

А К А Д Е М И Я   Н А У К   С С С Р  
И Н С Т И Т У Т   В О С Т О К О В Е Д Е Н И Я

---

# СОВЕТСКОЕ ВОСТОКОВЕДЕНИЕ

VI



ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР  
МОСКВА      1949      ЛЕНИНГРАД

О. П. ПЕТРОВА

## АДМИРАЛ Е. В. ПУТЯТИН В БУХТЕ ХЭДА

(К истории русско-японских отношений в середине XIX в.)

В 1899 г. в Японский фонд Азиатского музея Академии Наук поступило небольшое собрание (13 названий) из библиотеки адмирала К. Н. Посыета. Оно состояло из карт Японии, изображений японских рыб и книг по истории японской армии и японского флота.

„История японского военного флота“ состоит из 9 книг в 25 выпусках. Составитель этого труда, известный деятель конца Бакуфу<sup>1</sup> (период Токугава)<sup>2</sup> и начала эпохи Мэйдзи,<sup>3</sup> граф Кацу Ава (1823—1900), собрал подлинные документы, относящиеся к истории создания японского флота в последние десятилетия Бакуфу, и издал свой труд при содействии товарища военно-морского министра Кабаяма в 1890 г. служебным изданием военно-морского министерства. Труд графа Кацу охватывает период с основания флота до конца Бакуфу, т. е. до 1867 г., когда в Японии было отменено обучение военно-морскому искусству английскими инструкторами.

В небольшом предисловии к „Истории японского военного флота“ Кацу говорит, что им приведены полностью все правительственные приказы, декларации, декреты и т. п. официальные документы в том виде, в каком они были выпущены в свое время, а письма правительств иностранных держав в наиболее точном переводе, хотя самые длинные из них сокращены.

Во втором выпуске первой книги Кацу приводит документы, относящиеся к пребыванию в водах Японии русских моряков под командованием генерал-адъютанта Ефима Васильевича Путятинна на фрегате „Диана“ в 1854—1855 гг.

О плавании отряда русских военных судов в Японию и Китай 1852—1855 г. имеется довольно много сведений в русских источниках, список которых был любезно мне сообщен капитаном 1-го ранга Николаем Васильевичем Новиковым, а некоторые отрывочные сведения сообщаются и в западно-европейской и американской литературе. Но све-

<sup>1</sup> Бакуфу — правительство династии Токугава.

<sup>2</sup> Токугава — династия сёгунов (светских правителей) феодальной Японии, господствовавшая в Японии около двух с половиной столетий, с 1603 по 1857 г.

<sup>3</sup> Революция Мэйдзи — незавершенная буржуазная революция 1857—1858 г. в Японии, свергшая токугавский режим под лозунгом возвращения полноты власти, узурпированной сёгунами династии Токугава, законному императору, выполнявшему при сёгунах чисто сакральные функции.

дения, сообщаемые Кацу о том, какое значение имело пребывание русских моряков в деле создания японского флота, представляют особенно большую историческую ценность, так как японские источники об этом до сих пор на европейский язык не были опубликованы.

Одним из мотивов для издания истории японского флота домэйдзийского периода Кацу считал то обстоятельство, что во время революции Мэйдзи в 1868 г. многие описания, таблицы, списки и другие материалы, по его выражению, „пришли в беспорядок“ или были утеряны. Подлинных документов осталось очень мало; да и имеющиеся налицо документы во многих случаях сохранились в неполном виде, без начала или без конца. Поэтому Кацу спешил собрать все уцелевшие материалы, дополнив их личными свидетельствами некоторых лиц, а также собственными воспоминаниями.

Сам Кацу был далеко не заурядным лицом в японской истории. Он известен как создатель и организатор японского флота (недаром за ним укрепилось в мировой литературе имя „отца японского флота“), как военный и политический деятель конца Бакуфу, боровшийся за открытие Японии для внешних сношений, как первый японский капитан, совершивший плавание через Тихий Океан в Америку на судне „Канрин-мару“,<sup>1</sup> а также как непосредственный участник революции Мэйдзи. Кацу был не только писатель и поэт; его перу принадлежит большое количество работ самого разнообразного содержания. Как историограф он известен фундаментальными трудами по истории не только японского флота, но и армии, а также „Историей внешних сношений Японии“.

Человек, которого современники считали неподкупно честным, прямым и откровенным, он старался наиболее точно и беспристрастно рассказать о событиях, свидетелем которых он был в большинстве случаев. В этом ценность его работы как первоисточника.

„4-го ноября первого года Ансэй<sup>2</sup> [11-го декабря 1854 г.] в Дзусю [Идзу] произошло ужасное землетрясение, — пишет Кацу. — В это время в порту Сямода стоял на якоре русский корабль, фрегат «Диана». Внезапно началось «цунами» [моретрясение]. Поднялся огромный вал. Жилища в порту были разрушены. В городе было снесено волной 18 кварталов. Среди населения пострадало 3900 человек, из них 85 человек погибло. Русский корабль не мог также избежать этого бедствия. Его бросило на риф и он чуть было не перевернулся и не затонул. Благодаря героическим усилиям всего экипажа корабля ему удалось избежать гибели, однако днище корабля было очень повреждено и ничего сделать было невозможно. Когда наводнение кончилось, все русские высадились на берег и могли принять меры к приводу корабля внутрь порта.

„На берегу благодаря этому стихийному бедствию совершенно обезлюдело, поэтому бедственное положение русских еще более усугубилось.

„В это время Россия находилась в состоянии войны с европейскими державами. Английские корабли рыскали по всем портам, чтобы напасть на русские. Поскольку русские не могли относиться спокойно к этому обстоятельству, они обратились с просьбой к нашему правительству пре-

<sup>1</sup> „Канрин-мару“ — 3-мачтовая шхуна-корвет, заказанная правительством Бакуфу и построенная в 1856 г. в Голландии. В 1857 г. прибыла в Нагасаки. В 1860 г. совершила впервые в истории Японии транспацифический рейс в Америку, имея на борту исключительно японский экипаж и командование.

<sup>2</sup> Годы Ансэй — годы императора Комэй (1854—1859). По японскому летосчислению, каждый император при вступлении на престол объявляет начало новой эры, давая ей особое название.

доставить удобную гавань, где они могли бы произвести ремонт корабля, и не встретили возражений против этого со стороны нашего правительства. Присмотрев удобную гавань Хэда, они намеревались войти в нее. Наше правительство не могло остаться безучастным к их бедствию и в конце концов удовлетворило их просьбу об этом. Русские прибыли в Хэда, основались лагерем, обезопасив себя от противника, и решили привести туда находившийся в порту Симода разбитый корабль. Когда они огибали мыс Идзу, внутрь корабля хлынула вода, справиться с которой было невозможно. В конце концов корабль затонул. В этом месте глубина моря достигает 78 хиро,<sup>1</sup> поэтому опять-таки ничего невозможно было предпринять. Экипаж корабля пересел в шлюпки и чудом спасся.

„В довершение бедствий русских прибавилась еще утрата корабля. Однако, благодаря необычайной доблести, они не растерялись, и опять обратившись к нам, просили прислать строительный материал, кузнецов и строительных мастеров. Возглавив этих строительных мастеров и кузнецов, они заново приступили к судостроительным работам. Усердие офицеров и матросов было поистине удивительным. В конце концов они построили 2 шхуны.<sup>2</sup> На них погрузились и отплыли в направлении северного моря.

„Это несчастье русских послужило счастьем для нас. Наши мастера, преодолев все трудности, на практике овладели способами европейского судостроения. В это время нам впервые были показаны способы постройки судна, начиная от постройки киля и ступелей, установки форштевня и ахтерштевня, постановки шпангоутов, укрепления бимсов, вплоть до обшивки, а также крепления всего корпуса обшивными поясами, и прокладка толстой просмоленной бумаги при обшивке медными листами. Затем обжиг сосновых кореньев и выгонку из них смолы, смоление пеньки, плетение канатов и прочее бесконечное количество вещей мы узнали одновременно.

„Мы должны сказать: какое это было счастье для нас!

„После этого по их способу было построено одно за другим 3 однотипных судна под названием «Кимидзава» 君澤 первый, второй и третий. И построенные русскими судно, на котором они отплыли, впоследствии также ими было отправлено назад и передано нам, чему мы были в то время чрезвычайно благодарны.

„Большинство мастеров, работавших в то время под руководством русских, было направлено потом в военно-судостроительную верфь правительства Бакуфу. Из них еще и теперь (1889 г.) известно несколько человек, которые, как хорошие мастера, прибыли в Иокосука и стали руководителями других мастеров.

„Чиновники, командированные в то время в означенное место, докладывая мне, говорили: «Доблесть русских поразительна. Встретившись с таким ужасным стихийным бедствием, они несколько не растерялись. В предвидении, что если вдруг в море Симода появится иностранное судно, то это непременно будет английский корабль, офицеры и матросы под единым командованием расположились лагерем под своим национальным флагом, имея целью, если это произойдет, дать решительный бой».

<sup>1</sup> Хиро — мера измерения глубины, равная 1 морской саж. или 1.83 м.

<sup>2</sup> О постройке двух шхун больше не упоминается в работе Кацу. Это не подтверждается также и русскими источниками. Однако о постройке двух шхун говорит виконт Огасавара в своей „Истории японского военного флота“ (1912), а также Рамминг в своей работе (1926), посвященной посольству Путьятина.

„И во время постройки судна, за которую они принялись в этих условиях с поразительной энергией, они вели себя таким же образом. Наблюдая характер этих смелых соколов, мы поистине должны воздать хвалу их доблести.

„Кроме того, когда русский корабль, потерпев аварию, стоял в порту Симода, его артиллерию свезли на берег, а затем в знак благодарности они отправили ее нашему правительству.

„Число орудий было следующее:

чугунных 60-фунтовых длинноствольных пушек . . . . .	4
„ 30-фунтовых короткоствольных „ . . . . .	18
„ 20-фунтовых длинноствольных „ . . . . .	30
Итого . . . . .	52

„На основании записей того времени, русский корабль, фрегат «Диана» в октябре 1854 г. пересек наше море Тюгоку и вошел в порт Осака. После переговоров с местным бугё,<sup>1</sup> фрегат оставил порт и направился в порт Симода. 4-го ноября того же года (по яп. летосч.<sup>2</sup>) состоялся прием у русских бугё. Поскольку в моем распоряжении имеются официальные документы, относящиеся ко времени после бедствия корабля, адмирала Путятина и старшего офицера Посьета, то я не пренебрегаю ими и помещаю их здесь. Кроме того, чтобы более подробно осветить события, я снабжаю для руководства и предшествующей перепиской“.

Затем Кацу цитирует: письма бугё порта Осака к бугё порта Симода относительно пребывания фрегата „Диана“ в закрытом для иностранцев порту Осака, где невозможно было вести перегозоры, и отплаты его для ведения переговоров в порт Симода, и приводит копию проходного свидетельства, выданного русскому кораблю; донесения в адрес бугё порта Симода о направлении русского корабля в порт Симода и о наблюдении за русским кораблем во время пути его следования; японский перевод письма капитан-лейтенанта Посьета от 21 декабря 1854 г. относительно церемониала, которым должен быть обставлен прием русских представителей у бугё порта Симода. Далее Кацу приводит три официальных письма японских властей о предоставлении возможности русским произвести ремонт корабля, потерпевшего аварию во время землетрясения в Симода, и о предоставлении им с этой целью удобной для произведения ремонта бухты, а также необходимых материалов, продовольствия и мастеров. Наконец, следуют: донесения с изложением обстоятельств гибели фрегата „Диана“ во время буксирования его после аварии в порт Хэда для ремонта; отношение от 22 декабря (по яп. летосч.) на имя бугё Симода о заключении трактата с русским послом Путятиным; отношение от 8 февраля (по яп. летосч.) на имя бугё порта Хакодате об отправлении части экипажа погибшего фрегата „Диана“ на американском торговом судне на Камчатку для возвращения на родину. В заключение приводятся краткие данные о пребывании и гибели фрегата „Дианы“ в Японии и судьбе его экипажа в виде следующего свидетельства:

„Прибывший 15 октября 1854 г. [по яп. летосч.] русский военный корабль — фрегат, название — «Диана», длина корабля свыше 32 кэн.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Бугё — крупные чиновники правительства Бакуфу различных степеней и обязанностей.

<sup>2</sup> Японское летосчисление. До 1873 г. Япония имела лунный календарь, в силу чего счет месяцев и дней не соответствовал европейскому.

<sup>3</sup> Кэн — японская сажень, путевая мера, равная 1.81 м.

Посол — Путятин, капитан корабля — Лесовский, старший офицер, переводчик Посьет. Команда — 501 человек (из них трое матросов во время стоянки умерли и похоронены при храме Гёкусэндзи 玉沓寺 в деревне Какисаки 梯崎).

„Означенный корабль, во время стоянки для заключения договора в ноябре 1854 г., вследствие морского вала [моретрясения] получил повреждения, поэтому для произведения ремонта ему была предоставлена бухта деревни Хэда в Идзу. 26-го числа того же месяца означенный корабль направился в указанную бухту. 2-го декабря в море у деревни Миядзима в Суруга корабль жестоким шквалом был перевернут и затонул.

„На пришедшей 2-го февраля американской шхуне часть экипажа в составе: офицеров 9 человек и нижних чинов 150 человек, покинула Хэда 29-го числа того же месяца.

„23-го марта того же года Путятин и с ним около 100 человек экипажа отбыли на Камчатку на вновь построенной ими в бухте Хэда шхуне.

„1-го июня того же года остальные русские во главе с офицерами Шиллингом, Урусовым, Пушкиным, Ковалевским, унтер-офицеры и команда на американском торговом судне «Грета» покинули Хэду“.

Заключительным официальным документом является доклад императору о заключении с русскими договора о границах между Японией и Россией.

Кроме этих официальных документов, Кацу собрал также письма к русским офицерам фрегата „Дианы“ от их друзей из России, пришедшие в Японию после отъезда русских и переведенные на японский язык. Приводя эти письма, Кацу объясняет, почему он считает необходимым опубликовать частную переписку русских офицеров.

„Нижеприводимые письма не были доставлены, когда русские находились на стоянке у нас в Японии, а пришли с опозданием уже после их отъезда. Хотя они не имеют прямого отношения к нам, но поскольку при чтении их вполне достаточно можно себе представить нравы их страны, я их помещаю здесь. Помещаю потому, что русские, во время бедствия, случившегося с их страной [Крымская война], в то время как были отправлены в чужую страну и когда сами подверглись непредвиденному стихийному бедствию, испытав ряд несчастий, оставались энергичными, смелыми и нисколько не согнулись перед ними. Однако такова же и глубина сочувствия им у тех, кто находится на их родине. Какое крепкое единение чувств! И не в этом ли достижение того, чтобы называться могущественной страной в мире?!“ И Кацу помещает текст десяти частных писем, адресованных русским офицерам с родины.

Таково краткое перечисление документации, сохраненной Кацу в „Истории японского военного флота“.

Для того, чтобы осознать все значение событий, описываемых Кацу, обратимся и к русским источникам, в первую очередь к двум отчетам генерал-адъютанта адмирала Путятина: рапорт его управляющему морским министерством от 1/13 февраля 1855 г., отправленный из порта Симода, и „Всепопданнейший отчет о плавании отряда военных судов наших в Японию и Китай в 1852—1855 годах“, составленный уже после возвращения Путятина в Москву в конце 1855 г.

Ценными дополнениями к отчетам Путятина служат опубликованные в „Морском сборнике“ за 1855 и 1856 гг.: „Выписка из шканечного журнала фрегата «Диана», „Заметки о гидрографических занятиях

в 1853—1855 гг.“ старшего штурманского офицера фрегата, поручика Елкина, и извлечения из писем в редакцию ряда офицеров, принимавших участие в событиях, постигших русское судно в японских водах.

В 1854 г. Путятин прибыл в Японию уже вторично. В первый раз 9/20 августа 1853 г. он бросил якорь на Нагасакском рейде, куда пришел на четырех судах, держа свой вымпел на фрегате „Паллада“. Тогда, по поручению русского правительства, Путятин начал переговоры с японским правительством по вопросу об открытии портов для иностранных судов и начале торговых сношений между двумя соседящими государствами. Не успев закончить затянувшиеся переговоры, Путятин отбыл в конце января 1854 г. для устройства судов своего отряда на зимовку с тем, чтобы снова встретиться с японскими уполномоченными весной в заливе Анива на южном Сахалине.

Однако политическая обстановка в Европе за истекшее время изменилась. Шла Крымская война. К берегам Японии Путятин смог вернуться значительно позже. Оставив бывшие с ним раньше в Японии суда в заливе Де-Кастри, Путятин на этот раз для окончания переговоров пришел в бухту Симода на фрегате „Диана“.

По пути, от потерпевших крушение японцев, которых русское судно спасло и вернуло на родину, Путятин узнал, что отряд английских судов только в октябре отбыл из Нагасаки и получил разрешение заходить в Нагасаки и Хакодате для пополнения запасов. В обстановке военного времени это означало, что надлежало быть готовыми к столкновению с неприятелем в любое время.

В то время как переговоры продолжались своим чередом и подходили к благоприятному завершению, в бухте Симода фрегат „Диана“ была обеспечена наиболее выгодная позиция на случай боя с противником, фрегат „был ошвартовлен у приглубого берега бухты, имея два якоря, на середине рейда, чтобы сдаваться на них при свежих ветрах, разводивших значительное волнение. На наиболее выдававшемся носу бухты устроен был, для наблюдения за приближением неприятеля, специальный пост“, — сообщает Путятин.

Но военная обстановка не мешала нормальной жизни корабля. С того дня, как был брошен якорь в заливе Симода, были начаты гидрографические работы, сделаны определения координат, установлены постоянные наблюдения за склонением компаса и величиной приливов и за двадцать дней исполнены опись и промер бухты и составлена подробная ее карта, которой европейская гидрография до тех пор не имела. Для исправления такелажа судно было решено перевести в более спокойный для якорной стоянки северо-восточный угол бухты.

11/23 декабря на корабле готовились к отправке на берег последних подарков, передаваемых посольством, и к переводу на новое место якорной стоянки.

В 10 ч. утра фрегат испытал сильное сотрясение, невольно вызвавшее всю команду наверх. Но кругом все оставалось спокойным. Начатые работы продолжались попрежнему.

Через четверть часа командир фрегата заметил необычайно быструю приливь воды к берегам бухты у города.

„Вышедши на палубу, я был поражен странными явлениями, — пишет Путятин во «Всеподданнейшем отчете». — За кормой фрегата... мутная и клокочущая вода распространялась концентрическими кругами, которые... вскоре заняли всю поверхность рейда. Большие джонки в устье реки быстрым потоком прилива были несомы вверх по долине, а адания

города постепенно погружались в мутные воды первого вала. Через несколько секунд сцена переменялась: все, что несло к городу и северному берегу, мгновенно повернуло назад. Мимо фрегата несло все стоявшие в верховье бухты суда и частично обломки зданий... С этого времени прилив и отлив быстро сменялись: вода то поднималась сажени на 3 над обыкновенным уровнем, то настолько же понижалась от того же уровня. Между берегами и центральным островом Инубасири образовался водоворот, так что фрегат, увлекаемый стремлением его вод, делал неимоверно быстрые обороты и то приближался, то удалялся от скалистых берегов, которые не раз грозили ему разрушением. Во время этих кружений японские джонки часто садились на наши канаты и тем увеличивали напор течения, пока их не разламывало и не топило. С одной из таких лодок мы сняли двух японцев, но третий не хотел расстаться с судном и погиб вместе с ним. Для города Симода второй вал был самый пагубный... За этим валом бухта наполнилась частями домов, соломенными крышами, домашней утварью, человеческими трупами и спасающимися на обломках людьми. С фрегата были брошены концы, но несчастных относило от бортов и нам удалось спасти только одну почти уже окостеневшую старуху... Фрегат... с каждым оборотом приближался к северной мелководной и наполненной подводными камнями части бухты. Средства удержать его не было, канаты трех якорей, перепутанные между собою, не представляли более никакого препятствия, и фрегат свободно следовал за движением воды, пока в 12 часу, при быстро-убылой воде, не наткнулся на камень и не стал стремительно валиться на бок... При наклонении фрегата просвистали «все на верх». Казалось, фрегат опрокидывается, команда спасалась на сетках правого борта и в этом положении исполнила еще команду «закрывать люки». Затем воцарилась мертвая тишина. Это продолжалось около минуты; потом, с приливом воды, фрегат выпрямился, но снизу слышались стоны... одно [из орудий] убило попавшего под него матроса Соболева, унтер-офицеру Терентьеву переломило ногу, а матросу Викторову оторвало ногу выше колена. На фрегате оказалась сильная течь, так что немедленно приступили к действию всеми помпами. При следующей убыли воды фрегат, [уже] не имевший киля, кренило мало, — он только скользил по земле от сильного напора воды, несмотря на то, что виден был шток якоря. Колебания моря продолжались до 4 часов пополудни. В трюме прибывало воды до 2 футов в час.

„В Симодe из 1000 зданий едва уцелело до 16 домов... по окончании опасных колебаний, я отправил на берег доктора с предложением его помощи на случай, ежели бы нашлись ученьные“.

Осмотр показал, что в результате моретрясения у фрегата оторвало киль с частью дейдвуда и фальшкилем длиной в 90 фут., руль со старпостом и со всеми петлями, часть фал старпоста, так что задние концы обшивки были открыты и допускали свободный проход воде внутрь корабля. Он держался на воде только благодаря непрерывной работе всех помп. Необходимо было килевать фрегат, к чему в открытой Симодской бухте не представлялось никаких возможностей. С согласия японских представителей два офицера фрегата, в сопровождении японских чиновников, отправились на розыски подходящей для килевания бухты. Через 20 дней они вернулись, разыскав подходящее место в бухте Хэда, в 35 морских милях от Симода.

Тем временем на корабле под кормовую часть был подведен прошпикованный парус, устроен временный руль. Прибыль воды уменьшилась



до 9 дюймов в час. Для облегчения корабля на берег были свезены пушки.

А на берегу продолжались и приближались к окончанию переговоры с прибывшими из столицы Японии полномочными представителями об открытии японских портов для иностранной торговли. Из разрушенной Симоды они были перенесены с 14 декабря в селение Какисаки.

Второго января при умеренном ветре был начат перевод „Дианы“ из бухты Симода в бухту Хэда. Фрегат сопровождала большая японская джонка, укомплектованная русским экипажем на случай спасения людей, если судно не выдержит перехода. К 8 часам вечера ветер, постепенно свежая, развел огромное волнение. Следующее утро застало фрегат у бурунов, покрывавших побережье у подножия покрытого снегом пика горы Фудзи. На джонке вырвало парус; для спасения команды она вынуждена была выброситься на берег. Третьего и четвертого января фрегат медленно продолжал погружаться в воду. К вечеру 4 января от непрерывного качания помпы начали ломаться. Ветер не стихал. Тогда Путятин решил начать перевозку команды на берег. Перед заходом солнца десятивесельный катер, взяв тонкий конец, под парусами благополучно выбросился на берег. Посланная по концу для опыта гичка разбилась в бурунах, хотя команда спаслась. Тогда, с утра 5 января приступлено было к свозу команды по лееру с фрегата на берег. К 4 ч. дня перевоз людей был закончен благополучно; последними покинули корабль адмирал и капитан.

„Во все время переезда людей, — пишет Путятин, — японские чиновники, собравшиеся к этому месту, оказывали нам все возможные пособия. Они собрали в разоренных после землетрясения окрестных деревнях большое количество соломенных матов, и к вечеру почти вся команда была прикрыта от пронзительного ветра и мороза, доходившего до 3° по Реомюру“.

6 января вода поднялась до кубрика, но корабль еще не погрузился. Японцы предложили попробовать все же отбуксировать фрегат в порт Хэда, находившийся в 15 милях. Утром 7 января свыше сотни японских лодок, на одной из которых находился Путятин, руководивший всей операцией, при наступившем штиле начали буксировку. За три часа они успели провести полупогруженный фрегат почти на 5 миль, когда внезапно, без малейшей видимой причины, бросили фрегат и с громкими криками рассыпались в разные стороны, торопясь добраться до берега. Причина стала понятной минут через десять, когда налетел жестокий шквал, разведший огромное волнение.

Лодка с русскими моряками едва укрылась в бухте Эноура. Фрегат, оставленный на произвол ветра и волнения, вскоре был опрокинут и затонул на большой глубине. Правильность рассказа Путятина полностью подтверждается приводимыми графом Кацу донесениями японских наблюдателей, находившихся на берегу.

Японцев поразила героическая борьба русских за спасение своего корабля, которая длилась непрерывно в течение 27 суток с ежеминутным риском погибнуть вместе с кораблем. Поразила их также энергия и распорядительность адмирала Путятина, который умудрился в этих ужасных условиях не только сохранить в боеспособном состоянии свой экипаж, но еще и спасти артиллерию и оружие, патроны и прочее.

Наши моряки спасли также с тонущего фрегата казенную сумку с шнуровыми книгами, шканечный журнал, мореходные инструменты и даже часть багажа нижних чинов. Сигнальные книги с фрегатов „Пал-

лада“ и „Диана“ „в закупоренном с железом ящике“ брошены были за борт.

Двухдневный пешеходный переход команды фрегата „Диана“ к бухте Хэда проходил через местность, разрушенную землетрясением. Горные тропы во многих местах были преграждены горами обрушившихся камней. У некоторых из прибрежных островов отвалились целые утесы.

„На привалах для обеда и ночлега, — пишет Путятин, — японские власти озаботились приготовлением пищи как для офицеров, так и для нижних чинов, которые на ночлег размещались в заранее очищенных домах.

„Когда русские моряки после утомительного перехода поздно вечером добрались до Хэда, оказалось, что и тут для них были приготовлены помещения. Офицеры были расположены в одном из буддийских храмов, а команда в нарочно построенных из досок и матов весьма опрятных казармах“.

Неутомимый адмирал Путятин 17 января опять отправился в Симода для продолжения переговоров.

По пути туда он узнал, что вне Симодского рейда остановилось французское китобойное судно „Наполеон III“, которым он решил завладеть для отправки команды на родину. Он тут же отправил одного из офицеров с приказанием капитан-лейтенанту Лесовскому выслать шлюпки для абсордирования француза. Несмотря на 9-часовую погоню, сделав 45 миль, они возвратились без успеха, потому что „Наполеон III“, узнав, что в Симоде находятся два русских офицера и два матроса, поспешно ушел.

Макклюни, капитан американского парохода „Паухатн“ („Powhatan“), пришедший в порт Симода 26 января для размена заключенного американцами с Японией трактата, предложил русскому адмиралу перевезти весь экипаж в Шанхай, как в ближайший порт, лежащий на пути американцев.

„За это учтливое предложение русские были очень признательны, но деликатно его отклонили, — сообщал в американских газетах один из офицеров „Powhatan“ в письме от 9 марта 1855 г. — «Наша обязанность, — говорили они, — призывает нас в Россию»; они решили остаться в Японии до апреля месяца... тогда они могут достигнуть Петропавловска или другого порта Восточной России, а оттуда спешить на защиту отечества... Мы достаточно насмотрелись на команду фрегата „Диана“, на удивительную ее дисциплину, на ее твердость и терпение в опасности и несчастьи, все это... заставляет быть уверенным, что если бы русский фрегат не сделался жертвой ужасного несчастья, то в море был бы в состоянии померяться силами и отбить славу у англичан и французов“.

Между тем переговоры Путятинна наконец увенчались успехом. Трактат об открытии портов был подписан 26 января (7 февраля) 1855 г. и, при посредстве американского комиссара Адамса, на пароходе „Паухатн“ тотчас отправлен в Россию.

После неудачной попытки захватить французского китолова наши моряки приступили в бухте Хэда к постройке шхуны для отъезда на родину.

Все имевшиеся на фрегате собрания теоретических и подробных планов и чертежей разных судов от фрегата до бота погибли, и первоначально предполагалось составить план шхуны на основании данных, сообщенных адмиралом Путятинным по памяти. Но в это время выяснилось, что по какой-то счастливой случайности был спасен один из кают-

кампанейских номеров „Морского сборника“ за 1849 г., в котором оказалось описание и расчетные чертежи шхуны „Опыт“, — яхты главного командира Кронштадтского порта.

Тогда адмирал приказал принять означенные в этой статье данные к руководству.

По этим данным тотчас было приступлено к составлению чертежа, на чистом воздухе, на опрокинутой вместо стола бочке, на случайно спасенном листе александрийской бумаги. Сам адмирал руководил составлением чертежа, приняв во внимание все потребности запроектированного судна и собственноручно поправляя все обводы. Длина шхуны между шпунтами по грузовой линии была 67 фут., а по палубе 71 фут.

Когда чертеж на бумаге был готов, сделали на избранном месте на берегу Хэда досчатый помост, на котором и вычертили обводы шпангоутов, а потом составили досчатые лекала и, наконец, вытесали сами члены. Для постройки элинга пришлось срыть часть горы, земля от которой пошла на утрамбовку элинга. По левую сторону его было отведено место под разбивной плаз, а далее предполагалось выстроить кузницу.

Сначала работа шла медленно за неимением инструментов.

2 февраля элинг был готов, стапель-блоки поставлены, приготовлен киль и плаз и начата разбивка.

Японское правительство всячески содействовало этой постройке. И вполне понятно, так как оно было кровно заинтересовано в овладении методом европейского кораблестроения.

Хотя Япония — морская страна, но в первой половине прошлого столетия она совершенно не имела морского флота. За два с половиной века изоляции от внешних сношений японцы успели совершенно забыть о кораблестроении, с которым они познакомились во время первых своих сношений с европейцами: в XVI в. — от португальцев и в начале XVII в. — от голландцев. Декретами Токугавского правительства было запрещено крупное судостроение; а чтобы верноподданные не могли далеко отплывать от японских берегов, было вменено в обязанность строить суда с рассеченной кормой, имевшие весьма слабые мореходные качества. Кроме того, японские суда не имели киля и обладали весьма слабой остойчивостью, поэтому были пригодны только для каботажного плавания.

Однако японские феодалы учли все преимущества обладания мореходными судами, поэтому, несмотря на запрещение правительства, начиная с 40-х годов прошлого столетия, отдельные даймё<sup>1</sup> стали обзаводиться судами европейской постройки. Но западно-европейские negociанты отнюдь не были склонны обучать японцев судостроению и, тем самым, упускать выгоды от продажи готовых судов.

В истории японского флота Кацу приводит данные о попытке в 1838 г. построить судно по европейскому образцу. Японцы внешне удачно скопировали обводы судна, но не знали расчетов, поэтому построенное судно при спуске на воду тотчас перевернулось.

Японское правительство прямо-таки ухватилось за возможность на практике освоить секрет судостроения, поэтому немедленно предоставило в распоряжение адмирала Путятинна плотников, кузнецов и потребные материалы.

Горе было в том, что японские мастеровые сначала не знали дела и работали с непривычки медленно и неискусно, хотя и очень усердно, так как их очень интересовала сама работа.

<sup>1</sup> Даймё — владетельные князья феодальной Японии.

К месту работы были приставлены специально двое чиновников, которые следили за всеми работами, записывали, что делалось каждый день, делали рисунки и записывали русские названия каждой вещи. То же делали и мастеравые: у каждого из них была книжка, в которую зарисовывалось все, что находилось в работе. Так „несмотря на то что малки шпангоутов были назначены на лекалах, каждый из японских мастерových поставлял себе в неперемнную обязанность раз пять сбегать в чертежную, чтобы самому снять с плаза“ — пишет мичман Колокольцев.

Когда начали ставить шпангоуты, каждый японский мастеровой стремился прорезать хоть один шпангоут. У русских моряков не было смолы, а поэтому шпангоуты присаживались на бумагу, пропитанную маслом, которая клалась также между рядами шпангоутов, в стыках футоксов и во всех замках. Однако без смолы было невозможно обойтись, поэтому наши моряки приступили к выгонке ее.

Японцы не имели ни малейшего понятия о смолокурении и с особой любознательностью следили за этим процессом. Для изучения смолокурения был приставлен специальный чиновник, который наблюдал, как закладываются, поджигаются и разгребаются ямы. Японцы знали, какую важную роль играет смола в корабельном деле, а поэтому с восторгом приняли это новое для них открытие.

Одновременно с постройкой судна готовилось и его вооружение, из которого немного удалось спасти с погибшего фрегата, и нашим морякам пришлось сделать самим и рангоут и паруса.

Поскольку льняной парусины в Японии не было, пришлось по специально составленным чертежам шить паруса из бумажной парусины.

Тросы также пришлось плести самим. Поэтому для изучения спуска тросов и шитья парусов были также назначены японские мастерových и чиновники, которых наши моряки окрестили „такелажмейстерами“ и „парусниками“.

Для вытачивания шкивов и юферсов был устроен токарный станок. Японцы тотчас же хотели сделать с него модель и отправить в Иеда, но им обещали отдать его по окончании постройки шхуны, что и было сделано.

Когда шпангоуты были поставлены и обнесены рыбинами, японцы, увидев образование судна не могли надивиться на остроту его подводной части, так непривычную для них.

Из выброшенных на берег и привезенных японцами частей погибшего фрегата особенно пригодилась форстенгга, из которой сделали фок-мачту для шхуны.

Седьмого марта привезли из Иеда медь. Специально присланные из столицы кузнецы работали в отдельной кузнице, в которую не впускали никого из посторонних. Когда японцы сделали болты и ерши, наши моряки приступили к обшивке. В это время уже было до 60 человек мастерových и обшивку гнали с обоих концов, сверху и снизу, и дело двигалось довольно быстро вперед.

Четырнадцатого марта адмирал Путятин пришел из Симода на американской шхуне „Каролина Фут“ („Carolina Foot“), которую он нанял для перевозки части команды в Петропавловск на Камчатке.

Капитан шхуны, сойдя на берег, был поражен, увидя целое адмиралтейство, а когда Путятин его спросил, каково мнение капитана о строящейся шхуне, тот ответил: „Это будет отличный ходок, и я не хотел бы с ним встретиться в море“.

К 24 марта наружная обшивка была кончена, положены клямсы и привальные брусья, а также прирезаны бимсы. Вскоре после этого начали стлать палубу.

Японцы учились всему с большим прилежанием.

Шестого апреля наружная обшивка была оконпачена. Из Иедо привезли прекрасно выкованные вручную медные листы. Во время обшивки эти листы накладывались на бумагу, пропитанную смолой, что также отмечает Кацу.

Японцев страшно занимал вопрос, как шхуна будет спущена на воду. Когда наши моряки готовили полозья, делали спусковой фундамент и плот, который должен был служить продолжением спускового фундамента до глубины 12 фут., японцы совершенно не понимали этих приготовлений. Они привыкли спускать свои джонки на катках. Когда им объясняли, что шхуну поставят на полозья и погом она должна будет в несколько секунд сойти в воду, они не верили и смеялись.

Между тем, отказавшийся ранее от перевозки русских моряков, американский клипер „Иан Америка“ („Young America“), который приходил 4 апреля и с капитаном которого адмирал Путятин вел переговоры о перевозе команды в Петропавловск, но не сошелся в цене, возвратился 9 апреля и согласился перевезти команду в Петропавловск.

Тогда работы по постройке шхуны прекратили, японцам передали чертежи, такелаж, паруса и все принадлежности. Японцы умоляли только спустить шхуну на воду, так как совершенно не умели этого сделать сами. Адмирал обещал им, что если они успеют поставить шхуну на полозья до отхода клипера, то наши моряки ее спустят. Японцы работали изо всех сил, чтобы успеть приготовить все для спуска.

Однако к вечеру 11 апреля команда американского клипера взбунтовалась и капитан опять отказался перевозить русских.

Делать было нечего: надо было опять приниматься за постройку шхуны, так как это была единственная надежда попасть на родину. Но японцы чуть было не испортили совсем всю постройку. Когда наши вернулись к шхуне, то увидели, что японцы прорубили огромную дыру для пригонки руля по-своему, испортив для этого всю обшивку и подушки, положенные между контр-тимберсами, но, к счастью, еще не успели тронуть последних.

14 апреля шхуна торжественно была спущена на воду. Собралось очень много японских чиновников и народа, чтобы посмотреть на невиданные приготовления.

В 10 ч. утра, когда начали выколачивать подпоры, японцы опасливо отодвинулись назад. Когда же обрубили найтовы, тронули ваги и шхуна сначала тихо, а затем все быстрее и быстрее заскользила по стапелю и заколыхалась на воде, дружное русское ура слилось с восторженными криками японцев.

„После этого, — пишет мичман Колокольцев, — вся ватага чиновников, мастеровых и просто зрителей отправилась с поздравлениями к адмиралу, приседая, по своему обычаю, и низко кланяясь в благодарность за данный им урок“.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> В Центральной Военно-морской библиотеке (Ленинград) хранится поступивший в библиотеку Морского министерства большой альбом из двадцати рисунков, исполненных в карандаше с гуашью и иногда с подцветкой акварелью участником похода „Дианы“ лейтенантом А. Можайским 2-м. Наряду с ландшафтами и портретами представителей японского правительства, участвовавших в переговорах с Путятиным, там имеются зарисовки двух этапов моретрясения в бухте Симода 11/23 декабря 1854 г.

После полного оснащения шхуны, названной адмиралом Путятиным в честь места постройки „Хэдой“, 20 апреля офицеры и команда перешли на шхуну и после прощального обеда, данного ими японским чиновникам, в час пополудни, снялись с якоря и вышли из порта.

На переходе до Камчатки шхуна показала прекрасные мореходные качества, соединяя в себе ходкость с остойчивостью, поворотливостью и легкостью на волнении. 18 мая на переходе от Петропавловска к устью Амура шхуна выдержала 12-часовой шторм. Пятого июня шхуна вошла в Амурский лиман к мысу Лазарева, и 8 июня адмирал Путятин бросил якорь перед Николаевским постом.

На пути следования шхуне „Хэда“ трижды пришлось повстречаться с неприятелем, но благодаря своей ходкости она уходила благополучно от преследования.

„Шхуна «Хэда», — пишет адмирал Путятин, — была сдана в Николаевском порте с тем, чтобы, по сделанному мною с японским правительством условию, при первой возможности она доставлена была в Хакодате или Симода“. Это и было осуществлено в 1856 г.

После ухода шхуны „Хэда“ (за две недели до отъезда из Японии последней части остававшейся еще там команды погибшего фрегата „Диана“ на бременском бриге „Грета“), по приказанию из Иедо, были заложены еще три шхуны в Хэда, те самые, которые Кацу называет „Кимидзава“ — I, II и III.

Остававшийся тогда в Японии лейтенант Мусин-Пушкин пишет: „Я старался содействовать японцам в работе как людьми, так равно и указанием и советами в том, что упущено было их вниманием, при постройке нашей шхуны“.

Таким образом постройка шхуны „Хэда“ послужила образцом для вновь создававшегося японского флота, а русские моряки увековечили память о русских как первых учителях японцев по европейскому судостроению.

Это подтверждается и другим японским источником, а именно: в капитальном труде Исторического общества при Отделении литературы Токийского императорского университета под названием „Мэйдзи исииси канкю“, изданном в 1929 г., в главе III „Путятин дорай то Нитиро дзёяку“, на стр. 249 говорится следующее: „Однако на другой день после возобновления переговоров между полномочными представителями обеих стран 4 ноября произошло моретрясение. Из-за аварии русского фрегата «Диана» Путятин, обратившись к правительству, получил разрешение от него на ремонт пострадавшего фрегата в бухте у деревни Хэда, но «Диана», не достигнув места назначения, затонула от внезапно налетевшего шквала в море в двух ри<sup>1</sup> от Косуама. Вследствие этого Путятиным было построено новое судно в Хэда. Наши корабельные мастера впервые познакомились тогда с европейским искусством кораблестроения. Тип судна, построенной в то время шхуны, был назван типом «Кимидзава» 君澤 по имени уезда, в котором находится деревня Хэда“.

Постройка шхуны „Хэда“ имела и другое исключительное значение. Она сблизила Россию с тогдашней феодальной Японией. Русские моряки своей доблестью, энергией, умением преодолеть невероятные трудности, а также своим бескорыстием и доброжелательностью выгодно отличались от других иностранцев, завязывавших отношения с феодальной Японией.

<sup>1</sup> Ри — японская миля, путевая мера, равная 3,927 км.

И недаром Зибольд<sup>1</sup> писал: „Я с удовольствием прочел в немецких газетах важное известие об открытии Японии мореплаванию и морской торговле всех народов. Это всемирное известие подтверждается и другими, дошедшими до меня из разных источников известиями. Честь мирного склонения японского правительства на столь богатую последствиями меру единодушно и справедливо приписывается русской экспедиции под начальством адмирала Путятина, поскольку они достигли этого мирным путем“.

В современных исследованиях, посвященных вопросу истории сношений Японии с европейцами, к сожалению, забыты заслуги русских моряков в деле открытия Японии для внешних сношений. Принято указывать на то, что только пушки коммодора Перри открыли двери этой замкнутой страны. Так, в изданном в 1936 г. труде Эдвина А. Фака (Edwin A. Falk) под названием „Togo and the rise of Japanese sea power“ говорится: „In the meantime while the American squadron was still in Yedo Bay, naval vessels of several of the European maritime powers hovered in nearly Oriental waters. Learning of Perry's achievement, they swooped down and obtained favours similar to those yielded to their predecessor“.<sup>2</sup>

Между тем в газете Чайна Мэйл („China Mail“) в 1854 г. говорилось: „Посещение Японии коммодором Перри в июле прошлого года ускорило это событие, но удачным решением этого дела мы обязаны русским, а не американцам“. А писалось это еще до катастрофы с фрегатом „Диана“. Многомесячное же пребывание русских моряков непосредственно на территории Японии привело к тому, что между ними и местным населением установились исключительно дружеские отношения, в которых не было и тени „ненависти к иностранцам“.

В биографии графа Кацу Ава, „Кацу Кайсю“ 勝海舟, автор ее, Ито Тию, приводит записанный им интересный эпизод из воспоминаний старого Кацу.

Когда из Голландии пришло в Японию заказанное там судно „Каё-мару“ 回陽丸, на его борту прибыли 13 голландских офицеров для обучения японцев морскому искусству. Это было в 1858 г. Незадолго до этого приехали также по приглашению Бакуфу несколько английских офицеров с той же целью. Между голландцами и англичанами сразу же началась ожесточенная вражда. Голландцы заявляли, что они прибыли в Японию не только по приглашению японского правительства, но и по повелению голландского короля, и поэтому они претендуют единолично на право обучения японцев военно-морскому искусству. Англичане заявляли приблизительно то же самое.

Бугё по иностранным делам правительства Бакуфу пришли в крайнее замешательство, не зная, как уладить конфликт, и обратились к Кацу с просьбой найти выход из этого затруднительного положения. Тогда Кацу, испросив себе свободу действия, обратился к голландцам со следующими словами:

„Бакуфу по различным соображениям пригласило вас специально прибыть сюда, однако в настоящее время обстоятельства изменились и

<sup>1</sup> Siebold. Urkundliche Darstellung der Bestrebung von Niederland und Russland zur Eröffnung Japan's für die Schifffahrt und den Seehandel aller Nationen, 1854.

<sup>2</sup> В книге: „Того и рост японского морского могущества“ Фак пишет: „Пока еще американская эскадра находилась в Эдоском заливе, суда нескольких европейских морских держав выжидали поблизости в восточных водах. Учитывая достижения Перри, они ринулись по его следам и получили те же преимущества, которых добился их предшественник“.

нет больше основания задерживать вас. В компенсацию этого я предлагаю вам трехлетнее содержание, предусмотренное договором, и прошу вас возвратиться на родину." И... голландские офицеры согласились. Кацу проводил их до гостиницы, выдал причитающуюся сумму и трехлетнюю стоимость питания и вина. После чего голландцы с благодарностью отбыли на родину.

Надо сказать, что весь этот эпизод изложен языком крайне трезвого политика, хорошо знавшего цену услугам иностранцев.

Тем большее значение получают слова Кацу о русских моряхах: „Наблюдая характер этих смелых соколов, мы поистине должны воздать хвалу их доблести“. Такой же восторженной оценкой заканчивается и дневник Кавадзи, участника переговоров с русскими в 1853—1855 гг.

Однако империалистическая Япония приложила все усилия к тому, чтобы было забыто, что руками русских моряков был построен „дедушка“ современного японского флота и что именно России Япония обязана получением первых знаний в области европейского кораблестроения.

#### ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Путятин Е. В. Рапорт генерал-адъютанта Е. В. Путятина Управляющему морским министерством. Морской сб., 1855, № 10, отд. офиц., стр. 231—257.
2. Понссет. Описание землетрясения в Симодэ и крушения фрегата „Диана“. Морской сб., 1855, № 4, смесь, стр. 293—296.
3. Некоторые подробности о погибшем фрегате „Диана“ и заметки об Японии (из американских газет). Морской сб., 1855, № 4, смесь, стр. 146—153.
4. Сведения о фрегате „Диана“. Морской сб., 1855, № 8, смесь, стр. 146.
5. Путятин Е. В. Всеподданнейший отчет о плавании отряда военных судов наших в Японию и Китай 1852—1855 гг. Морской сб., 1856, № 10, офиц. ст. и изв., стр. 22—104.
6. Построение шкуны „Хэда“ в Японии. Морской сб., 1856, № 8, ч. неоф., стр. 279—299.
7. Елкин. Заметки о гидрографических занятиях во время кругосветного плавания на фрегате „Диана“ 1853—1855 гг. Морской сб., 1856, № 10, офиц. ст. и изв., стр. 105—131.
8. Шанц И. И. Возражения на статью: постройка шкуны „Хэда“. Морской сб., 1856, № 10, смесь, стр. 1—6.
9. Мусин-Пушкин. Извлечения из письма лейтенанта Мусина-Пушкина. Морской сб., 1856, № 2, офиц. ст. и изв., стр. 211—222.
10. Пещуров А. Шкуна „Хэда“ в Татарском проливе. Морской сборник, 1856, № 6, смесь, стр. 1—4.
11. Кацу Ава. Кайгун рэкиси (История японского военного флота), кн. I, вып. 2. Токио, 1890.
12. Огасавара Наганари. Тэйкоку кайгун сирон (История японского военного флота). Токио, 1912.
13. Ramming M. Über den Anteil der Russen an der Eröffnung Japans für den Verkehr mit den Westlichen Mächten. Mitteilungen der Deutschen Gesellschaft für Natur- und Völkerkunde Ostasiens. B. XXI, T. B., Tokyo, 1926.
14. Falk Edw. A. Togo and the rise of Japanese sea-power. London—New York—Toronto. 1936.
15. Siebold, Ph. F. v. Urkundliche Darstellung der Bestrebungen von Niederland und Russland zur Eröffnung Japan's für die Schifffarth und Seehandel aller Nationen. Bonn, 1854.
16. Ито Тию. Кацу Кайсю (биография Кацу Ава). Серия Дзидуроку Исин дзюкэцу, т. VII. Токио, 1935.
17. Мэйдзи Исинси кэнкю (Исследование истории реставрации Мэйдзи). Сб. тр. Истор. общ. при Отд. лит. Токийского имп. инст. Токио, 1929, гл. III, стр. 249.
18. Кавадзи Кандо. Кавадзи Сэймо-но сёгай (автобиография Кавадзи). 1903.