene meremehi lõunapoolkerale saabumise puhul. Siis alustas ta „algajate", esmakordselt lõunapoolkerale sattunud meremeeste omapärast naljatlevat „ristimise" talitust. Peale Krusensterni ja Lisjanski olid kõik teised „algajad". „Algajatele" anti veini asemel mereveega täidetud karikad, neid pritsiti voolikutest või kasteti tünni riietes. See komme oli heaks vahelduseks pikal ning väsitaval purjetamisel. Õhtul meeskond lõbutses: lauldi, tuletati meelde sugulasi ja tuttavaid kaugel kodumaal.

Kolmandal lõunalaiuskraadil tegid meremehed kindlaks magnetilise ekvaatori. See asub mõlemast magnetipoolusest ühekaugusel ja kompassinõel seisab siin ekvaatoriga paralleelselt.

Troopikalaiustel esinevate merehoovuste uurimine meie meremeeste poolt viis tähtsatele avastustele. Vaikusvööndis avastas Lisjanski tolle ajani tundmatu hoovuse, mis liigub piki ekvaatorit läänest itta. Niisiis, ekvatoriaalse vastuhoovuse tegi Atlandi ookeanis

esmakordselt kindlaks Juri Fjodorovitš Lisjanski esimese vene ümbermaailmareisi ajal. Hiljem Lisjanski ja Krusenstern veendusid, et ekvatoriaalsed vastuhoovused esinevad kõigis kolmes ookeanis.

5. detsembril, kui laevad olid troopikavööndist välja jõudmas, külastas Krusenstern „Nevat" ja tegi Lisjanskile ettepaneku alustada Assencaoni saare otsinguid, mis olid tähtsad maateaduse seisukohalt. Assencaoni saar, mida portugallane Martin Vaz olevat märganud 20°38′ lõunalaiusel ja 35°40′ läänepikkusel, oli 300 aastat köitnud meresõitjate tähelepanu. Assencaoni saare kohta avaldati kõige mitmesugusemaid oletusi. Ühed eitasid saare olemasolu, samal ajal kui teised selle kaardile kandsid ja seda kirjeldasid.

Krusenstern ja Lisjanski otsisid seda saart 5.—9. detsembrini ning veendusid lõpuks, et seda ei ole olemas. Tuleb märkida, et peale juba tuntud saarte geograafilise asendi täpsustamise ja uute avastamise seisis tol ajal meremeeste ees ülesanne — puhastada kaart olematutest saartest.

Lõpetanud asjatud otsingud, võtsid laevad kursi Brasiilia rannikule. Brasiilia oli tol ajal Portugali asumaa. 12. detsembril koidu ajal tuli nähtavale Frio neem (Brasiilias). Vene meremehed tegid väga täpselt kindlaks neeme geograafilised koordinaadid, mida teised meresõitjad olid varem määranud ebaõigesti.

Frio neemelt suundusid laevad mööda Brasiilia rannikut St. Catarina saare poole. 18. detsembril nägid nad mägiseid, palmidega kaetud Alvaredo ja Gali saart, mis asetsevad St. Catarina saarest põhja pool. Tasane tuul tõi kaasa troopilise looduse suurepäraseid lõhnu ja meremehed unistasid juba peatsest puhkusest, kuid ootamatult alanud torm ja tugev vihm sundisid laevu kaugemale merele minema. Kell 10 öösi lähenesid laevad tahtmatult niivõrd teineteisele, et pardad peaaegu kokku puutusid, ning üksnes madruste ja ohvitseride väledus ning osavus päästsid neid paratamatust hukust.

20. detsembril kell kuus õhtul jäid laevad ankrusse Santa Cruzi kindluse juures, mis asetseb väikesel Atomirise saarekesel, selsamal kohal, kus 1785. aastal olid ankrus tuntud prantsuse meresõitja La Pérouse'i laevad

„Boussole" ja „Astrolabe". „Nadežda" tervitas Portugali kindlust üheteistkümne kahuripauguga ning kindlus tervitas teda vastuseks samuti üheteistkümne pauguga.

Kahe ja poole kuuga ületasid Vene laevad Atlandi ookeani ja jõudsid Brasiiliasse, ilma et keegi oleks haigestunud. „Siin tuletasin meelde Ansoni," kirjutab „Nadežda" ohvitser Romberg, „kes saabus siia Portsmouth'ist paljude haigetega pardal, rääkimata mitmest teel surnud mehest, tuletasin meelde õnnetut La Pérouse'i, kes oli olnud ankrus selsamal kohal, kus meiegi praegu. Nad olid head meresõitjad, kuid hoidku meid jumal nende saatuse eest... Kuid mis on meil karta kapten Krusensterni ja venelastega?"

Laevale tuli andmete saamiseks Portugali ohvitser. „Mulle oli väga meeldiv," kirjutab Lisjanski, „näha tema imestust, kui ta kuulis, et venelased lähevad ümber Kap Hoorni."

Järgmisel päeval tegid Krusenstern ja Lisjanski koos mõnede ohvitseridega visiidi saare kubernerile. Väiksel Atomirise saarekesel organiseerisid vene meremehed observatooriumi, selleks et kindlaks määrata kronomeetrite paranduskoefitsiendid ja teostada astronoomilisi vaatlusi.

Krusenstern kavatses siin peatuda mitte üle 10 päeva, kuid ootamatult teatas talle Lisjanski, et Atlandi ookeani ületamise ajal olid „Neva" groot- ja fokkmast niipalju viga saanud, et need oli vaja asendada uutega.

Rannast kahe miili kaugusel raiuti maha 40 meetri jämedused punase puu tüved, millede mere äärde toimetamiseks tuli mõlema laeva madrustel terve nädal vaeva näha.

Kerge ei olnud ka mastide käsitsi kohaleasetamine ja taglastamine. Kõik see pidas ekspeditsiooni St. Catarina saare juures kinni üle kuue nädala.

Uue aasta võtsid meie meremehed vastu lõbusalt. Imelik oli uut aastat vastu võtta sellisel kuumal ja lämmataval ööl. Lõunapoolkeral on jaanuar aasta kõige palavam kuu.

Peatuse ajal teostasid Krusenstern ja Horner astronoomilisi vaatlusi, tegelesid plaanistamisega, uurisid

merehoovusi ja loodeid. Loodusteadlased korraldasid ekskursioone saare siseossa ning koostasid suure kollektsiooni kohalikust looma- ja taimeriigist.

## ST. CATARINA SAAREL

St. Catarina saart eraldab Brasiilia rannikust väin, mis on kõige kitsamas kohas vaid 400 meetrit lai. Saare rannajoon on tugevasti liigestatud ja moodustab palju lahti, väikesi saari ja kaljusid.

Vene meremeeste kirjelduse järgi on saar mägine. Mäed on siin keskmise kõrgusega, järskude nõlvade ja sügavate orgudega, mida mööda tõttavad merre kiirevoolulised jõed. Saarel oli palju allikaid, ojasid ja soid.

Meremehed kirjutavad, et St. Catarina saare kliima on subtroopiline. Siin ei ole kunagi sadanud lund ega esinenud külmi.

Päeval oli ilm siin enamasti selge, ööd aga sombused, nähtavasti seetõttu, et külm ööõhk, mis laskus mägedelt alla, sundis kõrgemale tõusma niisket ja sooja mereõhku.

Iga õhtu sadas vihma, millega käis kaasas tugev äike.

Laevade peatuse ajal (detsember ja jaanuar) tõusis temperatuur iga päev kuni 28°C. Kõrgeim temperatuur oli 32,5°C. Sellist temperatuuri on raske taluda, eriti metsas, kus kuumus on väljakannatamatum kui saunas.

St. Catarina saare taimestik oli väga rikas ja mitmekesine. Mägede tippudeni ulatuva läbitungimatu metsaga oli kaetud peaaegu kogu saar. Müürina kerkisid kõrged, jämedad, saledad puud, mis pakkusid meeldivat varju. Metsas olid ülekaalus pikkade tüvede ja suurte sulgjate lehtedega, kaunviljaliste sugukonda kuuluvad puud. Nendega segunesid punase puu, musta õlipuu ja muude puude arvukad liigid. Alusmetsa moodustasid puukujulised sõnajalad ja ilusad palmid, mis olid 6—7 meetrit kõrged.

Iga liiki liaanid moodustasid tiheda võrgu, mis ulatus puulatvadeni. Mahalangenud puutüvede vahel kasvasid maapinnal inimesest kõrgemad sõnajalad. Isegi kal-



Troopikamets St. Catarina saarel.

jused ojakaldad olid kaetud kõrgete kaktusetihnikutega.

Saare tihedad ürgmetsad olid täiesti läbipääsmatud. Üksnes ranniku lähedal olid saare elanikud läbi raiunud kitsad ja lühikesed teerajad, mis viisid lähematele küngastele.

Suure osa rannikust hõlmasid läbipääsmatud sood koos mangroovimetsadega[1] ja hõredaleheliste palmidega. Hoolimata sademete rohkusest, ei kasvanud St. Catarina saarel peaaegu üldse rohtu, sest mullad koosnesid punasest savist, mis suvise kuumuse ajal kuivas kivikõvaks. Ainult talvel mõõduka temperatuuri puhul ja pärast tugevaid vihmasid kattus maa siin rohuga.

Uurimisreisijad märgivad St. Catarina saare loomariigi erakordset rikkust ja mitmekesisust. Mets kubises imetajatest, lindudest, madudest, putukatest ja kahepaikseist. Imetajatest esines pesukarude arvuka sugukonna esindajaid, vööloomi ja merisigu. Metsasügavusest oli kuulda, kuidas kisavad haaksabalised müraahvid, kel oli harjumuseks õhtuti kooris mitmel viisil möirata.

Ka saare linnustik oli arvukas ning omapärane. Mitmesuguse suuruse ja värvusega papagoid täitsid metsa valju kisaga; banaaniõite ümber lendlesid päikesekiirtes sätendavad koolibrid ja kõrgel taevas tiirlesid üksikult kotkad.

Saare kuberneri sõnade põhjal jutustab Lisjanski, et kuberneri kullerid on sunnitud hobustel ratsa tuhatnelja kihutama, sest mõnikord lebavad teedel tervete karjadena mürgised maod. Kõige hirmsamaks maoks pidasid saare elanikud kobrat. Kobra hammustus põhjustas palavikku, tugevat verejooksu ninast, kõrvadest, silmadest ja sõrmeotstest; sellele järgnes piinarikas surm.

Saare sood kubisesid meie siili suurustest kärnkonnataolistest kahepaiksetest. „Vaevalt jõuab kätte

[1] Mangroovitihnikud koosnevad puudest ja põõsastest, millede okstel on hulgaliselt õhujuuri, mis kasvavad merelahtede mudasesse põhja ning moodustavad seal midagi tugipuude taolist.

õhtu," kirjutab Lisjanski, „kui juba kõikjalt on kuulda judisemapanevat krooksumist: ühes soos teevad konnad häält, mis tuletab meelde koerte haukumist; teises lõgistavad nad nagu öövahid käristit; kolmandas krigistavad, neljandast aga kostab ebatavalist vilet."



Papagoi.

Ebatavaliselt rohkesti on saarel putukaid. Putukad häälitsesid nii valjusti, et seda oli kuulda isegi laevadel. Pilvedena lendlevad lilleliselt kirevad, kujult äärmiselt kentsakad öö- ja päevaliblikad.

Reisijate erilist tähelepanu köitis ämblik — linnutapik. See ämblik ei koo võrku, elab maapinnal aukudes, kust ta lahkub suure kuumusega. Ta elab nagu krabi, sellepärast kutsuvad portugallased teda ämblikkrabiks. Saare elanikud kinnitasid, et ta sööb koolibreid ja et tema hammustus on surmav isegi inimesele. Langsdorf, kes seda ämblikku uuris, kinnitab, et need andmed on valed.



Koolibri.

Palju pahandusi tekitas meremeestele maa- ehk liivakirp. Ta hammustas neid jalast ja munes oma munad naha alla, kusjuures tugevat valu tundsid mehed alles kuue nädala pärast, Kap Hoorni juures.



Brasiilia kärnkonn.

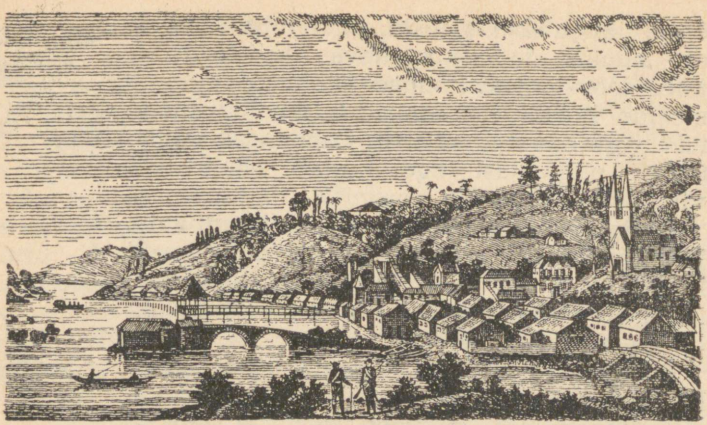
Pärast päikeseloojangut ilmusid helendavad putukad. Õhus tiirles neid tuhandeid. Maapinnal roomasid helendavad sajajalgsed; nende keha alaosal ilmus valgus võrdsete ajavahemikkude järel. Naised kaunistasid õhtuti nendega oma rinda ja juukseid. Kolme helendava putuka valguses võis öösi ajalehte lugeda. „Neid helendavaid putukaid," kirjutab Lisjanski, „on siinsetes paikkondades nii palju, et ehast koiduni on kõikjal küllalt valge." Meremehed teatavad, et mõnikord ei olnud helendavaid putukaid üldse näha ei maas ega õhus. Selle nähtuse põhjust ei suutnud nad kindlaks teha.



Kobra.



Alligaator.



Nostre Senjora de Destero linn.

St. Catarina saare jõed on täis veemadusid ja alligaatoreid[1]. Ühe väikese alligaatori püüdsid „Neva" madrused kinni ja tõid „Nadeždale" loodusteadlasele Tilesiusele. Alligaatori soomust polnud võimalik läbistada isegi ahinguga.

St. Catarina saare elanikkonna moodustas tol ajal 10 000—12 000 inimest, sealhulgas umbes 4000 neegrit. Ainus linn Nostre Senjora de Destero asetses saare edelarannikul, väina kõige kitsamas kohas väikese madala lahe kaldal.

Portugallased asustasid ainult saare rannikut; metsasügavustes elasid indiaanlased, keda portugallased olid mere äärest eemale tõrjunud.

Iga aasta toodi Angoolast, Benguellast ja Mosambikist St. Catarina saarele neegreid. Portugallased kohtlesid neid halvemini kui loomi. Korobitsõn kirjutas: „Nende vaeste orjade toit ja riietus erineb vähe loomade omast ja sealjuures kurnatakse neid väga raske tööga. Neid koheldakse peaaegu ebainimlikult. Neid vaeseid orje müüakse samuti nagu loomi. Nad aetakse päevaks väljakule peaaegu alasti, ilma mingi katteta

[1] Alligaator — liik krokodille.



St. Catarina saarel.

väga palava päikese vastu, ja nad on päev läbi kuni õhtuni peaaegu täiesti söömata, õhtul aga viiakse nad väljakult ja suletakse tühjadesse ruumidesse nagu vanglasse, kust neid hommikuni välja ei lasta."

Lisjanski jutustas, et Inglise ja Hollandi asumaades Lääne-Indias, kus ta oli viibinud, on neegrite elu veelgi piinarikkam.

St. Catarina saare elanikud tegelesid peamiselt põllumajanduse ja kalapüügiga. Maa oli siin väga viljakas ja põllud andsid peaaegu ilma igasuguse harimiseta rikkalikku saaki. Portugallaste elamud asetsesid sidruni- ja apelsinisalude varjus. Neid ümbritsesid banaani-, persiku-, kastani-, viigi-, kohvi- ja melonistandikud. „Näen enda ümber," kirjutab „Nadežda" vanemohvitser Ratmanov, „lopsakaid sidrunipuid, paljatüvelisi kookospalme, viljade raskusest painduvaid banaane, ilusaid palme, kohvipõõsaid, puuvilla kollaseid õisi ja okkalisi lehti, milledelt kogutakse kallihinnalist košenillvärvi[1]."

Põldudel ja aedades kasvasid riis, mais, suhkruroog, vanill, bataadid[2] ja arbuusid. Kõige levinumaks kultuuriks oli jams[3]. See on piimalillede sugukonda kuuluv igihaljas põõsas, mis kasvab 1,5—5 meetri kõrguseks. Selle mugulatest valmistati jahu ja tärklist. Rohkesti kasvatati sibulaid, kõrvitsaid, kurke. Kartulit saare elanikud ei tundnud, kuigi selle kodumaa on Lõuna-Ameerika.

Elanikkond tegeles ka karjakasvatuse ja küttimisega. Tulirelvade puudumise tõttu tapeti linde väikeste kivi-

[1] Košenill — putukas, millest valmistati karmiini ehk košenilli nime all tuntud värvi. Emaputukatel ei ole tiibu ja nad elavad liikumatult kaktuse lehtedel. Isaputukad on tiibadega. Nad lendlevad emaputukate ümber ja toidavad neid. Viljastatud emaputukad muutuvad tumedateks kerakesteks. Need eraldatakse puunoaga lehe küljest ja valatakse nõusse, et neid surmata. Nii saadakse kallihinnaline värvaine.

[2] Bataat ehk magus kartul on troopikamaades laialdaselt levinud. Selle mugulad sisaldavad rohkesti tärklist. Bataadil on magusavõitu, imal, mitte eriti meeldiv maitse. Enamasti tarvitatakse bataate küpsetatult. Praegu valmistatakse neist konserve, jahu ja piiritust.

[3] Jams on troopika- ja subtroopikamaades laialdaselt levinud. Selle mugulaid tarvitatakse toiduks nagu kartulitki. Mõned sordid sisaldavad mürki. Jamsi keetmisel või küpsetamisel mürk lendub.

dega, millede viskamiseks kasutati erilist puust heiteriista. Langsdorf kinnitab, et sellise riista abil tabas kütt üheainsa lasuga lendava koolibri.

Siinsete elanike peatoiduks oli tapiokk. Sellest küpsetati leiba, mis on niisama valge nagu meiegi leib, kuid kõvavõitu. Tarvitati ka tapiokijahu piima või veega, nagu meie sööme kama.

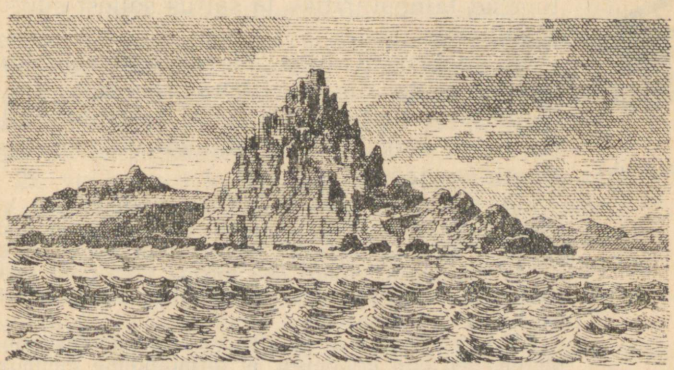
Lemmiktoiduks olid keedetud banaanid piimaga. Toidunõud olid valmistatud kookospähklite koortest (nagu Vaikse ookeani ürgelanikel).

## ÜMBER LÕUNA-AMEERIKA

4. veebruaril 1804, kui olid lõpule viidud kõik ettevalmistused, hiivasid laevad ankru, läbisid Alvaredo ja St. Catarina saare vahelise väina ning suundusid Kap Hoorni poole.

Kap Hoorn on Ameerika kõige lõunapoolsem neem, mis asetseb Tulemaa arhipelaagi kõige lõunapoolsemal saarekesel. Palja musta teravatipulise kaljuna kerkib ta 150 meetri kõrgusele mere kohale. Isegi merelinnud külastavad harva seda sünget paika. Oma nime on neem saanud Hollandi linnalt Hoorn, kus sündis meresõitja Schauten, kes avastas neeme 1616. aastal.

Pikaajaline peatus Brasiilia rannikul oli rikkunud



Kap Hoorn.

kõik plaanid. Krusenstern oli kavatsenud ümber Kap Hoorni sõita jaanuaris, hea suvise ilmaga. Nüüd tuli aga sõita märtsis, kõige halvema ilmaga. Juhuks, kui laevad peaksid teineteisest lahku minema, tegi Krusenstern Lisjanskile korralduse sõita Anna-Maria sadamasse (Marquesas-saarte rühmas asetsev Nukuhiva saar) ja oodata seal „Nadeždat" kümme päeva, siis aga suunduda Sandwichi (Havai) saartele.



Albatross.

Kirdest puhuva pärituule tõukel ületasid laevad ühe laiuskraadi teise järel niisuguse kiirusega, et kõik tundsid temperatuuri kiiret muutumist. Kui laevad olid jõudnud tormiderohketesse neljakümnendatesse laiuskraadidesse, muutus ilm uduseks, tuuliseks ja sombuseks, vahil olles värisesid mehed külma edelatuule käes. Kadusid lendkalad, boniidid, delfiinid ja troopilised linnud. Ilmusid külmade maade elanikud — albatrossid[1] ja tormilinnud[2]. Sagedamini hakkas esinema suuri vaalaparvi, kes tulid laevadele niivõrd lähedale, et meresõitjad olid sunnitud kurssi muutma.



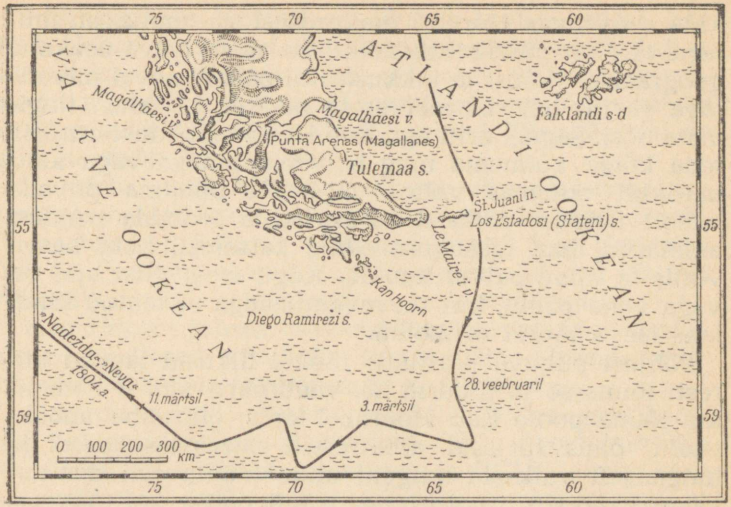
Tormilind.

Ükskord koidu eel pidas „Nadežda" vahiohvitser vaalade poolt väljapursatavaid veejugasid lainemurruks ja sattus sellest suurde segadusse.

18. veebruaril sõitis „Neva" otsa vaalakorjusele, mille ümber tiirles tohutult linde. Õnneks ei sattunud koletis laevanina alla. Sel juhul oleks „Neva" jällegi võinud ilma mastideta jääda.

[1] Albatrossid — merelinnud. Nii päeval kui öösel järgnevad nad väsimatult laevadele, ja mida tugevam on tuul, seda kindlamad ning julgemad on nende liigutused. Ainult hea ilmaga võib neid rahulikult vees istumas näha. Valgesulise albatrossi tiibade siru-ulatus on 3,5—4 m.

[2] Tormilinnud — albatrosside sugulaslinnud. Meremehed olid arvamisel, et tormilindude ilmumine kuulutab ette halba, tuulist ilma ja sellepärast hakkasidki neid nimetama tormilindudeks.




„Nadežda" ja „Neva" tee ümber Kap Hoorni.

22. veebruaril jõudsid laevad Falklandi saarte ja Patagoonia ranniku vahelisse väina. Järgmisel päeval muutus ilm ilusaks ja vaikseks. Ekspeditsiooni teadlased mõõtsid süvavee temperatuuri ja uurisid merehelendust.

Sel päeval sõitis „Nadeždale" Lisjanski, kellele Krusenstern teatas oma kavatsusest teha ühepäevane peatus Lihavõtte saare juures, et kindlaks määrata kronomeetrite paranduskoefitsient ja vaadata, mis on saanud La Pérouse'i poolt sinna mahajäetud kitsedest, lammastest ja sigadest.

25. veebruaril kell 5 hommikul ilmus nähtavale asustamata Stateni saar, mis kaugelt paistis koosnevat üksikutest teravatipulistest, järsult merre langevatest kaljudest. Saart eraldab Tulemaa rannikust Le Maire'i väin, mille 1616. aastal avastasid hollandi meremehed Schauten ja Le Maire.

Stateni saare läheduses ja Kap Hoorni juures määras ekspeditsioon korduvalt geograafilisi koordinaate. „Sel puhul," kirjutab Krusenstern, „ei saa ma kuidagi vai-

kida astronoom Horneri erakordsest väsimatusest, millega ta alati püüdis kindlaks teha meie laeva asukoha geograafilist laiust ja pikkust. Kui päike päeval pilvede taga varjus oli, siis määras ta pikkust ja laiust tingimata öösi. Sageli, eriti aga Kap Hoorni läheduses, nägin teda kõige külmema ning halvema ilmaga väga kannatlikult ootamas, valmis nii-öelda püüdma pilvede vahelt ilmuvat päikest. Palusin teda loobuda nendest mõnikord ilma igasuguse eduta katsetest, kuid harva võttis ta minu palvet kuulda. Kogu meie reisi ajal oli väga vähe päevi, kus taevavaatlustega ei tehtud kindlaks laeva täpset asukohta."

Põhjast puhuva pärituule tõukel liikusid laevad kiiresti lõunasse ja jõudsid 26. veebruaril kell 8 hommikul lõuna poole Kap Hoorni. Meres oli näha mõõkvaalu, õhus tiirlesid albatrossid, meripääsukesed ja hulgaliselt väikseid valgeid linde (nähtavasti dominikaani kajakad). Madrustele jagati välja soe riietus. Skorbuuti kartes käskisid Krusenstern ja Lisjanski anda meestele õllepärmi, sibulat, teed ja jõhvikamahla.

Õhtuks muutis tuul suunda: hakkas puhuma tugev edela- ja läänetuul. Öösi oli torm, hetkekski ei vaibunud maruhood vihma ja rahega. Meeskond oli kogu aeg ülal. Vahetevahel kaotasid laevad udus teineteist silmist, siis tulistasid meremehed kahuritest, süütasid dekil tuled, kuid sageli jäid vastussignaalid saamata. Raske oli neil päevil laevade meeskondadel.

28. veebruaril langes temperatuur kuni —10°C. Esimest korda kogu reisi kestel ei saadud sooja toitu. Ookean oli kohutav. Lained liikusid nagu mäed, paisates vett üle laevade. „Kohisevad ja vahutavad lained," kirjutab Šemelin, „mis meenutasid kõrguselt ja kujult Tenerife Pico mäetippu, loopisid meie laevu ühelt küljelt teisele nagu udusulgi, paiskasid nad lainejalamile, kusjuures laineharjad meie peade kohal mürinal kokku langesid. Laev, laskudes lainteharjadelt nagu kõrge mäe nõlva mööda, paiskus vastu järgmist samasugust lainet, ja selle poolt hooga küljeli heidetuna, ahmis oma küljega vett; nendest tõugetest peatudes pidi laev end andma järgmise samasuguse laine võimusesse ja kattuma vahutavate laineharjadega teisest küljest."

Mitme päeva jooksul ei jõutud miiligi edasi. Ega Kap Hoorn ilmaaegu olnud tolleaegsete meresõitjate keskel halvas kuulsuses. See piirkond, mida iseloomustavad püsivad tormised läänetuuled, on meresõiduks raskeimaid alasid kogu Maailmamerel. Tänapäevani on siin laevasõit üsna ohtlik.

2. märtsil torm vaibus ja saabus ilus päikesepaisteline päev. Madrused kuivatasid rõivaid ja voodiriideid. 3. märtsil kell 8 õhtul möödusid laevad Kap Hoornist. Tee St. Catarina saarelt Kap Hoornini olid nad läbinud rekordiliselt lühikese ajaga — nelja nädalaga.

Kap Hoorni juures teostasid meremehed ja ekspeditsiooni teadlased arvukaid ilmavaatlusi, uurisid merehoovusi, merevee temperatuuri ja tihedust.

Kontroll veenis vene meremehi, et tolleaegsed kaardid kubisesid paljudest vigadest. Tolleaegsetel inglise kaartidel oli 46°37′ lõunalaiusel ja 58°15′ läänepikkusel märgitud väike saar. Lisjanski on seisukohal, et seda saart ei ole olemas.

Kap Hoorni juures puhusid mitu päeva tugevad läänetuuled, ilm oli sompus ja udune. Alles 9. märtsil jäi püsima vaikne päikesepaisteline ilm. Selgetel öödel oli taevas näha valgeid Magalhãesi pilvi: need kujutavad endast kaht tähtede süsteemi, mis asetsevad Linnuteele sarnanevates Dorado ja Tucana tähtkujudes. Lõunataeva taustal jätavad nad kahe selgepiirilise udulaigu mulje. Üht neist nimetatakse Suureks, teist Väikeseks Pilveks.

Kap Hoornist lõuna pool ümbritsesid laevu tormilinnud, pingviinid ja meripääsukesed. Nagu haned, ujusid meres albatrossid (meremehed püüavad neid mõnikord õngede abil, nuumavad ja tarvitavad toiduks). Lisjanski kirjeldab ka lindu, kes enne lendutõusmist mõne aja mööda vett jooksis.

Vaatamata tormisele ilmale, läbisid „Nadežda" ja „Neva" Drake'i väina võrdlemisi õnnelikult, kulutades ümber Tulemaa saare sõitmiseks 24 päeva. 22. märtsil ületasid nad juba Magalhãesi väina läänetipu paralleeli.

25. märtsi koidikul, kui ilm oli udune ning tormine, läksid laevad lahku. Krusenstern ja Lisjanski püüdsid

kogu päeva jooksul teineteist üles otsida, kuid kõik nende jõupingutused olid asjatud.

Esialgu kavatses Krusenstern pühendada 1804. aasta suve geograafilisteks uurimistöödeks Vaikses ookeanis, kuid tema laeval oli kolooniatele määratud laadung ja Vene Ameerika Kompanii huvid nõudsid selle kiiret toimetamist Kamtšatkale. Sellepärast otsustas ta Lihavõtte saarest mööduda ja suunas „Nadežda" otse Marquesas-saarte poole. Lisjanski aga võttis instruktsiooni täites kursi Lihavõtte saarele.

Torm kestis 31. märtsini. Pilved kihutasid tohutu kiirusega, peaaegu puudutades maste. Alles 8. aprillil muutus ilm vaikseks. Krusenstern käskis madrused üle vaadata, sest kümme nädalat oli „Nadežda" purjetanud halbades kliimatingimustes. Kõik osutusid terveks.

10. aprillil saabus esimene soe päev. Madrused parandasid dekil purjesid. Kahurid toodi üles laevalaele ja pandi kohtadele. Kaardiväe porutšik Fjodor Tolstoi õpetas madrustele kahuritest tulistamist. Sepp valmistas kirveid ja nuge vahetuskaubanduseks Marquesas-saarte elanikega. Krusenstern tegi korralduse, et vahimadrus asuks päeval saalingul, öösi aga pukspriidil. Sellele, kes esimesena näeb maad, oli lubatud tasu.

17. aprillil ületas „Nadežda" Kaljukitse pöörijoone ja viie päeva pärast, kahekümnendal lõunalaiuskraadil, hakkas pärast tugevaid maruhooge puhuma kagupassaat. Pärituule tõukel lähenes „Nadežda" kiiresti Marquesas-saartele.

24. aprillil, enne Marquesas-saartele jõudmist, andis Krusenstern tähelepanuväärse käskkirja. Esitame selle teksti mõnede lühendustega:

„Meie peaeesmärgiks Marquesas-saartel viibimise ajal on võtta peale magedat vett ja värsket provianti. Kuigi võime kõik selle saada ilma elanike nõusoleku ja hea tahteta, keelavad vastastikused ohud meil siiski selle abinõu tarvituselevõtmise... Olen veendunud, et me lahkume selle vaikse rahva rannalt endast halba mälestust jätmata. Meie eelkäijad kujutavad nende saarte elanike iseloomu kirjeldades seda rahuarmastavana, nad lahkusid nendest kõigi sõprusmärkidega, ja ka meie püüame oma inimlike tegudega äratada neis

enda vastu siirast lugupidamist, et rahvas meile järgnevaid kaasmaalasi vastu võtaks palava sõprusega venelaste vastu."

5. mail ilmus õhus nähtavale hulgaliselt linde, meres aga tohutu hulk väikseid kalu, mis sarnanesid heeringatele, samuti ka palju pringleid. See kuulutas maa lähedust.

6. mai hommikul ilmus nähtavale lamedatipuline, paljaste järskude kallastega Fatuhuka saar, mis kuulub Marquesas-saarte rühma. 7. mail kell 5 päeval jõudis „Nadežda" Nukuhiva saare juurde. Selle rand kujutas endast katkematut kõrgustike rida. Mäeahelate paljastel nõlvadel oli masendav ilme. Üksnes kolmesaja meetri kõrguselt merre langevad joad andsid maastikule teatava mitmekesisuse. 8. mai keskpäeval jäi „Nadežda" ankrusse Anna-Maria sadamas.

## LIHAVÕTTE SAARE JUURES

Pärast Krusensternist lahkumist suunas Lisjanski laeva Lihavõtte saarele.

Kohe kui ilm paranes, asus „Neva" meeskond korrastama taglast, mis oli Hoorni neeme juures tormidest kannatada saanud. Dekile toodi sepikoda ja hakati valmistama kirveid, nuge, naelu ja peitleid Vaikse ookeani saarte elanike jaoks.

16. aprillil jõudis „Neva" Lihavõtte saare kagurannale, mida kattis meeldiv värske rohelus. Kohati oli näha banaanipuiestikke ja põõsastihnikuid, millede taga peitusid elamud.

Järgmise päeva hommikul jõuti saare edelatippu, mille juures „on kaks kivi, üks neist on hoopis imeliku kujuga; kaugelt sarnaneb ta grootpraampurjes laevaga, nii et meie laeva tüürimees pidas teda „Nadeždaks"". Pärast saare lõunatipust möödumist sõitis Lisjanski edasi mööda lääneranniku. Leidmata siit „Nadeždat", otsustas ta seda mõne päeva oodata ning pühendada see aeg saare geograafilisele kirjeldamisele. Võtnud kursi lõunasse, sõitis ta veel kord ümber saare lõunatipu ja suundus piki idarannikut põhja poole.

Laevalt oli näha hiiglasuuri rühmiti või üksikult seisvaid kivist raidkujusid, banaani- ja suhkrurooistandikke ning alasti inimesi, kes piki randa laeva järel jooksid.

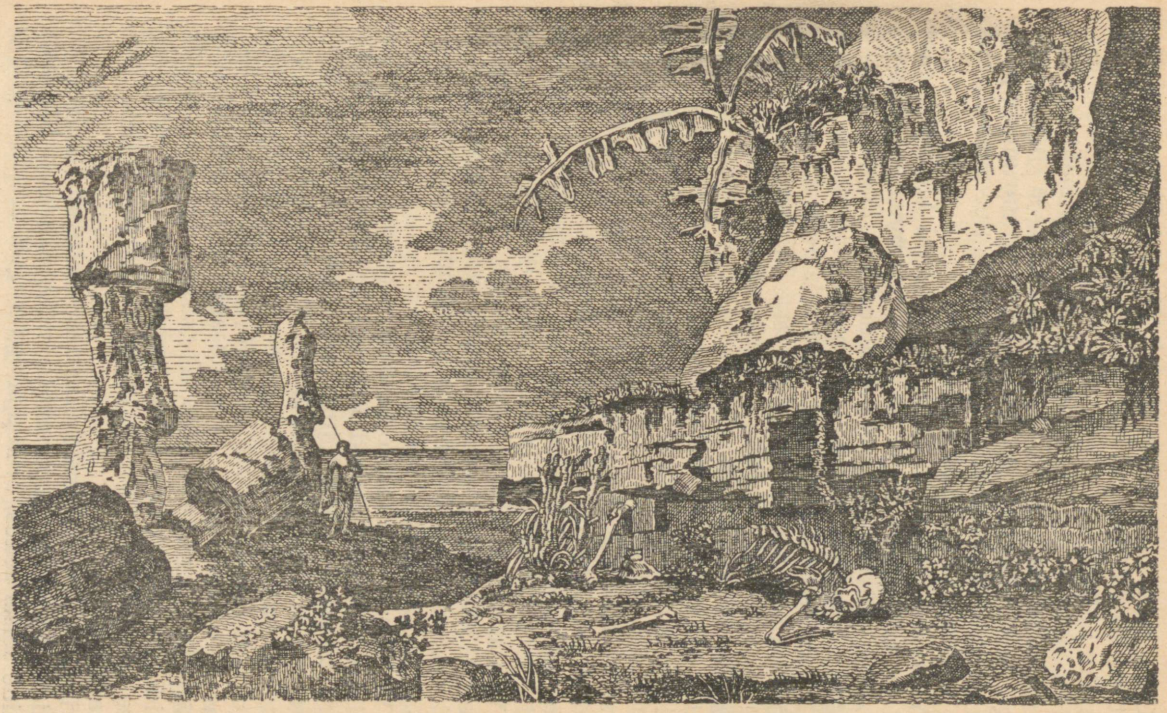
Halb ilm ja sobivate sadamate puudumine sundisid Lisjanskit sõitma ümber saare põhjatipu ja suunama laeva Cooki lahte.

21. aprillil lähenes „Neva" Cooki lahele. See oli peatuseks parim koht, kuid kartes läänetuuli, ei julgenud Lisjanski siia ankrusse jääda. Ta saatis rannale paadi leitnant Povališini juhtimisel, kellele tehti ülesandeks uurida lahte, mõõta selle sügavust, jagada elanikele mitmesuguseid iluasjakesi ja tulla saarel maabumata laevale tagasi.

Kaldale oli kogunenud ligi viissada inimest. „Kui nad olid meie jullat märganud," kirjutab Lisjanski, „tõttasid kõik kohe väiksele liivasele laugmikule ja ootasid suure kannatamatusega julla lähenemist, ilmutades hüüetega oma rõõmu ja näidates märkide abil, kus tal oleks parem maabuda. Nähes, et julla peatus, sööstis kohe vette umbes 30 inimest ja ujus tugevast laintemurrust hoolimata julla juurde."

Povališin kinkis neile pudeleid, vaskviiekopikalisi, riidetükke ja nuge. Ühele vanamehele andis Povališin pudeli ja seletas märkide abil, et see on tarvis üle anda laevale, mis sarnaneb „Nevaga". Pudelis oli Lisjanski kiri Krusensternile, milles ta teatas, et ta „Nadeždat" ära ootamata suundub Marquesas-saartele. Kell kaks päeval jõudis banaanide, bataatide, jamsi ja suhkrurooga täidetud paat laevale tagasi. Selsamal päeval lahkus „Neva" Lihavõtte saare juurest ja võttis kursi Marquesas-saartele.

Nagu suuremal osal Vaikse ookeani saartel, nii on ka Lihavõtte saarel mitu nime. Muistset nime „Matakirangi", mis on veel säilinud kohalike elanike mälestuses, ei tarvitata juba ammu. Naabersaarte elanikud nimetavad seda saart salapärase nimega „Rapanui". Pärast saare külastamist Cooki ja La Pérouse'i poolt hakati seda paljudel kaartidel tähistama „Vaihu" nime all, kuid mainitud nimi ei ole õige, sest see kuulub ainult ühele väiksele lahele saare lõunarannikul.



Lihavõtte saarel. Vasakul on näha kivist raidkujusid.

Oma reisi kirjelduses toob Lisjanski üksnes mõned katkendlikud andmed Lihavõtte saare loodusest ja elanike kultuurist.

Hoolikad astronoomilised vaatlused võimaldasid Lisjanskil täpsustada saare koordinaate ja parandada viga, mis oli tehtud Cooki teoses. Nende uurimuste põhjal koostas Lisjanski Lihavõtte saare uue kaardi, mis on paigutatud tema atlasse.

Väikesel (150 km$^2$) üksikult asetseval Lihavõtte saarel on kolmnurga kuju. Kolmnurga tippudel asetsevad laugjate nõlvadega kustunud tulemäed. Põhjas asetseb kõige kõrgem vulkaan — Ranoaroi (538 m). Edelatipus paikneb Ranokasi vulkaan (400 m). Selle kraatri läbimõõt on üks kilomeeter ja sügavus 245 meetrit. Kraatri põhjas on väike kõrkjatest umbekasvanud järv. Saare idaosas kerkib kuulus Ranoraraku vulkaan (300 m). Selle kraatris olid vulkaanilise tufi murrud; sellest raiusid kohalikud elanikud hiiglasuuri kivipuuslikke.

Nende vulkaanide vahel asetseb lainjas kuppelküngastega tasandik. Kõikjal on näha tulemägede hävitustöö jälgi. Künkad on kaetud mustade laavakamakatega, mis takistavad liikumist. Basalt, obsidiaan ja urbsed tufid tulevad nähtavale ka rannakaljudes.

Vaatamata sellele, et aastas on võrdlemisi palju sademeid (1300 mm), ei ole Lihavõtte saarel jõgesid ja ojasid, sest vesi imbub urbsesse maapinda. Põhjaveed tulevad pinnale kõikjal mere kaldal.

Viljakas vulkaaniline pinnas ja pehme subtroopiline kliima oleksid pidanud looma Lihavõtte saarel rikkaliku taimestiku. Kuid juba esimesed saart külastanud euroopa meresõitjad märgivad, et see on kuni mäetippudeni kaetud üksnes karedate kõrrelistega. „Puid," kirjutab Lisjanski, „välja arvatud väiksed, ja needki harvasti kasvavad, ei ole kusagil ega mingisuguseid märgata, kui mitte arvestada banaane, mis nagu muudki toiduviljad katavad minu arvates kahekümnendikku osa saarest; ülejäänud paiku, isegi mäetippe, katab madal rohi."

Isegi järskudel mäenõlvadel asetsesid põllud, mis olid jagatud korrapärasteks nelinurkadeks. Maaharimine seisis selles, et keppidega torgati mulda augud ja

pandi sinna seemned. Lõunatundidel kaeti taimed kaitseks päikese eest rohukihiga. Kolm päeva tööd tagas kohalikele elanikele ülalpidamise terveks aastaks.

Lihavõtte saare elanike kohta on XVIII sajandi meresõitjad kirjutanud palju muinasjutulist. Nii näiteks kirjutas hollandi meresõitja Roggeveen pärast ümbermaailmareisilt Euroopasse tagasijõudmist, et Lihavõtte saarel on inimesed kaksteist jalga pikad ja kaks korda paksemad harilikest inimestest. Lisjanski kirjelduse järgi „on saare elanikud näo- ja kehavärvilt tumeoranžid ja sarnanevad päikesest põlenud lõunaeurooplastega. Nende näole, ninale, kaelale ja kätele olid tõmmatud kitsad sinised triibud; kõrvad olid neil harilikud, kehaehitus tugev; kasvult olid mõned ligi kuus jalga pikad."



Lihavõtte saare elanik.

Lihavõtte saare elanike arvu kohta annavad eri autorid erinevaid andmeid. Cook arvas, et saare kohalik elanikkond ulatub 6000—7000 inimeseni. La Pérouse, kes külastas saart kaksteist aastat hiljem, kinnitas, et saarel ei ole üle kahe tuhande elaniku. See arv vastab Lisjanski andmetele, kes kirjutas, et Lihavõtte saarel elab umbes 1500 inimest. Hiljem on kolonisaatorid Lihavõtte saare elanikkonna peaaegu täielikult hävitanud.

XIX sajandil võttis kohaliku elanikkonna kallal tarvitatav vägivald kohutava iseloomu.

Erilise julmuse ja ebainimlikkusega paistsid silma Ameerika Ühendriikide ettevõtjad. 1805. aastal tulid ameerika vaalapüüdjad kuunaril „Nancy" Lihavõtte saare juurde ja pärast verist lahingut Cooki väinas röövisid kaksteist meest ja kümme naist. Samasuguseid julmi meetodeid kasutasid ka teised ameerika vaalapüüdjad.

Põrkamata tagasi mistahes julmuste ees, röövisid peruu orjakauplejad 1862. aastal salakavalalt umbes tuhat inimest ja viisid

need orjusse Chincha saartele, kaevama guaanolademeid[1]. Suurem osa neist suri orjuses. Väike osa, kes kodumaale tagasi pöördus, tõi endaga kaasa rõuged, tuberkuloosi ja teised haigused, mis tublisti vähendasid elanikkonna arvu ja põhjustasid selle peaaegu täieliku väljasuremise.

1872. aastal, kui Lihavõtte saarel viibis Mikluhho-Maklai, ei olnud siin üle 230 elaniku. 1945. aastal oli saarel 500 elanikku.

Lisjanski kirjeldab hiiglasuuri kivist raidkujusid, mis rühmiti või üksikult seisavad Lihavõtte saare rannal.

Juba esimesi saarel maabunud eurooplastest meresõitjaid pani hämmastama kõrgete kivist raidkujude rohkus.

Raidkujude kõrgus kõigub kuuest kuni kahekümne kolme meetrini. Mõnedel raidkujudel on üksnes nina seitsme meetri pikkune. Kohalikud elanikud raiusid neid välja suurtest kivilahmakatest, mida saadi Ranoraraku tulemäe nõlvalt. Raidkujud veeretati kivirullidel saare rannale ja asetati tohutu suurtele kiviplatvormidele („ahu"), millede kõrgus on kolm meetrit ja pikkus sada seitsekümmend viis meetrit.

Need monumendid kujutavad endast primitiivseid rinnakujusid. Eriti hoolikalt on välja raiutud näod, kuna kõigel ülejäänul on vaevalt inimesega sarnasust. Nende päid katavad harilikult kõrged silindrikujulised punasest vulkaanilisest tufist kivid. Raidkujude kõrvad on määratu suured. Nähtavasti kujutasid raidkujud endast hauasambaid, sest kiviplatvormides, milledel raidkujud seisavad, leidus hauakambreid inimluudega. Saare praegusel elanikkonnal ei ole nende mälestussammaste tähendusest mingit aimu.

Praegu on tõestatud, et monumentaalsed raidkujud on ehitatud polüneeslaste[2] poolt, kes asustasid saare XI—XII sajandil ja elavad seal praegugi.

---

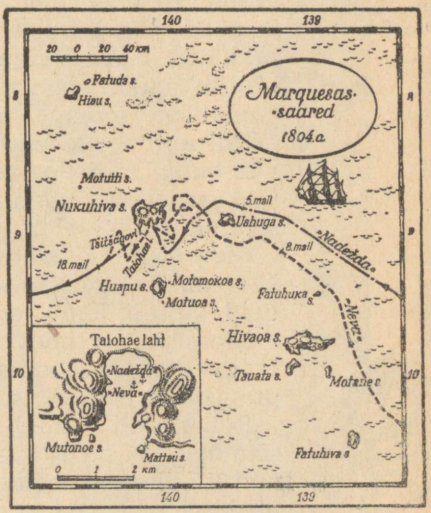
[1] Guaano — kuivas kliimas kuivanud linnusõnniku lademed. Kasutatakse pinnase väetamiseks.

[2] Polüneesia — arvukate vulkaanilise ja korallilise päritoluga saarestike tohutu suur ala Vaikse ookeani idaosas (177° ida-pikkusest ida pool).

Kolme päeva jooksul, mis veedeti Lihavõtte saare juures, teostas Lisjanski isegi maabumata väärtuslikke loodusvaatlusi. Ta koostas ka selle saare kaardi, mis oli täpsem kui kõik teised eelmiste meresõitjate koostatud kaardid.

## MARQUESAS-SAARTEL

Kaljukitse pöörijoone ja ekvaatori vahel asetsev Marquesas-saarestik koosneb viiest mägisest saarest: Fatuhiva, Motane, Hivaoa, Tauata ja Fatuhuka. Neist kõige suurema — Hivaoa — pindala on 400 ruutkilomeetrit.




Marquesas-saartest loode pool asetseb teine rühm, mis koosneb kaheksast saarest. Neist kõige suurema — Nukuhiva — ümbermõõt on 110 kilomeetrit ja pindala 482 ruutkilomeetrit.

Seda saarterühma nimetab Krusenstern Washingtoni saarteks. Tänapäeva kaartidel nimetatakse nii Marquesas- kui ka Washingtoni saari, mille pindala moodustab 1269 ruutkilomeetrit, Marquesas-saarteks.

7. mail 1804 saabus Anna-Maria sadamasse (selle kohalik nimi on Taiohae), mis asetseb Nukuhiva saare lõunarannikul, Vene laev „Nadežda". Vaevalt oli „Nadežda" ankrusse jäänud, kui kõrgetelt rannakaljudelt viskusid merre mehed, naised ja lapsed ning ujusid uskumatu kära ja naeruga laeva juurde. Need olid kohalikud elanikud.

Peaaegu käsi ja jalgu märgatavalt liigutamata ujusid

nad ümber laeva uskumatu kiirusega nagu kalad. Mõned naised ujusid lastega õlul, teised pika kepiga, mille külge olid seotud asjad. Paljud neist suutsid vees olla hommikust õhtuni. Isegi kuueaastased lapsed ujusid laeva ümber kuus kuni kaheksa tundi ilma puhkamata. Kui kõht läks tühjaks, sõid nad siinsamas vees kookospähkleid. Meremeeste kutsel tulid paljud pärismaalased laevale.



Prantslane Le Cabris.

Meeskonna hulgas skorbuudihaiguse ärahoidmiseks tegi Krusenstern korralduse soetada siin rohkesti kookospähkleid, mida võib pikka aega säilitada. „Meie peamiseks tegevuseks kogu sel päeval," kirjutab kaupmees Šemelin, „oli purustada kookospähklite koor ja kätte saada magus ning karastav mahl. Millise naudinguga me selle tervisliku ning ülimaitsva joogiga oma janu kustutasime! Õhtul anti meile eineks keedetud leivavilja või õunu, millede valge, maitsev ja toitev liha sarnaneb väga maitselt eurooplaste küpsetatud nisuleivale."

Meremehed omakorda kinkisid saareelanikele mitmesuguseid euroopa taimede seemneid, elusaid kanu ja parte.

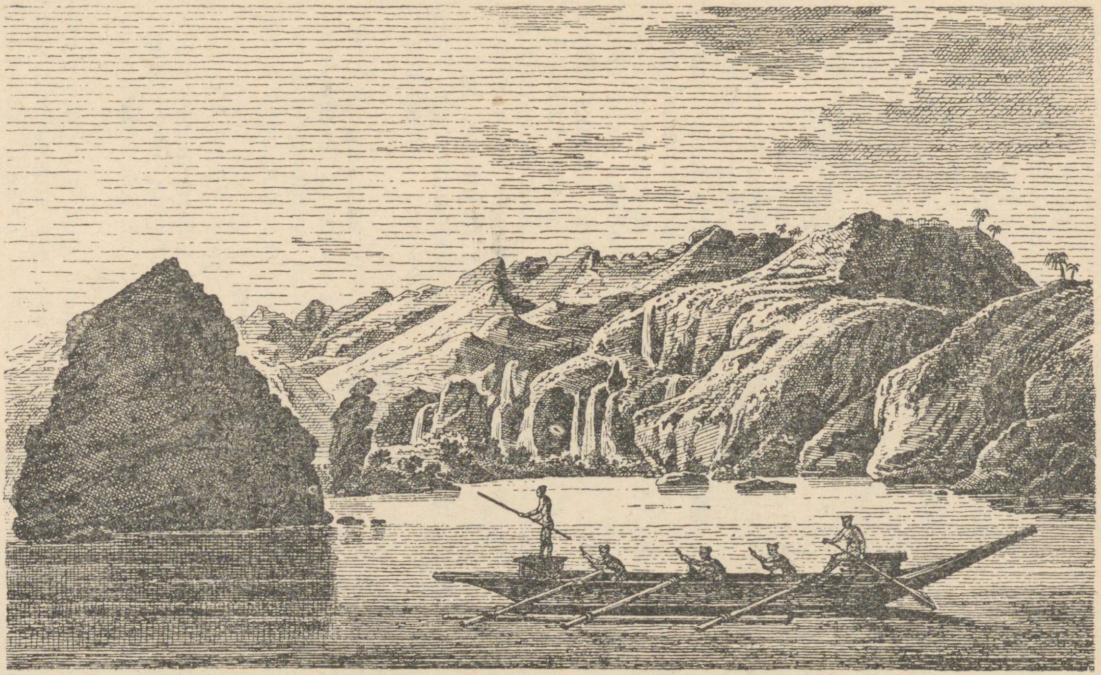


Le Cabris' näotätoveering.

Meremeeste imestuseks oli päriselanike hulgas kaks eurooplast: inglane Roberts ja prantslane Le Cabris Bordeaux' linnast.

Roberts oli elanud siin seitse aastat. Tema sõnade järgi otsustades olid ta siia maha pannud inglise kaubalaeva mässama hakanud madrused, kellega ta polnud tahtnud ühineda.

Prantslane Le Cabris oli tema enda kinnitusel kümme aastat tagasi vabatahtlikult oma laevalt lahkunud. Ta oli eluga kohalike elanike hulgas niivõrd harjunud, et suutis suure vaevaga emakeelt rääkida, kuna inglane mäletas hästi oma keelt ja oli vene meremeestele tõlgiks nende viibimise ajal Nukuhival. Välimuselt ei erinenud inglane ja prantslane saareelanikest peaaegu mitte mil-



Sissepääs Taiohae sadamasse Nukuhiva saarel.

legagi. Nende riietus koosnes vaid ühest kitsast vööst ning keha ja nägu olid üleni tätoveeritud. Omavahel olid nad kogu aeg vaenujalal, vahetevahel võeti appi isegi relvad. Mõlemad olid abielus kohalike naistega.

Mõni tund pärast „Nadežda" jõudmist Nukuhiva saarele saabus väikeses, puutüvest tahutud piroogis kohale lahe ääres asetseva paikkonna kuningas (ülemjuht) Tapega Kattanova. See oli umbes neljakümne viie aastane sale ja tugev mees. Kogu tema keha, nägu ja isegi pea paljaksaetud osad olid üleni tätoveeritud. Krusenstern kinkis talle brasiilia papagoi, noa ja neliteist meetrit punast riiet, mille ta endale kohe ümber sidus. Kingitusi said ka kuninga sugulased.

Järgmise päeva päikesetõusu ajal ujusid saareelanikud jälle puuviljadega kohale. Vahetus toimus järgmiselt: laeva pardalt lasti alla nöör, mille külge saareelanik sidus viljad. Seejärel lasksid meremehed talle samal viisil alla tüki rauda. Nähes, et meremehed ostavad tühiseid, saareelanikele mittevajalikke asju väärtusliku raua eest, sidusid saareelanikud naljaks nööri külge elusaid hiiri, kivisid, puutükke ja rohututte.

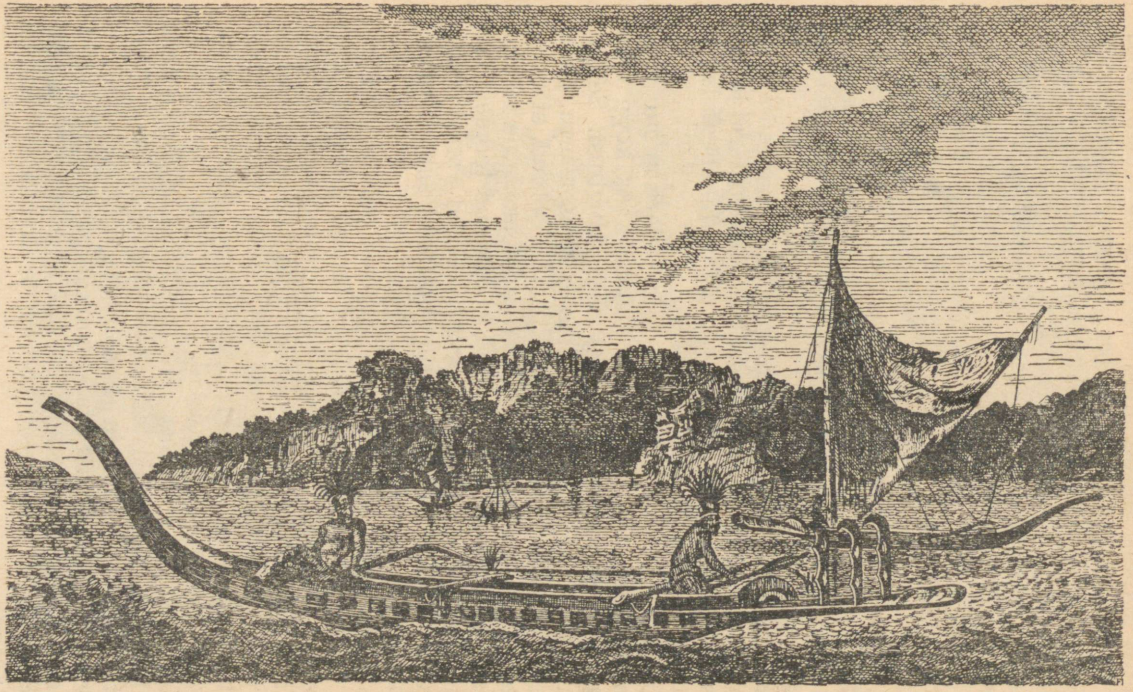
Kell 7 hommikul saabus uuesti kohale kuningas oma saatjatega ja tõi meremeestele kingituseks suure sea.

Krusenstern kutsus külalised oma kajutisse, kus ta kostitas neid viinaga ning tee ja peensuhkruga. Eriti meeldis saareelanikele suhkur, mille nad silmapilkselt hävitasid ja veel lisa palusid.

Kajutis leiduvatest asjadest köitis saareelanike erilist tähelepanu suur peegel. Nad vaatasid tähelepanelikult selle tagakülge, otsides sinna peitupugenud inimest. Igal järgneval külaskäigul läks kuningas kohe kajutisse ja seisis kaua peegli ees.

Järgmisel päeval läksid kuningale külla Krusenstern, Rezanov ja kõik teenistusest vabad meremehed. Enne maalesõitu käskis Krusenstern anda ühe paugu kahurist, heisata lipu ja kuulutada tõlk Robertsi kaudu laev „tabuks", see on puutumatuks.

Meremeeste maabumise kohale kogunes tohutu suur hulk saareelanikke, kes olid väga teenistusvalmid ega ilmutanud vähimatki vaenulikkust. Kitsad, kõverad, varjurikkad ja jahedad teerajad viisid siin ja seal laiali-



Marquesas-saarte elanike piroog.

pillatud majade juurde, mille elanikud meremehi rõõmsalt tervitasid. Kuningas võttis meremehi vastu oma majas ning kostitas neid banaanidega, kookostega ja leivapuu viljadega. Pärast puhkust ja kingituste väljajagamist pöördusid meremehed õnnelikult laevale tagasi.

11. mail saabus Taiohae sadamasse „Neva", kes oli külastanud Lihavõtte saart.

Pärast laeva saabumist levis saareelanike seas kuuldus, nagu oleks nende kuningas laeval arreteeritud. Kõik nad haarasid kohe relvade järele. Maalviibinud „Neva" madrused pääsesid suure vaevaga laevale tagasi.

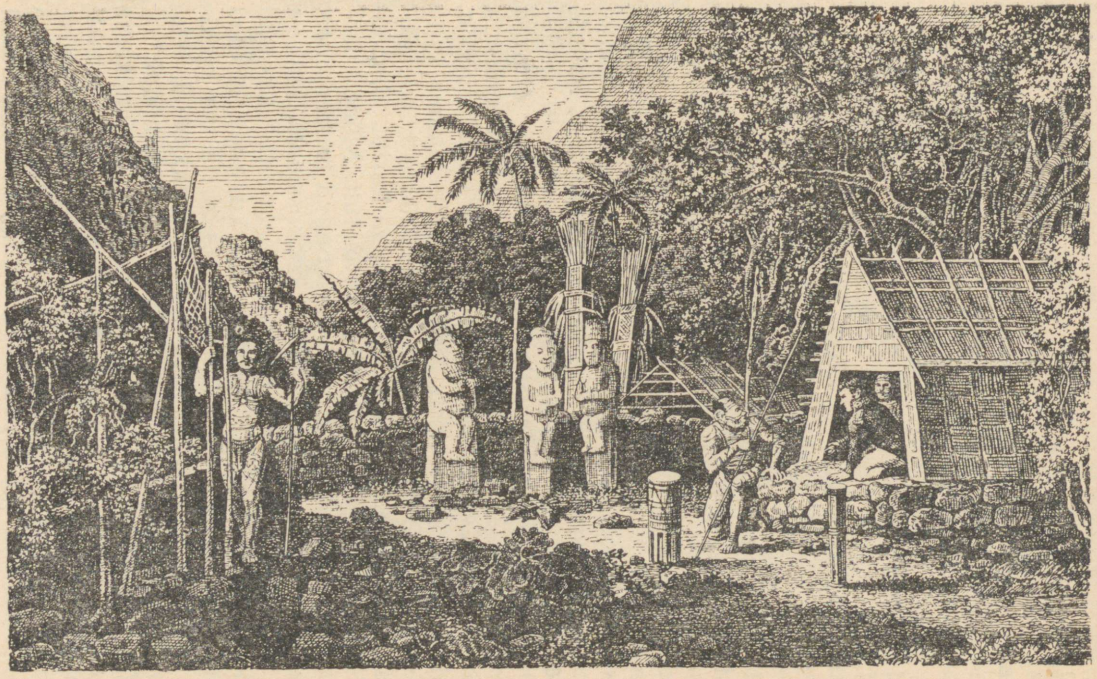
Järgmise päeva varahommikul saadeti suured sõudepaadid kaldale mageda vee järele. Krusenstern ja Lisjanski koos kahekümne hästi relvastatud mehega läksid kuninga juurde.

Kuningas kohtas meremehi mõnisada sammu enne oma maja ja viis nad ruumi, kus oli koos kogu tema perekond. Meremehed jagasid neile kingitusi. Selgus, et nukuhivalaste, nagu neid nimetas Krusenstern, pahameele põhjuseks oli prantslane. Ta oli öelnud, et venelased kavatsevad arreteerida kuninga ja panna ta ahelatesse, sest saareelanikud olid keeldunud toomast laevale sigu. Saareelanikud olid jäänud tema sõnu uskuma. Pärast seletusi seati sõbralikud suhted uuesti jalule.

Asulas, kus kuningas elas, valitses puhtus ja kord. Iga maja lähedal oli väike ilusa taraga piiratud juurviljaaed. Tarojuure põlde ja mooruspuuistandusi harisid saareelanikud suure hoolega. Igal pool ümber asula kasvasid terved banaanimetsad, mille viljad, kuigi pärismaalased neid toiduks tarvitavad, lebasid hunnikutena maas ning mädanesid.

Kuninga maja juurest tulid meremehed tagasi teist teed kaudu. Nad külastasid kohalikku kalmistut. Neid saatis meeste-, naiste- ja lastehulk.

Peatuste ajal ronisid saareelanikud puude otsa ja loopisid alla kookospähkleid. Teised lõhestasid neid osavalt kividega, puhastasid koorest ja kostitasid väsinud matkajaid.

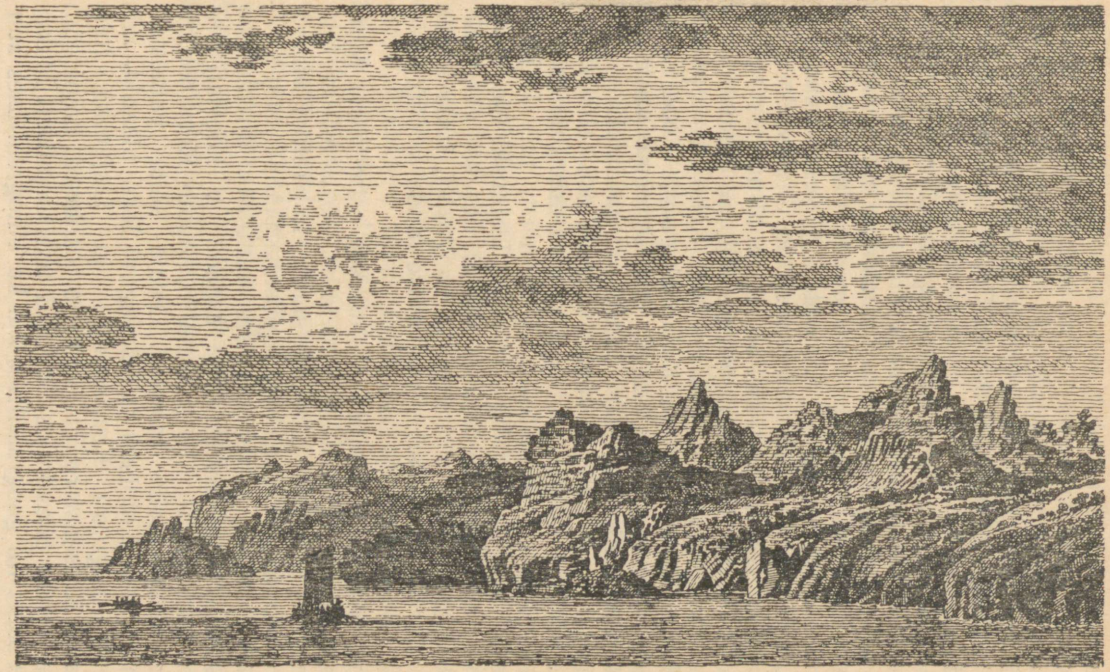


Kalmistu Nukuhiva saarel.

Oma muljeid Nukuhiva saarel korraldatud ekskursioonilt kirjeldab värvikalt kaupmees Šemelin: „Sel ajal, kui minu kaaslased oma asjadega tegelesid — üks joonistas tema pilku köitvaid esemeid, teine kogus botaanikute tähelepanu väärivaid taimi —, vaatasin mina tihedalehelise puu varjus istudes vaimustusega mind ümbritsevat looduseilu. Millise naudinguga tundsin, et ma ei asu laeval konstaablikajutis, kus pehkinud ja hingemattev õhk oli mu tervist äärmiselt kurnanud, vaid hingan ülipuhast tervendavat ja minu nõrgenenud jõudu turgutavat õhku. Siin minu lähedal on õitega ülepuistatud põõsad, millede juurte ümber sulisevad ülipuhta veega allikad. Rohkesti uusi ilusate lindude liike, kes põõsastes lenneldes või tihedate puuokste vahel peitudes tekitasid oma kauni, kogu orus kõlava lauluga meeldivat roidust ja suurendasid veelgi looduse ilu. Seal näen, kuidas kräbe ning osav saareelanik ronib ahvikergusega uhke kookospalmi kääharasse tippu, korjab seal pähkleid ja heidab need alla; teine murrab leivapuult küpsete viljadega oksi, kolmas võtab oma aias maha raskeid banaanikobaraid, neljas kaevab maast jamsi ja bataate. Ja kõik nad tõttavad laevade juurde, et saada nende eest välismaalastelt väike tükk odavat metalli, mida neile nii väga tarvis on.

Mitu noort ilusat naist, keda piinas uudishimu, tulid ja istusid ringis minu ümber. Ma hellitasin nende väikesi lapsi ja varsti, kui nad olid minuga harjunud, mängisid nad minuga julgelt ning kartmatult. Mõned nendest meeldivatest naistest kostitasid mind banaanidega, teised tõid veega lahjendatud kookosmahla, millega ma mõnusasti oma janu kustutasin. Kaks neist, kes olid mind kostitanud, püüdsid mulle märku anda, et nad selle eest endale midagi tasuks ootasid, ja ma kinkisin meeleldi neile kummalegi väikse vaskkammi, teistele aga andsin igaühele kolm läikivat metallnööpi."

Vene meremehed suhtusid kohalikesse elanikesse sõbralikult ning humaanselt. Krusensterni ja Lisjanskit pani imestama nende ausus ning viisakus. „Need saareelanikud," kirjutas Lisjanski, „kohtlesid meid kui oma vanu tuttavaid või sõpru. Nad vahetasid väga ausalt oma vilju ja muid haruldusi, olid isegi nii viisakad, et



Nukuhiva saare rannikul.

igaüks neist, kui ta soovis kaldale tagasi minna, palus selleks minu käest luba."

Hoopis teisiti suhtusid Vaikse ookeani saarte elanikesse välismaa meresõitjad.

Nii kirjutas „Nadežda" vanemohvitser M. I. Ratmanov inglise meresõitjat James Cooki iseloomustades: „Kui vaadata kõike seda, mida ta on teinud inimsoole, siis ajab hirmu peale. Mitmesuguste Lõunamere rahvaste avastamisel ta tulistas ja lõikas kõrvu maha neil, kes teda peaaegu jumalana austasid ja mitte milleski talle vastu ei hakanud." Ega muidu Vaikse ookeani saarte elanikud pidanud eurooplasi näljasteks hulgusteks, kes toitu otsides mööda meresid rändavad.

Leitnant Löwenstern, kes oli saadetud uurima Nukuhiva lõunarannikut, kandis ekspeditsiooni ülemale ette, et ta on avastanud suurepärase lahe. Kahe päeva pärast siirdusid Krusenstern ja Lisjanski paadis koos mõne ohvitseri ja loodusteadlasega uut sadamat vaatama. Krusenstern nimetas selle Tšitšagovi sadamaks. Lahte ümbritsev maakoht oli väga ilus. Laia asustatud orgu, mida piirasid kõrged metsaga kaetud mäed, niisutasid kiirevoolulised mägiallikad. Ühe neist, mis kujutas endast väikest mägijõge, nimetas Lisjanski Neevaks. Meremehed jõudsid laevale tagasi õhtuks, ekspeditsiooni teadlased — Tilesius ja Langsdorf, keda saatis Roberts, läksid aga edasi piki saare randa ja pöördusid tagasi alles järgmisel hommikul.

Krusenstern ja Lisjanski alustasid esimestena Marquesas-saarte teaduslikku uurimist. Krusenstern tegi esimesena kindlaks üksikute saarte kohalikud nimed, mis on kaartidel tänapäevani püsima jäänud. Siin teostatud arvukate astronoomiliste vaatluste tulemusena täpsustati kogu saarterühma asendit ja koostati uus spetsiaalne kaart, mis paigutati „Kapten Krusensterni ümbermaailmareisi atlasse". Peale selle valmistati Anna-Maria (Taiohae) ja Tšitšagovi lahe plaanid, mis samuti paigutati Krusensterni ja Lisjanski reisi atlasse. Krusenstern, Lisjanski ja teadlased, nagu võib näha nende päevikutest, uurisid üksikasjaliselt Nukuhiva saart nii geograafilises kui ka etnograafilises suhtes.

Nukuhivalaste keskel viibimise ajal koguti väga rikkalik teaduslik materjal, mis pole veel praegugi oma väärtust kaotanud. See oli esimene Nukuhiva saare elanike etnograafiline kirjeldus. Vene meremehed kogusid rohkesti kohaliku elanikkonna relvi, tööriistu ja majapidamistarbeid. Tilesius kirjutas üles Nukuhiva saare elanike rahvalaulu.

Krusensterni ja Lisjanski poolt kogutud etnograafilistel materjalidel on väga suur väärtus. Nad kirjeldasid paljusid nukuhivalaste kombeid, mida hiljem keegi ei ole enam uurinud, sest mõne aasta pärast minetasid Marquesas-saared oma sõltumatuse.

Kolonisaatorid purustasid Marquesas-saarte elanike omapärase kultuuri ja hävitasid peaaegu täielikult päriselanikkonna. 1813. aasta oktoobris saabus ameerika kapten Kerr Porter Nukuhiva saarele ja jäi ankrusse Taiohae sadamasse. Pärast mitmeid veriseid lahinguid kohalike elanikega ehitas ta kindlustatud laagri, mille kohale heiskas Ameerika lipu, ning kuulutas Nukuhiva saare Ameerika Ühendriikide valduseks. Elanike äge vastupanu sundis ameeriklasi saarelt lahkuma.

1840. aastal saabus Tauata saare juurde Prantsuse sõjabrikk kapten Bernhard'i juhtimisel. Sellest ajast peale asusid Prantsuse relvastatud jõud Marquesas-saarte verisele koloniseerimisele. Varsti sattusid kõik saared Prantsuse võimu alla. Nukuhiva saar sai Marquesas-saartel asetsevate Prantsuse valduste keskuseks.

1804. aastal tegi Krusenstern kindlaks, et ainuüksi Nukuhiva saarel on umbes 12 000 elanikku.

Julma ekspluateerimise ja sissetoodud haiguste tagajärjel hakkas päriselanikkond kiiresti välja surema. Praegu on kõigil Marquesas-saartel kokku säilinud kõigest 2500 kohalikku elanikku.

## NUKUHIVA SAARE LOODUS JA ELANIKUD

Esimesest vene ümbermaailma-ekspeditsioonist osavõtjate poolt kogutud andmete põhjal võib Nukuhiva saarele anda järgmise iseloomustuse.

Nukuhiva saare ümbermõõt on üle 110 kilomeetri. Saare kaldad koosnevad kõrgetest ning järskudest metsikutest kaljudest, milledelt langevad merre väga ilusad joad. Mustad basaltkaljud kerkivad müürina merest. Ainult seal, kus jõeorud ulatuvad mereni, moodustub madal liivakallas.

Suurem osa Nukuhiva saare pindalast on kaetud kõrgete paljaste basaltmägedega, millede tippudel on vulkaanilise päritoluga järvi. Saare kõrgemad mäetipud ulatuvad 1200 meetrini üle merepinna. Mägesid lõhestavad kitsad kuristikud. Mürinaga voolavad neis mägijõed, moodustades ilusaid jugasid. Mäenõlvadel leidub mineraalallikaid. Orgusid eraldavad üksteisest hambulised mäeharjad ja neisse võib pääseda üksnes mere poolt. Saare sisemaale viivad ainult kitsad ning ohtlikud teerajad.

Saare kliima on kõige tervislikum kogu Polüneesias. Elanikud peaaegu ei teadnud, mis on haigused, ja paljud elasid saja aastaseks. Nii suvel kui ka talvel langeb Nukuhival kraadiklaas harva alla 22°C.

Kagupassaat toob kaasa rikkalikult sademeid, mida kõige rohkem langeb lõunapoolkera suvekuudel (novembrist aprillini). Eriti tugevaid vihmu on sügisel. Aastane sademetehulk ületab 3000 millimeetrit.

Suvekuudel puhub sageli ka edelatuul, mida pärismaalased kasutavad ühelt saarelt teisele purjetamisel. Kevadel ja talvel puhuvad väga tugevad põhja- ja kirdetuuled. Siin need tormid leivapuid juurtega välja ei kisu, nagu teistel Polüneesia saartel, sest puud kasvavad tuulte eest kaitstud sügavates kuristikes.

Nukuhiva saart katab rikkalik troopikataimestik. Tasastel rannikualadel kasvavad saludena kookospalmid, mis sirutavad oma lehvikud kõrgele tumerohelise bambustihniku kohale. Bambusest ehitavad pärismaalased endale elamuid. Kitsad teerajad looklevad mööda

soiseid ojakaldaid, mida katavad läbipääsmatud põõsastikud ja madalad palmid, milledest põimuvad läbi sitked liaanid. Banaanide hiiglasuured igihaljad lehed põimuvad läbi pomerantsipuude kuldkollaste viljadega. Siin ja seal kerkivad tihedalehelised leivapuud, mis kannavad vilja kolm korda aastas. Kõige rikkalikuma saagi annavad nad jaanuaris, pisut väiksema septembris ja kõige väiksema juuni keskel. Vaimustusega vaatasid meremehed neid puid, mis nagu tammed sirutavad oma võimsaid, suurte ja väga toitvate viljade raskuse all ägavaid oksi. Leivapuud, banaanid ja kookospalmid katavad siin nii suuri maa-alasid, et neid võib nimetada metsadeks.

Niisketel mäenõlvadel kasvavad pandaanid, banaanid, kavapuu (pipartaim) pahklikud tüved ja hiiglaslikud baanianid, mille krooni läbimõõt küünib üheksakümne meetrini. Prantsuse meresõitja Dumont d'Urville'i andmeil oli ühe Taiohae lahe lähedal kasvava baaniani ümbermõõt maast kahe meetri kõrgusel 23,5 meetrit. Niisama jäme oli puu ka kaheteistkümne meetri kõrgusel. Baanianide raiumine oli keelatud, sest kohalikud elanikud pidasid neid pühadeks puudeks ja kasvatasid neid oma kalmistutel. Kõrvuti hiiglaslike baanianidega kasvasid niisama tohutud lõunamere kastanid, mida ümbritsesid arvukad võsud, mis olid neile tugedeks. Saareelanikud küpsetasid ja sõid kastani vilju; need valmivad kaks korda aastas (mais ja novembris). Siinsamas kasvasid ka kõrged ja kõige maalilisemad Polüneesia puud — tahiiti õunapuud. Nende valge tüvi laiaharulise krooni, tihedate heleroheliste sulgjate lehtede ja kuldsete meeldivalt hapude viljadega köitis juba kaugelt reisijate tähelepanu. Siinsamas, niisketel mäenõlvadel kasvas rohkesti sandli-, meloni- ja küünlapuid. Puudealune maa oli kaetud rammusa rohuga.

Kuivi, päikesest põletatud kõrgendikke, kuhu ei ulatunud kagupassaat, kattis rohurikas savann[1] või metsiku suhkruroo tihnik, mille kohal siin ja seal kerkisid kaeb-

[1] Savann — suur ala palavvööndis, mis on kaetud kõrge rohttaimestikuga, mille hulgas esinevad üksikud puud ja põõsad.



Boamadu.



Geko-sisalik.



Kärbsenäpp.



Tuvi kuru-kuru.



Fulmaar.

likult sahisevad kasuariinid. Nende kõvast puidust valmistasid kohalikud elanikud relvi ja majapidamistarbeid. Kultuurtaimedest kasvatasid pärismaalased bataati, jamsi, leivapuid, kookospalme ja banaane. Mägi- ja sootaro kasvas siin metsikult.

Nukuhiva saare loomastik oli märksa vaesem kui teistel Okeaania saartel. Imetajatest oli siin esindatud ainult pikakärsaline, teravatipuliste kõrvadega, kumera selja ja lühikeste jalgadega must või tuhakarva polüneesia siga. Mõned sead olid inimeste poolt kodustatud, paljud aga jäid metsikuteks ja hulkusid tervete karjadena mööda mägesid. Enamasti olid nad taimtoidulised (vanad kuldid hammustasid kookospähkli kergesti katki). Mõnikord sõid nad merekaldal naudinguga molluskeid. Saarel oli palju rotte, keda saareelanikud söötsid kodusigadele.

Roomajatest leidus väikseid mürgita boasid (60 cm pikkune), geko- ja skink-sisalikke, kelle saba päikese käes ultramariinselt helgib.

Saare jõgedes ja ojades oli angerjaid ja krabisid, meres aga rohkesti eredavärvilisi troopilisi kalu.

Eriti rikkalik oli linnuriik. Lakkamatult lendlesid kärbsenäpid ja väiksed helesinised, valge rinna ning korallivärvi jalgade ja nokaga papagoid. Tuvid (kohalik nimi: kuru-kuru) kudrutasid baanianide pimedas lehestikus. Rannikumeres ajas valge fulmaar[1] taga kala ja väikesed mustad salangaanid (piiripääsulised) ehitasid oma pesa õhu käes tahkuvast süljest.

Asustamata kaljusaartel pesitsesid ilusate sabasulgedega troopikalinnud[2]. Ööl kui päe-

[1] Fulmaar — tormilindude sugukonda kuuluv lind.

[2] Troopikalind — kureliste seltsi kuuluv merelind.

val oli kuulda nende vilistavat kisa, mille järgi meremehed hakkasid neid linde pootsmaniteks hüüdma.

Suure sümpaatiaga jutustavad vene meremehed ja teadlased oma päevikutes Nukuhiva saare elanikest.

Mehed olid pikka kasvu ja atleetliku kehaehitusega, nahavärvilt oliivkollased või pruunikad.



Nukuhivalane.

Naised olid lühikest kasvu, saledad ja korrapäraste näojoontega. Nende nahk oli heledam, sest nad kaitsesid end päevitumise vastu päevavarjuga või taimeõlidega.

Uurimisreisijate joonistuste ja kirjelduste järgi otsustades iseloomustasid kohalikke elanikke pisut etteulatuvad põsenukid, paksud huuled, väike sirge või pisut kongus nina. Silmad olid neil suured, mustad ja pisut pungis; juuksed — sirged või lainelised ning tavaliselt mustad.



Naine Nukuhiva saarelt.

Naised kandsid pikki juukseid, mida nad laubalt kuklale kammisid. Mehed ajasid pealae laubalt kuni kuklani keskelt paljaks ning sidusid kasvamajäetud juuksed sõlme, nii et kaugelt paistis, nagu oleksid neil sarved peas. Teised aga ajasid paljaks kas kogu pea või ainult poole. Et keha oleks läikiv ja sile, määriti seda kookosõliga.

Polüneesia saarte elanikud, kuigi neid lahutasid tohutud ookeaniavarused, olid peaaegu ühesugusel arenemisastmel ja rääkisid üht keelt, nii et uurimisreisijad, kes olid õppinud ühel saarel selgeks mõne sõna, võisid end arusaadavalt väljendada teisel, kaugel asuval saarel. Polüneesia keeled on lähedased melaneesia[1] ja malai keeltele. Vene meremehed koostasid väikese kohalike sõnade ja kõige kasutatavamate väljendite kogu.



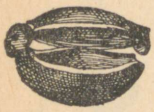
Nukuhivalane.

[1] Melaneesia — rühm suuri saari, mis asuvad Austraalia mandrist põhja ja kirde pool (Uus-Guinea, Saalomoni, Uus-Kaledoonia jt. saared).



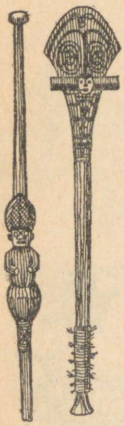
Kivikirves.

Nukuhivalased tegelesid põlluharimisega. Kasvatati peamiselt tarot[1]. Taro annab kõige paremat saaki vihmasel aastaajal ja tema jaoks valisid elanikud välja madalad, niisked maatükid. Kuival aastaajal istutasid pärismaalased kõrgematele maatükkidele jamsi. Saarel kasvatati ka suhkruroogu, banaane, kookospalme (need kannavad aasta läbi vilja) ja leivapuid. Leivapuud, kookospalmid ja banaanid peaaegu ei vaja hooldamist. Iga maja juures olid mooruspõõsaistandikud.



Puukauss.

Põlluharimine oli madalal arenemisastmel. Ainsaks maaharimisriistaks oli kõblas. Kui maa oli täielikult välja kurnatud, tehti metsast uut alemaad. Nukuhivalastel esines ka loomakasvatuse algmeid. Koduloomadest kasvatati siin vähesel hulgal sigu ja kanu. Saareelanikud tegelesid ka kalapüügiga. Kala püüti enamasti võrkude ja õngedega, kusjuures õnged valmistati pärlikarbi kaantest. Kasutati ka järgmist viisi: korjati kividel kasvava mürgise taime juuri ja hõõruti need kivide vahel peeneks, siis sukelduti ja loobiti saadud puru mere põhja laiali. Selle taime mõjul jäid kalad uimaseks ja tõusid poolsurnuna veepinnale. See viis on äärmiselt ohtlik kalamehe elule.



Juhisau ja sõjanui.

„Igaüks, kellel on natuke maad," kirjutab Krusenstern, „peab kalapüüki põlastusväärseks tööks, sellepärast tegelevadki sellega ainult vaesed, kellel ei ole muid elatusvahendeid."

Nukuhiva saare elanike materiaalse kultuuri tase vastas sellele kivist tööriistade arenemise staadiumile, mida nimetatakse neoliitikumiks (kiviaja hiliseim epohh). Iseloomulikud on siin lihvitud kivist tööriistad,

[1] Taro t kasvatatakse troopilistes ja subtroopilistes maades. Taro maa-aluseid, tärkliserikkaid mugulaid kasutatakse toiduks. Toorelt on taro mürgine. Taro noori lehti ja võsusid kasutatakse köögiviljana.

ja võrdlemisi kõrge puidu, puukoore, taimekiudude töötlemise tehnika tase.

Tulesaamise viis oli kõige algelisem — tuli süüdati kahe puutüki teineteise vastu hõõrumise teel.

Tööriistade valmistamiseks kasutati kivi, luud, teokarpe ja puitu. Poleeritud kivist tööriistad valmistati sel teel, et hõõruti üht kivi kaua aega teise vastu. Seejuures tarvitati vett ja liiva. Hästi teritatud kive kasutati aukude puurimiseks puuesemetesse. Kivikirves valmistati lamedast mustast kivist, mis seoti varre külge kookospalmi kiududest punutud nööriga. Kirves oli peamine tootmisriist. Seda kasutati puude raiumiseks, elamute ja piroogide ehitamiseks, mitmesuguste majapidamistarvete ja relvade valmistamiseks. Peenemate puuesemete valmistamiseks kasutati puupeaga kivinugasid.

Pottsepatööd Nukuhiva saare elanikud ei tundnud. Nõusid valmistasid nad kookospähklite koorest, mida kaunistati pärlmutri ja inimese sõrmeluudega. Kasutusel olid ka teokarbikujulised puukausid. Lisjanski kirjutab, et puukausid olid nii hästi töödeldud, nagu oleksid nad valmistatud treipingil.

Vedeliku hoidmise nõudeks kasutati melonipuu vilju. Et neid parem kanda oleks, pandi nad sangadega võrkkottidesse; võrgud punuti tugevatest ning siledatest nööridest, millede valmistamiseks kasutati kookospalmi kiudu. Samasugustest nööridest tehti ka kalavõrke.

Nuiast ja odast koosneva relvastuse valmistasid saareelanikud kasuariini kõvast puidust. Nuia pikkuseks oli harilikult 1,5 meetrit ja see kaalus umbes 4 kilogrammi. Seda kaunistati kõige mitmekesisema nikerdusega; nuia jämedale otsale nikerdati harilikult inimese pea. Mõlemast otsast terav oda oli 2—2,5 meetrit pikk. Relvana kasutasid nukuhivalased ka lingu, mis punuti peentest ning tugevatest nööridest. Linguga heitsid nad ligi kahe kilogrammi raskusi kive väga täpselt ja nii kaugele, et need silmist kadusid. Vibu, nooli ja kilpi nukuhivalased ei tundnud.

Mitmesugustest puuliikidest tegid nukuhivalased pikki kitsaid ühest tüvest tahutud paate. Puutüvi tehti õõnsaks kas põletamisega või kivikirve abil. Viimistle-

mine toimus kas teravate haikalaluudega või teokarbikaante servadega. Nööridega kinnitati põhjale laudküljed. Paadi pärasse kinnitati pikk puu, millele seati kolmnurkse roguskist purjega mast. Kõige suurem paat, mida Krusenstern nägi, oli 10 meetrit pikk ning 75 sentimeetrit lai ja sügav. Paadid olid varustatud balanssiiriga, mis koosnes mõnest paadiga risti asetatud ridvast ja nende otstesse täisnurkselt kinnitatud keppidest. Niisugune balanssiir hoiab paati tasakaalus ega lase tal isegi väga suure kallaku puhul ümber minna. Suuri kaksikpaate, mida ühendas üks platvorm ja mis olid varustatud ühe kolmnurkse purjega, tegid nukuhivalased ilma balanssiirita. Tuulevaikuse korral kasutati aere. Sõja ajal tarvitati ümmarguse käepidemega pikka aeru ka mõõgana.

Nukuhivalaste tähtsaks tootmisalaks oli riide valmistamine, mida nad nimetasid „tapaks". Tapa valmistamiseks kasutati noorte leivapuude niint, millest tehti hallivärvilist jämedat riiet; seda tarvitasid vööks ja riietuseks kehvikud; mõnikord värviti see kollaseks.

Teine — peen ja valge — riie läks jõukamate inimeste rõivasteks ja peakateteks. Seda valmistati mooruspõõsa koorest. Koort leotati magedas vees, seejärel taoti seda puukurikaga, mille tulemusena koor lömastus, kiud ühinesid omavahel ning moodustasid riide. See laotati maa peale lahti ja kuivatati. Uurimisreisijad märgivad, et see riie ei olnud eriti vastupidav.

Meeste peatööks oli majade ehitamine ja relvade valmistamine. Naistel oli tööd palju rohkem. Nad valmistasid riiet, punusid nööri ja võrke, tegid lehvikuid ja muid ehteid endale ning oma meestele.

Nukuhiva saare elanikud elasid paikselt. Nende asulad paiknesid enamasti mere lähedal, lahtedesse suubuvate jõgede kallastel. Metsaga tihedasti kaetud järsud mäed saare sisemaal olid asustamata. Onnid seisid kõrgete tihedaleheliste puude varjus. Iga maja juures oli ilusa puutaraga ümbritsetud haritud maatükk.

Nukuhivalaste elamud olid pikad kitsad mitmesuguse suurusega (harilikult ei olnud nad pikemad kui 7,5 meetrit ja laiemad kui 2—2,5 meetrit) ehitused. Need olid rajatud ilma alusmüürita otse maapinnale,



Pärismaalane Nukuhiva saarelt.



Nukuhivalaste ornament.



Nukuhiva saare ühe kuninganna tätoveeritud käsi.



Tapetud vaenlase kaunistatud pealuu.

kuid onni sees oli põrand harilikult kõrgem — kaitseks vee vastu perioodiliste vihmade ajal. Neli maasse kaevatud sammast neile asetatud ristpuudega moodustasid ehituse sõrestiku. Seinad ehitati bambuskeppidest. Taga- ja külgseinades olid kepid asetatud vertikaalselt, eesseinas aga horisontaalselt ja neid võis ära võtta. Keppide vahed kaeti kookospalmi- ja sõnajalalehtedega. Sellise kerge ehitusviisi tõttu olid onnid väga jahedad ja pakkusid ühtlasi head kaitset troopiliste paduvihmade eest. Tagasein tehti esimesest harilikult kolm korda kõrgem, sellepärast oli paksu leivapuulehtede korraga kaetud katus längus. Onni aitasid harilikult ehitada kõik naabrid.

Onnidel ei olnud aknaid, ja üksnes madal, ühe meetri kõrgune uks viis ühest toast koosnevasse ruumi, mis oli palgiga jaotatud kaheks pooleks. Toa esimese osa põrand oli sillutatud kividega, tagumine osa aga kaetud rohu ja roguskitega, millel pärismaalased magasid. Seinu ja lage kaunistasid kookospähklid, kõrvitsatest valmistatud nõud, kalavõrgud, odad, kirved ja muusikariistad (trummid). Mingit mööblit ei olnud.

Täisealiseks saamiseni käisid nukuhivalased alasti. Täiskasvanud sidusid puusade ümber rohust või palmikiududest punutud vöö. Vihmasel ajal kandsid saareelanikud pikki roguskeid. Naised kasutasid neid ka kaitseks päikese eest.

Ehteid kandsid nii naised kui ka mehed. Loodusteadlane Tilesius kirjutab, et saareelanikud kandsid kookospalmikiududega kokkuseotud seahammastest kaelakeesid või ovaalset puust kaelavõru, mida ilustasid ringidena tõrvaga kinnikleebitud punased terad. Nukuhiva saare elanike peakatte moodustas linnusulgedest valmistatud kiiver või kookoslehtedest osavalt punutud pärg. Meestel



Nukuhivalased tätoveerimas.

olid kõrvalehtedesse tehtud suured augud, millest võis läbi torgata väikese sõrme. Neisse asetati bambuskepikesi, lilli, seahambaid või lihvitud teokarpe, mõnikord aga naelu.

Nukuhivalaste peamiseks ehteks oli tätoveering. Kuskil mujal maakeral ei ole see täiuslikum kui Marquesas-saartel. Langsdorf uuris Nukuhiva saarel kasutatavat tätoveerimisviisi ja kirjeldas seda üksikasjaliselt. Tema sõnade järgi on see operatsioon piinarikas ja lisaks sellele seotud suurte kuludega, sest sellega tegelevad kunstnikud said suurt tasu (harilikult sigade näol). Tätoveerimine toimus noores eas ja see oli nukuhivalaste elus väga suur sündmus.

Tätoveerimine toimus järgmiselt. Esmalt joonistati kehale pulgaga muster. Tätoveerimisriistad valmistati linnu tiivaluust. Luu üks ots pisteti bambustorukesse, teisele aga anti poolkuu kuju ja lõigati sellesse viis peenikest hammast. Seda riista vasakus käes hoides asetas meister selle kehale ja lõi puuhaamrikesega vastu ülemist otsa. Et muster kauem vastu peaks, hõõruti veriseid täpikesi põletatud õlipähkli tahmaga. Tunni aja pärast algas sel kohal põletik ja paistetus.

Esimesel aastal tätoveeriti kehale peamised kujundid, seejärel aga kolme kuni kuue kuu jooksul peamustri vahekaunistused. Mõned mehed Nukuhiva saarel olid niivõrd tätoveeritud, et nende keha näis peaaegu mustana. Isegi silmalaud, kõrvalestad, huuled ja igemed olid kaetud tätoveeringuga. Kogu keha tätoveerimine oli jõukohane ainult rikastele. Kalurid, kes moodustasid kõige kehvema kihi, ei olnud peaaegu üldse tätoveeritud. Naistel olid tätoveeritud ainult käed ja jalad.

Meeste tätoveering oli äärmiselt mitmekesine: mustrilised rõngad õlgadel, pikad triibud ja spiraalid kätel, teokarbikujulised figuurid kehal. Näole torgiti harilikult ristuvad triibud, silmade ümber aga ringid või nelinurgad. Igal mustril oli oma nimi.

Nukuhiva saare elanikud tarvitasid peamiselt taimetoitu. See koosnes leivapuu viljadest, kookospähklitest, banaanidest, bataatidest, tarojuurtest ja muust. Pikaajaliste põudade ja nendega seotud ikalduste korral korjasid nukuhivalased mägedelt metsikuid juuri, vilju ja söödavaid sõnajalgu. Loomne toit koosnes peamiselt kalast, mida söödi küpsetatult ja toorelt, merevette kastetult, sest soola ei tuntud. Vähke, krabisid, mitmesuguseid karploomi ning nälja ajal rotte ja meduuse tarvitati toiduks toorelt.

Pühade ajal sõid saareelanikud kanu ja sigu; neid tapeti omamoodi: kägistati. Toitu valmistati vabas õhus maja ees — aukudesse asetatud kuumaks aetud kividel. Selleks kaevati auk, pandi sinna puid ja süüdati lõke, millesse visati väikseid kive. Seejärel puhastati auk tuhast, asetati selle põhja kuumaksaetud kivid, kaeti need kookospalmi lehtedega ja pandi neile sisikonnast puhastatud siga. Viimane kaeti pealt lehtede, kuumade kivide ja mullaga. Enne tarvitamist valati liha mereveega üle.

Leivapuu vilju tarvitati keedetult, praetult ja hautatult. Need keerati kookospalmi lehtedesse ja küpsetati kuumadel kividel, seejärel eemaldati koor, tuum lõigati viilakuteks ja tarvitati toiduks; peale rüübati kookospiima. Maitselt meenutavad leivapuu viljad magusaid saiu. Küpsetatud tarost, banaanidest ja leivapuu vilja-



Pärismaalaste asulas (Nukuhiva saar).

dest valmistasid saareelanikud magusat tainast, mida nad isuga sõid. Pärast söömist pesti tingimata käsi.

Nukuhivalaste armastatud karastusjoogiks oli poolküpsete kookospähklite mahl, mis segati veega. Pühadeaegseks joovastavaks joogiks, mis on ühine kõigile Polüneesia saartele, oli kava. Kavat valmistati piprataimest. Naistele ja lastele oli kava tarvitamine keelatud. Selle joogi mõju ei piirdunud Krusensterni ja Lisjanski sõnade järgi ainult purjupanemisega, vaid see tekitas ka pidalitõve taolist nahahaigust, mis jättis kehale suured armid.

Oma majas oli naistel õigus süüa koos meestega. Ka tohtisid nad süüa sealiha.

Toiduainete kiire riknemine kuumas kliimas ja sagedased näljaajad õpetasid Nukuhiva saare elanikke toitu tagavaraks koguma ja seda mitmeks kuuks säilitama. Selleks kaevati maja lähedale ümmargune auk, mis kaeti seestpoolt munakivide, okste ja lehtedega. Selles hoiti juuri, leivapuu vilju, hapendatud tainast ja küpsetatud kala. Toiduaineteaugud kaeti pealt mullaga.

Nukuhiva elanike ühiskondliku korralduse aluse moodustas suur perekond. Suure perekonna liikmed Nukuhiva saarel jagunesid väikesteks perekondadeks, kes elasid eri majades ja kel oli omaette kodune majapidamine. Iga niisuguse sugulasrühma (suure perekonna) valduses oli teatav maatükk, mis oli kõigi selle liikmete ühisvara. Iga väike perekond sai maatüki ainult kasutamiseks ja võis seda pärandada, kuid ei saanud seda kunagi omanduseks.

Mitu Nukuhiva saare suurt perekonda moodustasid kogukonna, mis hõlmas tavaliselt ühe suure küla või mitu väikest asulat. Kogukonnas otsustas kõiki küsimusi perekonnavanemate nõupidamine erilises ühiskondlikus kohas. Mitu kogukonda ühinesid üheks piirkonnaks, mida valitses ülemjuht. Oma kirjeldustes nimetavad ekspeditsioonist osavõtjad teda kuningaks. Kogu saar jagunes mitmeks niisuguseks piirkonnaks, kelle elanikud üksteisega sageli sõdisid.

Nukuhiva saarel ei olnud juhtidel väliseid eraldusmärke. Juhivõimu autoriteet oli rajatud eeskätt nende

rikkusele ja arvukatele sugulastele. Neile kuulusid suured leivapuude, banaanide ja kookospalmide salud. Lisjanski kirjutab, et ülemjuhtidel oli hea saagi puhul õigus võtta oma alamatelt üks neljandik viljast. Juhtidel oli ka õigus asjadele tabu peale panna. Juhte peeti pühadeks ja keegi ei julgenud neid puudutada.

Tabu abil ja preestrite kaudu läks juhtidel korda saavutada teatavat poliitilist võimu. Palju olenes ka isiklikest omadustest. Kui juht oli vapper ja arukas, siis peeti temast väga lugu ja tal oli suur mõju. Pärast ülemjuhi surma läks võim üle tema vanemale pojale. Kui poeg oli alaealine, siis asendas teda kuninga vanem vend. Kuid Nukuhiva saare juhtidel ei olnud despootlikku võimu, sest sellele avaldasid vastupanu suurte perekondade vanemad, kelle valduses oli maa. Nii ei tohtinud juht ilma nende nõusolekuta sõda kuulutada või rahu sõlmida.

Nukuhiva saare elanikud pidasid omavahel sageli sõdu. Üheks sõdade põhjuseks oli inimohvrite toomise komme. Pärast mingi preestri surma toodi ohvriks kolm inimest, kelle laibad riputati kalmistul puude otsa. Ohvreid ei valitud oma suguharust, vaid rööviti naaberpiirkonnast; see põhjustaski sõja.

Sõdu pidasid nukuhivalased peaaegu lakkamatult nii maal kui merel. Mõnikord sõda merel katkes ja jätkus ainult maal. Krusenstern jutustab järgmisest omapärasest juhtumist. „Kuningas Katonova poeg on abielus sõjameeste kuninga Tai-Pi tütrega. Ta on kohale toodud vett mööda; sellepärast on neid kaht orgu lahutav laht tabu: s. t. püha paik, kus on keelatud igasugune verevalamine. Kui noor prints ja tema abikaasa tülli lähevad ning viimane oma vanemate juurde tagasi pöördub, siis võib sõda, mida praegu peetakse ainult maal, alata ka merel. Aga kui abikaasa sureb selles orus, siis peab järgnema igavene rahu." Rahvapidude ajaks sõda katkestati. Vaherahu märgiks oli kookospalmi oks, mis oli pandud mäetipule.

Alalist sõjaväge nukuhivalastel ei olnud ja sõjad ei olnud väga verised. Kohalike sõjameeste taktikalised võtted piirdusid varitsemise, lõksude, ootamatute kallaletungidega kas ühekaupa või väikeste rühmadena.

Saareelanike usk seisis teatavate üldiste ja kohalike jumalate austamises.

Kogu oma elu oli nukuhivalane hirmul tundmatute vaimude ja nägemuste ees ning uskus neid. „Usutakse, et on olemas pahad vaimud," kirjutab Lisjanski, „kes tulevat mõnikord nende juurde, vilistavat ja paluvat hirmsa häälega anda neile juua kavat ja süüa sealiha. Ükski elanikest ei kahtle, et kui need paha vaimu poolt nõutavad asjad maja keskele asetatakse ja millegagi kaetakse, siis kaovad nad muidugi mõne aja pärast täielikult." Nukuhivalaste juures täheldati ka uskumist nõidusse.

Võrdlemisi üksikasjaliselt kirjeldavad meresõitjad nukuhivalaste matusekombeid. Surnu keha pesti kõigepealt puhtaks ja asetati siis maja keskel asuvale lavale. Sugulased ja tuttavad nutsid laiba juures ning kraapisid loomahammastega ja teravate teokarpidega oma keha veriseks. Siis viidi laip õue ja asetati maja ette puulavatsile. Pärast seda algas pidu preestrite osavõtul, kuid ilma naisteta. Peoks tapeti pooled surnu sigadest. Sigade pead lõigati maha ja toodi jumalatele ohvriks (preestrid sõid need hiljem rahva eest salajas ära). Preester tõi peole neli trummi ja pomises löökide taktis arusaamatuid sõnu. Surnu keha hõõrusid sugulased mitu kuud kookosõliga, mille tulemusena see läks kõvaks nagu kivi (muutus muumiaks). Seejärel keerati laip kookosõlis leotatud riidetükkidesse. Pärast seda korraldati teine pidu, mille ajal keha murti tükkideks ja pandi leivapuust tehtud kasti, mis viidi kalmistule. Naistele oli kalmistule minek surmanuhtluse ähvardusel keelatud. Sõja ajal kaevati surnute kehad kohe maasse, et nad ei satuks vaenlase kätte. Peeti häbiks, kui vaenlased laiba varastavad ja selle enda juurde matavad. Niisugustel juhtudel lõikasid laiba röövijad surnu pea maha ja kandsid seda jala külge seotult nagu trofeed.

Saareelanike usu järgi kiusavad matmata inimeste hinged taga nendest kauem elanud sugulasi. Et muuta ennast surnu hingele tundmatuks, määrisid sugulased oma näo ja kogu keha pori või värviga;

surnu nime kunagi suhu ei võetud ja isegi ta nimekaimudele anti uued nimed.

Kohalike elanike usu väljenduseks oli ka tabu. Tavaliselt kasutasid preestrid ja juhid tabu oma mõju kõvendamiseks.

## TEEL KAMTŠATKALE

17. mai hommikul hiivasid „Nadežda" ja „Neva" ankru. Tuul puhus hooti ja vaheldus peaaegu iga hetk. Tugev hoovus kiskus „Nadeždat" järsu kaljuseina poole. Kaljudele olid kogunenud relvastatud saareelanikud, mõned neist ujusid laeva kõrval. Kahuripauguga teatas Krusenstern Lisjanskile, et laev on hädaohus. Lisjanski saatis paadi, mille abil „Nadežda" ohtlikest kaljudest eemaldus. Ärasõidu eel tuli „Nadeždale" prantslane Le Cabris, et meremeestega hüvasti jätta. Järsku alanud torm ja paduvihm ajasid laeva kiiresti lahtisele ookeanile ja prantslasel tuli laevale jääda.

Mõlemad laevad suundusid nüüd Havai saartele. Seal tuli neil lahku minna: Krusenstern otsustas saata „Neva" Vene kolooniatesse Ameerikas ja ise sõita „Nadeždal" Kamtšatkale ning sealt Jaapanisse. Kohtumine määrati järgmisele aastale Hiinas Kantoni lähedal asuvas Makao sadamas. Puhanud ja jõudu kogunud meremehed tundsid end suurepäraselt. Selge ilm soodustas purjetamist.

Lootes teha uusi avastusi, võttis Krusenstern kursi West—Nord—West. Jäi püsima vaikne ilm ja astronoom Horner teostas süvavee temperatuuri mõõtmisi.

25. mail kell kolm päeval ületati 146°31′ läänepikkusel teistkordselt ekvaator.

Järgmisel päeval märgati 1°12′ põhjalaiusel hoovust, mille suund oli Ost—Nord—Ost. Järgmisel päeval oli hoovus jälle nagu varem läänesuunaline. Seega tegi Krusenstern esmakordselt kindlaks, et Vaikses ookeanis on olemas ekvatoriaalne vastuhoovus, kuid ei suutnud seda mõista ega selgitada.

Ekvaatori ületamisel algasid tugevad paduvihmad.

Ekvatoriaalsetel laiuskraadidel võib tähele panna tugevasti kuumenenud õhu tõusvat liikumist. Ülesker-

kiv õhk jaheneb, selles hakkavad tihenema veeaurud, tekivad pilved ja sajab rohkesti vihma. Aastas sajab siin alla 3—4 meetri paksune veekiht. Ekvaatori kohal üleskerkiva õhu asemele voolab siia põhjast ja lõunast õhk, mis asendab üleskerkiva õhuvoolu. Need õhuvoolud ei tule täpselt põhjast ja lõunast, sest maakera pöörlemise jõud sunnib neid kalduma põhjapoolkeral paremale ja lõunapoolkeral vasakule. Nii tekivad kirde- ja kagupassaadid.

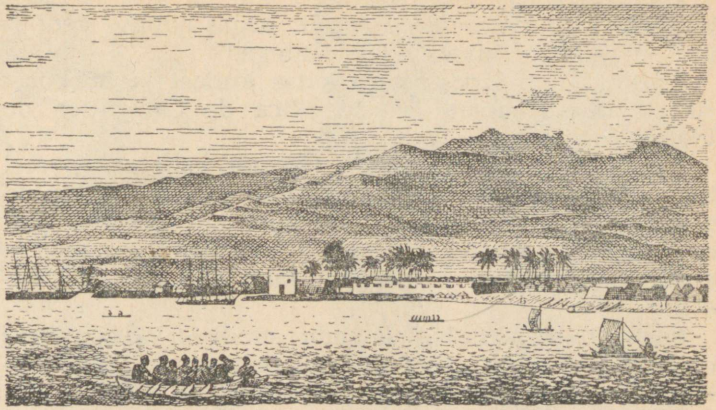
27. mail märgati meres suurt oksa roheliste lehtedega, millel istus hulganisti väikseid troopilisi linde. Meremehed arvasid, et lähedal on tundmatu saar. Laevad liikusid edasi aeglaselt, ohvitserid ja madrused uurisid tähelepanelikult avanevaid kaugusi, kuid terve nädala jooksul ei näinud nad muud kui ikka sedasama sinist ääretut ookeani.

7. juunil nägid Krusenstern ja Lisjanski esimestena vene meremeestest Ovigi ehk Havai saart — kõige suuremat saart Havai (Sandwichi) saarterühmast, kus loodeti provianti hankida. Et mitte aega kaotada, ei jäädud ankrusse, vaid sõideti piki rannikut, lootes, et kohalikud elanikud neid nähes toiduaineid toovad.

Kui laevad saarele lähenesid, tuli neile vastu paat saareelanikega, kuid selles ei olnud midagi peale viljade ja väikse põrsa. Kõik see osteti kõrge hinna eest, sest saareelanikud ei tahtnud midagi muud kui kalevit. 8. juunil tehti veel üks eduta katse osta provianti. Pärast seda suundus Krusenstern peatumata Kamtšatkale.

10. juunil kell kuus õhtul läksid laevad pärast kolmekordset „hurraad!" lahku. Lisjanskil ei olnud vaja rutata ja tal oli võimalus varuda värsket provianti ning samuti teha rida tähtsaid vaatlusi Havai saarte looduse ja elanike kohta.

Havai saartelt siirdus „Nadežda" edelasse, et uurida tol ajal vähetuntud ookeaniosa. 15. juunil ilmus 17° põhjalaiusel ja 169°30′ läänepikkusel hulgaliselt linde, kes parvedena laeva ümber lendasid. Meremehed arvasid, et nad asuvad saare või veepinnale ulatuva kalju läheduses. Kuid nende lootused ei läinud täide — mingeid uusi saari nad siin ei avastanud. Ja siiamaani ei



Havai saare rannik.

ole mitte ükski laev Havai saarest edelas mingit maad avastanud.

18. juunil võtsid meremehed kursi loodesse, et kiiremini jõuda Kamtšatkale, sest toiduks oli ainult veel soolaliha ja putukatest puretud kuivikuid.

22. juunil ületati Vähi pöörijoon. Päike oli seniidis, kraadiklaas näitas 26—27°C. Oli täielik tuulevaikus, meri oli sile nagu peegel. Langsdorf ja Horner määrasid paadis kindlaks merevee tiheduse ja süvavee temperatuuri jaotuse.

Kogu tee, alates Nukuhiva saarelt, uuris Horner ka baromeetri kõikumist. Vaatlusi teostati iga päev, iga tunni tagant, päeva ja öö kestel. See oli ookeanil õhurõhu ööpäevase muutumise esimene uurimine palavööndis.

Tol ajal arvasid paljud Lääne-Euroopa teadlased, et õhurõhu muutumine ja üldse kõik ilmamuutused on otseselt sõltuvad Kuu ja Päikese külgetõmbejõust. Vaatluste läbitöötamise tulemusena jõudis Horner järeldusele, et Kuu kaugus Maast ei avalda ilma muutumisele mingit mõju. Tol ajal pakkus see töö suurt teaduslikku huvi.

Kahekümne seitsmendal põhjalaiuskraadil tehti

kindlaks kirdepassaadi põhjapiir. Algas udune, sompus ilm purjesid lõhkuvate edelatuultega.

3. juulil tegi Krusenstern katse kullast ja hõbedast rikaste legendaarsete saarte (Rica de Oro, Rica de Plata) leidmiseks.

XVI sajandi lõpul ja XVII sajandi esimesel poolel liikusid hispaanlaste ja hollandlaste hulgas kuuldused sellest maast, mis asuvat Jaapanist ida pool. Legendaarsete saarte leidmiseks organiseeriti mitmesugustes maades ekspeditsioone peaaegu kuni XIX sajandi alguseni.

Tugevad läänetuuled ja udu sundisid Krusensterni oma kavatsusest loobuma, kuigi ookeanis oli märgata lähedase maa tunnuseid (kilpkonn, rohkesti vaalu, parte ja vanad puutüved).

11. juulil ilmusid maa kuulutajad: kajakad, suured ja väiksed tormilinnud, valged albatrossid. 13. juuli hommikul tuli nähtavale Kamtšatka rannik (Šipunski neem). Meresõitjate pilke köitsid igilumega kaetud tuldpurskavad mäed, ilusad kasemetsad ja mustad rannakaljud, kus pesitses tuhandeid kajakaid.

Vaatamata ebasoodsatele meteoroloogilistele tingimustele teostas Krusenstern rohkesti astronoomilisi vaatlusi, mis võimaldasid täpsustada geograafilises suhtes tähtsate Kamtšatka ranniku punktide asukohta.

15. juunil jäid meresõitjad ankrusse Petropavlovski lahes.

Tol ajal oli Petropavlovskis kõigest kolmkümmend puumaja. Kindluse komandant pidas „Nadeždat" välismaa laevaks ja valmistus kaitseks. Kui arusaamatus lahenes, kõlas kindlusest üheteistkümnelasuline kahurisaluut ja „Nadežda" vastas sellesamaga. „Nadežda" saabumine Petropavlovski oli suur sündmus, sest see oli esimene Vene laev, mis oli siia jõudnud kaugest Balti merest. Kõiki haaras pidutuju. Korraldati piduõhtuid kamtšadaalide rahvuslike tantsudega. Laeva taglas võeti remondiks maha. Kroonlinnast Kamtšatka jaoks toodud kaubad ja proviant laaditi välja. Vaatamata pidevalt sadavale vihmale ja udule, käisid teenistusest vabad ohvitserid ja madrused iga päev jahil või kalal.



Kamtšatka rannikul.



Petropavlovski linna sadam.

Pärast kuuenädalast peatust Petropavlovskis oli „Nadežda" remonditud ja ette valmistatud edasiseks sõiduks Jaapanisse.

12. augustil saabus Petropavlovskisse Kamtšatka kuberner kindralmajor Koševljov oma venna ja kuuekümnemehelise grenaderide salgaga kapten Fjodorovi juhtimisel.

Nende teekond Nižni-Kamtšatskist (tolleaegsest Kamtšatka pealinnast) Petropavlovskisse oli seotud suurte raskustega: tuli läbida 700 kilomeetri pikkune vahemaa. Suurem osa teest sõideti künataolistes tahutud paatides vastuvoolu mööda Kamtšatka jõge. Igas asulas vahetuvad kamtšadaalid tõukasid paate edasi teivastega.

Enne „Nadežda" ärasõitu Jaapanisse lahkusid kunstnik Kurljandtsev, doktor Brinkin ja Fjodor Tolstoi Kamtšatkas laevalt ja pöördusid maad mööda Peterburi tagasi. Nende asemele võeti ekspeditsiooni koosseisu kuberneri vend D. I. Koševljov, kapten Fjodorov ja kaheksa soldatit.

Täiendanud meeskonda, varunud rohkesti kala, põtrade ja metslammaste liha, laadinud laevale kuus elusat härga, oli Krusenstern valmis raskeks ning pikaks sõiduks Jaapanisse, mis tol ajal oli geograafiliselt veel täiesti uurimata. Isegi selle salapärase maa usaldusväärseid geograafilisi kaarte polnud siis veel olemas.

III



# „NADEŽDA" REIS
## JAAPANISSE
## JA SAHALINI SAARELE

## VENE SAATKOND JAAPANIS

7. septembril 1804, ilusa, selge ilmaga, lahkus „Nadeždа" Petropavlovskist ja suundus Jaapanisse. Esimestel päevadel olid ilm ja tuul purjetamiseks soodsad.

11. septembri hommikul tõusis tugev idatuul, mis kell 2 päeval muutus tõeliseks tormiks ja kestis 12 tundi. Pandi tööle pumbad, sest „Nadeždа" hakkas lekkima. Laeva lähedale ilmus rohkesti vaalu ja linde; linnud istusid mastidele ja lasksid end isegi kätte võtta. 15. septembrist hakkas udu haihtuma ning vihmane ilm asendus selgete kuivade päevade ja soojade kuupaisteliste öödega.

Reis Jaapanisse võimaldas Krusensternil täiendada uute andmetega nende paikade kaartide parandamiseks ja täpsustamiseks alustatud tööd. Tuli liikuda „peaaegu pimesi" ja kogu aeg parandada varemkoostatud geograafilisi kaarte. Piki Jaapani rannikut sõites läbis Krusenstern „nelja nimetu saare" tsooni, mis olid märgitud La Pérouse'i kaardil. Tegelikult ei olnud neid saari olemas.

20. septembril ilmusid 34°20′ põhjalaiusel meres nähtavale lendkalad, rohkesti mõõkvaalu ja troopilisi linde, keda nii kaugel põhjas on harva näha. Troopikaasukate tungimist neile laiuskraadidele võib seletada siinse sooja Kurošivo hoovusega.

27. septembril oli laeval suur pidu: kõigile ümbermaailmareisist osavõtjatele anti hõbemedalid. Oma kõnes ütles saadik Rezanov: „Venelased! Sõitnud ümber maailma, näeme end lõpuks Jaapani vetes. Isamaa-armastus, meisterlikkus, mehisus, hädaohu põlga-

mine, ülemusele allumine, üksteisest lugupidamine ja kuulekus on jooned, mis iseloomustavad vene meresõitjaid... Teile, kogenud reisimeestele, kuulub ka praegu kaasmaalaste tänu! Te olete juba võitnud kuulsuse, mida ka kõige kadedamad ei suuda teilt kunagi võtta."

28. septembri hommikul lendas laevale liblikaid ja rannalinde, meres ujus haljaid oksi ja rohututte. Selsamal päeval lähenes „Nadežda" 32°38′ põhjalaiusel esmakordselt Jaapani rannikule, kuid vihm, udu ja tugev kirdetuul sundisid Krusensterni uuesti kaugemale merele minema.

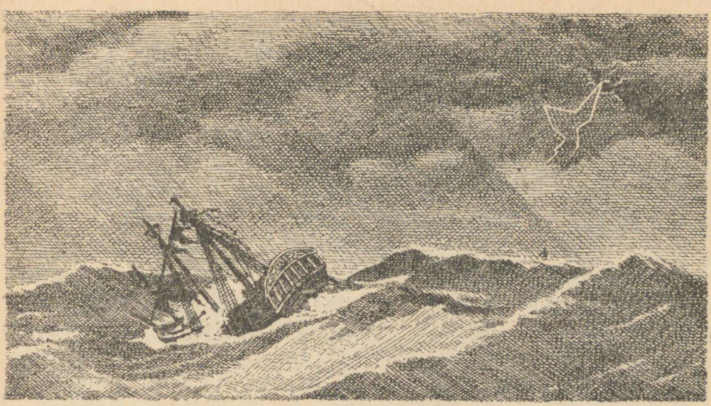
30. septembril puhkes äge torm. Krusenstern pööras laeva lõunasse, et maast täispurjes eemalduda. 1. oktoobril kella kolmeks päeval muutus torm väga tugevaks orkaaniks (taifuuniks)[1]. Tohutu suured lained veeresid üle laeva, ujutasid üle laeva siseruumid. Tuule vilistamine ja mõlemast pardast ülelöövate lainete mürin segasid käskluste kuulamist. Madrused pumpasid käsitsi väsimatult laevast vett välja. Luugid topiti takkudega täiesti kinni ning eluruumides asuvad inimesed jäid ilma päevavalgusest ja värskest õhust.

Orkaan tugevnes, ookean oli kohutav; hiiglaslikud lainetemäed langesid suure hooga avanenud kuristikesse, lainete kohal kerkisid veetolmu pilved. Tuul märatses, mastid ragisesid. Kõvasti kinniseotud asjad pääsesid lahti. Kell 8 õhtul purustasid lained illuminaatorid. Määratu suur laine murdis vasakpoolse galerii ja vesi tungis kapteni kajutisse. Vees ujusid väärtuslikud raamatud, kaardid, instrumendid, riided ja Jaapani keisrile määratud kingitused. Ohvitserid ja meeskonnaliikmed ei jõudnud veel parandada üht kahjustust, kui juba tekkisid uued. Krusenstern seisis roolis koos nelja roolimehega. Laeva kiskus rannakaljude poole. Esimene löök vastu kive oleks ta purustanud.

Orkaani jõud ei jätnud mingit pääsmislootust. Inimesed jätsid üksteisega mõttes hüvasti.

Kõige kriitilisemal momendil läks tänu madruste kartmatusele korda purjesid üles seada. Need pidasid

[1] „T a i - f õ n" tähendab hiina keeles „suur tuul".



Taifuun Jaapani rannikul.

vastu kõigest mõne minuti. Tuul rebis nad puruks, kuid „Nadeždal" õnnestus siiski kaldast eemalduda. Kesköönil viskles ta taifuuni võimuses.

Sellest tormist kirjutab Krusenstern: „Meie madruste kartmatus, kes põlgasid kõiki ohte, aitas seekord nii palju, et torm ei suutnud ära viia ühtki purje. Kell 3 päeval muutus torm lõpuks nii metsikuks, et rebis puruks kõik meie tormitaakselid, mis ainukestena meile veel olid jäänud. Miski ei suutnud tormi julmusele vastu panna. Kui palju olin kuulnud Hiina ja Jaapani rannikul esinevatest taifuunidest, kuid selletaolist ei osanud endale ette kujutada. Peab olema luuleandi, et tormi metsikust elavalt kirjeldada."

3. oktoobril lähenes „Nadežda" uuesti Jaapani rannikule. Jaapani lõunarannikul omandasid astronoomilised vaatlused ja geograafilised uurimistööd erilise tähtsuse, sest see rannik oli täiesti uurimata.

Astronoomilised tööd ja kaardistused algasid Tširikovi neeme avastamisega ning jätkusid kogu Kiušiu lõunarannikul kuni Van Diemeni väina suudmeni. Krusenstern kirjutab: „Ma ei tunne ühtki kirjeldust, kus oleks meenutatud seda väina, isegi selle asukoht on prantsuse ja inglise kaartidel märgitud väga erinevalt."

Väinast läbisõitmisel koostati esmakordselt selle täpne kaart ja määrati kindlaks tähtsamate punktide koordinaadid. Kiušiu saare lõunatipule pandi nimeks Tšitšagovi neem.

Väinas avastati ja kanti esmakordselt kaardile ühes nime ja geograafiliste koordinaatidega järgmised saared (idast läände): Apollo (Takesima), Vulkaan (Ivosima), St. Clair (Kurosima), Julia (Jerabusima)[1].

7. oktoobril nägid meresõitjad Goto saart ning järgmise päeva koidikul kauaoodatud Nagasaki sadamat, mis asetseb Kiušiu saare edelarannikul. „Lubatagu mul öelda," kirjutab Krusenstern, „et euroopa geograafid saavad nüüd esimese teate Jaapani ranniku täpsest asendist Nagasaki ümbruses rahvalt, kellelt nad seda võib-olla hoopiski ei oodanud."

8. oktoobril 1804, täpselt kuu aega pärast Petropavlovskist lahkumist, saabus „Nadežda" Nagasakisse. Enne Nagasaki lahte sissesõitu kohati jaapani kaluripaati. Krusensterni palvel kutsusid jaapanlased, kes sõitsid Venemaalt koos saatkonnaga Jaapanisse tagasi, kalurid laevale. Vene meremehed võtsid neid lahkelt vastu ning kostitasid viina ja kuivikutega. Kalurid teatasid, et Nagasaki võimud olid neli päeva tagasi tulede kaudu teada saanud laeva lähenemisest.

Pool tundi pärast kalurite ärasõitu käskis Krusenstern anda kahuripaugu. Varsti ilmus nähtavale Jaapani laev, millel lehvis helesinise põiktriibuga valge lipp. Naistega sarnanevad pikkade patside ja värviliste, kandadeni ulatuvate siidkimonodega Jaapani ametnikud (baniosid), tulid „Nadeždale" ja näitasid Krusensternile avamerel Nagasaki lahe suudmes koha, kus laev peab ankrusse jääma.

Vene laevale saabunud Jaapani ametnikud teatasid, et laev saab loa sõita Nagasaki sadamasse ainult siis, kui meremehed on nõus ära andma püssirohu, kahurid ja kõik tulirelvad, samuti ka mõõgad, millest ainult üks võib jääda saadikule.

Rezanov oli teadlik neist Jaapani seadustest välismaa

---

[1] Krusenstern oli sunnitud andma neile saartele oma nimed, sest tal ei olnud võimalik teada saada jaapani nimesid.



Nagasaki vaade.

laevade kohta ja oli nõus ära andma kogu relvastuse, välja arvatud ohvitseride mõõgad ja tema isikliku vahtkonna püssid. Pärast relvade ja laskemoona äraandmist pukseerisid jaapanlased laeva väikese Papenbergi saare juurde. „Nadežda" peatuskohalt ei olnud isegi näha Nagasaki linna. Lähemad ja kaugemad seedritega kaetud künkad kerkisid üksteise kohale, moodustades hiiglasuure halja trepi. Jaapanlased lubasid viia laeva Nagasaki sadamasse niipea, kui merele lähevad Hiina laevad, sest Jaapani seaduste järgi ei ole kahe riigi laevadel lubatud ühes sadamas ankrus olla. Laevalt maale sõita vene meremehi ei lubatud. Laeva ümbritsesid valvepaadid, kus oli kuni 500 meest.

Mispärast siis laev, mille pardal oli Vene saatkond rikkalike kingitustega Jaapani keisrile, Jaapanis väga ebasõbralikult vastu võeti? Et sellest aru saada, tuleb kas või lühidalt jutustada seadusest, mis isoleeris Jaapani Euroopa riikidest.

Jaapan oli Euroopas täiesti tundmatu kuni itaalia kaupmehe Marco Polo reisini (XIII saj.). Esimese eurooplasena sai ta hiinlaste käest teada, et Aasia mandrist ida pool asub kullarikas saareriik, mida nimetatakse „Zipanguks".

Jaapani avastasid eurooplased kolm sajandit hiljem. 1542. aastal vallutasid hiina mereröövlid kaupadega täidetud Portugali laeva, mis väljus Makao linnast (Lõuna-Hiina). Kolm portugallast, kes põgenesid vangist hiina džonkiga, paiskas torm pärast pikki eksirännakuid Tanegasima saare rannale (Jaapan). Portugallased käisid ka Kiušiu saarel ja pöördusid kodumaale tagasi teatega nende poolt avastatud maa ebatavalistest rikkustest.

Pärast Jaapani saarte avastamist algasid portugallaste ja hiljem ka hispaanlaste kaubanduslikud suhted jaapanlastega.

1600. aastal tungisid Jaapanisse esmakordselt hollandlased. Katoliiklike misjonäride vahelesegamine maa siseasjadesse põhjustas keisri karmi käsu 1639. aastast, millega kõik portugallased ja hispaanlased Jaapani piiridest igaveseks välja aeti. Ristiusu pooldajaid, nii eurooplasi kui ka jaapanlasi, tabas hirmus surm:



Jaapani ametnikud on oma laeval saabunud „Nadežda“ juurde.



Jaapani ametnik (banios).

neid maeti elusalt maasse, löödi risti, torgati teibasse, heideti tegutseva tulemäe kraatrisse või topiti kotti ja põletati aeglasel tulel.

Jaapani isoleerimise seaduses oli öeldud: „Tulevikus, niikaua kui päike maailma valgustab, ei tohi keegi maabuda Jaapani rannikul, kuigi ta oleks kas või saadik, ja seda seadust ei tohi keegi ega millalgi muuta surmanuhtluse ähvardusel." Kuid hollandlastele tehti erand. Neil lubati kaubelda Jaapaniga ainult Nagasaki linnas. Sellest ajast peale muutus hollandlaste elu Jaapanis äärmiselt raskeks, kuid nad allusid vastuvaidlematult kõigile jaapanlaste nõudmistele, sest ei tahtnud kaotada soodsat monopoolse kauplemise võimalust.



Jaapani ohvitser.

Need nõuded olid eurooplastele väga rasked ja solvavad. Hollandlaste kaubandusasulat piiras jaapani valve. Mitte ükski hollandlane ei tohtinud faktooriumist väljuda ilma valveülema loata, kes sageli tarvitas nende kallal omavoli. Ainsaks sündmuseks, mis tõi vaheldust faktooriumi elanike üksluisesse ellu, olid Hollandi saatkonna reisid Jeddo (Tokio) linna keisri juurde kingituste viimiseks.

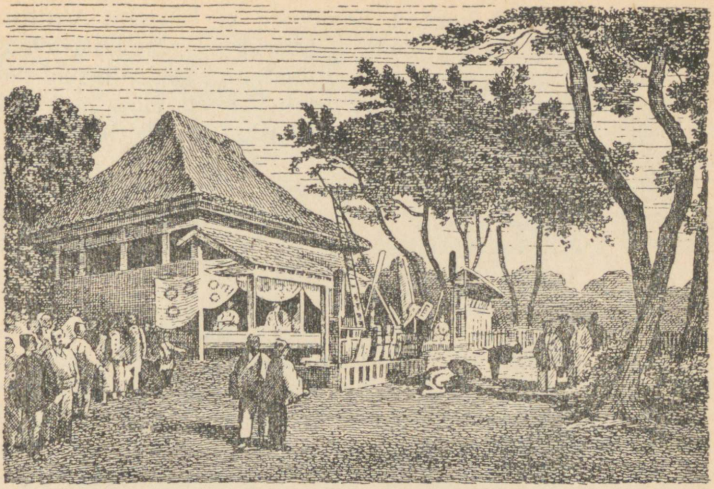
Nende reiside ajal oli saatkonna liikmetel võimalus suhelda elanikega, tundma õppida nende kombeid, tutvuda maa ajaloo ja geograafiaga. Reisipäevikud on siiani tolleaegse Jaapaniga tutvumise parimaks allikaks.



Jaapani sõdur.

Venemaal saadi esimesed andmed Jaapani kohta Nikolai Spafarilt, kes suunati 1675. aastal Vene saadikuks Hiinasse.

Vene valitsusele oli Spafari teadetes kõige olulisem järgmine asjaolu: „Suur ja tore Jaapani saar, nagu kirjutavad hiina maateadlased, algab Amuuri jõe suudme vastast ja ulatub kaugele Hiina riigi vastu ning sellepärast purjetatakse Hiinast vahetevahel kahe ööpäevaga Jaapani saarele. Kui kaugel ta



Jaapani asulas.

Amuuri suudmest asub, seda ei ole veel teada, kuid näib, et mitte väga kaugel, sest mõned väiksemad saared on nähtavad Amuuri suudmes mererannal asetsevatelt mägedelt, nagu neid eelmistel suvedel nägid Amuuri suudmes talvitunud kasakad."

Üksikasjalisi ning täpseid andmeid Jaapani kohta teatas esmakordselt esimene Kamtšatka uurija — kasakas Vladimir Atlassov.

Need andmed kogus ta Kamtšatka elanikelt ja jaapanlaselt Denbeilt, keda Kamtšatka ranniku lähedal oli tabanud laevahukk.

Denbei elas Atlassovi salgas kaks aastat, seejärel saadeti ta Jakutski ja 1701. aasta detsembri lõpul Moskvasse. 8. jaanuaril 1702 oli Denbeil Preobraženski külas pikem jutuajamine Peeter I.

Sellest ajast alates teevad venelased esimesi katseid tee leidmiseks Jaapanisse Kamtšatkast piki Kuriili saarestikku, kuid kasakate ja ettevõtjate korduvatel reisidel ei olnud soovitavat tulemust.

Meretee Jaapanisse avastasid venelased alles Beringi teise ekspeditsiooni ajal. Sellest ekspeditsioonist osa-

võtjad kapten Spanberg ja leitnant Vulton tegid 1739. aastal tähtsaid geograafilisi avastusi. Esimeste eurooplastena avastasid nad tee Jaapanisse põhja poolt, käisid Hondo (Honšiu) ja Hokaido saarel ning kandsid kaardile ka Kuriili saared.



Jaapanlane.

Järgnevalt külastasid venelased Jaapanit XVIII sajandi kaheksakümnendatel ja üheksakümnendatel aastatel. 1778. aastal käis Hokaido saarel kaupmees Lebedev-Lastotškini laev Jaapanile määratud kaupadega. Ekspeditsiooni ülem Antipin pidas kaua jaapanlastega kaubanduslikke läbirääkimisi, mis siiski lõppesid tagajärjetult. Jaapani võimud teatasid talle, et venelastel on keelatud Hokaidot külastada.

Katariina II ajal tehti veel üks katse Jaapaniga kaubanduslike ja diplomaatiliste suhete loomiseks. Selle ekspeditsiooni initsiaatoreiks olid Šelihhov ja tuntud Siberiuurija akadeemik Kirill Laksman. Nad soovitasid keisrinnale organiseerida ekspeditsioon Jaapanisse nende jaapanlaste kodumaale viimise ettekäändel, kes olid läbi elanud laevaõnnetuse Aleuudi saarte juures.



Jaapani ametnikud tervitavad oma ülemat.

Ekspeditsioon toimus aastail 1792—1793 akadeemiku poja Adam Laksmani juhtimisel. Laksman käis esimesena Hokaido saarel Hakodate linnas ja selle saare pealinnas Matsmaes (praegu Fukujama). Pärast kestvaid läbirääkimisi teatasid Jaapani võimud, et üks Vene laev võib külastada Nagasakit edasiste läbirääkimiste pidamiseks.



Jaapanlane.

Olles seotud sündmustega Euroopas, ei kasutanud Vene valitsus saadud luba, ja alles 10 aasta pärast, kui organiseeriti esimest vene ümbermaailmareisi, otsustati saata Nikolai Rezanov Jaapani valitsusega läbirääkimisi pidama.

Rezanovi poolt kaasatoodud dokumendid saadeti kulleriga Jeddo (Tokio) linna.



Jaapanlased teineteist tervitamas.



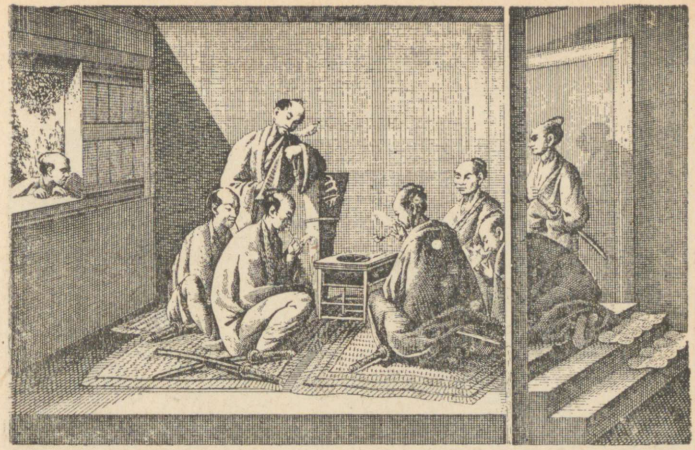
Vene saadikule Rezanovile Nagasaki lähedale ehitatud maja.

Meremehed kirjeldavad huvitavat juhtumit. Ükskord võttis Rezanov väikese gloobuse ja hakkas Jaapani ametnikele näitama mitmesuguseid riike. Üks neist võttis gloobuse kätte ja püüdis seda keerates midagi leida, kuid ei suutnud. Saadiku poole pöördudes küsis ta: „Aga kus siin siis Jaapan on?" Kui Rezanov näitas Jaapani asukohta, väljendasid ametnikud imestust, et ta teiste maade ja eriti Venemaaga võrreldes nii väike on.

17. oktoobril pärast Hiina laevade lahkumist pukseeriti „Nadežda" teise kohta, mis asus linnast seitsme kilomeetri kaugusel, ja lubati ta viia sadamasse pärast Hollandi laevade lahkumist. Haigestunud Rezanovi jalutuskohaks eraldasid jaapanlased rannal 54 meetri pikkuse ja 21 meetri laiuse maa-ala. Koht oli tolmune ja lage ning varsti loobus Rezanov jalutuskäikudest ega lahkunud enam laevalt.

8. novembril väljusid Nagasakist Hollandi laevad ja „Nadežda" viidi linnale veel lähemale. Tühjal rannal ehitati saadiku jaoks maja, mis piirati kolme meetri kõrguse bambustaraga.

Otse vette avanevad väravad suleti lukkudega mõlemalt poolt. Välisvõti oli Jaapani mereametniku, sise-



Jaapanlastest valve Vene saadiku maja juures.

võti maaväeohvitseri käes. Peale selle ehitati lähimale mäele postide otsas seisvad vahimajad, nii et ülalt võis näha kõike all toimuvat. Siin tuli saadikul ja tema saatjaskonnal elada neli kuud, kuni Jaapanist lahkumiseni. Kogu peatuse ajal ei tohtinud meremehed maale minna, neil ei olnud isegi õigust paatides laeva ümber liikuda. Oli keelatud isegi kodumaale kirju saata Bataaviasse suunduva Hollandi laevaga. Üksnes saadikul lubati kirjutada lühike ettekanne Aleksander I, kusjuures kuberner nõudis, et see ettekanne enne teelesaatmist ärakirja tegemiseks talle saadetaks. „Nagasakis viibimise aega," kirjutab Krusenstern, „võib õigustatult nimetada täielikuks vangipõlveks."

Jaapani keisrile määratud kingitusteks olid valitud vene tehaste ja vabrikute tooted: vaasid, serviisid, sadakond peeglit, vaibad, atlass, brokaat, kalev, samet, Kulibini poolt leiutatud laternad, kalliskividega kaunistatud pronksist elevant-kell (kell näitas aastaaega, kuud, kuupäeva, päikese ja kuu liikumist; elevant liigutas lonti ja saba ning pööritas silmi).

Venelaste poolt kaasatoodud kingitused viisid jaapanlased laevalt maale. Krusenstern oli väga imestunud, kui sai teada, et suured peeglid kantakse Tokiosse



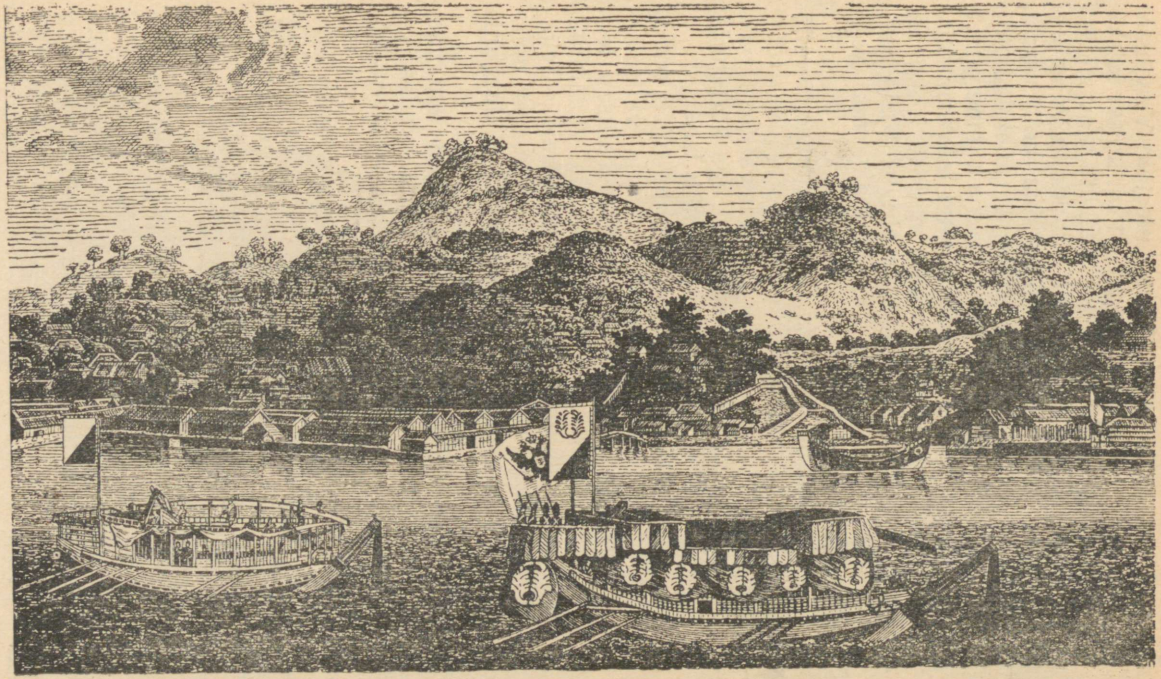
Jaapani naised Vene saadiku maja juures.

kätel. Selleks oli vaja vähemalt kuuskümmend meest iga peegli jaoks, ja ka neid oli tarvis kogu aeg vahetada. Talle seletati, et Jaapani keisrile ei ole miski võimatu. Selle kinnituseks jutustati, et kaks aastat tagasi oli Hiina keiser kinkinud Jaapani keisrile elusa elevandi, kes kanti kätel Nagasakist Tokiosse.

Tokiost vastust oodates õppis Rezanov usinasti jaapani keelt ning koostas „Vene-jaapani käsiraamatu" ja üle viie tuhande sõna sisaldava sõnastiku, mille Vene Teaduste Akadeemia hiljem välja andis.

30. märtsil jõudis ametnik Tokiost pärale. Esimene kokkusaamine määrati 4. aprillile. Rezanov seadis tingimuseks, et ta tervitab keisri volinikku euroopa kombel, milleks ta vaevaga nõusoleku sai. Saadik ja tema saatjaskond viidi Jaapani laeval Nagasaki linna. Rannal võtsid neid vastu kuberneri volinikud ja auvahtkond. Tänavate ääres istusid jaapani kombel sõdurite read. Rahvast siiski näha ei olnud, sest tänavale kedagi ei lastud. Rikkalikult ehitud kandetoolil kandsid saadikut kaheksa kandjat.

Kuberner teatas Rezanovile, et tänutäheks laeva-



Vene saadik suundub Jaapani laeval Nagasaki linna.









Jaapani lippe.

õnnetuse läbielanud jaapanlastele Venemaal osutatud külalislahkuse eest oli keiser käskinud varustada Vene laeva tasuta proviandiga kaheks kuuks. Peale selle kinkis ta Vene laevade meeskonnale kaks tuhat kotti soola. Kogu „Nadežda" meeskonna ülalpidamine Jaapanis viibimise kuue kuu ja kümne päeva jooksul ning remondiks antud laevamaterjalide kulu võeti Jaapani valitsuse kanda. Peale selle anti kingitusi: ohvitseridele kaks tuhat siidvaipa ja meeskonnale sada kotti riisi.

16. aprillil sai Rezanov kirja Jaapani valitsuse vastusega, milles öeldi, et keisririigi seaduste järgi „ei ole Jaapani valitsejal võimalik vastu võtta ei saadikut ega kingitusi".

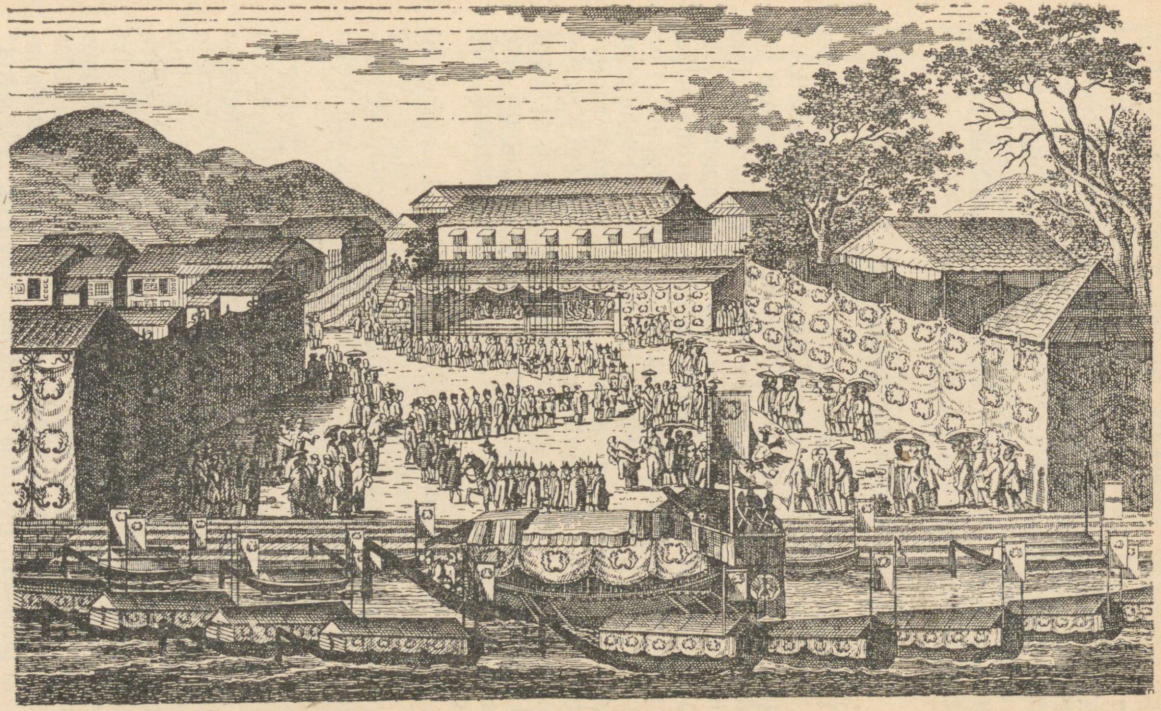
Järgmisel päeval kolis saadik laevale.

Saatkonna ebaedu peapõhjust tuleb otsida režiimist, mis Jaapanit isoleeris välismaailmast ja mida valvsalt kaitses valitsev feodaalne ladvik. Tuleb ka märkida, et läbirääkimiste käigule mõjus ebasoodsalt viivitamine laeva saatmisega Jaapanisse, sest poliitiline ja majanduslik olukord oli Jaapanis nüüd teistsugune kui Laksmani ajal.

Kuid ekspeditsioonist osavõtjad teatavad, et Jaapani valitsevates ringkondades oli mõjukas rühm, kes pooldas kaubandussuhete loomist Venemaaga.

Ka Jaapani rahvas ei kiitnud heaks feodaalse valitsuse poliitikat. Nagasaki elanikud suhtusid vene meremeestesse suure sümpaatiaga, ja päeval, kui „Nadežda" hiivas ankru, saatis sadakond jaapani paati teda lahe suudmeni.

Jaapanis viibimise aja tahtis Krusenstern täielikult pühendada geograafiale. Tal olid laiaulatuslikud teaduslike uurimistööde plaanid, kuid Jaapani valitsuse kahtlustav ning vaenulik käitumine ei lasknud neid ellu viia.



Rezanovi vastuvõtutseremoonia Nagasaki linnas.

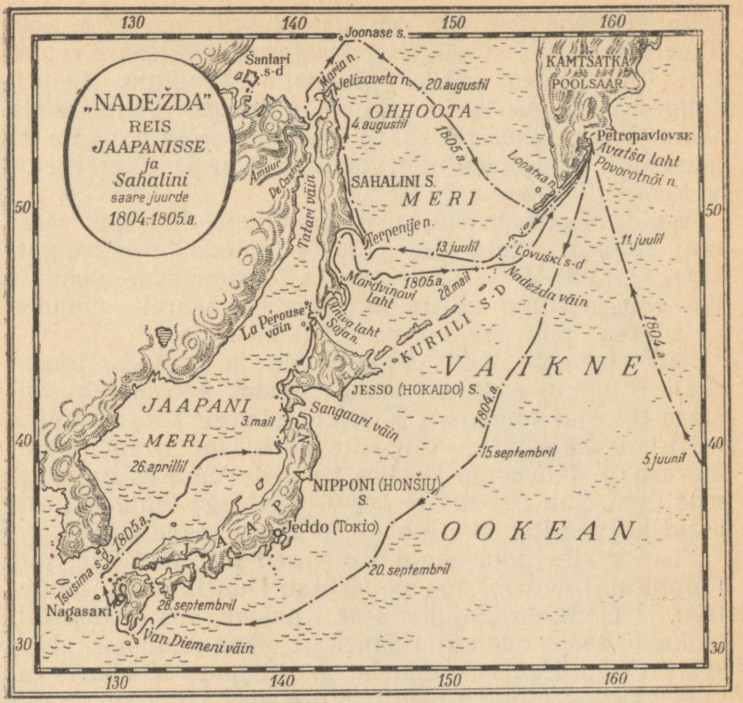
Siiski jätkas „Nadežda" meeskond Krusensterni juhtimisel kõige ebasoodsamates tingimustes teaduslikku uurimistööd. Hoolimata sellest, et jaapanlased keelasid meremeestel laevalt lahkumise, läks neil korda koostada Nagasaki lahe kaarti. Nagasaki lahes uuriti tõusu ja mõõna, laeval aga toimusid iga päev meteoroloogilised vaatlused. Need olid esimesed teaduslikult korraldatud meteoroloogilised tööd Jaapanis.

## JAAPANI MERES

Viibinud Nagasaki sadamas 8. oktoobrist 1804 kuni 17. aprillini 1805, otsustas Krusenstern Kamtšatkale tagasi pöörduda teist teed kaudu, läbi Jaapani ja Ohhoota mere, mis sel ajal olid halvasti uuritud. Jaapanlased püüdsid igati keelitada vene kaptenit, et ta sellest plaanist loobuks. Nad kinnitasid, et uurimata Jaapani meres purjetada on väga ohtlik; et Sangaari (Tsugaru) väin Honšiu ja Hokaido saare vahel on väga kitsas, täis veealuseid kaljusid ja ohtlik oma tugeva hoovuse tõttu. Jaapanlased tahtsid keelata Krusensternil Jaapani meres purjetamise sellepärast, et kartsid venelaste ilmumist Koreasse, millele Jaapani feodaalsed valitsejad olid juba ammust aega kallale kippunud.

„Nadežda" Nagasakis viibimise viimasel momendil sai Rezanov Jaapani kubernerilt kirja, milles Vene laeval keelati Jaapani rannikule läheneda. Sellest hoolimata otsustas Krusenstern pühendada kaks või kolm kuud nende paikade uurimisele.

Tema eelkäijateks neis vetes olid olnud prantsuse meresõitja La Pérouse (1787. a.) ja inglane Broughton (1797. a.). La Pérouse sõitis piki Jaapani mere lääneosa Tatari väina, kuid leidmata siin väljapääsu Ohhoota merre, oletas täiesti põhjendamatult, et Sahalin on poolsaar. Ta pöördus tagasi ja läks Ohhoota merre tema nime kandva väina kaudu ning sõitis edasi piki Kuriili saarestiku läänerannikut. Ka Broughton katsus minna Tatari väina kaudu Ohhoota merre. Pidades sügavuse vähenemist väinas selle tõestuseks, et Sahalin on poolsaar, pöördus ta tagasi. Seega oli „Nadežda"




esimene Euroopa laev, mis sõitis piki kogu Jaapani lääneranniku La Pérouse väinani.

Mitte ükski euroopa meresõitja ei olnud täpselt kindlaks määranud Kiušiu, Honšiu (ehk Hondo) ja Hokaido saare lääneranniku ning samuti Sahalini kagu-, ida- ja looderanniku geograafilist asendit.

Nagasaki sadamast väljus „Nadežda" Eeslikõrvade[1] saarte ja Goto saare vahel asuva väina kaudu ning suundus Korea väina poole, hoidudes Jaapani ranniku lähedusse ja määrates tähtsamate punktide geograafilist asendit. Laev võttis kursi kirdesse, et läbida Tsusima saare ja Jaapani ranniku vahel asuv väin. Hiljem sai see väin Krusensterni nime (tänapäeva kaartidel Tsusima

[1] Krusenstern nimetas nii kaht kaljusaarekest, mis ulatuvad veest välja nagu eeslikõrvad.

väin). La Pérouse oma reisikirjelduses isegi ei nimeta Tsusima saart, sest nähtavasti pidas ta selle saare rannikut (mida ta oli näinud) Jaapani rannikuks. Sellest tuligi La Pérouse'i viga Korea ja Jaapani vahel asuva väina laiuse määramisel. Ta arvas, et selle laius on 45 meremiili. Krusensterni arvestuste järgi peab see olema vähemalt 75 meremiili.

Vene meremehed uurisid hoolikalt Tsusima saart ning selle arvukate suurepäraste lahtede ja ankruplatsidega rannikut. See oli esimene Tsusima saare teaduslik geograafiline uurimine. Tsusima saarelt suundus „Nadežda" piki Jaapani rannikut kirdesse.

Jätkates oma teed põhja poole ja uurides Honšiu saare rannikut Sangaari väina lähedal, koostas Krusenstern tol ajal tundmatu ranniku esimese kaardi. Kõige märkimisväärsemaks oli siin Venelaste neem (Natamurasaki). Nii neem ise kui ka selle ümbrus on väga maaliline. Suurt soodsate ankruplatsidega lahte ümbritsesid kõrged lumiste tippude ja kauni joaga mäed.

Pisut põhja pool nägid venelased maalilist Sangaari (Tappisaki) neeme, mis moodustab Honšiu saare loodetipu, ja Nadežda (Sarakamisaki) neeme, mis moodustab Hokaido saare edelatipu Sangaari väina suudmes. „Niisiis on selle kuulsa väina laius," kirjutab Krusenstern, „lääneküljes ainult üheksa, mitte aga 110 miili, nagu on märgitud mõnedel kaartidel."

Sangaari väinast võttis Krusenstern kursi põhja ja uuris kogu Hokaido (Jesso) saare lääneosa. Hokaido läänerannikut kujutati tolle aja kaartidel punktiirjoonena, sellepärast tegeles Krusenstern selle ranniku kaardistamisega eriti agaralt. Loodusteadlane Tilesius joonistas sellest rannikust pilte, mis on lisatud Krusensterni „Atlasele".

Hokaido saare põhjaosas määrati kindlaks Soja (Sojasaki) ja Rumjantsevi (Nosaijapuzaki) neeme geograafiline asend. Peale selle avastas Krusenstern Hokaido saare läänerannikul lähedal mitmeid seni tundmata saari ja kandis need kaardile.

Krusenstern kirjutab, et ta ei näinud Hokaido saarel, välja arvatud kõige põhjapoolsem osa, kuskil mingeid märke jaapani elanikkonnast. Jaapanlased arvasid



Ainode asula Rumjantsevi lahe ääres Hokaido saarel.

tollal, et Hokaido kliima on nende jaoks liiga karm. Praegu elab Hokaido saarel umbes 3 miljonit jaapanlast ja peale selle umbes 16 000 ainot — nende paikkondade põliselanikku.

Vene meremeeste poolt Jaapanis tehtud suured astronoomilised ja kartograafilised tööd võimaldasid Krusensternil koostada rea spetsiaalseid kaarte, mis garanteerisid laevandusele normaalsed sõidutingimused selle maa vetes ja täpsustasid selle riigi geograafilisi piire.

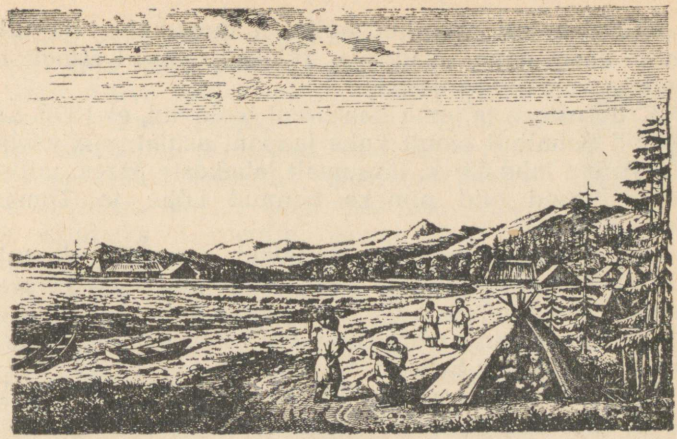
Vene meremees O. J. Kotzebue peatus „Rjurikul" toimunud ümbermaailmareisi ajal (aastail 1815—1818) Guami saare juures (Mariaani saared), kus ta kohtus välismaa vaalapüügilaevadega. Välismaa kaptenitel oli I. F. Krusensterni poolt koostatud Jaapani ranniku kaart, mida nad väga kiitsid.

Tol ajal määrati Jaapani mere piire meelevaldselt. Krusenstern märkis Jaapani mere piirid Korea väinast La Pérouse'i väinani. „Seda merd", kirjutas Krusenstern hiljem, „nimetati ka Korea mereks, kuid et ta puudutab Korea ranniku väikest osa, siis tundub ka kõige õigemana nimetada teda Jaapani mereks." Nimetus „Jaapani meri" juurdus pärast Krusensterni töid kindlalt geograafiasse, mere piire aga nihutati märksa põhja poole.

Vaevalt oli „Nadežda" jõudnud avastatud Rumjantsevi (Nosaijapuzaki) lahes ankrusse jääda, kui laevale ilmusid ainodest kalamehed — Hokaido saare elanikud. Nad tõid kaasa palju värskeid heeringaid ja hakkasid neid vahetama igasuguste pisiasjade vastu; ühe vasknööbi eest anti 50—100 heeringat.

Krusenstern tahtis anda loodusteadlastele võimaluse oma kollektsioonide täiendamiseks. Selleks võeti ette väike ekskursioon mööda lahe rannikut. „Kell 2 päeval," jutustab Krusenstern, „sõitsin koos suure osa oma ohvitseridega rannale ja kuigi see asub väikesel laiusel, leidsime sealt siiski oma üllatuseks maikuu keskel väga vähe kevade märke. Paljudes kohtades oli veel paks lumi, puudel oli vähe pungi ja polnud näha mingit rohelust, välja arvatud mõned metsikud sibulad ja oblikad."

Järgmisel päeval saabus „Nadeždale" Jaapani ohvit-



Aniva laht Sahalini saarel.

ser. Ta nõudis komandörilt, et ta lahest viivitamata lahkuks, ähvardades Jaapani laevastikuga, kui tema nõudmist ei täideta. Sealjuures ajas ta põsed punni, ähkis ja häälitses „bum", „bum", „bum", millega ta vene meremehi väga naerma ajas.

See ohvitser jutustas meremeestele Adam Laksmanist, keda ta väga kiitis. Ta pidas venelasi inglasteks või rootslasteks, sest keegi nendest ei kandnud patse, mida ta oli näinud Laksmanil ja tema kaaslastel. (Laksman ja tema ohvitserid kandsid patsidega parukaid.) Ta teadis mõnda venekeelset sõna, ja joonud laeval tassi teed, keeras selle kummuli. Meremehed ei pannud seda tähele ja jaapanlane oli üllatatud, et nad on oma kombe unustanud.

Kui udu haihtus, lahkus Krusenstern Rumjantsevi lahest ja liikus edasi piki Hokaido saare looderannikut. Siin kulutas ta rohkesti aega Karafuto saare otsimisele. Krusenstern tegi kindlaks, et Karafuto ja Sahalin on üks ja sama saar.

1. mail sõitis „Nadežda" La Pérouse'i väina kaudu Aniva lahte, mis asetseb Sahalini lõunarannikul.

Sahalini saare olid vene kasakad avastanud juba XVII sajandi esimesel poolel. Varsti pärast venelasi

nägid Sahalini rannikut hollandi meremehed ja alles mõni aasta enne „Nadežda" tulekut ilmusid esmakordselt saarele jaapanlased.

Krusenstern ja tema kaaslased teatavad, et 1805. aastal oli Sahalinil ainult kaks jaapani asulat, mis asetsesid Aniva lahe ääres, täpsemalt lahekeste ääres, millele hollandlased olid nimeks pannud Lõhe ja Tomari-Aniva laht.

Jaapanlased, keda meenutavad meresõitjad, tulid Lõuna-Sahalinile üksnes suvel kala püüdma. Esimese alalise asula Lõuna-Sahalinil (Aniva lahe ääres) rajas 1806. aastal vene meresõitja Hvostov, kes tegi katset ühendada Lõuna-Sahalin Venemaaga.

Seega avastasid venelased 150 aastat enne jaapanlasi Sahalini saare ja rajasid esimestena Sahalinil alalised asulad.

Ümbermaailmareisi kirjelduses soovitab Krusenstern tungivalt Vene valitsusele kindlustada Aniva laht Venemaale. Krusensterni mõte, et Sahalini saar on tarvis ühendada Venemaaga, avaldas edasistele sündmustele otsustavat mõju.

1809. aastal saadeti fregatil „Diana" Ohhotskist teele kaptenleitnant Poduškin. Talle tehti ülesandeks uurida Sahalini ning rajada Aniva lahes Vene Ameerika Kompanii asula vaalapüügi ja Jaapaniga kauplemise eesmärgil.

Kuid alles peaaegu pool sajandit hiljem viis Krusensterni idee hiilgavalt ellu vene meresõitja G. I. Nevelskoi.

Lõuna-Sahalini loodus jättis vene meresõitjatele meeldiva mulje. Meresõitjate pilke köitsid saare valged, lahtedest lõhestatud kaljused kaldad, kõrged ereda rohelusega kaetud mäed ja tiheda metsaga täiskasvanud orud.

Aniva laht on tuntud hämmastava lõherikkusega.[1] Sel ajal, kui „Nadežda" viibis Aniva lahes, kubises vesi niivõrd kaladest, et raske oli aerutada. Võrke ja mõrdu

[1] Kalarikkuselt kuulub Lõuna-Sahalinile üks esimesi kohti mitte ainult Nõukogude Liidus, vaid ka kogu maailmas. Siin esineb peaaegu kõiki kalu (välja arvatud süvaveekalad) umbes 158 sugukonnast, 370 perekonnast ja 800 liigist.

kohalikel elanikel ei olnud ning mõõna ajal korjati kalu lihtsalt ämbritega.

Pärast Aniva lahest väljumist suunas Krusenstern laeva Ohhoota merre. Ohhoota merre sissesõidul täpsustati Hülgesaare (Kaiheto) ja „Hädaohukalju" läheduses asetsevate veealuste karide asukohta. Katse määrata kindlaks Terpenije neeme (Sahalini kõige idapoolsema neeme) asukoht ei läinud korda tohutu suurte jäämasside tõttu. Ilm oli sompus, silmapiiril rippusid lumepilved. See asjaolu ja vajadus toimetada saatkond kiiresti Kamtšatkale sundisid Krusensterni suunduma Petropavlovski sadamasse.

Rumjantsevi lahes ja Sahalini lõunarannikul tehtud peatuse ajal tutvusid venelased kohalike elanikega, keda nüüd tuntakse ainode nime all. Seda nime hakati Euroopas tarvitama Krusensterni reisist peale. Nii nimetavad ennast ise Hokaido, Sahalini ja Kuriili saarte põliselanikud. „Aino" ehk „ainu" tähendab nende keeles „inimest". Selle ajani olid ainod ilma kindla nimeta. Paljud uurimisreisijad nimetasid neid „karvasteks inimesteks" ja kujutasid neid metsiku, tiheda karvkattega kaetud rahvana.[1]

Ainod olid tol ajal eurooplastele nii vähe tuntud, et Krusenstern pidas vajalikuks kirjeldada vähemalt mõningaid nende iseloomulikke jooni. Tema kirjelduse järgi on ainod keskmist kasvu, nende nahk on tumedat värvi ja juuksed mustad, jäigad ning sirged, kuid esineb ka ruugejuukselisi. Ainode juures torkas teravalt silma tihe ning pikk habe.

Ainodele oli iseloomulik heasüdamlikkus ja ausus. „Meie viibimise ajal Rumjantsevi







Ainod.



Aino naine.

[1] Hiinlased said nähtavasti giljakkidelt teateid Sahalini ainode kohta ja seda rahvast tundsid nad „kur" nime all (ainode keeles tähendab „kur" ehk „kuru" „inimest"). Sellest sõnast on tuletatud Kuriili saarte nimi.

lahes," kirjutab Krusenstern, „tõid nad laevale kalu ja andsid need meile, midagi selle eest nõudmata; kui me aga pakkusime neile kingitusi, siis uurisid nad neid kaua, kuid ei tahtnud neid omaks tunnistada seni, kuni olid meie mitmesuguste märkide põhjal uskuma jäänud, et need asjad on kindlasti neile antud."

Kõik uurimisreisijad kirjutavad üksmeelselt, et ainod on teenistusvalmid ja äärmiselt heasüdamlikud. Nii näiteks kirjutab Kuriili saarte ainodest suure sümpaatiaga vene Kamtšatka-uurija S. P. Krašeninnikov: „Nad on teistest rahvastest võrratult aupaklikumad. Austavad väga vanu inimesi. Elavad omavahel üsna hästi, eriti aga armastavad oma sugulasi."

Naised ei kandnud mingeid ehteid, kuna mehed kandsid vask- või hõbekõrvarõngaid. Nii meeste kui ka naiste riietus oli ühesugune. See koosnes niinest valmistatud jämedakoelistest mantlitest.

Talvel kandsid ainod lühikesi vööni ulatuvaid kasukaid, mis olid tehtud väljapoole keeratud karvaga koera- või hülgenahkadest. Saapaid tegid nad hülge- või kalanahast, kusjuures sääred valmistati koeranahast. Jalgsimatkadeks kasutasid nad rohust punutud kingi, teede lagunemise ajal aga puukingi, mida ei olnud ei giljakkidel ega teistel Amuurimaa põliselanikkudel.

Ainode elamud olid pooleldi maasse kaevatud. Elamuid ehitati järgmiselt: esmalt kaevati auk, siis püstitati maasse neli vaia, millele asetati põikpuud. Põikpuudele asetati kallakuti teibad ja kaeti need paksu pillirookorraga. Pilliroole laoti risti ja põiki niisamasugused teibad. Koonusekujuline katus koosnes samuti teivastest, mis olid asetatud võrgukujuliselt ja kaetud pillirooga. Katuse keskel oli nelinurkne ava onni valgustamiseks ja suitsu väljalaskmiseks. Mõnikord oli muldpõrand kaetud rohust mattidega.

Ainod tegelesid peamiselt kalapüügiga ning lahitsate, rebaste, huntide ja karude küttimisega.

Koduloomadest oli neil ainult koeri, keda talvel kasutati sõidukoertena. Igas majas kasvatati noort karu, keda peeti pühaks loomaks. Tera- ja aedviljade kasva-



Avatša laht Petropavlovski poolt vaadatuna.

tamisega ainod ei tegelnud. Söödi peamiselt kala: soolatult, kuivatatult ja suitsutatult.

Vene uurimisreisijad märgivad oma kirjeldustes, et jaapanlased rõhusid ainosid. Kaupmees Šemelin teatab, et jaapani ülemused kasutavad ainosid rasketel töödel, annavad neid kaupmeeste käsutusse, kes kasutavad neid kalapüügil, kuid ei maksa neile töö eest mitte midagi.

Edasi kirjutab Šemelin, et jaapanlased suhtuvad ainodesse kui loomadesse ning peksavad neid väiksemagi sõnakuulmatuse korral halastamatult keppidega ja rebivad tangidega nende ihu. Jaapani ametnikud püüdsid igati näidata venelastele oma valitsuse isalikku hoolitsust ainode eest, kuid „hr. Ratmanovi poolt nähtud võllapuud Tamari-Aniva lahe äärses asulas," märgib Šemelin irooniliselt, „näitavad nende valitsuse hoopis teistsugust suhtumist nendesse õnnetutesse".

Pärast Sahalini rannikult lahkumist jõudis „Nadežda" 30. mail Kuriili saarestiku juurde ja võttis kursi Mussiri (Muširi) saare ja Ikarma saare vahel asetsevale väinale. Sellesse väina sissesõidul avastasid vene meremehed tol ajal tundmatu rühma, mis koosneb neljast veepinnale ulatuvast kaljust, millele Krusenstern pani nimeks „Kamennõje Lovuški". Siin pidi „Nadežda" peaaegu hukkuma vastuhoovuse tõttu, mis kandis teda veealusele rifile. Suure vaevaga pääses ta uuesti Ohhoota merre, kus ootas ära alanud tormi lõppemise.

1. juunil jõudis „Nadežda" Vaiksesse ookeani Harimkotani väina kaudu, mis eraldab Onekotani saart Harimkotani saarest.

Purjetades neli päeva Vaikses ookeanis, liikus „Nadežda" piki Kamtšatka rannikut kuni Avatša laheni. Ujuvad jäätükid ja udud raskendasid tublisti astronoomilisi ning kartograafilisi töid.

5. juunil pärast neljakümne kaheksa päevast meresõitu Nagasakist heitis „Nadežda" ankru Petropavlovski sadamas. Saadik Rezanov kolis laevale „Maria", mis kuulus Vene Ameerika Kompaniile ja sõitis sellel Vene Ameerika rannikule. Koos temaga lahkus „Nadeždalt" loodusuurija Langsdorf, kes tahtis tutvuda selle maa looduse ja varadega.

5. juulil 1805 lahkus „Nadežda" Petropavlovski sadamast ja suundus uuesti Sahalini saarele, et jätkata selle kirjeldamist ja uurida Amuuri jõe suuet.

Krusenstern püüdis laeva Kamtšatka rannikule võimalikult lähedal hoida, selleks et uute astronoomiliste vaatlustega täiendada tema poolt koostatavat Kamtšatka kaarti. Kuid uduse ilma püsimine tegi astronoomilised vaatlused väga raskeks.

Sõitnud neli päeva piki Kamtšatka rannikut, nägid meremehed Kuriili saari.

Krusenstern kavatses täpsustada tema poolt avastatud pealveekaljude — „Kamennõje Lovuški" — asendit, kuid sõitis soodsat tuult kasutades läbi lähima väina. Selle väina nimetas ta Nadežda väinaks. Nadežda (Rassevi) väina kohta kirjutas Krusenstern: „See väin, millele panin nimeks Nadežda, on selles saarestikus üks paremaid. Ta on 16 miili [27,5 km] lai ja täiesti ohutu."

Ohhoota meres võtsid meremehed kursi läände, Terpenije neemele, mille asend oli esimesel sõidul jäänud astronoomiliselt kindlaks määramata. Laeva ümbritses igast küljest rohkesti hülgeid, merilõvisid, vaalu ja lugematul hulgal linde. Silmapiir uppus tihedasse uttu.

17. juulil nägid meremehed Terpenije neeme, Sahalini saare kõige idapoolsemat osa, ja suundusid piki valgeid rannajärsakuid põhja poole. Kõrged haljendavad künkad olid asustamata. Polnud mingeid märke elanikest. Ükski eurooplasest meresõitja ei olnud seda rannikut veel külastanud.

20. juulist peale algas hea soe ilm, kuid põhja poole liikumist takistas vastuhoovus (Sahalini hoovus).

25.—29. juulini oli ilm tormine ja udune. Lood oli ainuke teenäitaja sel uurimata rannikul. „Nadežda" bakil seisid tunnimehed, keda sageli vahetati. Iga veerand tunni tagant kõlas läbi tiheda pimeduse vahiohvitseri hääl, kes heitis välja loe ja kandis kaptenile ette, kui sügaval on põhi ja milline see on.

Alates 51. põhjalaiuskraadist kadusid mäed hoopiskil. Madalat liivaranda ääristas murdlainete valge vaht. Ka

La Pérouse oli Sahalini läänekülje1 51. põhjalaiuskraadil näinud liivast ja madalat randa. Selle põhjal tegi Krusenstern eksliku oletuse, et varem koosnes Sahalin kahest saarest, mida hiljem ühendas liivane maakitsus. Tol ajal ta ei teadnud, et piki kogu Sahalini põhjast lõunasse suunduvad mäeahelikud kuskil ei katke. Tormine ning udune ilm sundis Krusensterni sõitma rannast kaugel, sellepärast on osa Sahalini kirderannikust tema kaardil märgitud valesti. Selle avastas esimesena Nevelskoi. „Krusensterni kaardi järgi," kirjutab Nevelskoi, „kulges meie tee peaaegu Jelizaveta neemeni rannast 16—7 miili kaugusel, ometi ei olnud me sellest üle kolme miili kaugusel."

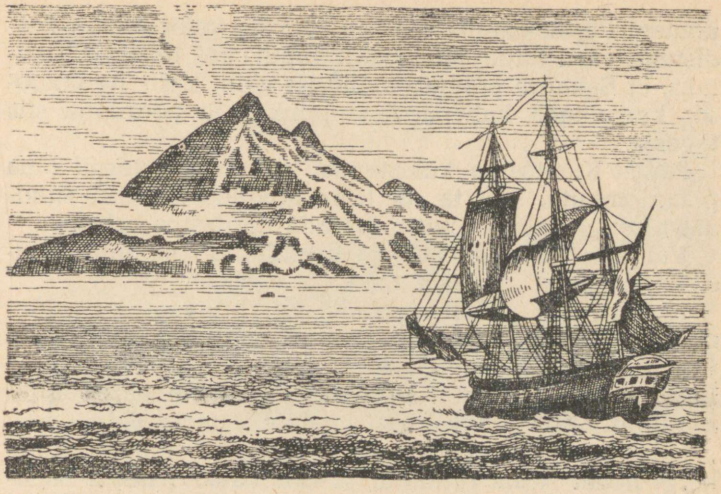
8. augustil, pärast kahenädalast purjetamist piki madalat liivaranda, tulid uuesti nähtavale kõrged haljendavate orgudega mäed. Mustast graniidist rand omandas karmi ilme. Merevee värvus muutus sogaseltkollakaks. Selle nähtuse põhjuseks pidas Krusenstern õigesti Amuuri suudme lähedust.

Sahalini saare idaranniku uurimise käigus anti sellel sõidul avastatud tähtsamatele punktidele vene nimed, määrati astronoomiliselt kindlaks nende asend ja kogu rannajoon kanti esmakordselt kaardile. Ühele Sahalini neemele andis Krusenstern Mulovski nime. Sellega jäädvustas Krusenstern mälestuse oma õpetajast ja komandörist, kelle juhatusel ta juba 18-aastase noormehena oli osa võtnud lahingust Ölandi saare juures.

8. augustil kell 4 päeval sõideti ümber Sahalini saare mägise ja palja põhjapoolse neeme. Krusenstern nimetas selle Jelizaveta neemeks. Teine, läänepoolsem neem sai Maria nime.

Jelizaveta ja Maria neeme vahel asub lai madalate haljendavate kallastega laht (Põhjalaht). Suur männimetsadest ümbritsetud järv andis maastikule maalilise ilme.

Laevalt nägid meremehed väikest asulat, mis koosnes 27 majast. Leitnant Löwenstern, Horner ja Tilesius saadeti paadis kaldale. Saare elanikud ei võtnud küll tulnukaid vastu vaenulikult, kuid asulasse neid ei lasknud. Tuli laevale tagasi pöörduda. Väliselt ei sar-



Kuriili saarte juures.

nanenud nad ainodega ja Krusenstern otsustas ise kaldale minna.

12. augustil jäädi ankrusse Sahalini lahes. Hoovus võttis siin kirdesuuna ja oli niivõrd tugev, et rool ei kuulanud sõna, kuid sellele vaatamata otsustas Krusenstern uurimistöid jätkata. Selgitamist vajasid veel kaks küsimust: kas Sahalin on saar või poolsaar, nagu arvasid paljud geograafid ja meresõitjad pärast La Pérouse'i ja Broughtoni uurimusi. Selgitamist vajas ka Amuuri suudme asend; tolle aja geograafid oletasid, et see kaob liivasse.

Sellest ajast peale, kui venelased ilmusid Vaikse ookeani rannikule, pidasid nad Sahalini alati saareks. Ka esimestel Aasia kirdeosa kaartidel, mis ilmusid Euroopas XVIII sajandil, kujutati Sahalini saarena.

Juba Nagasakis oli Krusenstern koostanud Tatari väina uurimistööde plaani, mis seisis järgmises: jätta „Nadežda" kaheks-kolmeks nädalaks Sahalini looderannikule ohutusse lahte ankrusse ja saata sealt „Nadežda" vanemohvitseri Ratmanovi ja tema abi mitšman Bellingshauseni juhtimisel Tatari väina kro-

nomeetrite, sekstantide ja muude astronoomiliste seadistega varustatud purjepaat. Juhul, kui tehakse kindlaks, et Sahalini eraldab mandrist väin, kästi Ratmanovit korraldada kahepäevane puhkus ja pöörduda siis tagasi.

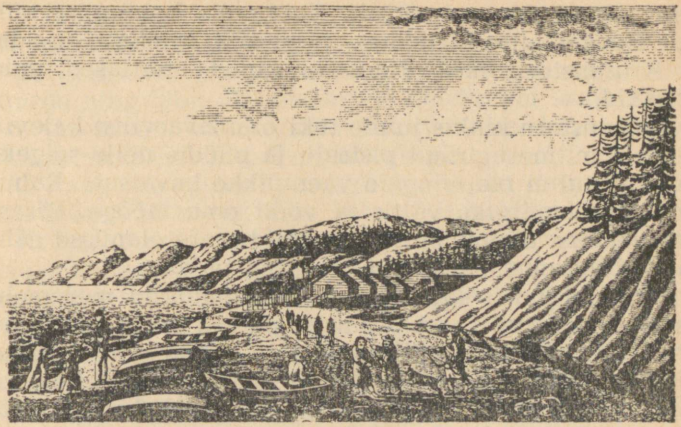
Pärast Kamtšatka külastamist tuli Krusensternil oma plaani muuta, sest ta sai käsu hoiduda Amuuri suudmest kaugemale, et mitte äratada hiinlastes kahtlust. Vaatamata kategoorilisele keelule, ei loobunud Krusenstern siiski lõplikult oma kavatsusest.

13. augustil hakkas „Nadežda" ettevaatlikult lõunasse liikuma. 53°33′ põhjalaiusel ei ületanud Sahalini ja Aasia ranniku vahelise väina laius viit miili (9 km). Laevalt oli üheaegselt näha nii Aasia kui ka Sahalini rannikut. Vastakuti asetsevatele neemedele anti „Nadežda" ohvitseride auks järgmised nimed: Rombergi neem Aasia rannikul ja Golovatšovi neem Sahalini rannikul. Väina sügavus vähenes kuue süllani (11 m) ja Krusenstern ei julgenud minna edasi Amuuri limaani. Jäi peaaegu sada miili uurimata ala, mis lahutas Krusensterni kohtadest, kuhu La Pérouse ja Broughton olid jõudnud lõunast. Krusenstern käskis hakata triivima ja saatis leitnant Rombergi paadiga välja, tehes talle ülesandeks minna põiki üle väina ning mõõta selle sügavust. Sõitnud mõne kilomeetri lõuna suunas, saabus Romberg sama päeva õhtul kell kuus pärast talle antud kahurisignaali „Nadeždale" tagasi. Ta kandis ette, et väina sügavus oli vähenenud kolme ja poole süllani (6,5 m), ja tõi kaasa ämbritäie vett, mis oli täiesti mage.

Nende andmete põhjal tegi Krusenstern järelduse, et Sahalin on poolsaar. „Niisiis, nüüd on täielikult tõestatud," kirjutab Krusenstern, „et Sahalin on Tataariaga ühendatud madala liivase maakitsuse abil ning on poolsaar, mitte aga saar."

Tõsi küll, Krusenstern teeb reservatsiooni, et ta ei ole teostanud põhjalikku uurimist, ja jätab selle küsimuse lõpliku otsustamise tulevastele meresõitjatele.

Pärast La Pérouse'i, Broughtoni ja Krusensterni uurimusi hakati Sahalini poolsaareks pidama. Selle ebaõige



Giljakkide asula Nadežda lahe ääres Sahalini saarel.

arvamuse kummutas G. I. Nevelskoi peaaegu viiskümmend aastat hiljem.

Kui paat oli pardale võetud, andis Krusenstern käsu heisata purjed ja võttis kursi piki Sahalini lääneranniku põhja.

14. augustil sõitis „Nadežda" väiksesse avatud lahte, millele Krusenstern oli andnud nimeks Nadežda, ja jäi ankrusse Ngõvr-vo asula lähedusse; asulas oli meremeeste andmeil viisteist kuni kuusteist maja. Järgmisel päeval läks Krusenstern koos enamiku ohvitseride ja poole meeskonnaga maale. Meremehed maabusid asulast kilomeetri kaugusel ja hakkasid sammuma edasi mööda liivaleedet, sest rannikut katsid läbipääsmatu mets ja põõsastikud. Meremeestega kohtumisel vehkisid elanikud rebasenahkadega, kummardasid sügavalt ja kaisutasid neid nagu sõbrad, kuid asulasse ei lasknud. Nende paadis nägid meremehed piike, vibusid ja mõõku.

Asula lähedal võttis venelasi vastu umbes kakskümmend kohalikku elanikku eesotsas juhiga, kes kandis kirevat hiina riietust. Nende välimuse ja riietuse põhjal tegi Krusenstern eksliku järelduse, et need ei ole ainod, vaid tatarlased. Ta oletas, et tatarlased olid saa-

rele tulnud Aasia mandrilt. Kuid selle kohtumise küllalt üksikasjalise kirjelduse järgi võib kindlasti ütelda, et Krusenstern eksis. Need ei olnud tatarlased, vaid giljakid.

Krusenstern kinkis juhile tüki oranživärvilist kalevit, teistele mitmesuguseid pisiasju ja püüdis neile selgeks teha, et tal ei ole mingeid vaenulikke kavatsusi. Rahuarmastuse märgiks võttis ta vöölt oma mõõga. Pärast omavahelist nõupidamist otsustasid saare elanikud nähtavasti meremehi mitte enam kinni pidada.

Nagu hiljem selgus, ei lasknud elanikud meremehi asulasse kartusest oma naiste pärast, keda nad olid peitnud majadesse, mille uksed ja aknad olid teivaste ning laudadega kinni löödud. Sellepärast nägid meremehed vaid mehi. Nad käisid läbi kogu Ngõvr-vo asula algusest lõpuni, kuid onnidesse minna neil ei õnnestunud.

Iga maja juures olid kalakuivatid; sellest teeb Krusenstern õige järelduse, et kohalike elanike peatoiduks on kala. Pärast Ngõvr-vo asulaga tutvumist pöördusid meremehed laevale tagasi.

Niisiis kulutas Krusenstern Sahalini uurimisele üldkokkuvõttes peaaegu kolm kuud. Selle aja jooksul kogus ta rikkalikku materjali saare geograafilise kaardi koostamiseks, mis tolle ajani puudus.

15. augustil kell 8 õhtul hiivas „Nadežda" ankru ja võttis kursi põhja. Krusensternile oli tehtud ülesandeks uurida Šantari saari, sest tolle ajani ei olnud täpselt kindlaks tehtud ei nende arvu ega täpset geograafilist asendit.

Kuid tal ei olnud võimalik seda ülesannet täita. Oli tarvis kiiresti tagasi pöörduda Kamtšatkale, et jõuda Kantoni novembri alguseks — kokkulepitud kohtamiseks „Nevaga".

Sahalinilt lahkudes võttis „Nadežda" kursi Nord—Nord—Ost ja sattus 17. augustil 1805 kell 2 öösel tundmatu saare lähedusse. Krusenstern arvas, et ta on teinud geograafilise avastuse, ja andis autasu madrusele, kes oli seda saart näinud. Koidikul selgus, et see oli Joonase saar, mille kapten Billings oli avastanud juba 1789. aastal.

Joonase saarelt võttis „Nadežda" kursi itta üle Ohhoota mere.

26. augustil jõudis ta läbi udu Kuriili saarestiku juurde ning läbis Paramuširi ja Onekotani saare vahelise Onekotani väina, mille kaudu vene kaubalaevad harilikult Ohhotskist Kamtšatkale sõitsid.

30. augustil pärast peaaegu kahekuist meresõitu jäi „Nadežda" jälle ankrusse Petropavlovski sadamas.

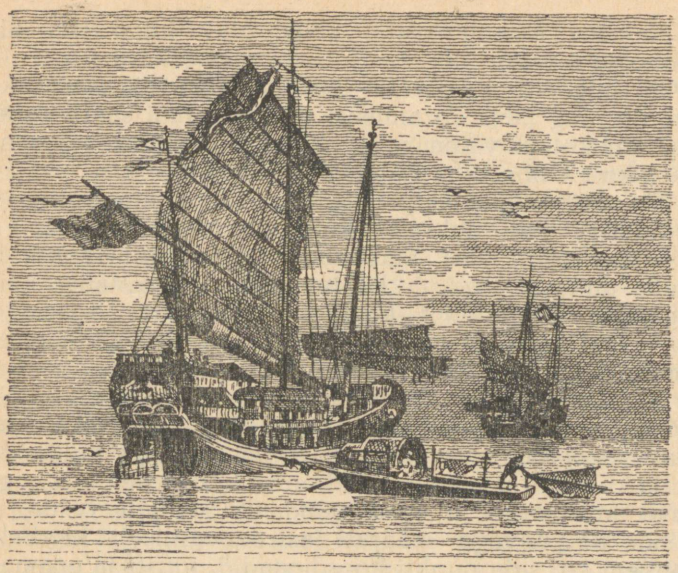
Krusensterni reis Jaapanisse ja Sahalini rannikule andis tähtsaid teaduslikke tulemusi. „Arvestades neid meresõiduvahendeid," kirjutab ajaloolane Vesselago, „mis olid tema käsutuses praegustega võrreldes, tuleb imestada nende tööde kohusetruu täpsuse üle, eriti kui arvesse võtta seda vähest aega, mis tema käsutuses oli. Kõik see on tehtud, välja arvatud Petropavlovski sadamas veedetud kuu, kõigest 87 päevaga, ja kohtades, mida külastati peaaegu esmakordselt, meredes, kus kogu suve valitsevad tihedad udud. On küllalt öelda, et nende 87 päevaga määrati astronoomiliselt kindlaks rohkem kui saja punkti koordinaadid, uuriti ja enamalt jaolt kaardistati vähemalt 1500 versta rannikut."

„Nadežda" ettevalmistamine Kroonlinna tagasisõiduks, kaupade ümberlaadimine ja varude täiendamine Ohhotskist hangitud proviandiga pidasid ekspeditsiooni Petropavlovskis kinni üle kuu.

2. septembril saabus Venemaalt post. Kaardid, joonistused ja lühikese ettekande avastuste kohta saatis Krusenstern Ohhotski suunduva väikese laevaga Teaduste Akadeemiale.

## TEEL HIINASSE

9. oktoobril 1805 lahkus „Nadežda" Vene Ameerika Kompanii karusnahalaadungiga Petropavlovski sadamast ja suundus Hiina rannikule. Sügisesest aastaajast hoolimata kavatses Krusenstern uurida seda ookeani osa, kus vanaaegsetele kaartidele olid märgitud saared, millede olemasolus paljud geograafid kahtlesid. Nende uurimuste objektiks valiti saared: Rico de Plata, Quadelupe, Malabrigos, St. Sebastian de Lobos ja St. Juan.



Hiina džonkid.

Meresõidutingimused olid erakordselt ebasoodsad: valitses tuuline ilm, vahetevahel puhkesid tugevad tormid.

Petropavlovski sadamast väljumisel näitas kraadiklaas 1,5° külma, kuid pärast 20-päevast purjetamist tõusis temperatuur 26,2°C. 35°18′ põhjalaiusel ilmusid troopilised linnud, pringlid ja rohkesti haisid, kes olid kuni 3 meetrit pikad.

30. oktoobril jõudis „Nadežda" kohani, kus kaartidel oli märgitud Quadelupe saarterühm, järgmisel päeval aga läbis Malabrigose ja St. Juani saarte rajooni. Ühtki neist saartest ei olnud olemas ja Krusenstern neid oma kaardile ei kandnud.

Ilm oli meresõiduks ebasoodne. Passaadi asemel, mida Krusenstern lootis neil laiustel kohata, puhusid läänetuuled. Krusenstern oli selle üle väga imestunud. Ta ei teadnud, et Vaikse ookeani lääneosas Aasia mandri lähedal valitsevad mussoontüüpi tuuled, mis



Kantoni linnas.

suvel puhuvad külmemalt ookeanilt soojenenud mandrile, s. t. üldsuunaga idast läände, talvel aga vastupidi — külmalt mandrilt soojemale ookeanile, s. t. läänest itta. Nüüd on see asjaolu täiesti selge, kuid tol ajal arvati, et mussoonid on iseloomulikud ainult India ookeani põhjaosale.

17. novembri tormisel ööl läbis „Nadežda" Bashi väina (Formoosa ja Filipiinide vahel).

Pärast Bashi väinast väljumist palkasid meremehed hiina lootsi ja võtsid kursi Makao linnale (Lõuna-Hiina). Makao lähedal kohati hiina džonkide flotilli, mis koosnes kolmestsajast ülestõusnute laevast, kuid tolle aja valitsevates klassides väljakujunenud traditsiooni järgi nimetab Krusenstern ülestõusnuid mereröövliteks. „Mereröövlid", kirjutab Krusenstern, „kes nüüd külvavad hirmu Hiina lõunaosas, eriti aga Kantonis ja Makaos, ei ole muud, kui selle riigi lõunaprovintside elanikud, keda omavolitsevate mandariinide ike on viinud äärmise piirini ja kes on haaranud selle viimase abinõu järele oma viletsa olukorra parandamiseks."

20. novembril pani Krusenstern „Nadežda" ankrusse Makao lahes ja kaks nädalat hiljem, pärast seitsmeteistkümnekuulist iseseisvat purjetamist jõudis Makaosse ka „Neva".

Karusnahkade müümiseks viisid Krusenstern ja Lisjanski laevad 5. detsembril Vampu saare juurde, mis asub Pärlijõe (Sikiangi) suudme vastas Kantoni linna lähedal. „Nadežda" ja „Neva" karusnahalaadung müüdi maha 200 000 kuldrubla eest. 150 000 rubla eest osteti Kantonist hiina kaupu: teed, siidi, portselani jne. Paremad kopra- ja hõberebasenahad jäeti alles müümiseks Peterburis ja Moskvas.

Vene laevad tulid Kantonisse esmakordselt ilma Hiina valitsuse loata. Kui kõik oli juba lõpule viidud ja täislaaditud laevad valmistusid lahkuma, panid Hiina võimud Vene laevad ootamatult aresti alla. Pärast lõputut kirjavahetust, isiklikke läbirääkimisi ja ähvardusi õnnestus saada luba sadamast lahkumiseks. Hiljem sai Krusenstern teada, et järgmisel päeval pärast Vene laevade lahkumist oli saabunud Pekingist range kor-

raldus nende kinnipidamise kohta: „Kui see korraldus oleks meid kätte saanud," kirjutab Krusenstern, „siis ei oleks meie laevad tõenäoliselt mitte kunagi Venemaale tagasi pöördunud."

Hiina sadamates viibimise ajal täpsustati kestvate astronoomiliste vaatlustega Makao ja Kantoni linna koordinaate. Suurt huvi pakkusid Krusensterni ja Lisjanski poolt kogutud materjalid Hiina administratiivse korralduse, hiina ühiskonna eri klasside seisundi, elanikkonna elu-olu, turu ja väliskaubanduse olukorra kohta. Krusenstern kirjutab, et nälja ja rõhumise tagajärjel meeleheitele viidud Hiina lihtrahvas tõuseb üles oma rõhujate vastu. „Valitsus on ... sõna otseses mõttes despootlik ja sellepärast ka mitte alati tark ... Omavoli vaim levib järk-järgult troonist kuni kõige alamate ülemusteni. Rahvas ägab oma väikeste türannide ikke all ... Rahulolematute arv suureneb ja neid on nüüd kogu Hiinas. Minu Kantonis viibimise ajal 1798. aastal oli rahutusi kolmes provintsis; nüüd mässab palju piirkondi; peaaegu kogu Hiina lõunaosa on haaranud relvad oma valitsuse vastu."

Krusensterni sõnadest nähtub, et ta suhtus poolehoiuga hiina rahva võitlusse feodaalikke vastu. See fakt annab tunnistust vene meresõitja eesrindlikest vaadetest.

## IV



# „NEVA" REIS
## VENE AMEERIKA RANNIKULE

## HAVAI SAARTEL

10. juunil 1804 peatus Havai saarel kohalikus asulas Kealakeakua esmakordselt Vene laev „Neva", et täiendada oma toiduainetevarusid.

Havai saarestik koosneb kaheksast kõrgest vulkaanilisest saarest. Nendest loode poole laiuvad peaaegu 2000 kilomeetri ulatuses arvukad korrallmadalikud ja -rahud, mis mõnel pool ulatuvad üle merepinna. Üks selle aheliku rahudest kannab J. F. Lisjanski nime. Havai saarte üldpindala on 16 700 km$^2$. Kõige suurem on Havai saar, mis asetseb saarestiku kaguosas. Pindalalt on ta peaaegu kaks korda suurem kui kõik ülejäänud saared kokku. Selle saare nimi on antud kogu saarterühmale.

Vaikse ookeani põhjaosa palavvööndis asetsevad Havai saared on selle sõna otseses mõttes igavese suve maa. Talvekuudel sajab mägedes kohati lund, samal ajal kui rannikul õitsevad igihaljad troopilised ja subtroopilised taimed. Neid saari esmakordselt külastanud meresõitjaid hämmastasid maalilised maastikud, lopsakas taimestik, mahe tervislik kliima ja soodsad tingimused põllunduse arendamiseks.

Juba XVI sajandi algul nägid Havai saari esmakordselt hispaania avantüristid, kes kulda ja hõbedat otsides rändasid ringi kogu maailmas. Kuid Euroopas ei teatud nende saarte olemasolust midagi kuni XVIII sajandi teise pooleni, sest hispaanlased hoidsid oma avastusi saladuses.

1778. aastal, oma kolmanda ümbermaailmareisi ajal, leidis Havai saared juhuslikult inglise meresõitja James Cook. Cook kuulutas kogu maailmale, et ta on avasta-

nud uued, mitte kellelegi tuntud saared, milledele ta pani nimeks Sandwichi saared, tolleaegse Inglise mereministri lord Sandwichi nime järgi. Kuid see nimi ei jäänud püsima.

Inglise ajaloolased ja geograafid püüavad tõestada, et Cooki reisikaaslaste ja havailaste vahel kujunesid kõige sõbralikumad suhted. Kuid need väited lükkab ümber tõsiasi, et Havai saarte teistkordsel külastamisel 1779. aastal tapsid kohalikud elanikud Cooki.

Havai saarte põliselanikeks on havailased ehk kanakid. Nad kuuluvad polüneesia rühma rahvaste hulka nagu Marquesas-saarte elanikudki.

Lisjanski kirjelduse järgi on Havai saare elanikud keskmist kasvu, heleda kastanpruuni nahaga ja sirgete mustade lühikeseks lõigatud juustega. Peaaegu kõik saareelanikud tätoveerisid oma keha mitmesuguste rombikujuliste kaunistustega ning sisalike, kitsede ja muude loomade kujutistega. Erinevalt Nukuhiva saare elanikest ei määrinud nad keha kookosõliga ega torganud läbi kõrvu.

Majanduse ja kultuuri tasemelt olid havailased märksa ees enamiku Vaikse ookeani saarte elanikest. Nende peamisteks tegevusaladeks olid põllundus ja kalapüük. Mäenõlvadele rajasid nad kunstlikke terrasse, kus kasvatasid tarot, bataati, suhkruroogu, banaane, leivapuid ja kookospalme.

Põua-ajal niisutasid havailased põlde kunstlikult, kasutades selleks oskuslikult rajatud kanalitevõrku. Koduloomadest tunti koeri, sigu. Kasvatati ka kanu.

Havailaste toit koosnes sea-, koera- ja kanalihast, kalast, kookospähklitest, banaanidest, jamsist ja tarojuurtest. Naistele oli sealiha, kookospähklite ja banaanide tarvitamine karmilt keelatud. Kala sõid saareelanikud sageli toorelt, muid toiduaineid aga küpsetasid kuumade kividega vooderdatud aukudes. Erinevalt teiste Polüneesia saarte elanikest tarvitasid havailased toidus soola ning olid väga maiad soolase kala ja liha peale. Asulast eemalviibimise ajaks võtsid nad endaga kaasa väiksed tarojuurte jahust valmistatud kuulikesed, leotasid neid magedas või soolases vees ja said niiviisi jahukisselli.



Havai saartel.

Havailased olid osavad meresõitjad. Merel orienteerusid nad hästi tähtede järgi ja sooritasid oma paatidel, ühest puutüvest tahutud kanuudel, pikki reise mööda Vaikset ookeani.

Eurooplastest uurimisreisijad kujutasid Havai saarte elanikke varaste ja loodritena. Lisjanski lükkab need väited täielikult ümber. „Kuigi meile eelnenud meresõitjad väidavad," kirjutab ta, „et sändvitšlastel on kalduvus varastada, ei märganud ma siiski... nende juures midagi taolist."

Niisama kiitvalt räägib ta ka nende tööarmastusest, andekusest ja kunstimaitsest.

Kõik nende tooted, eriti riie, mida naised valmistasid mooruspõõsa koorest, olid suurepärase kvaliteediga. Riiet valmistati täpselt samuti nagu Marquesas-saartelgi. Lõhestatud bambusvitsaga või puurullile lõigatud mustriga kaunistasid havailased oma riideid maitsekalt mitmesuguste värvidega, mida nad valmistasid juurte ja marjade mahlast. „Kui ma neid riideid esimest korda nägin," kirjutab Lisjanski, „ei suutnud ma kuidagi uskuda, et metsikul inimesel on nii peen maitse. Värvide valik ja väga kunstipärane rangelt proportsionaalne muster teeksid kuulsaks iga vabrikandi isegi Euroopas."

Elanike riietus kujutas endast rahvariiete ja euroopaliku riietuse segu. Havailaste rahvariie koosnes harilikult 4,5 arssina pikkusest ja 0,5 arssina laiusest riidetükist. Mehed kandsid seda vööna, naised seelikuna. Külma ilmaga heideti õlgadele nelinurkne mitmekordselt kokkupandud paksu riide tükk. Pidupäevadel ehtisid rikkad havailased end mantlite ja linnusulgedest tehtud kiivritega.

13. juuni õhtul läks Lisjanski koos mõne ohvitseriga maale, et tutvuda kohaliku asulaga. Tihedaleheliste puude varjus nägid nad lehtedega kaetud teivasonne. Onnid „sarnanevad meie taluaitadele, ainult selle vahega," kirjutab Lisjanski, „et katused tehakse neile kõrgemad, seinad aga, vastupidi, väga madalad. Vähestel neist on aknad ja needki väga väikesed, suurem osa onne aga tehakse vaid raamuksega, nagu meie õhuaknad, millest ronides vaevalt sisse mahub."



Templi välisvaade Havai saarel.

Rikastel saareelanikel oli kuni kuus üksteise kõrvale ehitatud onni. Onnid ehitati kivistele platsidele ja piirati madala puust pihttaraga.

Onnid olid räpased, sest koos inimestega elasid seal koerad, sead ja kanad.

15. juunil otsustas Lisjanski tutvuda Tavaroa asulaga, kus pärismaalased olid 1779. aastal tapnud James Cooki. Inglased maksid Cooki tapmise eest pärismaalastele julmalt kätte. Puudel oli veel näha jälgi inglaste kuulidest, milledega, nagu havailased jutustasid, tapeti palju inimesi.

Siin tutvusid meremehed mitme kohaliku templiga, mis kujutasid endast lahtisi nelinurkseid varbadega tarastatud platse. Korobitsõn kirjutab, et seal oli palju „puust puuslikke, mis ei sarnanenud ei inimeste ega loomadega".

Need primitiivsed puuslikud kujutasid sõja, rahu, rõõmu ja kevade jumalaid. Raidkujude ette oli rajatud teivastest ohvrialtar, millel lebasid mitmesugused vil-

jad, seakered ja koeralaibad. Eriti rikkalikult tõid havailased oma jumalatele ohvreid juhtide surma puhul. Kõik ohvriannid sõid preestrid hiljem rahva eest salajas ära. Kurbust juhi surma puhul väljendati sellega, et tema alamad lõid endal kividega välja esimesed hambad, lõikasid ära juuksed ja kraapisid ihu teravate esemetega veriseks.

Havai saared kuulusid tol ajal kahele suguharujuhile. Lisjanski nimetab neid kuningateks. Üks neist — Tomi-omi — oli jõudnud vallutada peaaegu kogu saarestiku, välja arvatud Kauai saar, mida valitses Tomari.

Havai saartel oli kuningal suur võim. Kui tal tuju oli, võis ta võtta elu igalt tema võimu all olevalt saareelanikult. Kirjutatud seadusi Havai saartel ei olnud, ja „kõik siinsed määrused", kirjutab Lisjanski, „seisid tabus". Kuningas võis panna tabu kõigele, millele ta vaid tahtis, ja sellest peeti kinni väga rangelt. Lisjanski jutustab, et üks saareelanik sõi keelatud ajal kookospähkli, mille eest ta vähimagi halastuseta hukati.

Kuid oli ka niisuguseid tabusid, mida isegi kuningas pidi täitma. Üks neist seisis järgmises: igal kevadel korraldasid Havai saarte elanikud terve kuu jooksul mitmesuguseid lõbustusi. Pärismaalased laulsid laule, tantsisid, organiseerisid mängulahinguid. Kuningas pidi selle peo ise avama, kus ta ka ei viibiks. Enne päikesetõusu pani kuningas endale selga rikkalikult kaunistatud mantli ja sõitis paadis rannast eemale, nii kaugele, et päikesetõusuks jälle randa jõuda. Tema saatjaks määrati üks tugevamaid ning osavamaid sõjamehi, kes järgnes piki randa paadile. Kohe, kui paat oli randa jõudnud ja kuningas sellest väljudes endalt mantli heitnud, viskas sõjamees täiest jõust tema pihta oda. Kuningas pidi oda lennult kinni püüdma, pöörama selle nüri otsaga ülespidi ja jätkama oma teed jumalate peatempli poole. See oli rahvale pidustuste algamise märgiks. Kui kuningas ei suutnud oda kinni püüda, siis löödi ta kohe surnuks.

Üks eurooplane küsis kord Tomi-omilt, miks ta seda kommet ei kaota ja oma elu iga aasta suurde ohtu seab.

„Ma oskan niisama osavalt oda püüda," vastas ta uhkelt, „nagu minu kõige osavam sõjamees oskab seda

heita ja sellepärast ei ole mul midagi karta."

Kui meeskond oli varustatud kõige vajalikuga, lahkus Lisjanski 16. juunil Havai saarelt. Ta kavatses minna Oahu saare juurde, et vaadata havailaste sõjalisi ettevalmistusi ja kohtuda Tomi-omiga. Kui ta aga sai teada, et seal möllab epideemia, võttis ta kursi Kauai saarele.



Havailaste sõjapuuslik, valmistatud puujuurtest.

Õhtu eel tuli „Nevale" Tomari. Ta rääkis inglise keelt, näitas tunnistusi, mis ta oli saanud laevade kaptenitelt, keda ta oli varustanud proviandiga, ja kutsus Lisjanskit endale külla. Ta palus Lisjanskit aidata teda sõjas Tomi-omi vastu; selle eest lubas ta hakata Vene alamaks.

Lisjanski kinkis Tomarile baikateki ja mitmesuguseid pisiasju, kuid tema ettepanekuga sõjalise abi andmiseks ei nõustunud.

1810. aastal alistas Tomi-omi Kauai saare ja sai ühendatud Havai riigi esimeseks kuningaks Kamehameha I nime all.

Varsti pärast „Neva" lahkumist hakkasid Havai saartel peremeest mängima ameeriklased, kes muutsid need järk-järgult Ameerika Ühendriikide asumaaks.



Kamehameha I.

Ameeriklaste ilmumisega Havai saartele hakkas kohalike elanike arv kiiresti vähenema. Ameeriklaste riisumised ja vägivallateod, nakkushaiguste levimine, millega havailased ei osanud võidelda, alkohol, kohaliku majanduse õõnestamine kapitalistlike monopolide poolt — kõige selle tagajärjeks oli havai rahva peaaegu täielik väljasuremine.

James Cooki andmeil oli Havai saartel 400 000 elanikku, 1940. aasta loenduse põhjal oli saartele jäänud kõigest 14 000 havailast. Kohaliku elanikkonna riismeid assimileeritakse sunniviisil. Kolonisaatorid püüavad hävitada omapärast havai kultuuri.

20. juunil 1804 lahkus „Neva" Havai saartelt ja võttis kursi Kodiaki saarele, mis asetseb Alaska rannikul. See reis oli väga rahulik. Vaevalt oli „Neva" eemaldunud Kauai saarest, kui kirdepassaat lakkas ja edelast hakkas puhuma pärituul. 25. põhjalaiuskraadil kadusid lendkalad. Kiiresti alanes temperatuur. 42. põhjalaiuskraadil langes temperatuur öösiti kuni 1,6° C.

„Ma ei tea," kirjutab Lisjanski, „kuidas seda kliimat hinnata, kui peaaegu suve keskel leidsime seal hilissügise. Võib-olla ei lase sagedased udud ja niiskus päikesekiirtel õhku soojendada, kuigi laiuskraadi järgi peaks kliima olema niisugune, nagu me näeme Euroopa lõunaosas."

Lisjanski seletus, miks kliima Havai saarte ja Kodiaki saare vahel külmeneb, ei ole õige.

Klimaatiliste tingimuste muutumine Havai saartest põhja pool on seotud põhjast tuleva külma Kalifornia hoovusega.

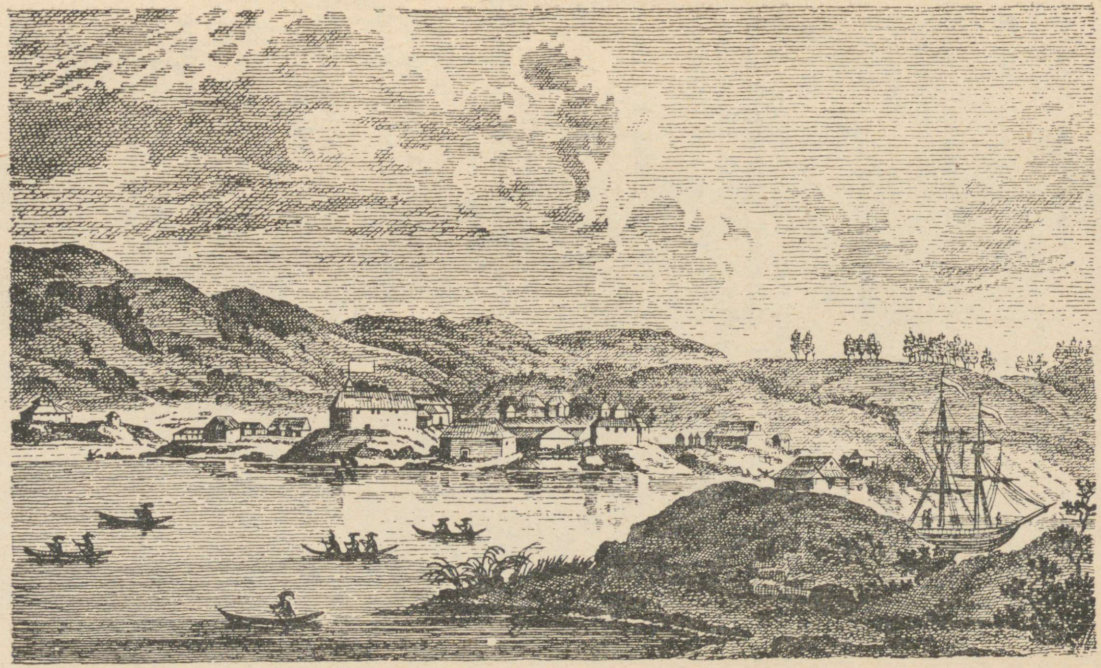
8. juulil nägid meremehed Tširikovi saart. Selle saare avastas 1741. aastal Bering.

Tširikovi saare läheduses kohtasid meremehed hülgeid ja rohkesti linde. Meres ujusid merikapsa põõsad.

10. juulil tulid silmapiiril nähtavale Kodiaki saare kõrged lumised mäetipud. Lisjanski suunas laeva Tšiniati lahte, kus asus St. Pauli asula — Vene Ameerika Kompanii baas. 13. juulil jäi „Neva" ankrusse avaras Tšiniati lahes, mis asetseb Kodiaki saare kirdetipu juures.

Sadamasse oli kogunenud palju rahvast, kes tervitasid Balti meremehi valjude hurraa-hüüetega. „Neva" tõi Kodiakile mitmesuguseid kaupu, toiduaineid ning samuti palju kirju, raamatuid, ajakirju, geograafilisi kaarte, pilte, raidkujusid, mitu teleskoopi ja isegi elektrimasina.

Meremehed olid kindlad, et pärast üheteistkuulist reisi ootab neid pikaajaline puhkus, kuid järgmisel päeval sai Lisjanski koloonia ülemalt Baranovilt kirja, milles teatati kološite suguharu indiaanlaste kallaletungist



St. Pauli sadam Kodiaki saarel.

vene asunikele ja Sitka kindluse vallutamisest nende poolt.

Juba 1799. aastal oli Baranov Sitka saarele, mis hiljem sai Baranovi nime, rajanud Arhangelski kindluse ning hakanud ehitama sadamat koos doki ja töökodadega.

Kološite (koljužite) suguharu indiaanlased, keda ameerika ja inglise kolonisaatorid ässitasid venelastele kallale tungima, ründasid 1802. aastal ootamatult Arhangelski kindlust ja hävitasid selle. Nagu hiljem selgus, oli kallaletungijate hulgas madruseid kellegi Barbier' mereröövlite laevalt. Nende näod olid värvitud grafiidiga ning juustesse oli puistatud kotkasulgi. Peaaegu kõik kindluses viibinud inimesed, väikestest suurteni, tapeti või piinati neid julmalt. Ainult 36 inimest päästsid end põgenemisega metsa; 45 inimest muutsid kološid orjadeks.

Mõne aja pärast jõudis teade Arhangelski kindluse langemisest Baranovini, kes asus Kodiaki saarel.

Baranov mobiliseeris üle üheksasaja inimese. Vene kütte toetasid ka Aleuudi saarte, Kodiaki ja Alaska kohalikud elanikud. 1804. aasta kevadel suundus Baranovi salk Sitka lahte, kus ta „Neva" saabumist oodates tegeles kalapüügi ja mereloomade küttimisega.

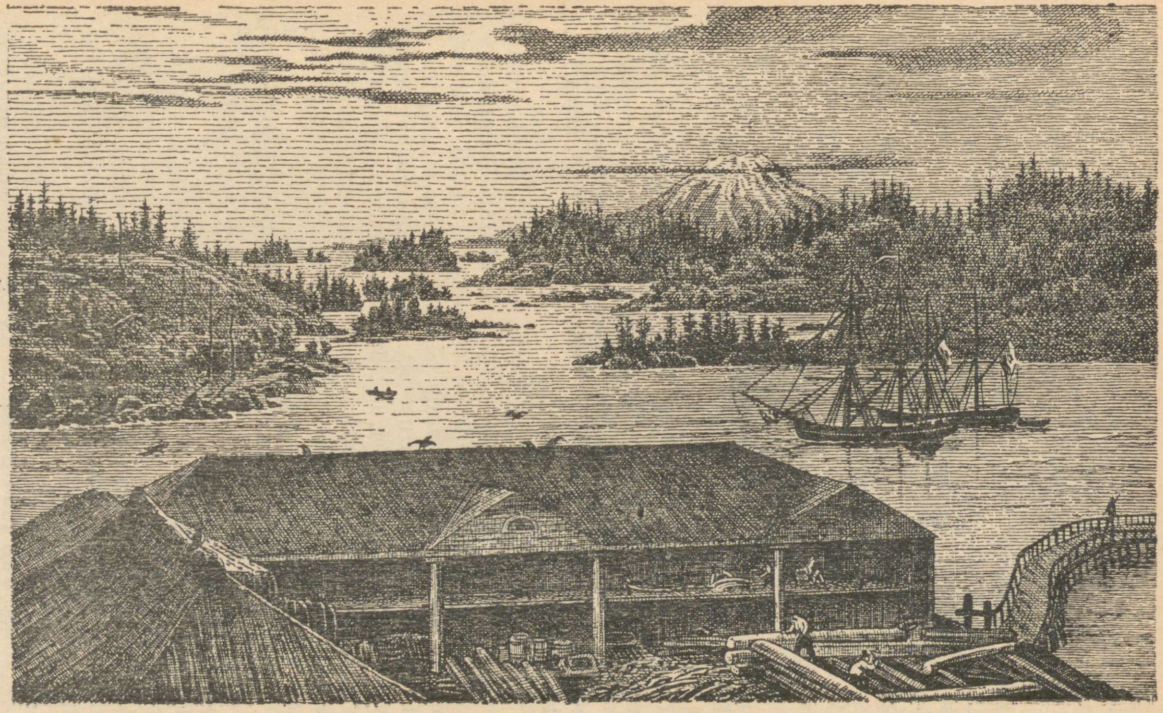
Aega kaotamata hakkas Lisjanski Venemaalt toodud kaupu maha laadima, provianti varuma ja oli peagi valmis sõiduks Sitka saarele, kuid vastutuuled ja udud lükkasid merelemineku 15. augustini edasi.

Lisjanski teostas sel ajal astronoomilisi vaatlusi ning saatis tüürimees Kalinini süstal Tšiniati lahte selle üksikasjaliseks mõõtmiseks ja kirjeldamiseks.

15. augustil 1804 väljus „Neva" Pauli sadamast ja võttis kursi piki Ameerika rannikut edelasse. Siin kerkis päris mere ääres taevasse ligi 6000 meetri·kõrgune majesteetlik St. Eliase mäestik, mida katsid lumi ja võimsad jääliustikud. Liustikud ulatusid neis kohtades otse rannikuni.

Ranna lähedal kohtasid meie meresõitjad vaalu, merihobusid, kotikuid ja rohkesti linde.

Nelja päeva pärast jõudis „Neva" õnnelikult Sitka väina.



Sitka laht.

„Meie pilkudele," kirjutas Lisjanski, „avanesid kõikjal metsad, millega oli kaetud kogu rannik. Kui palju ma ka olin näinud asustamata paiku, kuid metsikuse ja tühjuse poolest ei saa neid siinsetega kuidagi võrrelda."

Püsis vihmane ning udune ilm. Maale minna oli ohtlik. Lisjanski ja ohvitserid teostasid astronoomilisi vaatlusi, madrused püüdsid kala ja küttisid mereloomi: hiidlesti — lestlaste sugukonda kuuluvaid kalu raskusega kuni kaheksa puuda; püssidest lasti merilõvisid, mis kaalusid kuni seitsekümmend puuda.

19. septembril jõudis laeval „Jermak" kohale Baranov, 25. septembriks aga kogunes Risti sadamasse kogu tema väesalk. Parlamentääride kaudu nõudis Baranov kološitelt vangide vabastamist. Ta tegi ettepaneku kokku leppida rahulike suhete kohta, kuid kološid sellega ei nõustunud.

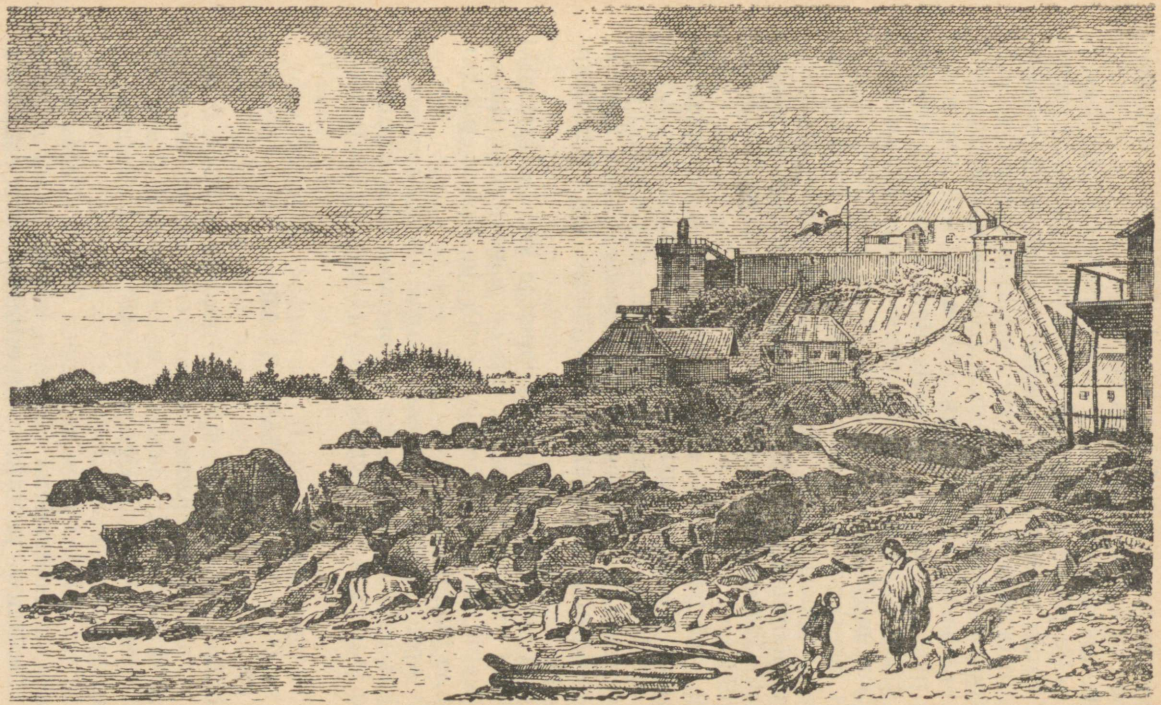
Tulirelvadega varustatud indiaanlased teostasid inglise madruste juhtimisel kindlusest julgeid väljatunge, tapsid Baranovi väesalka kuuluvaid kodiakke ja aleuute. Pärast kallaletunge korraldasid nad kärarikkaid tantse.

Siis tegid venelased dessandi kološite kindlustuste lähedale. Siin heisati Vene lipp ja ehitati kahuritega relvastatud reduut. Sellele kindlusele pandi nimeks Novo-Arhangelsk, sest vana Sitka kindlus, mida nimetati Arhangelski kindluseks, oli indiaanlaste poolt hävitatud. Kuna rahuläbirääkimised ei andnud soovitud tulemusi, otsustas Lisjanski avada indiaanlaste kindluse pihta suurtükitule. „Neva" tuli tabas märki ja varsti oli vaenlane sunnitud rahu paluma.

Pärast lõputuid venitamisi ja läbirääkimisi, mis kestsid kuus päeva, põletasid kološid oma kindluse maha ja jooksid metsa.

Tänapäeva Alaskas on säilinud Baranovi ja Lisjanski poolt Sitka pärast peetud lahingu jäljed: osa indiaanlaste kindlusest, vanaaegsed vene kindlustused ja vennashaud, kuhu on maetud julged vene meremehed ja kütid.

„Neva" oli terve kuu Novo-Arhangelski juures ankrus. Peatuse ajal määrati kindlaks paljude Sitka arhipe-



Novo-Arhangelski kindlus.

laagi saarte geograafiline asend. Lisjanski pani neile nimed ja koostas saarte kaardid.

10. novembri hommikul väljus „Neva" Sitka lahest ja jäi nelja päeva pärast uuesti ankrusse Kodiaki saarel St. Pauli sadamas. Meremehed võtsid taglase maha, kindlustasid laeva ja kolisid rannikule elama.

Kogu detsembrikuu püsis soe ilm ja kraadiklaas näitas enamasti 3° C. Alles 26. detsembril tuli lumi maha, mis püsis kevadeni. Jaanuaris algasid tõelised külmad. Ilm püsis selgena. Kõige külmem oli 22. jaanuaril kell 9 õhtul, mil temperatuur langes kuni —17,5° C.

Et meeskond ei tunneks igavust, korraldas Lisjanski sageli mitmesuguseid lõbustusi. Loodi teater, kus madrused alamtüürimehe Fedul Maltsevi juhatusel etendusi andsid. Etendustele kutsuti ka Kodiaki saare kohalikke elanikke.

22. märtsil 1805 andis Lisjanski käsu alustada „Neval" ettevalmistusi ärasõiduks ja asus ise kolme süstaga teele, et uurida ning kaardistada Kodiaki saare idarannikut. Tüürimees Kalinin tegeles sel ajal Kodiaki põhjaosa ning Afognaki ja Kivijänese saare kaardistamisega.

Kõigi nende uurimuste tulemusena koostas Lisjanski Kodiaki saarestiku kaardi, mis on väga täpne. Sellele on lisatud Tšiniati lahe ning Pauli ja Kolme pühaku sadama plaanid.

12. aprillil jõudis Lisjanski tagasi Pauli asulasse ja hakkas valmistuma reisiks Kroonlinna, kuid karusnahkade laadimise tõttu viibis „Neva" ärasõit 13. juunini.

## KODIAKI SAAR

Kodiaki saar asetseb Alaska poolsaare lähedal, millest teda eraldab Kenai väin. Tema ümber on palju väikseid saarekesi; nendest on suuremad Afognaki, Kivijänese, Kuuse, Ugagi, Salthidagi, Suthinogi ja Tugidogi saar.

Kodiaki avastas vene kaupmees Stepan Glotov 1763. aastal; kakskümmend aastat hiljem saabus siia G. I. Šelihhov ja rajas siin esimese vene asunduse.

Lisjanski saabumise ajal oli saarel, mille pindala on 9000 km², umbes 4000 elanikku.

Kodiaki saar on mägine ja liigestatud sügavate lahtedega, kuhu suubub rohkesti jõgesid.

Saarel esineb sageli vihma ja udu. Isegi suvel on väga vähe päevi, mida võib nimetada soojadeks.

Siinsed talved tuletavad tavaliselt meelde vene hilissügist, kuid talv, mille veetsid saarel „Neva" meremehed, oli erandiks. Sügav lumi kattis maad 22. detsembrist 15. märtsini. Temperatuur langes mõnikord kuni —17° C. Lisjanski andmeil ulatus jää paksus tiikidel märtsis 45 sentimeetrini.

Suvel kattusid Kodiaki mäed ja orud haljendava rohuga. Ainult kohati kasvas vähesel hulgal papleid, kaski ja leppi, saare põhjatipus ja Tšiniati lahe ääres aga esines kuusikuid.

Marjapõõsastest mainib Lisjanski jõhvikat, sinikat, pohla, kukemarja ja erilist liiki vaarikat, mille viljad olid kuni 2,5 sentimeetri pikkused.

Kodiaki elanikud korjasid ja tarvitasid toiduks saranaad ehk kamtšatka liiliat, mille sibulad sisaldavad palju tärklist ja suhkrut, samuti ka metsikut sibulat, mida nimetatakse karulauguks ja mis on suurepäraseks vahendiks skorbuudi vastu.

Venelased hakkasid Kodiakil kasvatama kartulit, naerist, rõigast, salatit, küüslauku, kapsast. Enne venelaste ilmumist ei tundnud kodiakid ei põllundust ega karjakasvatust. 1804. aastal külvati esmakordselt otra, mis andis häid tulemusi, sest Kodiaki saare muld on viljakas.

Metsloomadest kohati saarel pruunkaru, kolme liiki rebaseid — mustrebast, hallkael-rebast, punarebast —, kärpe ja kivijäneseid (suslikuid). Suslikuid tapeti iga aasta tuhandete kaupa, kuid jagu neist ei saadud ja kogu maa oli kaetud nende urgudega.

Alates sellest ajast, kui Kodiaki saart külastas vene kaupmees G. I. Šelihhov (1784), hakkasid venelased siin kasvatama veiseid, kitsi ja sigu. Lisjanski tõi Kodiakile ute ja oina.

Saarel elutses tohutul hulgal linde. Rannalindudest esines siin kotkaid, keda pärismaalased kodustasid, sest



Eskimo Kodiaki saarelt.



Aleuudi naine.



Eskimo naine Kodiaki saarelt.



Kodiaki juhi kübar (taioona).

nende sulgi kasutati noolte jaoks, rabakanu, harakaid, vareseid (indiaanlaste püha lind), mitut liiki kurvitsalisi ja teisi. Lisjanski kirjutab, et õhtuti lendasid kotkad onnidesse ja istusid koos pärismaalastega tule ääres.

Merelindudest leidus suurel hulgal lunnalke, ipatkasid, kormorane, parte, kaure, arasid ja teisi. Kodulinde saare elanikel ei olnud.

Saart ümbritsev meri kihas mereloomadest. Esines vaalu, hülgeid, keda siin nimetati viigriteks, merilõvisid, merisaarmaid ja merikasse.

Aprilli lõpust kuni novembri alguseni kubisesid kõik jõed ja ojad punasest kalast, keda võis püüda isegi paljaste kätega. „Mõnikord juhtub," kirjutab Lisjanski, „et nad on hunnikus põhjast veepinnani nagu tünnis, siis söövad metsloomad, eriti aga karud, üksnes nende päid. Nad lähevad jõkke ja püüavad neid käppadega imestamapaneva osavusega, kuid kõige naljakam on vaadata, kuidas need elajad, rebinud ära vaid pea, ülejäänud kala kaldale viskavad."

Kõige väärtuslikumateks kaladeks pidasid saareelanikud tšavõõtšat, lõhet, nerkat, kižitšit, gorbuušat, kètat. Kõik nad kuuluvad lõhilaste sugukonda. Valgest kalast püüti suurel hulgal hiidlesti, trullinguid, vahnjasid (Vaikse ookeani navaaga, tursklaste sugukonnast), heeringaid ja teisi. Peale selle püüti rohkesti vähke.

Lisjanski andmeil oli kõigis Kodiaki asulates tol ajal 202 pärismaalaste onni (baraboori), kus elas umbes 4000 elanikku.

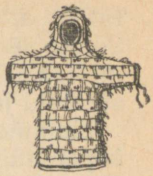
Kodiaki saare elanikke nimetab Lisjanski lihtsalt „kodiakkideks".

Tegelikult elasid Kodiaki saarel eskimod — konjaagid (ise nimetasid nad end: „inuit" — „inimesed").

Lisjanski kirjutab, et Kodiaki saare elanikud on keskmist kasvu, laiaõlgsed ja laianäo-

lised, nahavärv on neil punakas-tõmmu, silmad, kulmud ja juuksed aga täiesti mustad.

Nende suveriietuse moodustas pikk kitsaste varrukatega ja peakotiga särk, mida venelased nimetasid kamleikaks. See valmistati merilõvi-, viigri-, vaala- ja karusooltest. Särk oli täiesti läbipaistev ja veekindel. Talveriietus, mida nimetati parkaks, oli samalõikeline, kuid valmistatud loomanahkadest, peamiselt suslikute või merelindude nahast.



Sooltest kamleika.

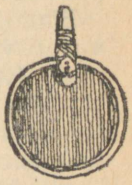
Peas kandsid pärismaalased linnunahkadest mütse või punutud kübaraid. Pükste asemel kanti hülgenahast vööd. Suurem osa aastast käidi palja jalu ja ainult väga suurte külmade ajal pandi jalga hülgenahkadest õmmeldud jalanõud.



Linnunahkadest parka.

Lisjanski kirjutab, et kodiakid armastavad väga ehteid. Mehed ja naised torkasid kõrvadesse augud ja kaunistasid neid mitmevärviliste helmestega. Naised ehtisid helmestega ka käsi, jalgu ja kaela. Varem aga oli kombeks läbi torgata ninakõhre alumine osa ja teha mitu lõiget alumise huule alla. Aukudesse pandi luid ja muid esemeid. Kodiakid tätoveerisid rinda, selga ja lõuga.

Nende pooleldi maa-alused elamud olid nelinurkse kujuga; elamul oli ruudukujuline ning meetrikõrgune uks ja üks aken katusel, kust väljus ka suits.



Kodiaki trumm.

Sellise elamu ehitamiseks kaevati esmalt nelinurkne 60-sentimeetri sügavune auk, mille nurkadesse kaevati poolteise meetri kõrgused vaiad. Vaiade peale asetati põikpuud. Seinad vooderdati tahutud laudadega, mis asetati vertikaalselt. Kõrge katus tugines sarikatele ja oli kaetud paksu rohukihiga. Siis määriti kogu elamu poriga, nii et ta väljastpoolt, nagu kirjutab Lisjanski, „sarnanes sõnnikuhunnikuga".



Puukauss.

Elamu sisemus kujutas endast küllalt ava-

rat tuba, mille keskele oli kaevatud auk lõkke jaoks. Seinte ääres olid panipaigad asjade ja tagavarade hoidmiseks. Selles ruumis kuivatati harilikult kalu, tehti süstasid ja valmistati toitu.

Elamutel olid juurdeehitused, mida Lisjanski nimetab župaanideks. Üldtoast župaani viiv uks tehti nii madal, et sellest pääses vaevu läbi ainult roomates. Neid juurdeehitusi kasutati elu- ja magamisruumiks, saunaks ja mõnikord ka hauaks. Neid valgustas mereloomade põitega kaetud aken. Seinte äärde, umbes meetri kaugusele, asetati prussid; need eraldasid magamiseks määratud paika. „Igaühele näib väga veidrana," kirjutab Lisjanski, „kuidas võib täiskasvanud inimene pikali heita nii lühikesele asemele, mis on župaani seina ja ülalmainitud palkide vahel, kuid siinsetele saareelanikele ei ole pikemat voodit vaja, sest nad magavad kõveras, nii et põlved ulatuvad peaaegu kaelani, ja enamasti lamavad nad selili."

Neis juurdeehitustes viibisid elanikud ainult talvel ja soojendasid neid kuumade kividega. G. I. Šelihhov kirjutab: „Nad panid imeks meie majade kiiret ehitamist, sest ühe oma onni ehitamisel töötavad nad mitu aastat, tahudes laudu teritatud rauatükikestega, ja sellepärast peavad nad neid suureks varanduseks."

Elanike peamiseks toiduks oli kuivatatud kala, mida varuti väga suurel hulgal. Peale kala tarvitati mereloomade (vaalade, hüljeste, merilõvide) liha.

Nälja ajal korjati juuri, marju ja mitmesuguseid karploomi. Vaalarasva eelistasid elanikud kõigile teistele toitudele. Rasva, samuti ka punase kala päid ja karploomi tarvitati toorelt. Muud toitu keedeti savipottides või küpsetati lõkke kõrvale torgatud keppidel.

Lisjanski kirjeldab õhtusööki ühes onnis järgmiselt: „Kui kala oli keedetud, täitis toiduvalmistaja esimese puukausi ning andis selle peremehele, kes sõi kõhu täis ja andis jäänused oma naisele; järgmised kausid jagati vanuse järgi, nii et poistel tuli väga kaua oodata, enne kui järjekord nendeni jõudis."

Kalapüük ja mereloomade küttimine olid meeste peamiseks tegevusalaks. Suurepäraselt ehitasid nad süstasid peenikestest keppidest, mis kinnitati vaalakiustega

puuvõrude külge ja tõmmati kokkuõmmeldud hülgenahkadega nii osavasti üle, et süst ei lasknud läbi tilkagi vett. Süst oli nii kerge, et kuival maal võis seda vabalt kanda üksainus inimene.

Aerutajad istusid avaustesse (luukidesse) ja sidusid eriliste rihmadega rinnale loomasooltest õmmeldud koti, mis kinnitati luugi äärte külge. Aerud olid kahe otsaga, s. t. neil oli laba nii ülal kui ka all. Süstal võisid kodiakid läbida 10 kilomeetrit tunnis. Neid ei kohutanud mitte mingisugune tuul ega lainetus. Lisjanski ise sõitis niisuguse süstaga maha 400 kilomeetrit ja kinnitab, et tal pole kunagi olnud paremat aerupaati. Peale süstade ehitasid eskimod suuri nahkpaate, millesse mahtus kuni kümme inimest.

Relvi ja tööriistu valmistasid kohalikud elanikud puust, luust, kivist ja rauast. Nende jahi- ja püügiriistadeks olid pikad piigid, harpuunid ja nooled. Kui peeti sõda, relvastuti suurte vibude ning kivi- või vaskotstega nooltega. Eskimote suguharudest kasutasid vibu ja nooli ainult konjaagid ja tšugatšid. Need sõjariistad olid neil laialdaselt kasutusel veel XIX sajandi keskel.

Vaalaharpuun kujutas endast kolme meetri pikkust puukeppi, mille otsas oli kaheteraline luust süvisesse torgatud kivinuga. Süstas istudes heitis kütt harpuuni vaala pihta. Harpuuni kiviotsik tungis vaala kehasse, vars aga tuli lahti ja ujus pinnale. Haavatud vaal eemaldus, suri kuskil ja paisati lainete poolt randa.

Viigriharpuun tehti sama pikk, kuid hambulise luuotsaga. Otsa külge seoti mereloomade soontest punutud nöör, mis oli keritud harpuuni varre ümber. Kui haavatud loom sukeldus, hargnes nöör lahti. Mõnikord sidusid saareelanikud harpuuni varre külge merelooma täispuhutud põie.

Hülgeid püüti sageli soontest punutud võrkudega või siis meelitati nad rannal peidus olles ja nende kisa järele aimates ligi ja tapeti.

Merisaarmaid tapeti harilikult pikkade kiviotsikutega varustatud nooltega. Neid heideti looma pihta erilise heiteriista abil, mis kujutas endast õnarusega lauakest, kuhu asetati nool. Saarmaid kütiti rühmiti. Saarmat nähes heitis lähim kütt tema pihta noole ja juhtis süsta

kohale, kus saarmas sukeldus, ning tõstis aeru. Ülejäänud kütid aga kogunesid tema ümber. Nii kestis seni, kuni loom tapeti.

Väga ohtlik oli merelindude — kormoranide — küttimine, kelle nahkadest valmistati parkasid. Küttidel tuli ronida ligipääsmatutele kaljudele.

Kalu püüdsid elanikud jõgedest kas lihtsalt kätega või teivastele tõmmatud võrkudega, mõnikord aga raiusid neid odadega. Merest püüti kala luuõngedega, mille külge seoti merikapsast nöör.

Naised tegelesid harilikult toidu keetmisega, ehete valmistamisega, riiete õmblemisega. Õmmeldi luunõeltega ja peenikese soontest valmistatud niidiga.

Vanemad õpetasid lapsi kannatama nii nälga kui ka külma. „Sageli juhtub," kirjutab Lisjanski, „et kisava lapse vaigistamiseks pistab ema ta talvel merre või jõkke ja hoiab seal niikaua, kuni nutt järele jääb." Poisse õpetati vibu laskma, süstasid ehitama ja neid juhtima. Tüdrukuid — õmblema ja nööri punuma.

Lisjanski uuris ka matmiskombeid. Surnule pandi selga paremad riided ja jäeti ta mõneks ajaks onni. Siis keerati keha loomanahkadesse ja lasti hauda, hauale aga laoti puid ja kive. Varematel aegadel, kirjutab Lisjanski, tapeti pärast rikka eskimo surma tema ori ja maeti koos temaga. Koos surnuga pandi hauda püügiriistu. Surnu sugulased lõikasid juuksed maha ja määrisid näo tahmaga, seda peeti leina märgiks. Mehe kaotanud naine jättis oma maja maha ja läks mõneks ajaks teise elamusse; sedasama tegi ka mees, kui naine ära suri.

Eskimod uskusid häid ja pahu vaime. Nende auks tõid nad ohvreid ja korraldasid usulisi pidustusi.

Nõidumine ja ebausk etendasid kohalike elanike elus suurt osa.

## SITKA SAARESTIK

14. juunil 1805 lahkus „Neva" Kodiaki saarelt ja heitis 22. juunil ankru Novo-Arhangelski reidil. Selle kindluse asutamisest ei olnud veel möödunud aastatki, kuid Novo-Arhangelskit oli juba raske ära tunda. Kaks-



Urgmets Sitka saarel.

kümmend kahurit kaitses kindlust, kindlusemüüride taga oli kaheksa suurt hoonet ning nende lähedal tulevase linna väljak. Kaldal, kindlusest allpool, asetsesid poed, laod, kasarmud, kalakuivatid ja köögiviljaaiad.

Kõigi tuulte eest kaitstud, aasta läbi jäävaba ning avara Sitka lahe sügavasse soppi kõrgele mäele ehitatud kindluse ligipääsmatu asend, karusloomade ja laevaehituseks sobiva metsa rohkus tekitasid Lisjanskis mõtte, et Novo-Arhangelsk peab olema Vene Ameerika Kompanii peasadamaks.

Kui laev oli Novo-Arhangelskis tühjaks laaditud, otsustas Lisjanski koos leitnant Povališiniga ronida Edžkomi vulkaanile, mis asetseb saarel, millele ta pani nimeks Kruz. 22. juuli hommikul alustasid nad koos kohalike teejuhtidega mäkketõusu.

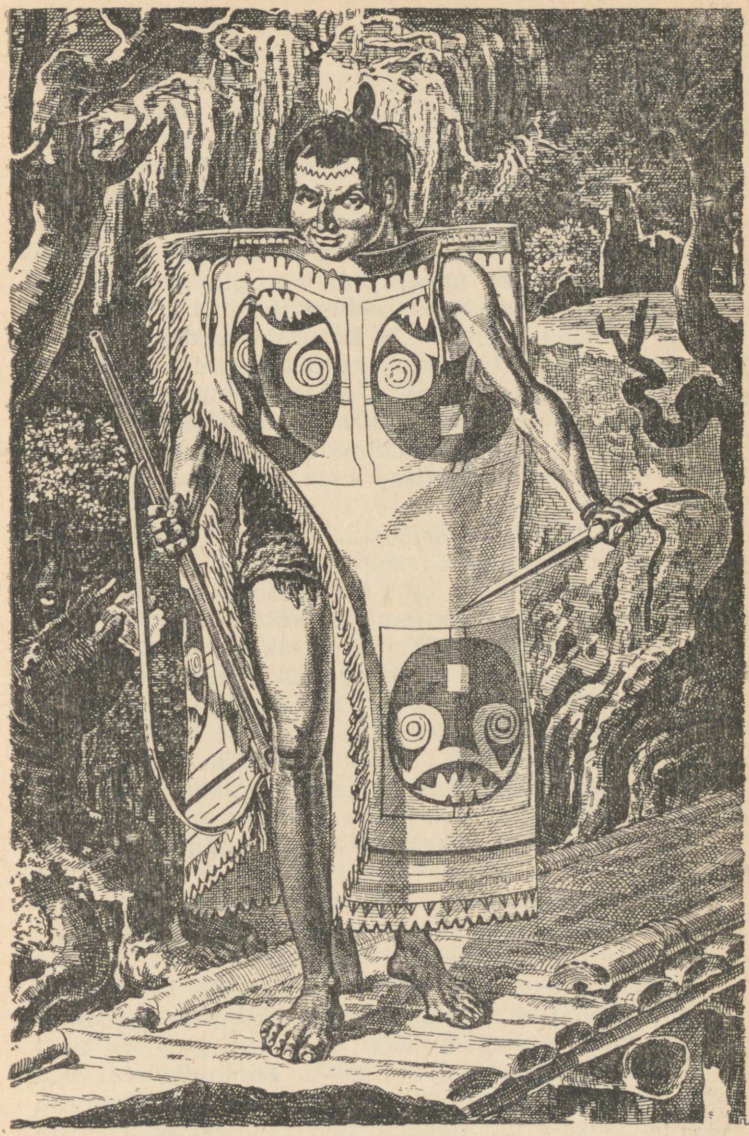
Tuli minna läbi paksu, tuulemurrust ummistunud metsa ja okkaliste põõsastega kaetud sügavate kuristike. Tohutu suured tõkked pehkinud puudest, mis olid läbi põimunud ronitaimedega, kõrge rohi ja põõsatihnikud olid niisuguseks takistuseks, millest sai jagu vaid kirve abil. Alles järgmisel päeval jõudsid matkajad ürgmetsast mäetipule, mis oli kaetud teravate kividega, millede vahel kasvasid harvad rohututid. Vulkaani tipul oli lai kraater, mille sügavus oli 85 meetrit ja ümbermõõt 4 kilomeetrit.

Kuna Lisjanski ja tema kaaslased olid esimesed sellele mäetipule roninud eurooplased, siis kirjutas ta paberile kõigi mäkketõusust osavõtjate nimed, pani paberi potti ja peitis selle kivide vahele.

Mäetipul nautisid matkajad majesteetlikku loodust. Nende jalge ees laius avar Sitka laht lugematute haljendavate saarte ja päikesekiirtes sätendavate väinadega. Sitka lahe teisel kaldal asetsevad mäed paistsid lebavat pilvedel. Nende lumised tipud põlesid loojuva päikese kiirtes nagu majakad.

23. juuli hilisõhtul laskusid matkajad mäejalamile.

7. augustil külastas Lisjanski koos haigete madrustega Ameerika rannikul, Novo-Arhangelskist 25 kilomeetri kaugusel asuvaid kuumaveeallikaid. Allikate vee temperatuur ulatus 84°C. Vesi sisaldas süsihaput lupja, soolhapet ja väävlit. Haiged madrused suplesid



Kološite suguharusse kuuluvate indiaanlaste juht.

terve nädala mineraalallikates, mille järel neil hakkas tõesti parem.

16. augustil jõudis Lisjanski laevale tagasi. Selleks ajaks oli tüürimees Kalinin lõpule viinud nende saarte kaardistamise, millele Lisjanski pani nimeks Sitka saared. „Sitka saartele panin nime rahva järgi, kes neil elab ja ennast sitkahaanideks ehk sitkeenlasteks nimetab."

Ka üksikutele selle arhipelaagi saartele ja väinadele pani Lisjanski nimed, mis on kaartidele jäänud tänapäevani. Lisjanski kirjelduse järgi olid kõik need saared metsaga kaetud. Siin kasvasid seeder, kuusk ja „tsuugaks" nimetatud okaspuu (midagi nulu taolist).

Lisjanski kirjutab, et Sitka lahte suubuvates jõgedes oli rikkalikult kalu. Esines ka saarmaid ja jõekopraid, kes praegu on väga haruldased. Saartevahelistes väinades oli arvukaid merisaarmate, merikasside, hülgeja viigrikarju.

„Linde," kirjutab Lisjanski, „on siin vähem kui Kodiakil, kuid liigid on needsamad, välja arvatud sinkjad tutiga harakad ja kaks liiki hallikaid linde, kelledest üks on natuke suurem kui koolibri."

Lisjanski poolt kirjeldatav harakas on nähtavasti Stelleri kirju tutiga sininäär, üks Ameerika looderanniku iseloomulikumaid linde, kes nagu kõik näärid teiste lindude hääli järele aimab. Väike hallikas lind, keda Lisjanski nägi, on tõenäoliselt alaska koolibri, kes toitub siinse vaarika marjadest. On väga imelik, et niisugust troopilist lindu nagu koolibri võib Alaskas kohata 60. põhjalaiuskraadil (s. t. Leningradi laiuskraadil).

Sitka saared olid asustatud indiaanlastega, kes kuulusid tlinkiitide (inimesed) või kološite (koljužite) rühma, nagu neid nimetasid venelased.

Lisjanski kirjelduse järgi on tlinkiidid keskmist kasvu, väledad ja teravmeelsed; juuksed on neil mustad, karedad ja sirged; nägu on ümmargune ja paksude huultega; nahavärv tõmmu. Tlinkiidid värvisid nägu kinaveriga ja mustikamahlast valmistatud musta värviga. Naised moonutasid end sellega, et asetasid ümmarguse puutüki läbilõigatud alumisse huulde, mil-

lest see tugevasti rippu jäi. Tänu venelaste mõjule kadus see komme järk-järgult.

Indiaanlaste riietus oli segu euroopalikust ja tüüpilisest tlinkiidi riietusest. Eskimote parkat asendasid neil laiad valged peleriinid, mis olid kootud „mägioinaste" ja koerte villast. Villa saamiseks kasvatati rannikul erilist pika valge villaga koeratõugu. Need keerulise ornamendiga kaunistatud peleriinid olid kallid ning neid kandsid ainult juhid ja rikkad indiaanlased. Lihtsad ning odavad niinest kootud peleriinid olid vaeste ja orjade riietuseks. Niinest valmistati ka veekindlaid mantleid, kübaraid ja matte, milledel magati ning istuti.



Sõjamask.



Indiaani mask.

Sõjas ja omavahelistes kokkupõrgetes kandsid kološid puust soomusrüüd, mis oli kaetud paksude põdranahatükkidega, peas aga puukiivrit näokattega, mis kujutas endast nikerdatud ja eredate värvidega maalitud loomakujudega maski. Kõik see ühendati ja tõmmati kokku rihmadega. Lisjanski kirjeldab ka karusnahast poolkuubi neile õmmeldud raudliistudega, mida tlinkiitidele toodi Ameerika Ühendriikidest. Need olid omapäraseks raudrüüks.





Elamuid ehitasid tlinkiidid palkidest, prussidest ja laudadest. Need olid küllaltki avarad ja tuletasid väliselt meelde barakke. Välisseinad kaeti paksude tahutud laudadega. Eesuste kõrval ja samuti maja sees seisid mitmesuguste loomade originaalsed puust nikerdatud kujud. Neid loomi pidasid indiaanlased headeks vaimudeks, oma sugukondade kaitsjateks. Majade katused kaeti harilikult laudade või puukoorega, kuid mitte täiesti: üles jäeti suitsuava. Aknaid harilikult ei olnud, väiksele uksele riputati ette karusnahad või villane tekk.



Indiaani tootemeid.

Maja sisemus kujutas endast üht suurt tuba, milles elas tavaliselt mitu ühte sugu-



Kološite suguharusse kuuluvate indiaanlaste elamu sisevaade.

konda kuuluvat perekonda. Siin süüdati väikses augus ühine lõke, millel arvukad majaelanikud (25—35 inimest) endale toitu valmistasid. Suurest toast eraldati mõnikord kergete eesriietega või niinmattidega väiksed magamistoakesed, kus paiknesid üksikud perekonnad.

Oma majapidamist korraldasid suurte majade elanikud kogukondlikel alustel: üheskoos püüdsid mehed kala ja küttisid, naised korjasid marju. Koos peremeestega elasid majas nende orjade perekonnad, kuid need paiknesid maja sissekäigu juures, see tähendab kõige külmemas kohas.

Tlinkiidid ehitasid oma asulad kaitstud lahtede äärde. Majad asetsesid harilikult ühes reas piki mereranda, väga suurtes külades aga kahes-kolmes reas. Tlinkiidid jagunesid sugukondadesse, mida nimetati mitmesuguste loomade ja taimede nimedega. Uurimisreisijad kinnitavad, et tlinkiitide suguharu jagunes kaheks suureks pearühmaks — „varese" ja „hundi" vennaskonnaks. Kumbki vennaskond jagunes viieks teisejärguliseks liiduks; igasse liitu kuulus mitusada

inimest. „Kõik nimetatud sugukonnad," kirjutab Lisjanski, „on omavahel nii segunenud, et igas asulas võib leida neid kõiki natuke; kuid igaüks neist elab omaette majas, mille kohale on vapi asemel nikerdatud perekonnaloom. Kunagi ei sõdi nad omavahel, kuid vajaduse korral peavad üksteist abistama, kui kaugel nad ka asuksid."

Tlinkiidid olid head meremehed. Nende peamiseks tegevusalaks oli kalapüük. Kala püüti harpuunide, võrkude ja õngedega, mõnikord raiuti neid pikkade teravaotsaliste teivastega. Rohkesti kasutati ka võrke ja meie rüsa taolisi püüniseid. Küttimine etendas teisejärgulist osa. Linde ja maaloomi tapsid kološid peamiselt karusnahkade pärast. Taimedest tarvitati toiduks mitmesuguseid marju, söödavate juurtega sõnajalalisi ja söödavaid veekasve. Kalapüük ja küttimine oli peamiselt meeste ala; naised aitasid aerutada, puhastasid kalu. Marjade, mitmesuguste juurte ja veekasvude korjamine oli naiste töö, kuigi neid sageli aitasid mehed ja lapsed.

Talvel oli peamiseks toiduks kuivatatud kala (jukola). Seda kuivatati õhu käes või suitsutati, kusjuures liha enne luudest eraldati. Suurel hulgal varusid tlinkiidid talveks kalamarja. Lisjanski kirjutab, et kudemisperioodil lasksid kološid põhja kuuseokste kimpe. Neile jäi mari peatuma; oksad tõmmati välja ja riputati puudele kuivama. Kuivanud mari korjati kokku ja pandi suurtesse korvidesse või maasse kaevatud aukudesse.

Toitu valmistasid tlinkiidid malm-, raud- või vaskkateldes, mida nad said eurooplastelt. Jõukamatel olid euroopalikud toidunõud, vaesed aga kasutasid omatehtud puu- või luulusikaid ja puukausse. Majapidamistarvete valmistamiseks kasutati puud, polee-



Indiaani noad puu nikerdamiseks.



Indiaanlaste õngekonks.



Lõhepüügiharpuunid.



Indiaanlaste kivikirves.

ritud kivi, loomade luid ja sarvi. Pottsepatöö, samuti nagu põllundus, oli neile tundmata. Väikestel maalappidel kasvatati ainult tubakat.

Tlinkiidid tundsid ka mõningaid käsitööharusid. Enne eurooplastega tutvumist valmistasid mehed kivist ja luust poleeritud tööriistu, kuid olid tuttavad ka metalliga, eriti vasega. Nad said ehedat vaske Vasejõest ja tundsid sepistamiskunsti. Vasest tegid nad mitmesuguseid ehteid, pistodasid, oda- ja nooleotsi. Tõenäoliselt oskasid tlinkiidid enne eurooplaste tulekut ka rauda külmalt töödelda.

Eurooplaste ilmumisega hakkasid kivist tööriistad kiiresti kaduma. Lisjanski sai veel hankida kivist haamreid, jaspisest odaotsi, luust pistodasid ja õngekonkse.

Kadus ka saareelanike endine relvastus. Lisjanski kirjutab, et tulirelvad olid vibu ja nooled täiesti välja tõrjunud ning ainult merisaarmate ja hüljeste küttimisel kasutati veel nooli.



Juba enne eurooplaste raudtööriistadega tutvumist ehitasid tlinkiidid oma kivikirveste abil suuri ühest tüvest tahutud paate, mis olid kuni 14 meetrit pikad ja mahutasid 30—60 inimest. Ehitajad suurendasid nende laiust põikpuude abil. Nad täitsid paadi sisemuse veega, mille nad kuumade kividega keema ajasid, siis aga painutasid soojusest pehmeks muutunud külgi põikpuude abil. Lisaks kõrgetele parrastele kinnitati loomasoonte abil nende külge lai puuplank.



Indiaani nukud.

Tlinkiidi naised tegelesid naha parkimisega, karusnahkmantlite valmistamisega, juurtest ja pilliroost korvide ja mattide punumisega. Eriti osavad olid nad kudumises ja ketramises. Kõik mehed olid väga head puu- ja luunikerdajad.



Kološite suguharusse kuuluvate indiaanlaste tants.

„Siinsete elanike kõige suuremaks kunstiks või käsitööks," kirjutab Lisjanski, „võib pidada nikerdamist ja maalimist, sest otsustades paljude maskide ning muude nikerdatud ja maalitud asjade järgi, mida ma nägin, peab järeldama, et iga sitkalane on nimetatud kunstialade meister. Siin ei näe ühtki mängukanni, isegi kõige lihtsamat, ühtki tööriista ega nõud, millel ei oleks rohkesti mitmesuguseid nikerdisi."

Rikaste varandus koosnes suurest hulgast paatidest, loomanahkadest, villastest peleriinidest, ehetest, nöörile aetud teokarpidest ja orjadest, keda hinnati väga kallilt.

Orjadeks olid peamiselt lahingus vangivõetud vaenlased.

Orjade omamine oli indiaanlase rikkuse ja ülikuse tunnuseks; rikastel oli kuni 30—40 orja, kes olid pärandatavad.

Orjad olid indiaani ühiskonna õigusteta liikmed ja nendega käidi ümber nagu koertega. Ori ei söönud kunagi koos peremehega, indiaanlased viskasid neile toidujäänuseid. Omanik võis orja tappa või nagu asja

maha müüa. Nii tapeti juhi surma puhul mitu temale kuuluvat orja; neid tapeti ka uue maja ehitamise puhul ja nende laibad kaevati nurgasammaste alla. Surnud orja ei maetud, nagu vaba inimest, vaid heideti merre.

Põhiliselt kasutati orje musta töö tegijatena ja nende tööl oli abistav iseloom.

Kõrvuti jagunemisega vabadeks ja orjadeks jagunesid tlinkiidid ka rikasteks ja vaesteks.

Kõik kõlvikud — kalapüügikohad, küttimis-, marja- ja muud alad — loeti kogu sugukonna ühisomandiks. Kõlvikud olid jaotatud perekonnatükkideks. Neid tükke kasutasid üksikud perekonnad pärandusõiguse alusel, kuid ei saanud neid isiklikuks omandiks. Rikkad perekonnad kasutasid paremaid maatükke. Kui näiteks sugukonna valduses oli üks jõgi, siis kasutas juht kõige paremat kalapüügikohta jõe suudmes, kehvikutele aga jäid harilikult kalavaesed ülemjooksualad. Sugukonna liikmed pidid osa oma püügist või jahisaagist andma juhile kui ühiskondlike kõlvikute käsutajale. Nii pidi kolm karu tapnud kütt ühe karu andma juhile.

Vallasvara näol esineva eraomandi (karusnahad, paadid, tööriistad, orjad) suurenemisele aitas kaasa ka elav kaubavahetus mitmesuguste suguharude vahel. See õõnestas kollektiivse töö ja jaotuse aluseid ning viis sugukondliku korra lagunemisele.

Kui uurimistööd olid lõpule viidud, võttis Lisjanski laevale Vene Ameerika Kompanii laadungi ja hakkas valmistuma ärasõiduks.

Kodiaki saarel ja Novo-Arhangelskis viibimise tulemusena koostas Lisjanski tervikliku ülevaate selle maa kohta: selle looduse, kohalike elanike eluviisi, kommete, tavade ja kultuuri kohta ning Vene Ameerikasse elama asunud lihtsate venelaste tegevuse kohta.

Edaspidi jätkasid Vene Ameerika territooriumi uurimist kuulsad vene teaduslikud ekspeditsioonid silmapaistvate meresõitjate V. M. Golovnini, O. J. Kotzebue, M. P. Lazarevi, F. P. Wrangeli, M. N. Stanjukovitši, F. P. Litke ja paljude teiste juhtimisel. Nende paikade teaduslikku uurimisse andsid suure panuse ka Vene Ameerika Kompanii teenistuses olnud meremehed

N. Hvostov, G. Davõdov, M. Tebenkov, A. Koševarov ja teised.

Kogu selle laialdase ning viljaka tegevuse tulemuseks oli terve rida geograafilisi kirjeldusi, suurepäraseid kaarte ja atlasi, mis pika aja kestel olid täpsuse ja nendes sisalduvate laialdaste andmete poolest ületamatud.

Alaska siserajoonides avastasid venelased kõik tähtsamad jõed, järved ja mäeahelikud ning uurisid igakülgselt loodust, kuid ühtlasi ka seda maad asustavate rahvaste elu ja kombeid. Eriti suur väärtus on L. Zagoskini uurimistöödel aastail 1842—1844. Tema suurepärane teos „Reisikirjeldus Ameerikas asuvate Vene valduste kohta" ja rikkalikud kollektsioonid ei ole veel meie päevilgi kaotanud oma teaduslikku väärtust.

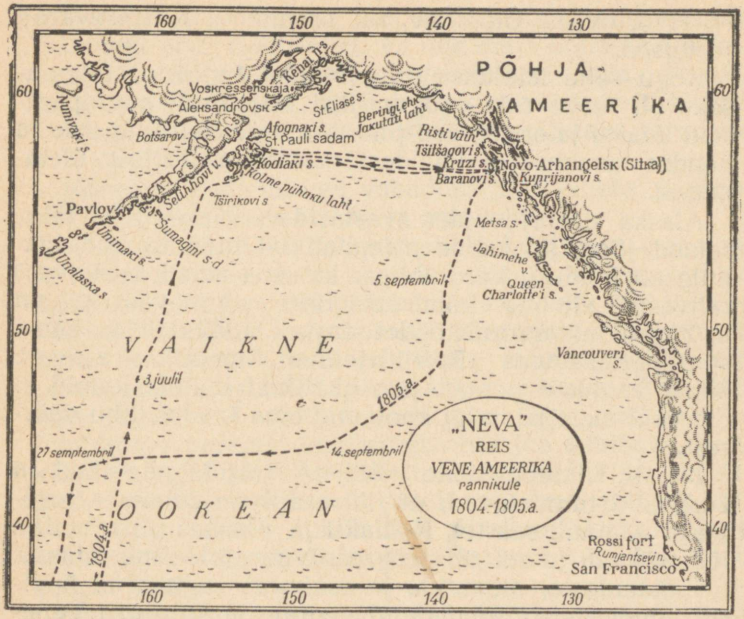
Nende silmapaistvate uurijate reiside päevikud ja žurnaalid tunnistavad, et lihtsate vene inimeste tegevusel Aleuudi saartel, Kodiakil ja Alaskas oli rahuliku töö iseloom ja sel oli progressiivne ajalooline tähtsus.

Indiaanlaste, aleuutide ja eskimote suguharud õppisid venelastelt uusi majandusvorme ja kultuuri. Venelased aitasid kohalikul elanikkonnal välja jõuda metsikuse seisundist, likvideerisid orjuse ja tegid lõpu alalistele sõdadele, mida mitmesugused suguharud pidasid omavahel. „Kõik need suguharud," kirjutab F. P. Litke, „elavad rahus ja sõpruses oma venelastest naabritega ja kutsuvad neid sageli vahetalitajaks ja kohtumõistjaks lakkamatute omavaheliste tülide puhul."

Vene asunike sõbralikest suhetest kohalike elanikega annavad tunnistust sagedased abielud vene meeste ja pärismaalastest naiste vahel.

1830. aastal oli Vene Ameerika territooriumil umbes 1000 segaabieludest sündinud last.

Koos vene lastega õppisid Novo-Arhangelski, Kodiaki ja teiste asulate koolides eskimod, aleuudid, indiaanlased ja segaabieludest sündinud lapsed (kreoolid). Andekamaid noormehi saadeti Venemaale edasi õppima. Paljudest neist said tublid madrused, käsitöölised, raamatupidajad, ametnikud, väikeste laevade kap-




tenid, kindluste ja teaduslike ekspeditsioonide ülemad. Nii näiteks kuulusid kreoolide hulka tuntud Alaska-uurijad Aleksandr Koševarov, Ruff Serebrennikov, Andrei Klimovski ja teised.

Hoopis teisiti koloniseerisid Ameerikat hispaania, inglise ja ameerika vallutajad, kes kasutasid selleks avantüristide, hulguste ja kurjategijate jõuke.

On hästi teada, et alates eurooplaste tulekust Põhja-Ameerikasse on indiaanlaste arv vähenenud 5—10 korda. Eurooplased pidasid indiaanlasi „alamaks rassiks", nendele peeti jahti nagu metsloomadele, neid hävitati igasuguste vahenditega, kaasa arvatud joogiveeallikate mürgitamine.

Ameerika päriselanike ja „valgete" vahelised abielud langesid julma tagakiusamise ohvriks. Üheks anglo-saksi kolonisaatorite armastatumaks lööklauseks oli: „Kõige parem indiaanlane on surnud indiaanlane."

Ellujäänud indiaanlased aeti reservatsioonialadele —

kõige viljatuma maa isoleeritud piirkondadesse (kõrbed, sood), kus nad nälja ja haiguste tagajärjel järkjärgult välja surid.

Pärast kõigi Ameerikas asuvate Vene valduste omandamist 1867. aastal hakkasid ameerika kolonisaatorid julmalt ekspluateerima aleuute ja eskimoid.

Kunagi arvukas aleuudi rahvas on praegu täieliku väljasuremise lähedal. Teise maailmasõja alguseks oli Aleuudi saartel kõigest 400 inimest, kes pidasid ennast aleuutideks.

1942. aasta juulis asustasid ameeriklased kõik aleuudid ümber Alexandri saarestiku Admiraliteedi saartele.

Alaska ja Kodiaki saare eskimod elavad siiamaani oma ürgsetes poolmaa-alustes elamutes või lumeonnides (iglu). Neid viletsaid elamuid valgustatakse ja soojendatakse rasvalampidega. Alaska põliselanikkonna surevus tuberkuloosi tagajärjel on 10 korda suurem kui Ameerika Ühendriikide „valge" elanikkonna surevus samasse haigusse.

Kirjaoskus on Alaska pärismaalaste hulgas äärmiselt vähe levinud.

Eskimotele ei ole siiani kirjakeelt loodud, samal ajal kui NSV Liidus on nõukogude võimu aastate jooksul loodud oma kirjakeel 25 väikesele põhjarahvale.

Praegu ei erine Alaska millegagi maakera kõige rõhutumatest asumaadest.

Alaska põliselanike õigusteta ning rõhutud olukorrale on eredaks kontrastiks Nõukogude põhjarahvaste kultuuriline ja majanduslik areng.

Alaskat ja Aleuudi saari on väga vähe uuritud. Paljud Alaska rajoonid on siiamaani „valgeteks laikudeks".

Ühe Alaskat käsitleva raamatu autor kirjutas 1950. aastal: „Meie, ameeriklased, peame häbist põlema selle ... mõtlematuse ja organiseerimatuse pärast, millega meie valitsus korraldab Alaska kohta teaduslike andmete kogumist."

Praegu on Alaska muudetud laialdaseks sõjaväelaagriks. Geograafilisi uurimistöid tehakse siin ainult sõjalistes huvides: sõjateede ja sõjaväe-ehituste rajami-

sega seotud uurimised, strateegilise tooraine, eriti aga uraani otsimine jne.

Ameerika reaktsioonilised ajaloolased, geograafid ja kirjanikud püüavad surnuks vaikida või moonutada Alaskas ja Aleuudi saartel tehtud vene avastuste ajalugu. Kuid nende katsed ei kanna vilja.

Igaveseks jäävad inimkonnale meelde nende venelaste kuulsusrikkad nimed, kes avastasid ja asustasid suuri alasid Uues Maailmas.

## LISJANSKI SAARE AVASTAMINE

1. septembril 1805 lahkus „Neva" Novo-Arhangelskist ja suundus Hiinasse.

Lisjanski otsustas Havai saartele mitte sõita ja valis tol ajal täiesti tundmatu tee. „Nendes veel külastamata ja väga vähe tuntud vetes avaneb võib-olla võimalus teha uusi avastusi, milledele me oma reisi planeerides mõtlesime."

„Neva" meeskonna koosseis oli nüüd täienenud uute inimestega. Lisjanski võttis endaga kaasa kaks täiskasvanud kodiakki ja neli kreooli poissi, kellele ta otsustas õpetada mereasjandust, et teha neist madrused.

Oktoobri keskpaigani kulges reis täiesti rahulikult. Vahetevahel oli silmapiiril näha maa uduseid piirjooni. Siis muudeti kurssi, kuid selgus, et need olid pilved.

15. oktoobril ümbritsesid 26°43′ põhjalaiusel laeva mõõkvaalad, tuunikalad, fregattlinnud ja suured valged kajakad. Väsinult lehvitasid nad tiibu, ja kohe, kui olid laevani jõudnud, laskusid suurte parvedena mastidele. Lisjanski käskis silmapiiri tähelepanelikult jälgida, sest ka La Pérouse oli nendes paikades kohanud maa tundemärke.

Kell 10 õhtul vappus laev tugevasti ja sattus madalikule korallrahu keskel, mille kohal kerkis kaljukünnis. Eestpoolt kostis läbi ööpimeduse lainemurru sünge mürin ja kaldale jooksvate lainete kohin. Üle parda heideti kõik rasked asjad: tagavararaad, tengid, lauad ja kahurid, mille külge seoti ujukid. 16. oktoobri koidikul päästeti laev madalikult sõudepaatide abil, kuid

äge tormihoog paiskas ta teist korda madalikule. Jälle lendasid vette köied, ankrud ja ballast. Alles vastu õhtut, kui hädaoht oli juba möödunud, märgati väikest madalat saart, mis asetses ühe miili kaugusel.

18. oktoobril maabus Lisjanski koos mõne ohvitseri ja madrusega nende poolt avastatud saarel. Väike madal korallilliivast tekkinud saar oli asustamata. Ta asetses ohtliku madaliku keskel ja kerkis vaevalt üle merepinna.

Kaldal nägid nad rohkesti linde ja hülgeid. „Esimesed piirasid meid kohe ümber," kirjutab Lisjanski, „ja sarnanesid rohkem kodu- kui metslindudele, viimased aga lamasid selili ega pööranud meile vähimatki tähelepanu. Mõned neist olid üle sülla pikad ja vaevalt avasid silmi, kui keegi neile lähenes, kuid ükski ei liikunud oma kohalt. Peaaegu igal sammul langesime põlvini urgudesse, mis olid kaetud tiheda rohuga ja täis noori linde, kellest paljud meie pärast elu kaotasid, sest jalge all oli kuulda lakkamatut piuksumist."

Edasi kirjutab Lisjanski: „Torganud teiba maasse, matsin esmalt selle kõrvale pudeli kirjaga saare avastamisest meie poolt ja läksin siis laevale tagasi kindla veendumusega, et kui saatus meid sellest kohast ei eemalda, siis tuleb oodata kiiret surma, sest mageda vee ja metsa täieliku puudumise tõttu ei olnud võimalik tarvitusele võtta mingeid päästeabinõusid. On tõsi, et kalad, linnud, hülged ja kilpkonnad, keda saarel oli väga palju, oleksid meid küllaldaselt varustanud toiduga, kuid millega me oleksime saanud kustutada oma janu?"

Õnneks kestis kolm päeva tuulevaikus ja „Neva" pääsis madalikult. Selles paigas oli põhi kaetud korallidega, mis sarnanesid kuni kahe meetri kõrguste kivist puude ja põõsastega. Saar oli väike — kaks miili pikk ja poolteist lai.

Linnud, hülged, umbes meetrise läbimõõduga kilpkonnad ja kümme suurt puutüve, millest ühe ümbermõõt oli allosas 2 meetrit ja mis sarnanes „Kolumbia rannikul kasvavale punasele puule", oli kõik, mis meresõitjad saarel leidsid.

Madalikule, millel laev pidi peaaegu hukkuma,

pandi nimeks Neva, ning saarele, mis asetseb 26°02′48″ põhjalaiusel ja 173°42′30″ läänepikkusel, pandi meeskonna pealekäimisel Lisjanski nimi.

„Meeskond kasutas seda juhust selleks," kirjutab vene meresõitja V. M. Golovnin, „et avaldada armastust ja ustavust oma väärikale ülemale, kelle nime ta jäädvustas selle andmisega avastatud saarele. Missugust autasu tublile ülemale võib võrrelda sellega, mis tuleb tema alluvate südamest. „Neva" ohvitserid ja madrused paluvad, nõuavad, nuruvad, et kapten seekord ohverdaks nende taotlusele ja soovile talle omase tagasihoidlikkuse ja annaks oma nime saarele, mille ta juhuslikult leidis. Mis võib olla meeldivam, kiitvam ja auväärsem meremehele, kes teenib ainult oma isamaa au ja kuulsuse nimel ning kellele on võõras igasugune omakasu."

20. oktoobril hiivati ankur ja suunduti edelasse. Kolme päeva pärast avastati 22°15′ põhjalaiusel ja 175°37′ läänepikkusel veel üks rahu, millele anti Krusensterni nimi. Lisjanski kahetseb, et „Neva" vigastused ei lubanud tal selles ookeani osas geograafilisi avastusi jätkata. Ta kirjutas, et „ei ole vaeva, millest ma ei nõustuks jagu saama, ei ole ohtu, mida ma ei nõustuks taluma, et aga teha meie reisi kasulikuks ja tuua uute avastustega au ning kuulsust Vene lipule."

Novembrist peale tuli vähendada madruste kuivikuportsjonit. „Mitmed madrused," kirjutab Lisjanski, „võtsid selle vähendamise vastu ilma igasuguse pahameeleta ja pealegi veel kinnitasid, et kui läheb vaja, siis on nad nõus elama kõige väiksema portsjoniga."

15. novembril ilmusid silmapiiril nähtavale kookospalmidega kaetud Mariaani saared.

Sõitnud läbi Tiniani ja Guami saare vahelt, võttis Lisjanski kursi Formoosa saarele. 23. novembril tabas laeva tugev taifuun. Tuul rebis taglast ja laev kaldus nii tugevasti ühele küljele, et „tuulealune külg oli mastideni vees". Lõunapaiku purunes tükkideks ahtri taga rippuv julla; lained viisid ülemiselt dekilt kaasa palju asju. Laev hakkas tugevasti lekkima.

„Metsikus märatsemishoos vahutav meri," kirjutab Korobitsõn, „tõstis oma põhjast üles liiva ja ähvardas



Guami saarel.

meid meeleheitele viia ning loopis sageli üle laeva laineid, mis murdsid maha kesk-üladeki tuulealusele küljele seatud kaks kilpi. Laeva tuulealune parras ja dekk kuni luukideni olid vee all, purjede seadmisel aga paiskas groottaakselsoot laevalt merre kolm madrust, kuid lained heitsid nad jälle kesk-üladekile, nad jõudsid kinni haarata neile laevalt heidetud köitest ja see päästis neid märatseva mere ohvriks langemisest."

Viie päeva jooksul pärast tormi lõppemist kuivatati laeva sisemust ja kanti üles märjakssaanud asju. Kolmkümmend tuhat merikassi nahka ja suur hulk merisaarma- ja rebasenahku tuli üle parda visata.

28. novembril möödus „Neva" Formoosa saarest ja jõudis Lõuna-Hiina merre. Laeva juurde tuli Kantonist hiina džonki ja selles istujad teatasid, et „Nadežda" on juba üle nädala ankrus Makao linna lähedal.

3. detsembril heitis „Neva" Makao reidil pärast kolmekuist meresõitu ankru.

## V



# KODUMAALE TAGASIPÖÖRDUMINE

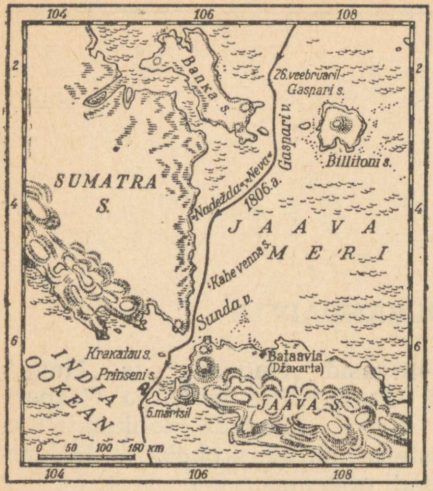
## KODURANDADELE

9. veebruaril 1806 hiivasid „Nadežda" ja „Neva" ankru ning suundusid Lõuna-Hiina mere ja Gaspari väina kaudu Jaava merre. Laevade lahkumineku puhuks määras Krusenstern kohtumiskohaks St. Helena saare, mis asetseb Atlandi ookeanis.

25. veebruaril ületasid laevad kolmandat korda ekvaatori. Ilm oli kuum, vahetevahel puhkes kohutav troopikaäike koos paduvihmadega, mida ootamatult asendas kestev tuulevaikus. Tuulevaikuse tõttu seisid laevad mõnikord terveid päevi ühel kohal. Paduvihmad ei värskendanud sugugi õhku. Isegi öösiti oli temperatuur ainult 1 kraad madalam kui päeval.

1. märtsil ilmus nähtavale Jaava saar ja Krusenstern suunas laevad Sunda väina. Laevad sõitsid Jaava ja Sumatra õitsvate randade vahel. Kohati lebasid väina peegelsiledal pinnal nagu lillekorvid väikesed saarekesed. Puud kasvasid tihedalt otse vee ääres. Lagedat maad ei olnud kusagil näha — aina metsad ja aiad. Aedade taga sinendasid horisondil kõrged metsaga kaetud mäed; mäenõlvadel oli kohati näha suhkruroo- ja ananassi-istandikke ning riisipõlde või igihaljaid banaani- ja kookospalmisalusid. Väinas laevade ümber liikus edasi-tagasi hulgaliselt malai paate. Poolalasti pruunid malailased ja punakad hindud kisasid üksteist katkestades, näitasid ahve, korve ilusate korallide ja teokarpidega, elavaid papagoisid ja kilpkonni.

Meresõit Sunda väinas rohkete väikeste saarte ja korallirahude vahel oli küllaltki ohtlik, seda enam, et tol ajal ei olnud nende kohta häid kaarte. „Siin oli mul




Sunda väin.

juhus," kirjutab Krusenstern, „oma kogemuste najal veenduda, kui ebaõiged on selle väina kaardid." Lisjanski tegi palju parandusi Gaspari ja Sunda väina tol ajal tuntud kaartidel.

6. märtsil jõudsid „Nadežda" ja „Neva" Sunda väinast India ookeani. Laeva kohal tiirlesid kajaka- ja albatrossiparved, meres mänglesid vaalad, vahetevahel oli näha haisid. Madrused valmistasid suured konksud, mille abil katsusid haid kinni püüda. Haikalade liha tarvitasid nad toiduks ja kinnitasid, et see on maitsev. Laevade ühine sõit India ookeanis kestis 15. aprillini. Sel päeval kaotasid laevad 34°55′ lõunalaiusel ja 29° idapikkusel tugeva udu tõttu teineteise silmist ja sõitsid Kroonlinna kumbki omaette.

Pärast „Nevast" lahkumist võttis Krusenstern kursi loodesse ja jõudis 3. mail St. Helena saare juurde.

Reidil „Nevat" ei olnud, ehkki ta oli kiirem kui „Nadežda" ja oleks pidanud temast ette jõudma.

St. Helena saarel said meremehed teada, et Venemaa ja Prantsusmaa vahel on alanud sõda.

Et vältida kohtumisi Prantsuse laevadega, otsustas Krusenstern sõita mitte Inglise kanali kaudu, vaid ümber Assoori saarte ja Šotimaa äärmise põhjatipu.

See tee oli hulga pikem, kuid ohutum.

8. mail lahkus „Nadeždа" St. Helena saarelt ja ületas kahe nädala pärast neljandat korda ekvaatori. Ekvaatori lähedal nägid madrused merest kerkivat suitsusammast, mille põhjuseks oli nähtavasti veealune vulkaaniline purse.

17. juulil sõitis „Nadeždа" põhjast ümber Suurbritannia saare ja jõudis Põhjamere kaudu Norra rannikule.

Vastutuuled pidasid laeva Skagerraki ja Kattegati väinas kinni tervelt kümme päeva. Alles 19. augustil, käinud veel Kopenhaagenis, heitis „Nadeždа" ankru Kroonlinna reidil. Ta oli kulutanud ümbermaailmareisiks kolm aastat ja kaksteist päeva. „Neva" oli juba kaks nädalat Kroonlinnas viibinud.

Lahkunud Krusensternist India ookeanis, sõitis Lisjanski ümber Aafrika lõunatipu ja jõudis Atlandi ookeani.

Meeskonna hea meeleolu ja küllaldane proviant ergutasid teda sõitma otse Inglismaale, peatumata St. Helena saarel. Lisjanski tahtis kogu maailmale näidata Vene laevastiku küpsust ja vene meremeeste kõrget meresõidukunsti.

„Otsustasin oma endisest kavatsusest — St. Helena saarele minekust — loobuda," kirjutab Lisjanski, „ja võtsin kursi otse Inglismaale, kuna olin kindel, et nii julge ettevõte toob meile suurt au, sest mitte ükski meresõitja ei olnud veel julgenud kuhugi puhkamiseks sisse sõitmata ette võtta nii pikka teed nagu meie. Sellele julgele kangelasteole innustas mind tublisti ka minu alluvate soov, kes, täiesti tervetena, ainult sellest mõtlesidki, et välja paista millegi erakordsega. Kahetsesin ainult seda, et meie niisugune tee lahutab meid „Nadeždast" kuni Venemaale tagasijõudmiseni, kuid mis parata? Juhust kogu maailmale tõestada, et meie oleme täiesti väärt seda usaldust, mida isamaa meile osutas, ei saanud ohverdamata jätta sellele lõbule."

11. mail ületas „Neva" neljandat korda ekvaatori. Ilm oli muutlik. Öösiti meri kees nagu katlas ja näis lakkamatute välgusähvatuste tõttu ehtsa tulemerena.

Öösi oli väga tugev paduvihm; tänu sellele koguti kolmkümmend vaati vihmavett.

13. juunil jõudis „Neva" Assoori saarte juurde. Kuna laeval oli küllaldaselt toidutagavarasid ja mehed olid täiesti terved, ei teinud Lisjanski siin peatust ja võttis kursi Euroopa rannikule.

26. juunil sõitis „Neva" Inglise kanalisse ja heitis kahe päeva pärast ankru Portsmouthi sadamas Inglismaal. „Seega," kirjutab Lisjanski, „lõpetasime üsna pika meresõidu otse Kantonist, ilma et oleksime kusagil peatunud, ja sealjuures olid minu laeval viibivad inimesed täiesti terved ega tundnud millegi järele vähimatki puudust." See oli tolle aja kohta ennekuulmatu reis, mis kestis sada nelikümmend kaks päeva. Enne „Nevat" ei olnud veel ükski laev sooritanud seda reisi ilma vahesadamatesse sisse sõitmata.

Portsmouthis seisis „Neva" kaks nädalat ning selle ajaga jõudsid Lisjanski ja paljud meremehed käia Londonis.

13. juulil lahkus „Neva" Inglismaalt ning jäi pärast Põhja- ja Balti mere edukat läbimist 5. augustil ankrusse Kroonlinna reidil. „Neva" ümbermaailmareis oli kestnud kaks päeva vähem kui kolm aastat. Suurema osa ümbermaailmareisist oli Lisjanski sooritanud iseseisvalt.

1095 päevast, mille jooksul toimus ajalooline reis, sõitsid laevad koos ainult 375 päeva.

Pealtnägijad kirjutavad, et Peterburi võttis oma „argonaudid" vastu vaimustusega.

Pealinna elanikud suundusid suurte salkadena Vene Ameerika Kompanii maja juurde Gorohhovaja tänaval, kuhu olid kokku toodud hiina kaubad ja Vaikse ookeani saarte pärismaalaste tooted.

Nii tähtsa sündmuse mälestuseks löödi eri medal.

Ümbermaailmareisi eest autasustati kõiki osavõtjaid ordenite, medalite ja rahaliste preemiatega. Peale selle ülendati ohvitsere auastmes. Madrused said väiksed eluaegsed pensionid.

„Neva" meeskond kinkis Lisjanskile kuldmõõga kirjaga: „„Neva" meeskonna tänu".

## KUULSUSRIKKA REISI TULEMUSED

Esimesest vene ümbermaailmareisist osavõtjate mitmekülgse ning viljaka teadusliku töö tulemuseks oli terve rida suuri geograafilisi teoseid, mis jäid kauaks nendes sisalduvate andmete laiaulatuslikkuse ja täpsuse poolest ületamatuks.

Et „Nadežda" ja „Neva" sõitsid suurema osa teest teineteisest lahus, siis otsustasid Krusenstern ja Lisjanski juba Kantonis, et nad avaldavad kaks iseseisvat teost.

1806. aasta lõpuks oli Lisjanski teos valmis, kuid mereminister P. V. Tšitšagov, kes suhtus silmapaistvate vene meresõitjate kangelastegudesse üleolevalt, arvas, et ühe ja sama ekspeditsiooni kohta pole kaht teost vaja.

Varsti sai Lisjanski vastuse, et tema teost ei saa välja anda, sest selles olevat „palju patustusi vene keele ja lause vastu". Sellele andis Lisjanski hiilgava vastulöögi. „Oma reiside kirjelduses," märkis Lisjanski, „püüdsin ma kõiki objekte kaunistada mitte ilukõnega või lause sujuvusega, vaid tõega."

Neistsamadest mõtetest juhindudes võttis Krusenstern oma teose epigraafiks: „Meremehed kirjutavad kuivalt, kuid see-eest siiralt."

Alles 1812. aastal ilmus Lisjanski teos pealkirjaga „Teekond ümber maailma aastail 1803, 4, 5 ja 1806 laeval „Neva"". Teose oli Lisjanski sunnitud välja andma omal kulul.

Lisjanski ise tõlkis oma raamatu inglise keelde ja see ilmus Londonis 1814. aastal.

Nagu märgib suur vene kriitik V. G. Belinski, oli Lisjanski raamatul Inglismaal suur menu. See avaldas mõju meredepartemangu tšinovnikutele. 1814. aastal võeti Lisjanski teose venekeelne väljaanne riigi arvele, kuid raha maksmisel peteti teda mitme tuhande rublaga.

Aastail 1809—1812 avaldati I. F. Krusensterni teose kolm paksu köidet (1310 lehekülge) pealkirjaga „Teekond ümber maailma aastail 1803, 4, 5 ja 1806 laevadel „Nadežda" ja „Neva"". Krusensterni teos tõlgiti pea-

aegu kõigisse Euroopa keeltesse ja paljudes maades ilmus see mitmes trükis.

Hiljem avaldati ajaloolisest meresõidust osavõtjate G. H. Langsdorfi, F. I. Šemelini, N. I. Korobitsõni ja teiste kapitaalsed teosed. Peale nimetatud teoste kirjutasid ekspeditsioonist osavõtjad vene ja välismaa ajakirjadele suure hulga artikleid zooloogia, geograafia ja etnograafia alal. Meie maa arhiivides hoitakse alal ka mitmeid Krusensterni ja Lisjanski reisikaaslaste avaldamata teosid.

Ekspeditsioonist osavõtjad andsid oma töödega määratu suure panuse selliste tol ajal vähetuntud saarte uurimisse nagu Nukuhiva, Sahalin, Jaapani ja Kuriili saared, Kodiaki saar, samuti ka Kamtšatka ja Alaska poolsaar.

Üheaegselt reisikirjeldustega andsid Krusenstern ja Lisjanski välja erakordselt väärtuslike kaartide ja joonistuste atlasi. Suurem osa kaartidest on koostatud arvukate astronoomiliste vaatluste ja kaardistustööde alusel, mida tegid ekspeditsioonist osavõtjad. Joonistused illustreerivad kaartidel kujutatud paiku, reprodutseerivad tarbeesemeid, relvi, ehitusi, mitmesuguseid inimtüüpe jne.

„Kapten Krusensterni ümbermaailmareisi atlas" sai hiljem aluseks kuulsale „Lõunamere atlasele"[1], mille Krusenstern välja andis aastail 1824—1826 ulatusliku selgitava tekstiga.

„Lõunamere atlase" koostamise mõte tekkis Krusensternil, nagu ta ise tunnistab, ümbermaailmareisi ajal.

„Iga vilunud meresõitja," kirjutas Krusenstern, „on nõus, et sageli on õige kaart tähtsam kompassistki ja et isegi meie ajal hukkub rohkesti laevu ainuüksi usaldusest niisuguste kaartide vastu, mille kuulsus on suurem kui täpsus."

XVIII sajandil ja XIX sajandi alguses kasutati Vaikses ookeanis purjetamisel ainult inglise ja hispaania kartograafide poolt koostatud kaarte. Neil kaartidel oli rida olulisi puudusi.

Peamine puudus seisis selles, et kaardid olid koosta-

---

[1] Lõunamereks nimetati tol ajal Vaikset ookeani.

tud väga väikses mastaabis. Nad kujutasid lugematut hulka saari, millega on üle külvatud Vaikne ookean, andmata nendest mingit ettekujutust. Peale selle esinesid kaartidel ühed ja samad saared mitmeid kordi eri nimede all ja eri paikades.

Krusenstern tegi ära suure töö geograafilise kaardi puhastamiseks arvukatest müütilistest saartest.

Krusensterni töö oli kogu maailma meremeestele XIX sajandi kestel parimaks praktiliseks meresõidu juhiseks Vaikses ookeanis. Ükski laev ei siirdunud kaugsõidule ilma „Lõunamere atlaseta". See teos on väga hinnaline vene geograafiateaduse mälestusmärk.

Ümbermaailmareisi ajal tegid vene meremehed rea uusi geograafilisi avastusi. Lisjanski avastas Havai saartest loode pool uue saare, mis kannab tema nime, ja kaljud, millele on antud Krusensterni nimi. Kuusteist tundmatut saart avastas, kirjeldas ja kandis kaardile I. F. Krusenstern Kuriili saarteahelikus ja Jaapani saarestikus (Van Diemeni väinas ja Hokaido saare looderannikul).

Esimesel vene ümbermaailmareisil oli suur tähtsus geograafia arenemisele, sest selle ajani ei teatud peaaegu midagi ookeanidest, mis võtavad enda alla $^2/_3$ maakera pindalast.

Meresõidu ajal uurisid vene meremehed ja teadlased merehoovusi, vee temperatuuri ja tihedust mitmesuguses sügavuses, tõuse ja mõõnu, mere elu. Enne neid ei olnud keegi niisuguseid uurimusi teostanud. Nende uurimused panid aluse okeanograafiale — teadusele, mida tolle ajani ei olnud olemas.

Vene meresõitjad ja teadlased suutsid kindlaks teha mitmeid olulisi ookeanivee liikumise seadusi. Krusenstern ja Lisjanski tegid esmakordselt kindlaks Sahalini hoovuse, sooja Kurošivo hoovuse Tsusima haru, ekvatoriaalse vastuhoovuse Atlandi ja Vaikses ookeanis ja paljud teised hoovused. Hiljem kasutati neid vaatlusi Maailmamere hoovuste kaartide koostamiseks.

Ümbermaailmareisist osavõtjad teostasid esimestena geograafia ajaloos vaatlusi merevee erikaalu (tiheduse) kindlaksmääramiseks. Need vaatlused võimaldasid kindlaks teha põhilisi seaduspärasusi soolsuse jaotu-

mises ookeanide pinnal ja selgitada põhjusi, mis seda nähtust juhivad. Nii näiteks märkas Krusenstern soolsuse suurenemist passaatlaiustel, võrreldes ekvatoriaalse ja parasvööndi laiuskraadidega, ning tegi kindlaks selle nähtuse sõltuvuse auramisest ja sademetest. Maailmamere kõige suuremat soolsust märkas ta Atlandi ookeanis 26. põhjalaiuskraadil Assoori saartest lääne pool, mis vastab tänapäeva andmetele.

Peale selle tehti esmakordselt kindlaks tähtis fakt, et Atlandi ookeanis on vesi soolasem kui Vaikses ookeanis. See avastus sai õige selgituse alles sada aastat hiljem suure vene klimatoloogi A. I. Vojeikovi töödes.

Seda nähtust analüüsides tuleb Vojeikov järgmisele järeldusele: Atlandi ookeani suurem soolsus on seletatav sellega, et seda ei piira mäed ja suurema osa sellest ookeanist auruvast niiskusest kannavad läänetuuled eemale ning see langeb sademetena maha ookeani jõgikondadest väljaspool — määratu suurtel Sahara ja Kaspia äravooluta aladel.

Ekspeditsioon teostas ka suuri uurimistöid Maailmamere süvaveetemperatuuri mõõtmise alal (kuni 400 m sügavuseni). Need olid teaduse ajaloos esimesed uurimused selle kohta, kuidas temperatuur jaotub ookeani sügavustes.

Häid instrumente (termomeetreid, baromeetreid, hügromeetreid) omades tegid vene meremehed süstemaatilisi töid nende poolt külastatud maade meteoroloogiliste tingimuste uurimiseks. Nendel uurimustel oli suur teaduslik tähtsus, sest meteoroloogiliste teadmiste tase oli tol ajal äärmiselt madal. Isegi silmapaistvad Lääne-Euroopa teaduslikud autoriteedid seletasid tol ajal tuult, õhurõhku ja üldse kõiki ilmamuutusi taevakehade külgetõmbejõuga.

Ekspeditsiooni astronoom Horner teostas Vaikse ookeani troopikavööndis rohkem kui $2^1/_2$ kuu jooksul nii öösi kui päeval iga tunni tagant vaatlusi baromeetri kõikumise üle ja jõudis veendumusele, et sel nähtusel ei ole midagi ühist taevakehade külgetõmbejõuga. Sel tööl oli tolle aja kohta suur teaduslik tähtsus.

Laevadel „Nadežda" ja „Neva" sooritatud meteoroloogiliste vaatluste sisu seisis õhu temperatuuri,

niiskuse ja rõhu uurimises, tuulte suuna, tugevuse ja kestuse kindlaksmääramises, vaatlustes õhu läbipaistvuse, pilvituse ja udude kohta. Need olid Maailmamere tohututel avarustel esimesed teaduslikud meteoroloogilised tööd, mis olid tähtsad mitte ainult meresõidu, vaid ka geograafiateaduse seisukohalt.

Kolmeaastase reisi kestel teostati laevadel magnetismi-alaseid ja astronoomilisi vaatlusi.

Kuulsa vene meresõitja V. M. Golovnini reisikaaslane kapten P. Rikord ütleb, et mitmesuguste maakera punktide geograafilised koordinaadid, mis Krusenstern kindlaks määras, on niivõrd täpsed, et neid võib võrrelda Greenwichi observatooriumi mõõtmistega.

Vaatluste abil uuriti ka tõuse, mõõnu, merede ja ookeanide elu.

Lühiajaliste peatuste puhul kogusid Krusenstern ja Lisjanski lootsiasjandusega (s. t. ranniku, lahtede, ankruplatside ja nende juurdepääsude kirjeldused) seotud andmeid, millel tol ajal oli suur praktiline tähtsus laevade juhtimise seisukohalt. Hiljem said need andmed aluseks ookeanide lootsiraamatute koostamisele.

Krusenstern, Lisjanski ja teadlased andsid suure teadusliku panuse Vaikse ookeani saari ja rannikut asustavate ürgrahvaste elu uurimisse.

Nende päevikutes on rikkalikku teaduslikku materjali Nukuhiva saare polüneeslaste, Sahalini ainode ja giljakkide, Kodiaki eskimote, Alaska indiaanlaste ja teiste rahvaste kultuuri, kommete, tavade, eluviisi ja ühiskondliku korralduse kohta. Paljusid kombeid ja tavasid, mida kirjeldasid vene reisijad, ei ole hiljem enam keegi uurinud.

Peale suurepäraste etnograafiliste kirjelduste koostasid Krusenstern ja Lisjanski pärismaalaste keelte sõnastikke ning kogusid suure kollektsiooni pärismaalaste relvi, tööriistu, majapidamistarbeid jne. Hiljem aitasid need materjalid teadlastel luua ettekujutust inimühiskonna elust tema arenemise varasel staadiumil; see langeb üldjoontes ühte sellega, mida võib tähele panna kõigi tsiviliseeritud rahvaste kauges ajaloolises minevikus.

Krusenstern ja Lisjanski kuuluvad humaansete vene maadeuurijate kuulsusrikkasse plejaadi. Nende humaansusest annab tunnistust sügavalt inimlik suhtumine Vaikse ookeani ürgkogukondlikesse suguharudesse, kellega neil tuli kokku puutuda. Ka sel alal jõudsid nad ette oma sajandist ja on ühel tasemel sellise väljapaistva vene maadeuurijaga nagu N. N. Mikluhho-Maklai.

Vene meremehed tundsid sügavat vastumeelsust nende pettuse ja vägivallameetodite vastu, mida harilikult praktiseerisid euroopa kolonisaatorid. Krusenstern näiteks tundis pahameelt „inkvisitsiooni õeluse", kuberneri piiramatu omavoli ja rahva kohutava viletsuse üle Hispaania asumaal Kanaari saartel. Palava poolehoiuga kirjutas ta hiina rahva ülestõusudest, keda nälg ja omavolitsevate mandariinide ike oli meeleheitele viinud.

J. F. Lisjanski, kui ta oli saadetud Inglise laevastikku praktikale, keeldus osa võtmast röövsõjast india rahva vastu ning lahkus Indiast. Kirjades ja päevikutes kirjeldab ta orjakauplemise koledusi ning inglaste ja portugallaste metsikut ümberkäimist neegritega, „eurooplaste õnnetute orjadega".

Vaikse ookeani pärismaalaste suguharudega suhtlemises vähimategi arusaamatuste ärahoidmiseks püüdsid Krusenstern ja Lisjanski luua nendega sõprust ning jätta endast head mälestust. Selles mõttes on iseloomulik Krusensterni käskkiri, mille ta andis enne Marquesas-saartele saabumist. „Olen veendunud, et me lahkume selle vaikse rahva rannalt endast halba mälestust jätmata ... ja ... püüame oma inimlike tegudega õigustada neis enda vastu siirast lugupidamist, et rahvas meile järgnevaid kaasmaalasi vastu võtaks palava sõprusega venelaste vastu."

I. F. Krusensterni ja J. F. Lisjanski eesrindlikud vaated avaldusid ka tõeliselt inimlikus suhtumises vene madrustesse. Nad hoolitsesid väsimatult nende tervise, puhkuse ja vaba aja veetmise eest.

Krusenstern ja Lisjanski suhtusid vene madrustesse suure lugupidamisega. Nende raamatutes pole loetletud mitte ainult ohvitseride nimesid, vaid nendes on esita-

tud ka madruste nimekirjad, kes kõik olid vabatahtlikult selle kauge reisi ette võtnud.

Laevadel „Nadežda" ja „Neva" kaotati Vene laevastiku ajaloos esmakordselt madruste ihunuhtlus. Krusenstern tingis madrustele välja palga 120 rubla aastas. Tol ajal, kui laevadele värvati madruseid pärisorjade hulgast, oli see esimene ja täiesti erakordne juhus.

Oma tähelepandavate, ülemaailmse tunnustusega edusammude eest võlgneb venelaste esimene ümbermaailmareis tänu esmajoones oma juhtide suurepärastele omadustele.

„Nadežda" ja „Neva" silmapaistvate komandöride elulood näitavad, kuidas nad juba noores eas harjusid merega, kuidas karm kasvatus, töö, puudused ja lahinguline karastus kujundasid nende iseloomu: kindla tahte, erakordse sihikindluse, mehisuse, alalise valmisoleku kangelastegudeks. Armastus kodumaa, mereväeteenistuse, oma laeva vastu iseloomustab kogu nende tegevust.

I. F. Krusenstern ja J. F. Lisjanski polnud mitte ainult oma ala silmapaistvad meistrid, vaid ka progressiivsed inimesed. Nende teosed ja eriettekanded sisaldavad valitsuse tegevuse negatiivsete külgede teravat kriitikat ja suure riikliku tähtsusega küsimusi: Vene laevastiku ja mereasjanduse edendamisest, kodumaa kaubanduse arendamiseks uute mereteede kasutuselevõtmisest ja Vaikses ookeanis asuvate Venemaa valduste majanduse arendamisest.

I. F. Krusensterni ja J. F. Lisjanski nimed läksid ajalukku palava kodumaa-armastuse, suurte teenete tõttu teaduse ja meresõidukunsti alal. Mõlemad tundsid suurepäraselt mereväeteadusi, matemaatikat, füüsikat, astronoomiat, võõrkeeli ja olid silmapaistvad teadlased-uurijad.

Ivan Fjodorovitš Krusensterni ja Juri Fjodorovitš Lisjanski esimene ümbermaailmareis aastail 1803—1806 moodustab Vene laevastiku ja vene geograafia ajaloos väljapaistva leheküljе. See reis tähendas Venemaa muutumist ülemaailmse tähtsusega mereriigiks ja pani aluse tervele reale XIX sajandi esimesel poolel toimunud vene ümbermaailma-ekspeditsioonidele, mis rikas-

tasid maailma suurepäraste geograafiliste avastustega, milledest tähtsaim on kuuenda maailmajao — Antarktika — avastamine F. F. Bellingshauseni ja M. P. Lazarevi poolt.

Vene ümbermaailmareisijad avastasid Vaikses ookeanis rohkesti saari, mis kannavad silmapaistvate vene inimeste: Suvorovi, Kutuzovi, Tšitšagovi, Jermolovi, Miloradovitši, Volkonski, Rumjantsevi, Lisjanski, Rimski-Korsakovi ja paljude teiste nimesid.

I. F. Krusensterni ja J. F. Lisjanski suurepäraselt organiseeritud ja teostatud ekspeditsioon oli kaua aega eeskujuks venelaste järgnevatele maailmareisidele, millede arvult (38) Vene sõjalaevastik jõudis kaugele ette tolle aja suurte mereriikide — Inglismaa ja Prantsusmaa — laevastikest kokku.

Admiral S. O. Makarov kirjutas: „XIX sajandi kaptenid, kes osutasid omal ajal suuri teeneid, on eeskujuks, kuidas oma tööd armastada ja sellele ustav olla. Tulevased meremehed ei sõida samade laevade ja samade vahenditega, kuid võib soovida, et neis valitseks seesama armastus looduse uurimise vastu. See armastus aitab neil olla praeguse sajandi alguse kuulsate kaptenite väärikateks järeltulijateks."[1]

## LÕPPSÕNA

Pärast ümbermaailmareisilt tagasijõudmist sai Juri Fjodorovitš Lisjanski puhkuse, mille kestel ta valmistas ette oma reisi kirjelduse väljaandmist raamatuna.

Pärast puhkuse lõppemist 1807. aastal määrati Lisjanski laevakomandöriks. Sel ametikohal oli ta umbes kaks kuud, siis aga määrati ta Balti mere lääneosas ristlevate laevade ülemaks. Pärast seda tehti Lisjanskile ülesandeks „kõigi tema keiserliku kõrguse isiklike jahtide" juhatamine.

1809. aasta algul, 36-aastasena, palus Lisjanski end

[1] S. O. Makarov. „Vitjaz" ja Vaikne ookean. Sankt-Peterburg 1894.

erru lasta, motiveerides oma palvet „halva tervisega". Tänapäevani ei ole midagi teada Lisjanski errumineku tõelistest põhjustest ega tema edaspidisest elust.

Juri Fjodorovitš Lisjanski suri 10. märtsil 1839. aastal Peterburis ja maeti Aleksander Nevski suurkloostrisse. Tagasihoidlik mälestussammas J. F. Lisjanski haual on rajatud tema enda joonise järgi.

Väga rikkalikud mitmesugustest maadest kogutud teokarpide, korallide, relvade, riietuse ja majapidamistarvete kollektsioonid pärandas Lisjanski Rumjantsevi muuseumile.

Tema elu viimane, mitte millegagi silmapaistev periood ei tohi meie eest varjata noore Lisjanski, suurepärase vene meresõitja ning patrioodi kuju, kellele kodumaa au ja kuulsus olid kallimad kui elu.

Ivan Fjodorovitš Krusenstern arvati pärast ümbermaailmareisi Peterburi sadama koosseisu, kuid oli tegelikult kuni 1809. aastani puhkusel, valmistades ette oma märkmete väljaandmist.

1809. aastal juhatas ta laeva „Blagodat", mis kogu aja seisis reidil, ning lõpetas sellega oma tegevteenistuse laevadel.

1814. aastal komandeeriti Krusenstern Inglismaale, kus ta külastas kõiki sadamaid ja uuris Inglise laevastiku olukorda.

Jõudnud 1815. aastal Inglismaalt tagasi, sai ta tähtajata puhkuse ja elas kuni 1822. aastani maal oma mõisas Kiltsis Eestimaa kubermangus, kus tegeles „Lõunamere atlase" koostamisega. Vene akadeemik K. M. Baer, kes 1819. aastal I. F. Krusensterni külastas, kirjutas sellest kohtumisest järgmist: „Leida meie kalli Eestimaa sisemuses inimest, kes elab ainuüksi teadusele, oli nii rõõmustav ja ebaharilik, et mulle näib see peaaegu romantilisena."

1826. aastast algas Ivan Fjodorovitši pikaajaline ning kuulsusrikas pedagoogiline tegevus. Ta ülendati kontradmiraliks ja määrati Mereväe Kadetikorpuse direktori abiks. 14. oktoobril 1827. aastal sai ta Kadetikorpuse direktoriks ja oli sel ametikohal kuusteist aastat.

Tol ajal Mereväe Kadetikorpuses valitsev kord ei olnud Krusensternile meele järgi: kasvandikke peksti

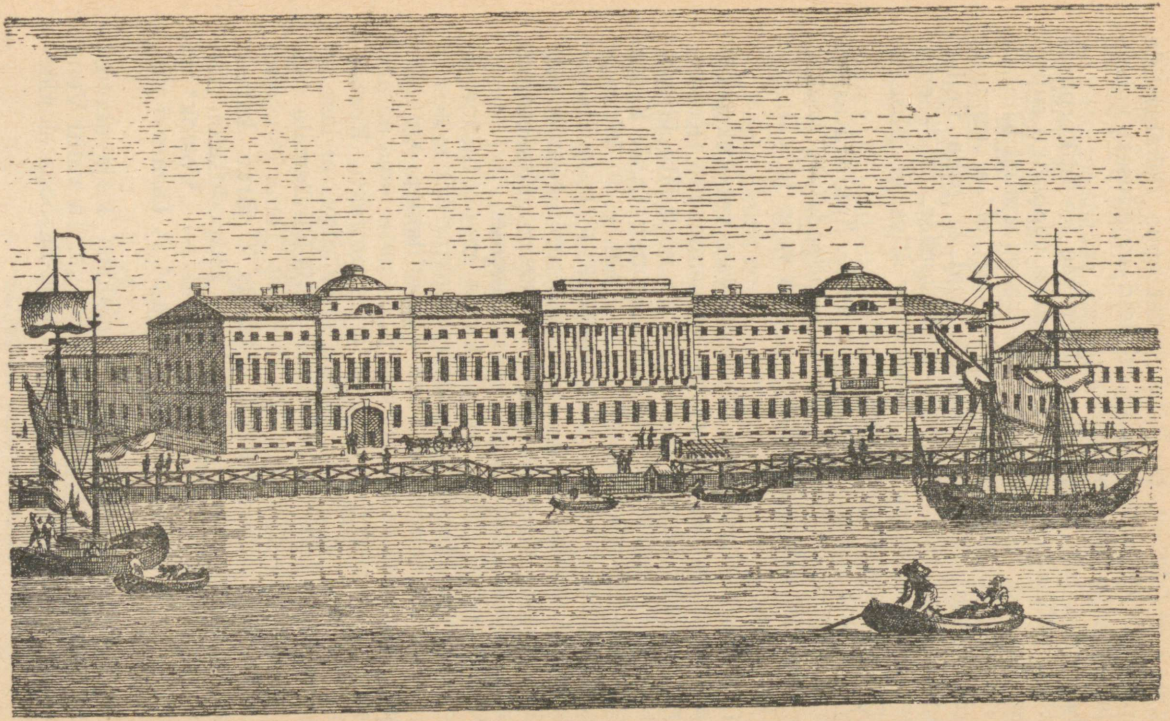
halastamatult vitstega, sikutati kõrvust ja juustest. Õpetamismeetodid olid halvad: näitlikud õppevahendid puudusid ning õppimine piirdus tuupimisega. Näiteks geograafiat õpetati selliselt, et kogu klass hääldas ühekorraga geograafilisi nimetusi.

Krusenstern kaotas kohe ihunuhtluse, võttis õppeplaani teaduste õpetamise, kutsus Korpusse pealinna paremaid õpetajaid ja jälgis väsimatult õppetöö kvaliteeti. Ta taotles, et õpilased oleksid varustatud õppevahenditega, kulutas suuri summasid ajaloolistele ja geograafilistele kaartidele, mudelitele ja aparaatidele, asutas Korpuse muuseumi, astronoomiaobservatooriumi ja seadis sisse suvise merepraktika. Korpuse juures organiseeris Krusenstern ohvitseriklassid, mis hiljem reorganiseeriti Mereväeakadeemiaks. Mitmeid kursusi lugesid ohvitseriklassides akadeemikud: Ostrogradski, Bunjakovski ja teised. Astronoomiaga tegeldi Tartu ja Pulkovo observatooriumis kuulsa vene astronoomi Struve juhtimisel. Kogu oma elu pühendas Krusenstern nüüd Vene laevastiku tulevaste ohvitseride kasvatamisele: ta külastas peaaegu iga päev klasse, roodusid, laatsaretti. Ta teadis iga kasvandiku käitumist ja edasijõudmist, vaatas ise läbi kõik, mis korpuse jaoks trükiti, ja suunas kogu õppekirjandust.

Majanduslikes korraldustes oli Krusenstern pedantsuseni täpne. Ta kontrollis rangelt rahalisi arveid ja tungis ise kõigisse pisiasjadesse. Tema juhtimisel muutus Korpus tundmatuseni. Ehitati maja alamväelaste jaoks (selle ajani elasid 300 madrust koos naiste ja lastega Korpuse keldrites), kool madruste laste jaoks ja laatsaret.

Krusensterni tegevusel Mereväe Kadetikorpuses oli väga suur tähtsus Vene sõjalaevastiku arenemisele. Kuueteistkümne aasta jooksul lõpetas Mereväe Kadetikorpuse umbes tuhat ohvitseri, kes olid läbi imbunud humaansetest ideedest. Krusenstern vihkas Nikolai I araktšejevlikku režiimi ja selle kepidistsipliini, nürimeelset drilli, paraadlikkust ning püüdis seda Korpusest igati välja juurida.

Ta oli meeldiv inimene, heasüdamlik, vastutulelik, õiglane. Tema poliitilistest veendumustest annab tun-



Mereväe Kadetikorpuse hoone Peterburis.

nistust see fakt, et ta mitu aastat enne dekabristide ülestõusu väljendas julgeid mõtteid vajadusest vabastada talupojad pärisorjusest.

Reformid, mis Krusenstern Mereväe Kadetikorpuses teostas, põhjustasid kõrgema ülemuse vaenuliku suhtumise temasse. Nii näiteks ironiseeris suurvürst Mihhail Pavlovitš, tahtes Krusensterni solvata, et ta „on mitu korda ümber maailma sõitnud, kuid ei oska ümber maneeži minna". Tuntud reaktsionäär, tolleaegne mereväestaabi ülem A. S. Menšikov ütles, et „Krusenstern ei osanud kasutada pärituult".

Vaatamata mitmekesisele tegevusele, kuulus Krusenstern paljudesse teaduslikesse komiteedesse, avaldas geograafilisi artikleid mitmesugustes vene ja välismaa ajakirjades.

Ta võttis aktiivselt osa silmapaistvate vene ekspeditsioonide organiseerimisest ja varustamisest. Krusensterni projekti järgi organiseeriti ja viidi läbi järgmised vene ümbermaailma-ekspeditsioonid: O. J. Kotzebue laeval „Rjurik" aastail 1815—1818, F. P. Wrangel laeval „Krotki" aastail 1826—1827, F. P. Litke laeval „Senjavin" aastail 1826—1829 ja teised. Nende ekspeditsioonide ülemate jaoks koostas Krusenstern üksikasjalised teaduslikud instruktsioonid.

7. detsembril 1818. aastal kirjas mereminister de Traversile avaldas Krusenstern esmakordselt mõtte, et on tarvis organiseerida vene ekspeditsioon Antarktikasse. Järgmisel aastal koostas ta esimese vene antarktilise ekspeditsiooni organiseerimise projekti. Krusenstern kirjutas, et ainult tõsine silmahaigus ei lase tal asuda juhtima seda ekspeditsiooni, mis kahtlemata väärib järglaste lugupidamist ja imetlust. Tema ettepanekul nimetati ekspeditsiooni ülemaks 2. järgu kapten Faddei Faddejevitš Bellingshausen. Ekspeditsioon toimus aastail 1819—1822 kahel laeval — „Vostok" ja „Mirnõi" — F. F. Bellingshauseni ja M. P. Lazarevi juhtimisel.

Elu lõpuni pidas Krusenstern laialdast kirjavahetust kõigi maade teadlaste ja meremeestega. Ta valiti Vene Teaduste Akadeemia ja paljude Lääne-Euroopa akadeemiate auliikmeks.

1839. aastal tähistati viitseadmiral I. F. Krusensterni (viitseadmirali auaste anti talle 1829. aastal) viiekümneaastase teenistuse juubelit. Juubilar oli seitsmekümne aastane. 21. jaanuaril kell 9 hommikul kogunesid Krusensterni korterisse Mereväekorpuses kõik isikud, kes olid tema juhtimisel teeninud. Pärast ühe teenistuskaaslase tervituskõnet suundusid kõik suurde saali, kus Krusensterni tervitasid rivistatud kadettide kolonnid. Kell 4 päeval kogunesid siia jälle mereväelased, teadlased, literaadid. Juubelikomitee kutsus sisse Krusensterni. Muusikahelide saatel astus ta täiskiilutud saali. Peeti rohkesti tervituskõnesid. Teaduste Akadeemia märkis Krusensterni suuri teeneid ja tänas teda teadusele pühendatud 50-aastase teenistuse eest.

„Kogu pidustuste ajal oli parimaks stseen," kirjutab M. A. Korff, „kui äkki astusid sisse kolm hallipäist madrust ja ulatasid Krusensternile Vene Ameerika Kompanii hiiglasuure lipu. Selle kompanii initsiatiivil oli ta sooritanud ümbermaailmareisi. Need kolm madrust on ainsad tema reisi 52 kaaslase hulgast, kes on elus. Vanakesed olid nähtavasti liigutatud ja üks neist, kes oli juba 82-aastane, uppus pisaraisse." See 82-aastane madrus oli Klim Grigorjev, kes omal algatusel tuli talvel jalgsi Venemaa sügavusest ja ütles, et ta ei saa enne surra, kui pole veel kord oma kaptenit näinud.

Pidustuste lõpul laulsid kõik kohalviibijad juubilarile pühendatud laulu:

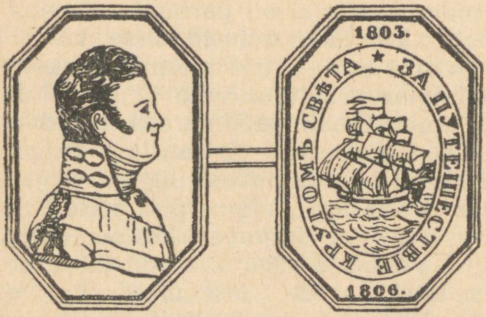
Truuks ikka Peetri vaim meil jäi,
võit kroonis laevastiku rammu.
Ekvaatoril me veel ei käind,
kuid türk ja roots meid tundsid ammu.
Me laevnik tundis jõudu endas,
ta tõusis kotkana ja lendas.

Lipp lehvis kotkapeaga siis
ja võttis suuna inka-maale,
„Nadežda", „Neva" julgelt viis
ta keset mässavaid orkaane...
Nüüd laulvad lõunamereveed
au, kiitust vene kotkale.

Kes vägimehi ühendas
ja uskus vene kotkasilma?
Kes mere kaudu lähendas
suurt Venemaad ja Uut Maailma?
Ta siin! Me suurim meremees!
Auvalvel laevastik ta ees!

Koori dirigendiks ja eeslauljaks oli kuulus vene laulja P. Petrov.

Juubeli puhuks löödi medal Krusensterni portreega. Tema 50-aastase teenistusjuubeli pühitsemisest teadis kogu Euroopa. Selle kirjeldus läks raamatutesse ja kalendritesse.




Venelaste esimese ümbermaailmareisi auks löödud medal.

1841. aastal omistati Krusensternile admirali auaste. Järgmisel aastal lahkus ta Mereväe Kadetikorpuse direktori kohalt.

24. augustil 1846 suri Krusenstern oma mõisas Kiltsis. Ta on maetud Tallinna Toomkirikusse.

I. F. Krusensterni nimi on antud paljudele geograafilistele punktidele: Novaja Zemlja põhjapoolsel saarel asuvale mäele, Jamali poolsaare läänerannikul asuvale lahele, neemele Alaskas, neemele Coronationi lahes (Kanada), neemele Gröönimaa idarannikul, Matua ja Lovuški saare vahelisele väinale (Kuriili saarestikus), saarele Tuamotu saarestikus, saarele Marshalli saa-

restiku Radaki ahelikus, kaljudele Havai saartest loode pool ja saarele Beringi väinas.

1869. aasta novembris, Krusensterni sajandaks sünniaastapäevaks, rajati talle nimekirja alusel korjatud rahaga Peterburis Vassili saarel mälestussammas.

Nõukogude inimestele jäävad igaveseks meelde silmapaistvad vene meremehed I. F. Krusenstern ja J. F. Lisjanski, kelle nimed seisavad ühes reas Vene laevastiku surematute kangelaste nimedega.

# L I S A

## RAAMATUS ESINEVATE MEREASJANDUSTERMINITE SELETUSI

F o k k m a s t — laeva esimast.

G r o o t m a s t — kõige pikem, harilikult ninast teine mast.

G r o o t p r a a m p u r i — alt kolmas nelinurkne puri grootmastil.

H ü d r o g r a a f i a — ookeanide, merede, järvede ja jõgede uurimise ja kirjeldamisega tegelev teadus.

K e s k - ü l a d e k k — laeva üladeki osa esimese ja teise masti vahel.

K i i l — laevakere kõige alumine, peamine ning põhiline pikipuu.

K o n s t a a b l i k a j u t — aladekil asuv ahtrikajut, mis ulatub ahtrist grootmastini.

K o t š — lai lamedapõhjaline kuni 25 meetri pikkune laev. Liikus harilikult aerude abil; üksnes pärituulega pandi kotšile puri.

L e i e r — tugeva lainetuse puhul piki laeva tõmmatav köis, millest madrused dekil liikudes kinni hoiavad.

L o o d — riist mere sügavuse määramiseks.

L o o t s i r a a m a t — raamat, mis sisaldab ookeani, mere (või selle osa) või jõe üksikasjalise kirjelduse laevasõidu tingimuste seisukohalt.

L o o v i m i n e — purjelaeva liikumine muutuva kursiga (halsiga) mööda kõverjoont (juhul, kui tuule suund ei ole soodus).

M e r e m i i l — 1852 meetrit.

P u k s p r i i t — laeva ninast kaugele esileulatuv kallak- või täiesti horisontaalne palk, mille ülesandeks on tõsta laeva manööverdamisvõimet.

R a a — masti keskele asetatud põikpuu, mille külge kinnitatakse nelinurkse purje ülemine serv.

S a a l i n g — alt teine rist- ja põikpalkidest koosnev tengi ülaosa külge kinnitatud raam; saalingi ülesandeks on paremini kinnitada liitmastide ülemist taglast.

Sekstant — seadis (nurgamõõtja), millega määratakse taevakehade kõrgust horisondist.

Taakselid — kolmnurksed kaldpurjed.

Taga-üladekk — sõjalaeva üladeki osa keskmise ja tagumise masti vahel (paik ametlikeks toiminguteks, ka paraadide korraldamiseks).

Teng — masti pikenduspuu.

Vahtkond — osa laevameeskonnast; laevameeskond jagatakse vahtkondadeks, kelle ülesandeks on järjekorras teha laevatöid.

Vandid — taglase köiestik (trossid, köied) mastide kinnitamiseks külgedelt.

Veeväljasurve ehk tonnaaž — laeva poolt väljasurutava vee kaal; laeva kaalu mõõt. Väljendub tonnides.

Ühiskajut — laeva ühisruum (ohvitseridele), kuhu tullakse kokku juttu ajama, puhkama jne.



## SISUKORD


Sissejuhatus . . . . . 5

**Ümbermaailmareisi ettevalmistamine**

Suur idee . . . . . 21
Ettevalmistused reisiks . . . . . 35

**Ookeanide avarustel**

Kaugele reisile . . . . . 49
Peatus Tenerife saarel . . . . . 53
Reis üle Atlandi ookeani . . . . . 59
St. Catarina saarel . . . . . 68
Ümber Lõuna-Ameerika . . . . . 75
Lihavõtte saare juures . . . . . 81
Marquesas-saartel . . . . . 87
Nukuhiva saare loodus ja elanikud . . . . . 98
Teel Kamtšatkale . . . . . 113

**„Nadežda" reis Jaapanisse ja Sahalini saarele**

Vene saatkond Jaapanis . . . . . 123
Jaapani meres . . . . . 140
Sahalini uurimine . . . . . 151
Teel Hiinasse . . . . . 157

**„Neva" reis Vene Ameerika rannikule**

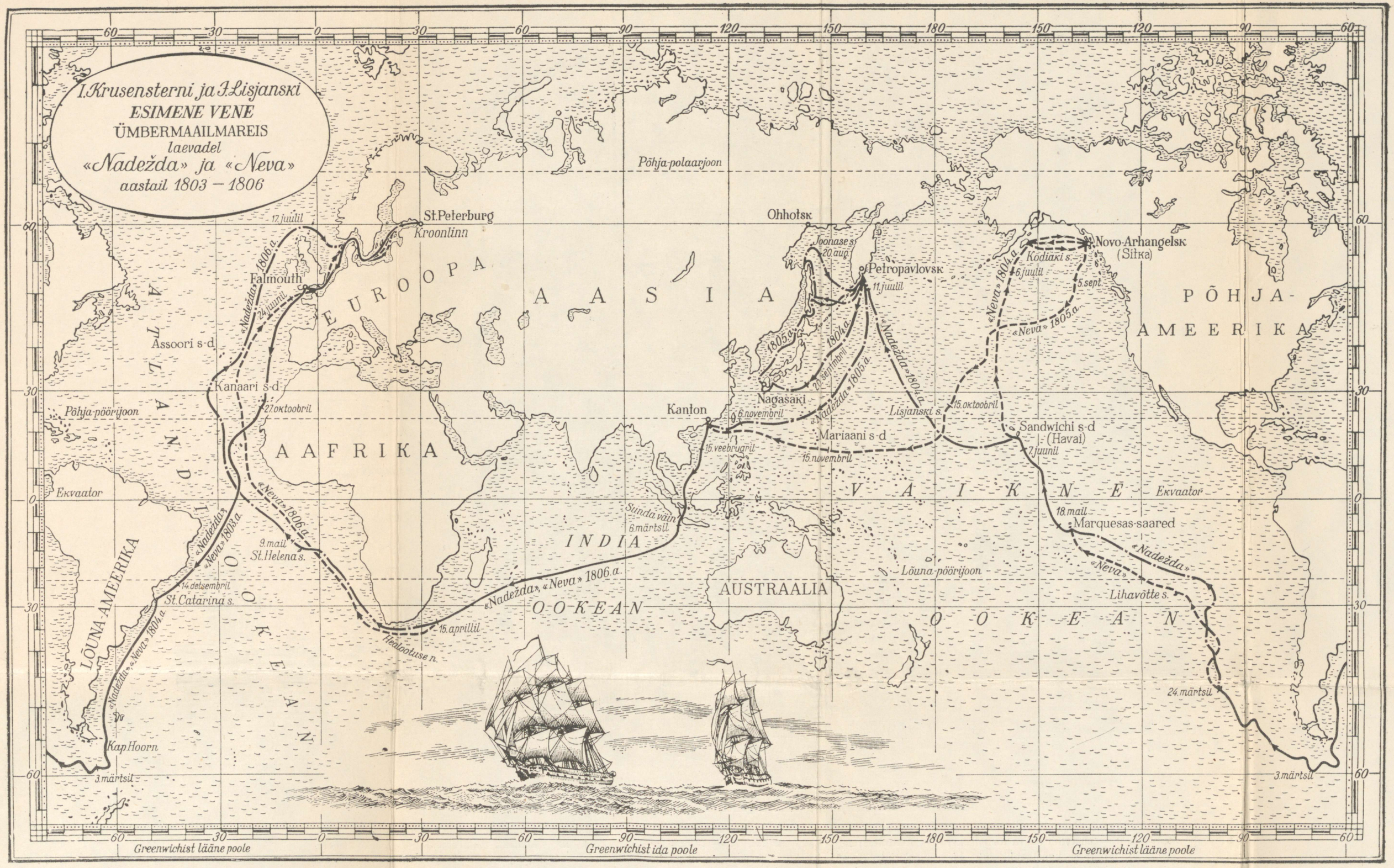
Havai saartel . . . . . 165
Vene Ameerika rannikul . . . . . 172
Kodiaki saar . . . . . 178
Sitka saarestik . . . . . 184
Lisjanski saare avastamine . . . . . 198

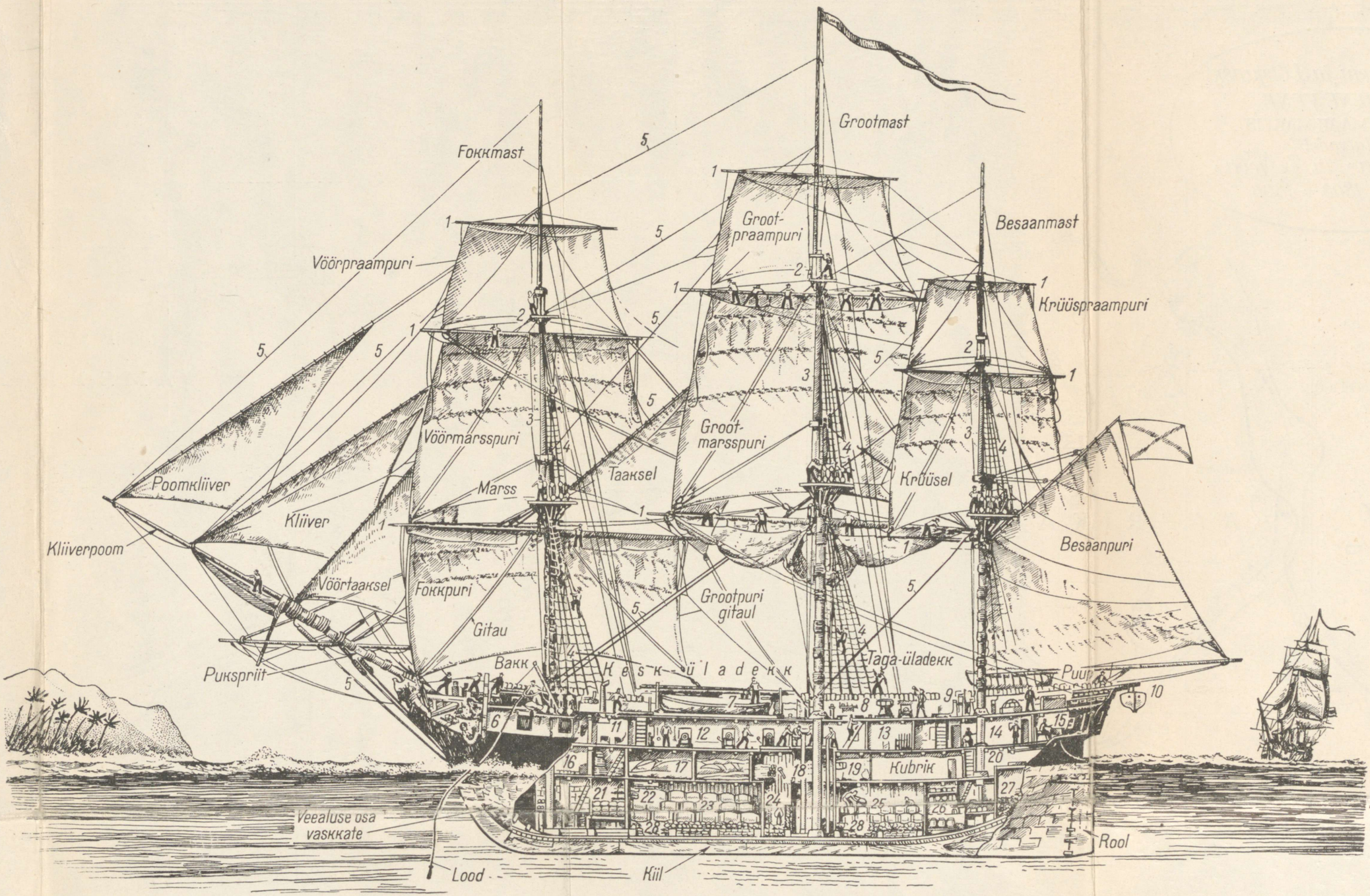
**Kodumaale tagasipöördumine**

Kodurandadele . . . . . 205
Kuulsusrikka reisi tulemused . . . . . 209
Lõppsõna . . . . . 216

Lisa

Raamatus esinevate mereasjandusterminite seletusi . . 224
XIX sajandi alguse purjelaeva skeem
Esimese vene ümbermaailmareisi kaart


I. Krusensterni ja J. Lisjanski
ESIMENE VENE
ÜMBERMAAILMAREIS
laevadel
«Nadežda» ja «Neva»
aastail 1803 – 1806
Põhja-polaarjoon
St. Peterburg
Kroonlinn
17. juulil
Falmouth
«Nadežda» 1806. a.
24. juunil
EUROOPA
AASIA
Ohhotsk
Joonase s.
20. aug.
Petropavlovsk
11. juulil
Novo-Arhangelsk
(Sitka)
Kodiaki s.
6. juulil
5. sept.
«Neva» 1804. a.
«Neva» 1805. a.
PÕHJA-AMEERIKA
Assoori s-d
ATLANDI OOKEAN
Kanaari s-d
27. oktoobril
Põhja-pöörijoon
AAFRIKA
Kanton
6. novembril
Nagasaki
1805. a.
1804. a.
20. septembril
«Nadežda» 1805. a.
«Nadežda» 1804. a.
Lisjanski s.
15. oktoobril
Sandwichi s-d
(Havai)
7. juunil
Mariaani s-d
15. novembril
15. veebruaril
Ekvaator
«Neva» 1806. a.
«Nadežda»
«Neva» 1803. a.
9. mail
St. Helena s.
Sunda väin
6. märtsil
INDIA
VAIKNE OOKEAN
18. mail
Marquesas-saared
«Nadežda»
«Neva»
Lihavõtte s.
Lõuna-pöörijoon
AUSTRAALIA
«Nadežda», «Neva» 1806. a.
OOKEAN
14. detsembril
St. Catarina s.
LÕUNA-AMEERIKA
«Nadežda», «Neva» 1804. a.
15. aprillil
Healootuse n.
24. märtsil
Kap Hoorn
3. märtsil
3. märtsil
Greenwichist lääne poole
Greenwichist ida poole
Greenwichist lääne poole




*Vene ekspeditsiooni-sõjalaev XIX sajandi algul (pikkus — 40 m, laius — 10 m).*

*1* — raad; *2* — saalingud; *3* — tengid; *4* — vandid; *5* — taagid; *6* — ankur; *7* — rostvärk — koht paatide ja mastide varuosade hoidmiseks; *8* — peli — püstvinn ankru tõstmiseks; *9* — rooliratas; *10* — paat taavetil; *11* — kambüüs — laevaköök; *12* — aladekk (patareidekk) — meeskonna eluruum; *13* — konstaablikajut; *14* — ühiskajut; *15* — laeva komandöri kajut; *16* — dekilaoruum; *17* — varupurjed ja varutaglas; *18* — veepumbad; *19* — kuivproviant; *20* — roolpinn; *21* — püssirohukamber; *22* — küttepuud; *23* — veeruum; *24* — tagavaraankur; *25* — viinaladu (märgproviant); *26* — kapteniladu; *27* — leivakamber (kuivikud); *28* — malm- ja kiviballast.

*Illustratsioonid — XVIII ja XIX sajandi gravüüride ja litograafiate järgi — B. Pjatunin, N. Belozemtsev ja J. Kisseljov. Kaardid ja vene sõjalaeva skeem — J. Voišvillo.*

Невский Владимир Васильевич
ВОКРУГ СВЕТА ПОД РУССКИМ ФЛАГОМ

Обложка Р. Пангсепп
Суперобложка У. Кюлв

Эстонское Государственное Издательство
Таллин, Пярнуское шоссе, 10

*

Toimetaja B. Betlem

Kunstiline toimetaja A. Koemets

Tehniline toimetaja T. Mitt.

Korrektorid V. Tui ja V. Kuresson

Ladumisele antud 21. II 1957. Trükkimisele antud 28. III 1957. Paber 54:84, 1/16. Trükipoognaid 14,25 + 1 lisa. Formaadile 60:92 kohaldatud trükipoognaid 12,1. Arvutuspoognaid 11,07. Trükiarv 30 000. Tellimise nr. 458. Trükikoda «Punane Täht», Tallinn, Pikk tän. 54/58.

Hind rbl. 4.40

7—11


PETROPAVLOVSK
AUSTRAALIA


NOVO-ARHANGELSK
KODIAKI S.
PÕHJA-
AMEERIK
K N E
«NADEŽDA»
«NEVA»
K E A N

Rbl. 4.40

A
21486
5134798

TÜ RAAMATUKOGU
1 0300 00513479 8