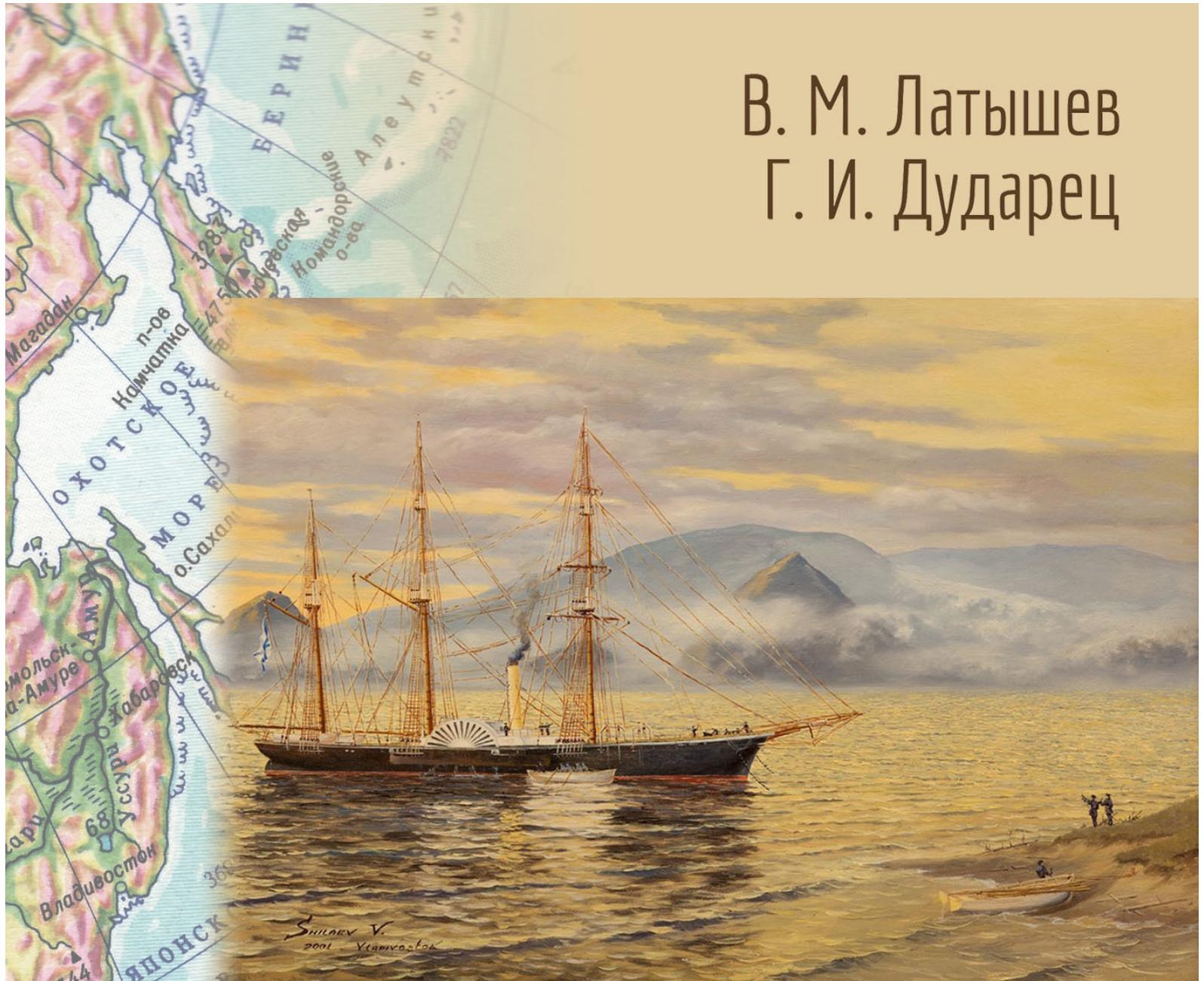


В. М. Латышев
Г. И. Дударец



Пароходо-корвет
«Америка»
и его командир
А. А. Болтин

Галина Дударец

**Пароходо-корвет «Америка»
и его командир А. А. Болтин**

«Атанор»

2018

Дударец Г. И.

Пароходо-корвет «Америка» и его командир А. А. Болтин /
Г. И. Дударец — «Атанор», 2018

ISBN 978-5-9500760-4-6

Первым пополнением флотилии портов Восточного океана стал пароходо-корвет «Америка». В отличие от своих собратьев, «Америка» была пароходом нового поколения, корпус которого имел железную обшивку. Находясь в центре всех основных событий в дальневосточных морях в 50-60 годы XIX века, пароходо-корвет «Америка» довольно часто упоминался в морской литературе и исследованиях по истории Дальнего Востока. Его роль в географических открытиях неоднократно отмечали такие известные историки Дальнего Востока как А.И. Алексеев, Б.Н. Болгурцев, А.А. Хисамутдинов.

ISBN 978-5-9500760-4-6

© Дударец Г. И., 2018
© Атанор, 2018

Содержание

Предисловие	7
Глава первая	12
Конец ознакомительного фрагмента.	26

В. М. Латышев, Г. И. Дударец Пароходо-корвет «Америка» и его командир А. А. Болтин

Издание электронной книги:

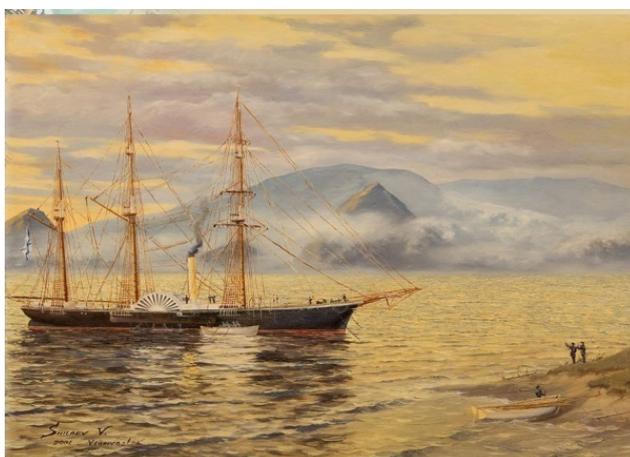
Проект электронного книгоиздания «Атанор» (atanor-ebook.ru) 2018

© Латышев В. М., Дударец Г. И., 2018

© Верстка, дизайн обложки. ИП Бастракова Т. В., 2018

Научный редактор

доктор исторических наук А. А. Хисамутдинов



В оформлении обложки использована картина В. И. Шил'ева «Пароходо-корвет „Америка“»



Командир пароходо-корвета «Америка» Александр Арсеньевич Болтин

Предисловие

Куда не взглянешь, везде просторно, широко; такого беспредельного простора не встретишь на земле; такую свободу человек может чувствовать только на море!

Д. Романов. С русского берега. Морской сборник. 1862. № 11 (т. LXIII).

7 августа 1856 г. на рейд Николаевска, недалеко от устья Амура, встал новый корвет с высоким мачтами, который поневоле обращал на себя внимание необычным видом^[1]. Заходя на рейд, судно оставляло за собой две красивые кильватерные струи, скрытые обтекателями по бортам два колеса с шумом били по воде. Оказалось, что это не совсем корвет. Корабль был оснащён паровой машиной, которая при необходимости, наряду с парусами, становилась двигателем судна посредством лопастей двух больших колёс. Новое судно Сибирской флотилии, пароходо-корвет, получило имя «Америка» по месту постройки.

У Сибирской флотилии большая и интересная история. Её истоки относятся ещё к XVII веку, но только в мае 1731 г. была создана Охотская военная флотилия. В общей сложности с 1731 по 1854 гг. во флотилии числились 85 судов различного класса, а одновременно от 5 до 10 судов, занимавшихся в основном товарно-пассажирскими перевозками. Помимо этого в функции Охотской флотилии входило обеспечение научно-исследовательских экспедиций на Тихом океане. Изредка её суда перевозили войска для Анадырской партии, созданной для покорения «немирных» чукчей. Товаро-пассажирские перевозки занимали основную часть времени во время навигации, но самые яркие моменты в истории Охотской флотилии в XVIII веке связаны с её участием в исследовательских экспедициях. Среди них можно назвать экспедицию С.П. Крашенинникова^[2] на Камчатку в 1731-1741 гг., Вторую Камчатскую экспедицию капитан-командора В.И. Беринга^[3] и капитана А.И. Чирикова^[4] в 1733-1743 гг., Охотско-Курильскую экспедицию М.П. Шпанберга^[5] в 1733-1743 гг., Северо-Восточную географическую и астрономическую морскую экспедицию капитан-поручика И.И. Билингса^[6] и капитана Г.А. Сарычева^[7] в 1785-1793 гг., плавание поручика Адама Лаксмана^[8] в Японию в 1792-1793 гг. с целью установления торговых отношений с Японией и ряд других известных плаваний.

Использование Охотской флотилии в этих целях стало привычным делом, но при таком положении не могло быть и речи о защите интересов России на Тихом океане. Частично эти задачи стали выполнять суда Балтийского флота, отправлявшиеся в кругосветные плавания на Дальний Восток. Первыми судами, совершившими такое плавание в 1803–1806 гг., были шлюпы «Нева» и «Надежда» под командованием И.Ф. Крузенштерна^[9] и Ю.Ф. Лисянского^[10]. Затем такое путешествие совершил в 1817-1818 гг. шлюп «Камчатка» под командованием капитана 2-го ранга В.М. Головнина^[11]. За ним последовали более десяти других судов. Таким образом, на Дальнем Востоке, помимо Охотской флотилии, кораблей Российско-Американской компании, появилась третья военно-морская составляющая – корабли Балтийского флота.

Заметное оживление военно-морского присутствия России на Дальнем Востоке в 1850-е годы началось после назначения на пост генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьёва^[12]. Происходит несколько важных событий. Одно из них связано с деятельностью на Дальнем Востоке выдающегося первооткрывателя Г.И. Невельского^[13]. Благодаря деятельности Амурской экспедиции (1849-1855 гг.)^[14] под его руководством, Россия приобрела земли в нижнем течении реки Амур, приморское побережье до Императорской (ныне Советской) гавани и остров Сахалин. К Амурской экспедиции Г.И. Невельского были приписаны транс-

порты Охотской флотилии «Байкал» и «Охотск». Другим важным событием стал перенос главного военного порта из Охотска в Петропавловский порт на Камчатке. Руководство флотилии перешло в руки военного губернатора Камчатки генерал-майора В.С. Завойко^[15]. И не менее важным событием стало прибытие в 1853-1855 гг. на Дальний Восток ещё одной флотилии военных кораблей Балтийского флота, прибывших с миссией вице-адмирала Е.В. Путятина^[16] для установления дипломатических отношений с Японией и представлявших довольно внушительную силу. Это 52-пушечные фрегаты «Паллада» и «Диана», 44-пушечный фрегат «Аврора», 40-пушечный корвет «Оливуца», 10-пушечный транспорт «Двина» и 4-пушечная винтовая шхуна «Восток» (первое русское паровое судно на Дальнем Востоке).

В связи с возросшими задачами по освоению Приморского и Приамурского края, деятельностью Амурской экспедиции Г.И. Невельского, инициативами генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьёва решено было укрепить Охотскую флотилию. После начавшейся Крымской войны резко возросла роль устья Амура, куда могли доставляться войска, снаряжение, боеприпасы, необходимые для укрепления обороноспособности всего российского Дальнего Востока. Начало решению этой военно-стратегической задачи положил первый сплав по Амуру огромного каравана судов, барж, плашкоутов, плотов, организованный в 1854 г. генерал-губернатором Восточной Сибири Н.Н. Муравьёвым, который и являлся начальником сплава. Командовать флотилией был назначен капитан 2-го ранга П.В. Казакевич^[17], чиновник для особых поручений при генерал-губернаторе, один из самых верных и деятельных сподвижников Г.И. Невельского, бывший у него старшим офицером ещё во время кругосветного плавания транспорта «Байкал». После успешного завершения сплава 25 августа 1854 года «за отличия по службе» П.В. Казакевич был произведён в капитаны 1-го ранга.

В таком состоянии находились военно-морские силы России на Дальнем Востоке к началу Крымской войны. Фрегат «Аврора» и транспорт «Двина» приняли активное участие в Петропавловской обороне в августе-сентябре 1854 г. Несмотря на успешное для России завершение этого боя, было очевидно, что следующий, более мощный штурм Петропавловск не выдержит, поэтому в апреле-мае 1855 г. главный военный порт, а также всё население города были эвакуированы оттуда в Николаевский пост. Перебазирование осуществляли транспорты «Байкал», «Иртыш», боты № 1 и «Кадьяк», то есть все наличные силы Охотской флотилии на тот момент. К ним присоединились корабли Балтийского флота – фрегат «Аврора», корвет «Оливуца», транспорт «Двина». Винтовая шхуна «Восток» использовалась для посыльных целей. Были и потери. Фрегат «Диана» погиб у японских берегов в 1855 г. в результате цунами. Фрегат «Паллада» из-за невозможности эвакуировать в устье Амура и по ветхости затопили в Императорской Гавани. Шхуну Охотской флотилии «Анадырь» уничтожила англо-французская эскадра. Остальные балтийские и сибирские корабли 16-24 мая 1855 г. буквально под носом у блокирующего их англо-французского отряда прошли из залива Де-Кастри Татарским проливом (о существовании которого не знал противник) в устье Амура.

В 1855-1856 гг. флотилия занималась обустройством новой базы в Николаевске.

В начале октября 1854 г. генерал-губернатор Н.Н. Муравьёв приказал капитану 1-го ранга П.В. Казакевичу доставить своё донесение великому князю Константину.

Являясь главноуправляющим Морского министерства, великий князь Константин Николаевич всегда очень подробно занимался делами Дальнего Востока и хорошо понимал, что Охотскую флотилию нужно укреплять. Капитан 1-го ранга П.В. Казакевич был командирован в САСШ для заказа необходимых для Охотской флотилии трёх пароходов, одного деревянного и двух железных, а также двух небольших пароходов для плавания по Амуру^[18]. Одновременно нужно было заказать техническое оборудование для механического завода в Николаевске, землечерпалку, аппарат для вбивания свай, лесопильный завод, паровой молот и прочее. Кроме того, необходимо было заказать необходимые припасы для эскадры генерал-адъютанта

Е.В. Путятина, которая готовилась к походу с дипломатической миссией в Китай и Японию. С Казакевичем выехал в качестве помощника лейтенант Кроун^[19]. Оба направлялись в Америку с чужим паспортом на имя купцов первой гильдии Соловьёва (Казакевич) и Локотникова (Кроун)^[20].

18 марта 1856 г. П.В. Казакевич возвратился в Петербург, исполнив всё необходимое в Америке, а А.Е. Кроун остался наблюдать за достройкой транспортов и отправкой оборудования. По указанию великого князя Константина транспорты были названы «Манджур» и «Японец». В декабре того же года указом «за отличия по службе» Казакевич производится в контр-адмиралы. Он утверждается в должностях Военного губернатора Приморской области^[21] Восточной Сибири и Командира Сибирской флотилии, образованной вместо Охотской в том же 1856 г. Он также становится Командиром портов Восточного океана. Первым пополнением вновь образованной флотилии и стал пароходо-корвет «Америка». В отличие от своих собратьев, «Америка» была пароходом нового поколения, корпус которого имел железную обшивку. Находясь в центре всех основных событий в дальневосточных морях в 50-60 годы XIX века, пароходо-корвет «Америка» довольно часто упоминался в морской литературе и исследованиях по истории Дальнего Востока. Его роль в географических открытиях неоднократно отмечали такие известные историки Дальнего Востока как А.И. Алексеев, Б.Н. Болгурцев, А.А. Хисамутдинов. За последние годы появились довольно многочисленные газетные и журнальные публикации по этой теме, правда, как правило, повторяющие друг друга вместе с неточностями. Отдельного же исследования, посвящённого истории судна и его командирам, не было. В настоящем издании делается попытка восполнить этот пробел.

Толчком к появлению более пристального внимания к пароходо-корвету «Америка» и его командиру А.А. Болтину стала поисковая работа научных сотрудников Музея истории города Находки. В 1993 г. директор банка «Находка» обратился в городской музей за фотографией А.А. Болтина, чтобы создать памятник первооткрывателю Находки с его скульптурой. Однако в музее фотографии не оказалось. Поиски фотографии научными сотрудниками музея проходили в архивах Москвы и Санкт-Петербурга. Но найти фотографию удалось только в историко-краеведческом музее Одессы. В 2014 г. в интернете на сайте «Цусимские форумы» появился увлекательный рассказ одной из участниц этих поисков. О том, как всё же была обнаружена фотография, она вспоминала: «Наш спонсор остался доволен результатами работы, но он был готов идти до конца в поиске портрета Болтина. И так как последние годы жизни Александр Арсеньевич провёл в Одессе, туда и должна была быть организована вторая командировка сотрудника Музея истории Находки... Фотография была обнаружена совершенно неожиданно. Случилось это 8 апреля 1994 года. Я посетила Историко-краеведческий музей Одессы и беседовала с сотрудниками, пытаясь выяснить известно ли что-либо об Александре Болтине, проживавшем в Одессе в конце 19 века. В то время как одна сотрудница убеждала меня, что о таком человеке ничего не известно и в первый раз слышит его имя, другая ходила по кабинету, хаотично открывая ящики, шкафы и перебирая полки. Возможно, что-то искала. Когда она открыла самый верхний ящик, на неё обрушился ворох бумаг. Сотрудница оказалась под грудой папок, документов. Мы бросились её разгребать, собирая бумаги, папки, какие-то фотографии. И дальше произошло нечто необъяснимое – вторая подняла с пола фотографию размера А4, видимо, заинтересовалась видом бравого офицера, перевернула фото и на обороте прочитала «Болтин Александр Ар...с...». И тут я уже подбежала с криком «Арсеньевич». Да, это был он, наш капитан «Америки». Оказывается, именно в этом кабинете, в этом шкафу хранился ещё неразобранный архив Пожарной Одесской бригады. Ведомственный музей был закрыт, а весь его архив передали в Историко-краеведческий музей Одессы. Но мне до сих пор непонятно, что искала сотрудница этого музея в шкафу и почему фотография упала на

пол именно тогда, когда я пришла за ней. Чудеса в исторических расследованиях тоже случаются»^[22].

Затем были и другие яркие открытия у музейщиков Находки. В Москве произошла встреча с потомками прославленного мореплавателя. Они оказались тоже людьми неординарными. У них была ещё одна фотография А.А. Болтина. А в архивах нашлись новые интересные документы. Можно было начинать работу над памятником, но к этому времени банк обанкротился, а директор-меценат уехал. Идея памятника осталась нереализованной.

Но поиск продолжается теперь уже сотрудниками Музейно-выставочного центра г. Находки (прежний музей получил новый статус). Недавно была опубликована содержательная статья его директора М.Б. Нурғалиевой «В поисках новых открытий»^[23].

Неожиданные открытия случаются и в других музеях. Так, работая над атрибуцией картины «Кораблекрушение» известного художника-мариниста Р.Г. Судковского, сотрудники Одесского художественного музея выявили новые штрихи в биографии А.А. Болтина^[24].

Богатые архивные материалы по теме исследования хранятся в Российском государственном архиве Военно-морского флота (РГАВМФ) в Петербурге. Фонды Канцелярии Морского министерства и Канцелярии генерал-адмирала великого князя Константина Николаевича, коллекции послужных и формулярных списков и вахтенных журналов хранят весьма разнообразные архивные материалы по теме – приказы и предписания, рапорты и письма, корабельные планы и схемы, зарисовки и фотоснимки. Великолепно сохранились шканечные журналы пароходо-корвета «Америка», которые позволяют проследить хронологию плавания борта и посещения его экипажа контр-адмиралом Казакевичем, выяснить обстоятельства плавания «Америки» в водах Японского и Жёлтого морей под флагом генерал-губернатора Восточной Сибири графа Муравьёва в 1859 году. Они проливают свет на особую страницу отечественной истории, связанную с географическими открытиями в прибрежных водах Тихого океана. Коллекция карт РГАВМФ прекрасно иллюстрирует гидрографическую работу членов экипажа «Америки» в ходе исследования залива де-Кастри и обзора берегов юга Приморья. В описательной части карты залива «Петр Великий», отпечатанной в Управлении Генерального Штаба Восточной Сибири в г. Иркутске, записано: «Осмотр берегов залива Америка и гавани Находка произведён пароходо-корветом „Америка“ в 1859 году. Острова Путятин, Маячный и пролив Стрелок положены по описи клипера „Стрелок“ в 1859 году. Берега от мыса Майделя до залива Посьета сняты с английской карты, с теми дополнениями и исправлениями, которые произведены пароходо-корветом „Америка“ в 1859 году»^[25].

Большую ценность представляют рапорты генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьёва-Амурского великому князю Константину Николаевичу и контр-адмирала Казакевича о положении дел на Дальнем Востоке и подробные, обстоятельные рапорты командира пароходо-корвета «Америка» капитан-лейтенанта Болтина, частично опубликованные в «Морском сборнике» 1860-х годов.

Впервые вводятся в научный оборот некоторые документы из фонда адмирала С.О. Макарова, такие как вахтенные записи, сделанные на борту «Америки» рукой гардемарина Стёпы Макарова. Потребовали тщательного изучения комплексы архивных материалов из фондов Инспекторского департамента Морского министерства и личного фонда П.В. Казакевича, связанные с отправкой в 1856-1858 годах, по Высочайшему повелению, наших представителей в Северную Америку, вызванной необходимостью строительства пароходо-корвета и двух транспортов для укрепления Приморской области и Сибирской флотилии.

Материалы Государственного архива Псковской области оказались богаты на сведения о псковской части биографии А.А. Болтина. Были выявлены некоторые материалы по теме в Российском Государственном Историческом архиве и Государственном архиве Одесской области.

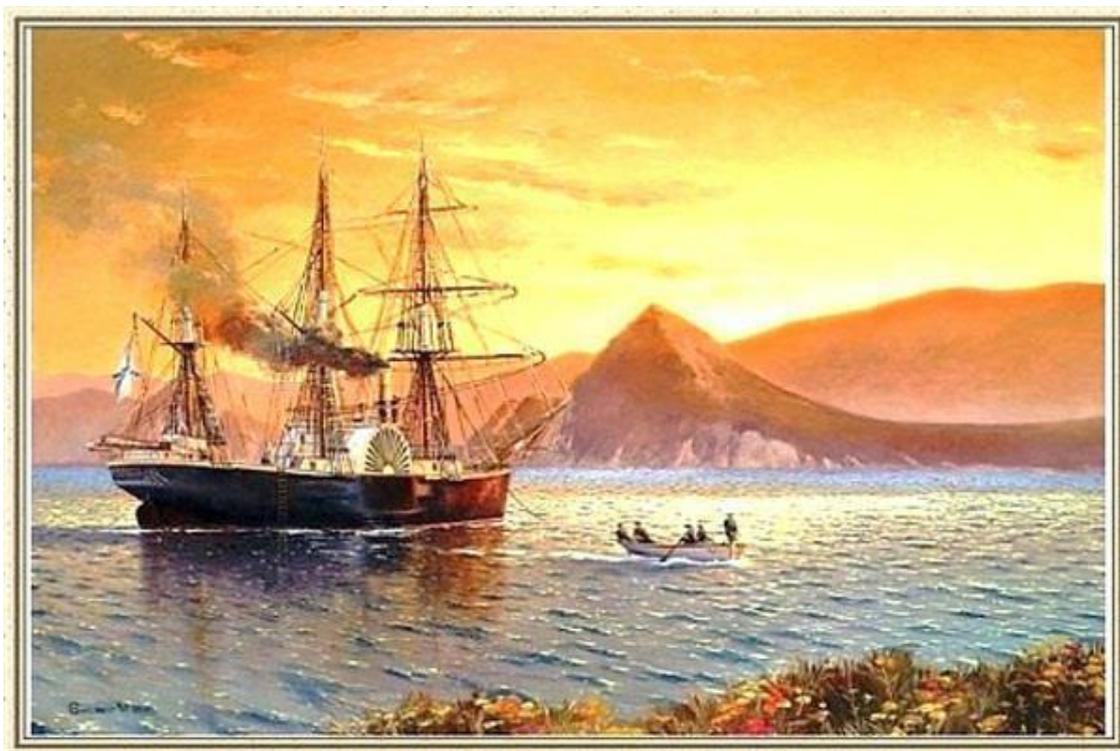
Очень полезна была переписка с профессиональными и доброжелательными сотрудниками псковских музеев, областного и муниципальных. Интересные подробности из биографии А.А. Болтина сообщили его правнучка Лескова Ольга Николаевна и праправнучка Русина Инна Аркадьевна, проживающие в Одессе. Не менее ценные сведения были получены от ветерана и историка пожарного дела Одессы Фёдора Изотовича Литвякова. Всем им и сотрудникам архивов и музеев, оказавших неоценимую помощь в работе над книгой, авторы приносят искреннюю благодарность.

Глава первая

Пароходо-корвет «Америка». Дипломатическая миссия Е.В. Путятина в Китай и Японию

Первым пополнением вновь образованной Сибирской флотилии стал пароходо-корвет «Америка». Построенный в Нью-Йорке на судовой верфи Уэбба, он прекрасно преодолел долгое путешествие через два океана до Николаевска, и за всё время пути его машина не дала ни одного сбоя. В статье, посвящённой пароходо-корвету, журнал «Морской сборник» отмечал: «В заказе его имелось ввиду снабдить юные наши заселения на Амуре пароходом, который бы мог вместе и носить бомбовую артиллерию для боя, буксировать суда против течения Амура и лимана, местами весьма быстрого, и служить грузовым и пассажирским в сношениях с близлежащими портами». Автор не мог не отметить блестящее состояние, в котором привёл судно в Николаевск американский капитан Гудзон: «Америка» бросила якорь на Николаевском рейде, убранная во всём блеске военного судового порядка. Белизна палуб, блеск меди, безукоризненная чистота на борту внутри и снаружи, исправность гребных судов, свежесть мебели в каютах и, наконец, блестящее состояние машины в первый же день прихода обнаружили дух порядка и дисциплины, который бы сделал честь самому исправному военному судну»^[26].

Класс судна определили как колёсный пароходо-корвет, движителями которого были паровая машина и паруса. На Балтике в состав флота во второй половине XIX в. было введено около 20 пароходо-фрегатов^[27]. Использование на них в качестве движителей гребных колёс было первым этапом внедрения паровых котлов и машин в военном судостроении.



Илл.1 Пароходо-корвет «Америка». Художник В. Шиляев.

Основные характеристики пароходо-корвета «Америка» составляли: водоизмещение 554 т[онн]; длина по верхней палубе 50,3 м[етров]; ширина 8,6 м[етров]; паровая машина мощностью 140 л[ошадиных] с[ил]; скорость хода 9,5 узлов. Вооружение – 8 пушек.

В документах Морского министерства отмечалось: «Стоимость парохода с паровой машиною и расходами на комиссию за обеспечение платежей по контракту и за дела по пароходу, значится по счетам всего 145.650 дол[ларов] 36 [центов]»^[28]. Весь же заказ П.В. Казакевича: «... пароходы: «Америка» и «Амур» и Баржа «Лена»; механическое заведение, морские и хирургические инструменты, книги, карты и прочее, всего, с доставкой судов, запасом и удовлетворением команд порциями и жалованьем, на сумму 335.784 дол. 83 сен., которое на Российскую монету, считая по 1 руб 42½ коп. за доллар с банкирскими расходами, составили 478.439 р. 37 к.»^[29].

Шесть дней ушло на приёмку по описи судна. Его принял, временно ставший первым командиром «Америки», капитан-лейтенант А.Е. Бачманов^[30], старшим офицером пароходо-фрегата назначается капитан-лейтенант А.Н. Шкот^[31], с 1 октября ставший его командиром. Сразу же после оформления акта приёмки корабль ушёл на Сахалин в Дуэ за углём, затем вернулся в Николаевск, где забрал груз и пассажиров и пошёл в Аян.



Илл. 2. Первая фотография пароходо-корвета «Америка». Фото В.В. Ланина.

Вся осень прошла в буксировке разных судов из залива в Амур. На пароходо-корвете прибыл к мысу Лазарева военный губернатор Приморской области контр-адмирал П.В. Казакевич для проводов своего друга и бывшего командира Г.И. Невельского и его сподвижников, убывавших с Дальнего Востока. Так началась служба одного из самых заметных кораблей

Сибирской флотилии, отмеченная не только безупречной работой в дальневосточных морях, но и многими вошедшими в историю географическими открытиями.

Плавания парохода-корвета «Америка» в 1857 г. полностью связаны с дипломатическими миссиями вице-адмирала Путятина в Китай и Японию, решением сахалинского вопроса, выдающимися географическими открытиями.



Илл. 3. Евфимий Васильевич Путятин.

В октябре 1856 г. началась Вторая «опиумная» война Великобритании и Франции против Китая, причём военные действия очень часто прерывались долгими мирными переговорами. Е.В. Путятин направил записку великому князю Константину Николаевичу о необходимости теперь же добиться от Китая закрепления за Россией левого берега Амура и Приморья. Он сам вызвался поехать в Китай в качестве полномочного представителя. Константин Николаевич полностью одобрил эти планы и сообщил о них императору и министру иностранных дел А.М. Горчакову. «Письмо твоё к Горчакову о Китайских делах прочёл я также с большим вниманием, – писал в ответном письме Константину Николаевичу Александр II, – и мысль о посылке туда Путятина опробую, но присутствие необходимо для личных объяснений, соображений и наставлений, вот почему я по телегр^афу приказал немедленно ему прибыть сюда»^[32]. Путятин прибыл в Петербург, и вопрос об отправке миссии в Китай был решён. В следующем письме Константину Николаевичу император писал: «Сегодня прощался с Путятиным, переговоривши с ним о всех предметах, касающихся до его важного поручения. Дай бог ему успеха, ибо последствия могут быть для нас самые благодетельные. Горчаков сообщит тебе инструкцию, которою он снабжён и которая, как мне кажется, весьма умно и хорошо составлена. Из неё ты усмотришь, что мы стараемся дать его посылке в Китай характер дружественный, в противоположность с неумеренными требованиями англичан и французов. Надеюсь, что с Божьей помощью и ловкостью, доказанной по японскому делу Путятиным, мы добьёмся важнейшего для нас результата, т.е. признания за нами *всего левого бер^ага^а Амура*»^[33].

Параллельно с Е.В. Путятиным вопросом закрепления за Россией левого берега Амура занимался и генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьёв. Важным условием успешных действий на Амуре было получение Н.Н. Муравьёвым в январе 1854 г. инструкции, объявлявшей его высшей инстанцией в сношениях с Китаем по вопросу о границе. Это позволяло ему вступать в сношения с китайскими властями, минуя Сенат и МИД^[34].

В письме от 2 апреля 1857 г. контр-адмиралу П.В. Казакевичу генерал-губернатор Н.Н. Муравьёв писал: «Вот и ещё курьер [доедет] к Вам за месяц, любезный друг Пётр Васильевич, и надеюсь, что приедет в Николаевск вслед за льдами, а может быть и по льду, ибо он должен быть в Мариинске около 1 мая. В Петербурге после моего отъезда и вследствие Кантонских происшествий решились послать посольство в Пекин и назначили для этого Графа Путятин, который давно на это высказывался: взяли его из Парижа сюда, он уже за Байкалом, и через несколько дней я буду провожать его за границу.

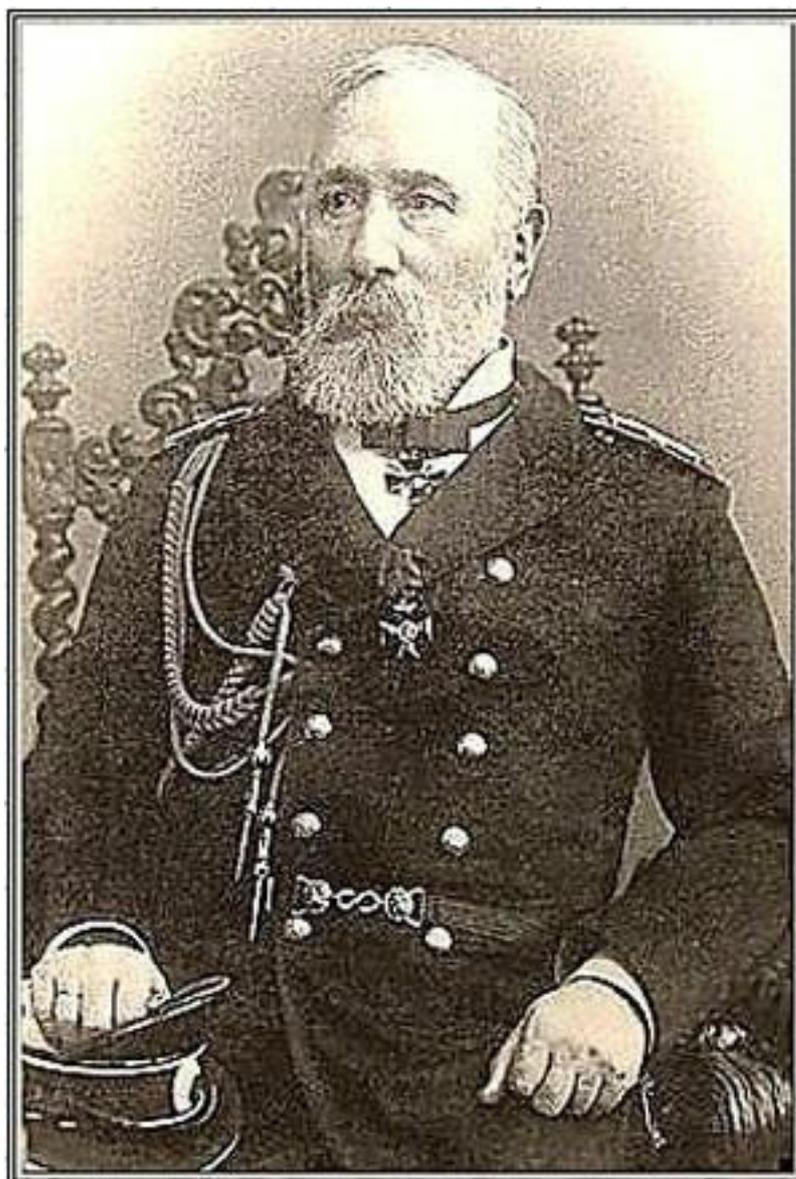


Илл. 4. Пётр Васильевич Казакевич.

По случаю этого ... я получил от Великого князя письмо, в котором Его Высочество поручает мне [давать] в распоряжение Путятинна суда какие он потребует, а Путятин изъявляет желание, чтобы я послал пароход „Америка“ в Печелийский залив. Я уже послал эстафету за Чихачёва, который был подданным Вашим, ещё оставаясь в Петербурге, и надеюсь, что Чихачёв в конце мая будет у Вас. Я полагаю, что едва ли кому-нибудь, кроме него, можно поручить командование „Америкой“. И Путятин вполне одобряет этот выбор. По прибытии сюда я дам Чихачёву все инструкции, наставления, которые сообщит мне Путятин перед отъездом своим за границу относительно прибытия парохода в Печелийский залив и [способа] войти в сношение с посланником, который в то время будет ожидать в Пекине, а между тем прошу Вас снарядить „Америку“ для этого плавания, и в особенности вооружить её приличной артиллерией и полным количеством каменного угля. Путятин надеется, что „Америка“ может выйти из Лимана около 1 июня, и на этом основании рассчитывает время прибытия парохода в Печелийский залив.

Как слепой исполнитель в этом случае, я не вхожу ни в какие рассуждения, как в отношении пользы всего этого посольства, так и плавания „Америки“ к Китайским берегам – желаю только душевно думать, чтоб все эти попытки не испортили Амурского дела. Покуда же это новое Петербургское предприятие останавливает на целый год переселение казаков на Амур, ибо я уже получил повеление отложить это дело до навигации 1858 года»^[35].

Сразу же началась подготовка к плаванию «Америки» с миссией Е.В. Путятина. На Сахалин по распоряжению генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева была направлена команда для заготовки угля для «Америки». Сам Путятин писал военному губернатору Приморской области в мае 1857 г.: «Цель отправления парохода „Америка“ из устья Амура в залив Печели (устье реки Пей-го, или Бай-хэ): – в открытии сообщений с Пекинской миссией, дабы быть ей полезным для сношений с китайскими портами, – в осмотре сведений о двух портах, открытых в последнее время английскими отрядами на берегах Манчжурии, на пространстве 60 миль, к востоку от широты $\frac{1}{2}$ N до 43° , – в наблюдении за действием эскадр английской, французской и американской, которые, по всем вероятностям, придут в устье реки Пей-го, и сообщении сведений о всех предприятиях их нашей Миссии в Пекине. Для успешного исполнения первой из сих статей следует особенно озаботиться снабжением парохода наивозможно большим количеством топлива, стараясь на переходе от Амура к устью Пей-го расходовать оное самым экономическим образом, так как в северных портах Китая если и представится возможность пополнить запас каменного угля, то с большим трудом и за дорогую плату. – И поэтому в предстоящем пароходе плавании должно, при всякой возможности, действовать машиною с растяжкой паров и всегда, коль скоро позволит ветер, ставить паруса»^[36].



Илл. 5. Николай Матвеевич Чихачёв в 1890-годы.

Командиром «Америки» в предстоящем плавании был назначен опытный моряк капитан-лейтенант Н.М. Чихачёв, плававший в эскадре вице-адмирала Е.В. Путятина старшим офицером на корвете «Оливуца», а затем командиром транспорта, а ко времени назначения на «Америку» исполнявший обязанности начальника штаба командира Сибирской флотилии. Старшим офицером на пароходо-корвете был назначен капитан-лейтенант Н.Я. Шкот. Вахтенными начальниками на «Америке» стали лейтенант А.М. Линден, плававший гардемаринном на фрегате «Паллада» с Е.В. Путятиным, и поручик корпуса Флотских штурманов А.С. Кузьмин. Был на борту «Америки» ещё один человек, который плавал с Е.В. Путятиным на «Палладе» в Японию. Это виднейший китаевед архимандрит Аввакум (Честной). Проживший много лет в Китае, Аввакум ещё в 1830-е годы, работая в Пекинской миссии, проповедовал православие на китайском языке. В миссии Путятина он следовал как переводчик. Как и во время путешествия на «Палладе», о. Аввакум на пароходо-корвете «Америка» исполнял обязанности корабельного священника. «На пароходе у нас есть церковь, – писал он в одном из писем своему товарищу А.А. Трунёву, – и я каждое воскресенье и каждый большой праздник служу обедню»^[37].



Илл. 6. Архимандрит Аввакум (Честной).

В состав миссии входили кроме того врач и переводчик А.А. Татаринов, коллежский асессор Д.А. Пешуров, титулярный советник барон Ф.Р. Остен-Сакен, конной артиллерии капитан Л.Ф. Баллюзек, полевой инженер штабс-капитан И.Ф. Ватовский.

Всего экипаж «Америки» насчитывал 80 человек. Кроме того, на борту находился лейтенант Н.В. Рудановский с командой 15 человек, которому были поставлены задачи, как он сам писал, состоявшие: «1. В осмотре местности для проведения естественной границы между нами и Японией; 2. В осмотре берегов, не имеется ли каменного угля и удобных пристаней по берегу Сахалина; 3. В постройке домов на предполагаемой границе; в сношении с японскими властями, находящимися на Сахалине»^[38].



Илл. 7. Николай Васильевич Рудановский.

1 июля 1857 г. пароходо-корвет «Америка» в сопровождении тендера «Камчадал», которым командовал поручик корпуса флотских штурманов А.М. Чудинов, снялся в рейс. О дальнейшем Е.В. Путятин писал П.В. Казакевичу: «Милостивый государь Пётр Васильевич, возвратясь из залива де-Кастри к мысу Дуи 7-го июля вечером, я взял на буксир шхуну „Камчадал“, нагружившуюся во время отсутствия моего каменным углём, и немедленно отправился

далее. При этом я пошёл вдоль ос. Сахалина для того, чтобы, сколько позволит время, проверить берега его с картой и высадить Лейтенанта Рудановского в предназначенном пункте. Предположения эти я, однако, не мог исполнить: первое, по случаю постоянных туманов, заставивших меня удалиться от острова; второе, за сильным прибоем, воспрепятствовавшим шлюпкам пристать к берегу. Ожидать прекращения прибоя мне было невозможно, остановка могла продлиться несколько дней. Поэтому я тотчас направился к южной части Манжурского берега; решившись послать Лейтенанта Рудановского на ос. Сахалин уже со шхуной „Камчадал“.

13-го июля поутру после пятидневного плавания, приблизясь к означенному берегу на 44° С.Ш., в 11 часу заметили большую бухту и вошли осмотреть её... Мы первые открыли этот прекрасный порт. По сделанному на берегу определению он оказался лежащим в 43° 55' 15" N широты и 135° 11' долготы. Вход в бухту имеет до 1½ версты ширины, по краю его возвышающийся, обрывистый, каменистый берег. В основании бухты также тянутся крутые горы, покрытые мелким дубняком. Большой рейд открыт и лежит прямо против входа с моря, но два главные залива этого рейда образуют хорошие и безопасные места для укрытия судов.

По случаю наступления дня памяти Св. Владимира, я назвал открытую нами бухту портом Святого Владимира и на одном из заметных мысов поставил дубовый крест. В сделанной на нём латинской надписи сказано, что гавань сия открыта впервые Россией и принята во владение с обозначением наименования и её географического положения...

Граф Е. Путятин, июля 14/26 дня 1857 г.,

пароход „Америка“ в порте Св. Владимира»^[39].

На шлюпке, спущенной с ростров «Америки», офицеры подошли к берегу, сделав необходимые промеры и топографическую съёмку. Новая гавань состояла из нескольких живописных бухт. Их берега составляли склоны прилегающих гор, обрывающихся в море красивыми скалистыми утёсами. Вечером командир «Камчадала» А.М. Чудинов вычертил план гавани порт Св. Владимира, и на карте появились новые названия: полуостров Балюзек^[40], остров и мыс Ватовского^[41], мыс Кузьмина^[42], полуостров Рудановского^[43].

Суда остались ночевать в новой гавани, накануне уголь с тендера «Камчадал» был перегружен на «Америку» и командам требовался отдых. Путятин перевёл к себе на пароходо-корвет Чудинова, считая, что здесь он будет более полезен как искусный топограф, а вместо него назначил на тендер Кузьмина, снабдив его инструкцией: «Нагрузиться балластом, водой и дровами и следовать к острову Сахалин, где высадить Рудановского с десантом на берег»^[44].



Илл. 8. Залив Владимира в Японском море, бухта Южная. Слева – полуостров Рудановского.

Следующий день был насыщен не менее выдающимися событиями. В полдень 14 июня «Америка» подняла якорь и последовала дальше на юг вдоль живописных берегов, которые, впрочем, были закрыты густой пасмурностью. Погода прояснилась лишь часа за два до захода солнца. И как раз в это время был замечен залив, вход в который закрывал небольшой остров, который обойти с севера не удалось, так как глубина быстро уменьшалась до 4 сажень. Выйдя задним ходом и обогнув остров с юга, «Америка» направилась в открывшийся залив прямо на север. Но наступившие сумерки заставили бросить якорь и дожидаться утра. На следующее утро 15 июля «Америка» начала медленно двигаться, обследуя новый залив, получивший имя Святой Ольги.



Илл. 9. Фотография со спутника залива Св. Ольги.

В «Сведениях о плавании парохода „Америка“ в Восточном Океане с 1 июля по 2 ноября 1957 г.», опубликованных в Морском сборнике, так описано увиденное: «Примыкающая к заливу внутренняя бухта, виденная вечером лишь поверхностно, оказалась, при достаточной глубине в большей её части, столь закрытою от всякого волнения и ветров, что прилично могла быть названа гаванью Тихая пристань. В конце ея, в разлоге между гор, протекает речка с засоренным устьем, не допускающим самые мелкие гребные суда входить в неё. Она орошает плодородную долину, которая, судя по направлению гор, вероятно доходит до самого порта Св. Владимира и служит кратчайшим путём сообщения между им и заливом Св. Ольги. Все горы, окружающие этот последний залив и Тихую пристань его, покрыты лесом, но не строевым. Деревья больших размеров должны находиться несколько внутрь страны, где морские ветры и соляные испарения не имеют вредного на них влияния»^[45]. Целый день продолжалось обследование нового залива и его берегов. А вечером на плане залива Св. Ольги, вычерченном А.М. Чудиновым, появились названия в честь первооткрывателей: мысы Татаринова, Остен-Сакена^[46], Шкота, Пещурова^[47], Линдена^[48], Чудинова^[49], река Аввакума^[50]. В честь командира «Америки» Чихачёва^[51] был назван остров.



Илл. 10. Александр Михайлович Линден.

15 июля 1857 г. «Америка» взяла курс на Китай, а 24 июля прибыла к устью реки Пейхо, впадающей в Печелийский залив. Здесь Путягина ждала неудача. Китайцы решительно заявили, что Тяньцзин «не место для переговоров между подданными обеих империй», и предложили провести их в пограничных районах^[52].

Русское правительство дало согласие провести переговоры в Айгуне. В декабре 1857 г. в Пекин было сообщено, что полномочным представителем России на предстоящих переговорах назначен генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев.

Вникнув в ситуацию, Е.В. Путятин пришёл к выводу, что пока не наступил момент для выполнения его миссии. Он решил побывать в Японии и выяснить там, не созрело ли японское правительство для заключения торговых договоров с иностранными державами. 10 сентября 1857 г. он прибыл на пароходо-корвете «Америка» в Нагасаки, а уже 12 октября заключил с японскими уполномоченными Мидзуно Тикути-ноками, Ивасэ Игано-ками и Арао Ивами-ноками «Дополнительный трактат» из 28 статей, представляющий правила торговли русских в открытых портах. Трактат 1857 г. считался дополнением к Симодскому трактату. Он значительно расширял права русских на торговлю в открытых портах, но посредничество при торговых сделках японских чиновников оставалось, сохранялся и высокий таможенный тариф на основные предметы экспорта и импорта. 1 марта 1858 г. министр иностранных дел А. М. Горчаков в письме в Верховный Совет Японии, сообщая о ратификации дополнительного трактата и поручении русскому консулу произвести обмен ратификационными грамотами, выражал уверенность, что это «послужит ещё большему укреплению дружественных отношений между Россией и Японией»^[53].

15 октября «Америка» вышла из Нагасаки в Шанхай, где находилась с 18 по 28 октября в ожидании почты, там же приняла уголь, доставленный гамбургским судном «Оскар». 2 ноября пароходо-корвет прибыл Гонконг, где Путятин обсудил военно-политическую ситуацию с уполномоченными представителями Англии, Франции и США. Зимой пароходо-корвет отставался попеременно то в Гонконге, то в Макао, дожидаясь разрешения событий в Китае.

В апреле 1858 г. военные действия Англии и Франции были перенесены в Северный Китай. В мае союзники овладели важными фортами Дату, прикрывавшими вход в устье реки Пейхо, а 14 мая, поднявшись вверх по реке на канонерских лодках, заняли Тяньцзинь.

17 мая английский и французский уполномоченные лорд Д. Элгин и барон Ж. Гро отправились с Печелийского рейда в Тяньцзинь. Вслед за ними на «Америке» следовали Путятин и приглашённый им уполномоченный США Рид. Утром 18 мая «Америка» бросила якорь недалеко от Императорского канала в предместьях Тяньцзиня. На пароходо-корвете были подняты русский и американский флаги.

Будучи не в состоянии оказать сопротивление англо-французским войскам, цинское правительство пошло на переговоры. Оно обратилось к России с просьбой о посредничестве и согласилось вести с Путятиным переговоры раньше, чем с представителями других держав, надеясь таким образом ограничить домогательства Англии и Франции.

Н.Н. Муравьёв, ведший переговоры с пограничными китайскими властями в Приамурье, 16 (28) мая 1858 г. заключил в г. Айгуне договор, согласно которому левобережье Амура отходило к России, а правый берег от впадения р. Уссури и до моря оставался неразграниченным и признавался находящимся в совместном владении обоих государств до определения границы.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.