Восточный архив
№1 (51), 2025

«Восточный архив» *издаётся Институтом востоковедения РАН с 1998 г.*

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере массовых коммуникаций, связи и охраны культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС77-32098 от 30 мая 2008 г.

Редакционный совет

В.В. Наумкин – председатель
В.В. Беляков – зам. председателя
Н.Г. Романова
М.Р. Рыженков
А.Д. Васильев

Редколлегия

В.В. Беляков – главный редактор
Н.К. Чарыева – ответственный секретарь
Л.В. Зеленина
А.Ш. Кадырбаев
Ю.Н. Тихонов

Вёрстка

Д.В. Татнинов

Воспроизведение или распространение полностью или частично текста **«Восточного архива»** в любой форме и любыми способами не допускается без письменного согласия редколлегии.

Позиция редакции не обязательно совпадает с мнениями авторов.

При цитировании ссылка на журнал «**Восточный архив**» обязательна.

Журнал на сайте Института востоковедения РАН: https://ivran.ru/vostochnyj-arhiv

Адрес редакции:
103031, Москва, Рождественка, д. 12, комн. 139.
E-mail: orientalarchive@yandex.ru

© Авторы, 2025
© Институт востоковедения РАН, 2025

Подписано в печать 15.03.2025
Объем 15,0 п.л. Тираж 80 экз.

Отпечатано в изд-ве «Пробел-2000»
109544. Москва, Рабочая ул., 91
Цена в розницу договорная

СОДЕРЖАНИЕ

Слово редактора **3**

Владимиру Владимировичу Белякову – 75 лет! **4**

Гоков О.А. Библиотека Кавказского отдела Императорского Русского географического общества (1852–1915) **6**

Тахнаева П.И., Бадем Д. Фирман султана Абдул-Меджида имаму Шамилю от 1853 года: новое прочтение **21**

Рыженков М.Р. Военный дипломат и востоковед генерал В.А. Франкини **28**

Шмидт В. Переселенческое движение немецкого крестьянства в Казахстан **39**

Бушмакин В.А., Зайцев В.П. Дело о пароходе «Апен» **47**

Кадырбаев А.Ш. События Первой мировой войны в Китае **60**

Куланов А.Е., Молодяков В.Э. «Японский фашизм»: к истории создания идеологемы (окончание) **67**

Мелентьев Д.В. Русское крестьянство в раннесоветском Узбекистане **73**

Норик Б.В. Миграция из СССР в Иран в 30-е годы XX века **83**

Бухерт В.П. К биографии академика В.С. Мясникова **93**

Локшин А.Е. Шестидневная война (1967 г.) на Ближнем Востоке **97**

Беляков В.В. Записка Е.М. Примакова **108**

Прожогина С.В. Ассия Джабар. «Непогребённая» **111**

Наши авторы **120**

DOI: 10.31696/2072-5795-2025-2-47-59

В.А. Бушмакин, В.П. Зайцев

ДЕЛО О ПАРОХОДЕ «АПЕН»

В ходе исследований, посвященных истории Торгового дома Сугиур (одной из первых японских торговых компаний, открывших свои представительства во Владивостоке), наше внимание привлекло название парохода, переданное в русскоязычных источниках как «Апен», а в японоязычных как «Āпэн» (アーペン). Сообщалось, что 10 октября 1880 года на этом пароходе во Владивосток из Японии прибыл представитель Внешнеторговой компании (Бōэки сē̄кай 貿易商會) Маэда Матахэй (前田又平) для открытия в городе филиала фирмы. Позже этот филиал станет Торговым домом Сугиура[1].

Источником этих сведений была статья исследовательницы Сугияма Кимико (杉山公子), опубликованная в 1996 году в японском журнале «Север»[2]. Статья содержит множество ценных данных о начале работы Внешнеторговой компании во Владивостоке, однако без каких-либо ссылок на их источник. Именно через неё и без критического подхода к её данным название, переданное в тексте по-японски как «Āпэн»[3], было записано по-русски как «Апен», после чего этот пароход начал свой ход по «водам» публикаций. Находим мы упоминания о нём, например, в работах З.Ф. Моргун, Тамура Айка и В.А. Бушмакина[4]. Кроме того, в японской монографии И.Р. Савельева, посвящённой истории азиатских диаспор на Дальнем Востоке, это же название передано как «Āхэн» (アーヘン)[5]. Последнее, впрочем, представляется нам либо редакторской погрешностью, поскольку И.Р. Савельев прямо ссылается на статью Сугияма Кимико, либо, возможно, попыткой переосмысления написания «Āпэн», хотя автор и не даёт никаких указаний относительно намеренного изменения названия.

Как было установлено нами ранее, неназванным Сугияма первоисточником указанного сообщения являются «Записи услышанного о Владивостоке» (Кайсанъи кибун 海參威記聞 = 海參崴紀聞) – отчёт, составленный корреспондентом Токийского географического общества, переводчиком с русского языка Камбэ Ōити (神戸応一), и направленный автором адмиралу Эномото Такэаки (榎本武揚; 1836–1908), вице-президенту общества в то время. Отчёт был заслушан в стенах общества и опубликован в 1882–1883 гг. Записи содержат собранные автором разносторонние сведения о городе для периода с мая 1881 года по май 1883 года, в основном касающиеся коммерции. Далее мы называем этот источник отчетом Камбэ[6].

В настоящей статье мы попытались критически рассмотреть информацию о *некоем* пароходе «Апен», существование которого до сих пор даже не подвергалось сомнению, хотя, как будет показано, это название является ошибочным. На основе целого ряда отечественных и зарубежных источников, включая архивный и газетный материал, восстанавливается история реального парохода «Appin» (Аппин)[7] и связанных с ним компаний, людей и событий. Большинство из полученных в ходе исследования документальных сведений никогда не публиковалось в отечественной литературе, а тем более нет ни одного источника, который бы приводил их совместно. Попытка изложить историю парохода «Appin» предпринимается впервые.

§ 1. Проблема с названием «Апен»

Передача написанного по-японски названия «Āпэн» (アーペン) как «Апен» по-русски сразу вызвала у нас сомнения в силу того, что сведений о каком-либо английском пароходе под названием «Apen» в иностранной литературе мы не обнаруживали. Более того, кроме

указанных выше четырёх работ (см. Введение), каждая из которых содержит ссылки на статью Сугияма Кимико, других упоминаний корабля «Апен» в отечественных публикациях мы также не выявляли.

Очевидно, что без знания первоначального источника этой информации у Сугияма установить, о чём идёт речь, достаточно проблематично. Но даже определив таковой – отчёт Камбэ, мы обнаружили, что в нём приводятся несколько вариантов написания названия этого корабля, а также, как выяснилось позднее, содержатся некоторые неточности в деталях, в частности, при указании на его капитана (см. § 3). Ситуацию усугубляет ещё и то, что написание иностранных имён и названий дано в отчёте японской азбукой *катакана*, что, в свою очередь, не позволяет легко восстановить оригинальную форму слов в языке-источнике и проверить приводимые автором факты (см. ниже). Собственно, это легко увидеть даже по английскому переводу отчёта, в котором пароход именуется по-разному, то как «Aben» со знаком вопроса, то как «Arpen»[8]. Из этого можно сделать вывод, что переводчик не знал точного названия и подобрал (восстановил) его самостоятельно. Это же сделали и авторы, цитировавшие данные Сугияма Кимико на русском языке.

В японском журнальном оригинале отчёта пароход тоже назван по-разному: один раз «Āпэн» (アーペン) и шесть раз «Āпин» (アーピン) (без отличий между текстами газетной и журнальной редакций, которые наблюдаются иногда в названиях других кораблей, см. § 3)[9]. Такой разнобой показывает, что автор отчёта также не был уверен в правильности указания чтения названия или не предавал этому вопросу особого значения. При первом упоминании «нашего» парохода Камбэ прямо указывает, что «услышал» эти сведения[10], поэтому не удивительно, что одно и то же название в разных местах отчёта записано на слух (?) по-разному.

В целом, проблема восстановления изначального написания иностранного слова, записанного азбукой *катакана* по-японски, существует и не нова. Во-первых, в японском языке отсутствуют строгие правила фонетической передачи иностранных слов, поэтому в зависимости от автора одно и то же слово может записываться по-разному. Вторая серьёзная причина заключается в разнице между фонетикой японского и других языков, в силу которой звучание часто передаётся упрощённо. Поэтому восстановление изначального написания слова может быть затруднительно, а для малоупотребительных слов, таких, как редкие имена и названия, просто невозможно однозначно, то есть предполагается множество вариантов.

Например, японскую запись Āпэн (アーペン) можно восстановить как Arpen, Aapen, Apin, Apen, Irpen, Irpin, Irpeen или Arpin. Запись Āпин (アーピン) предполагает уже варианты Arpeen, Arpin, Aapin, Aapen, Arpen, Apeen, Apin, Irpeen и Irpin. Как было сказано выше, английский перевод отчёта даёт варианты Aben и два раза Arpen (в японском тексте первый соответствует написанию Āпэн, второй – Āпин). Хотя корабли с некоторыми из этих вариантов в качестве названия действительно существовали, они не подходили нам в качестве решения либо по времени постройки, либо по месту эксплуатации. При таком разбросе и неоднозначности мы отказались от попыток восстановить название лингвистическим методом.

Настоящее английское название судна нам удалось установить по некоторым фактам о нём, упоминаемым в отчёте, в частности, о посадке на мель в устье Амура в августе 1881 года (см. § 4). Поиск сведений о судне по таким данным показал, что речь идет о пароходе «Appin»[11]. Следовательно, в русской транскрипции его название необходимо передавать как «Аппин». Это подтверждается и рядом русскоязычных источников. В отличие от «Апен», верное название «Аппин» встречается в литературе, но безотносительно от тех данных, что приводит о нём Камбэ, поэтому эти два парохода, мнимый и настоящий, никогда не пересекались в текстах.

Совпадение описанных в русскоязычной и англоязычной литературе фактов с описаниями в отчете Камбэ позволяют утверждать, что это действительно одно и то же судно. Далее мы изложим все документальные сведения о нём, полученные в ходе нашего исследования.

§ 2. Пароход «Appin» (он же «Bisayas», «Visayas» и «Nuestra Señora del Rosario»)

Железный винтовой пароход «Appin» (рег. № 60991) был построен шотландской судостроительной компанией «Уильям Денни и братья, Лтд» (William Denny and Brothers Limited)[12] в Дамбартоне в 1869 году по заказу[13] компании «Джардин, Мэтисон и К°» (Jardine, Matheson & Co.). 10 августа 1869 года пароход был спущен на воду, а 17 сентября того же года зарегистрирован[14].

Свое имя он получил, по-видимому, по названию района Аппин (Appin) в исторической области Аргайл (Аргайлшир) в горной Шотландии (Хайленд), земли которого принадлежали в «феодальное время» клану Стюартов, «непобежденных врагов Кэмпбеллов». Шотландский топонимист У.Дж. Уотсон (1865–1948) приводит о нём такие сведения:

> «Между [заливами] Лох-Креран и Лох-Ливен находится приятный район Аппин (гэльск. *Apuinn*, род. п. *Apunn*, *na h-Apunn*, от среднеирландск. *apdaine* ‘должность или сан аббата’, в результате конкретно [стало означать] ‘земля аббатства’). Вероятно, она (эта земля) принадлежала общине Молуага в Лисморе. Районов с таким названием было много, но на севере [Шотландии] наиболее известны два: этот и Аппин оф Далл (Appin of Dull), близ Аберфелди. На гэльском языке они различались как *Apuinn mhic Iain Stiubhairt* ‘Аппин сына Джона Стюарта’, *Apuinn nan Stiubhartach* ‘Аппин Стюартов’, и *Apuinn nam Mèinnearach* ‘Аппин Мензисов’ соответственно»[15].

Шотландский Аппин дал своё имя и ряду других мест в Австралии, США и Канаде. Точных причин, по которым судну дали такое название, нам установить не удалось, но, учитывая, что оно было построено в Шотландии и было заказано компанией, основанной шотландцами по рождению (см. ниже), они могут лежать в этой плоскости.

Торговая компания «Джардин, Мэтисон и К°» была основана двумя шотландцами, Уильямом Джардином (William Jardine; 1784–1843) и Джеймсом Мэтисоном (James Nicolas Sutherland Matheson; 1796–1878), в Кантоне (совр. Гуанчжоу) в июле 1832 года. По другим данным, основная контора была в Макао, а в Кантоне – филиал[16]. Основной сферой её деятельности была торговля опиумом и другими товарами. После опиумных войн 1840–1842 гг. компания переместилась в Гонконг, а также открыла филиалы в Шанхае и Фучжоу. Со временем были открыты филиалы во многих городах Китая, а компания стала развивать и другие направления деятельности, включая судоходство и строительство железных дорог. Пароходное сообщение компании в то время осуществлялось по китайскому побережью с заходами в Японию. В китайской и японской литературе компания фигурирует под названиями 怡和洋行 (кит. Ихэ янхан, яп. Ива ёкō)[17] и 渣甸洋行 (кит. Чжадянь янхан, яп. Садэн ёкō). Кроме того, в силу указанных в § 1 причин существует множество вариантов записи её названия по-японски азбукой *катакана*.

В апреле 1870 года, после прибытия “Appin”, компания имела четыре корабля – «Dragon», «Nanzing» (оба с китайскими владельцами под управлением фирмы), «Kiusiu» и «Appin» на тяньцзиньском направлении[18]. В дальнейшем было основано несколько аффилированных пароходных компаний: в 1872 году – «Китайская береговая пароходная компания» (China Coast Steam Navigation Company), а в 1879 году – «Пароходная компания Янцзы» (Yangtze Steam Navigation Company), базировавшиеся в Шанхае. Они были созданы как попытка реорганизовать методы работы и получить финансовую подпитку за счёт продажи акций для пополнения пароходного флота. Корабли были оценены как активы компании, под которые выпускались акции. В частности, «Appin» был оценен в 75 тыс. китайских таэлей. Компания Джардина выступала в роли общего менеджера и смогла таким образом расширить свои операции, не используя много собственного капитала. Интересно, что при этом в дело вовлекались как иностранцы, так и китайцы[19].

14 июля 1873 года пароход «Appin» был продан Р. Джардином (Robert Jardine; 1825–1905), в то время главой «Джардин, Мэтисон и К°», Дж. Уитталлу (James Whittall; 1827–1893)[20]. 13 августа 1875 года Уитталл продал

его У. Кесвику (William Keswick; 1834–1912), гонконгскому партнеру компании и дальнему родственнику Джардина[21]. Очевидно, что эти продажи переводили пароход из одной дочерней структуры компании в другую, в частности, в «Китайскую береговую пароходную компанию».

Уиттал был главой восточного направления деятельности компании в Гонконге. Кесвик сначала работал в Шанхае, временно исполняя обязанности главы шанхайского направления в 1870–1871 гг., а позже перебрался в Гонконг. Кесвик был выбран одним из директоров новой «Китайской береговой пароходной компании»[22]. Возможно, перепродажа «Appin» между ними была связана с тем, что формально они не работали в фирме Джардин, и смена владельца была выгодна из каких-либо организационных соображений.

До работы в Шанхае Кесвик также работал в Японии, основав в 1859 году филиал «Джардин, Мэтисон и К°» в порту Иокогама. В Японии компания проработала до 1941 года[23]. Видимо, с его деятельностью там связан тот факт, что «Appin» заходил на японские острова. Согласно отчету Камбэ, в 1880–1881 гг. пароход выполнял в том числе рейсы между Японией и Владивостоком, перевозя пассажиров и грузы (см. § 3).

Зимой 1881 года У. Кесвик, с целью привлечения британского капитала и объединения предприятий, организовал в Лондоне акционерное общество «Индо-Китайская пароходная компания» (The Indo-China Steam Navigation Company, Limited; 印度支那航業公司). По сути, это было выделение в самостоятельную единицу всего отдела компании Джардина, который занимался судоходством. В ноябре 1881 года оно было зарегистрировано. Капитал был определён в размере 1 200 000 фунтов стерлингов в акциях по 10 фунтов стерлингов, но для подписки была предложена только половина этой суммы, 60 000 акций, часть которых была взята продавцами. За щедрую премию новой компанией были приняты («taken over») шесть судов, включая «Appin», у «Китайской береговой пароходной компании» и три судна у «Пароходной компании Янцзы». В её состав вошли также три новых парохода, построенных незадолго до этого для маршрута Нючжуан – Шаньтоу, и (позже?) два судна, которые «Джардин, Мэтисон и К°» эксплуатировала на маршруте Гонконг – Калькутта[24]. Таким образом, новая компания владела четырнадцатью судами, а её деятельность теперь охватывала реку Янцзы, три маршрута на побережье Китая и сообщение между Гонконгом и Калькуттой[25]. Компания Джардина выступала в роли главного акционера и общего управляющего[26].

1 февраля 1882 года компания начала свою деятельность. Первый год, однако, принёс убытки, что исключало возможность объявления дивидендов акционерам. Так, 5 сентября у берегов Китая, налетев на подводную скалу, не обозначенную на карте, потерпел крушение пароход «Europe», а через месяц или два после приобретения судов выяснилось, что пароход «Appin» слишком мал для каботажной торговли. В результате, по совету генеральных управляющих в Китае, члены правления (the Directors) приняли решение о его продаже. Хотя, согласно годовому отчету компании, продажа была осуществлена «на справедливых условиях», она смогла возместить только половину убытков, вызванных потерей «Europe» и непригодностью «Appin», что вызвало жёсткую критику в прессе, возможно, инициированную кем-то из акционеров[27].

В источниках встречается упоминание, что пароход приобрел некий G. Ortiz из Манилы[28], однако подтвердить эти сведения или даже найти такого судовладельца пока не удалось. Возможно, имеет место быть и опечатка в инициале. Так, известно, что Анхель Ортис (Angel Ortiz; тж. Ángel Ortíz)[29] из Манилы приобрел пароход «Conquest» и переименовал его в «Luzon». Эти данные появляются в «Регистре Ллойда британского и иностранного судоходства» 1882 года издания[30]. В регистр следующего, 1883 года, через 14 лет после постройки, впервые попадают и данные о пароходе «Appin». Хотя судно на тот момент должно было быть уже продано, его владельцем всё ещё указан лично У. Кесвик из Гонконга[31].

Согласно регистру 1884 года, пароход «Appin» перешёл в собственность «Судоходной компании Филиппин»[32] и был переименован в «Bisayas» (Бисайи или Висайи – острова, принадлежащие Филиппинам). Интересно, что тогда же фиксируется и переход к этой компании парохода «Luzon» от А. Ортиса[33].

Далее, согласно «Универсальному регистру» 1886 года[34], пароход ненадолго перешёл в собственность компании «Бирчал, Робинсон и К°» (Birchal, Robinson & Co.), основанной Э.Ф. Бирчалом (Edward Frank Birchal; 1852–1920) и Н.Дж. Робинсоном (N.J. Robinson) в Маниле[35], и был переименован в «Visayas». Нам неизвестно, однако, было ли это переименование или просто уточнение названия, поскольку Висайские острова именовались в то время обоими способами. «Обычный» «Регистр Ллойда» того же года смены собственника и названия парохода не приводит[36]. Возможно, потому, что эта компания владела им совсем недолго. С другой стороны, «Хроника и справочник… за 1885 год» по всему азиатскому региону называет «Бирчал, Робинсон и К°» только пароходными агентами «Судоходной компании Филиппин»[37].

Согласно регистрам, изданным в 1887–1894 гг., далее пароходом «Visayas» владел китайский метис или «местисо» (исп. mestizo; в англ. произношении «местизо») из Манилы, Ильдефонсо Тамбунтинг (Ildefonso Tambunting или Tam Bunting, Tan Bunting; Чэнь Вэньвэй 陳文微; 1850?–1922)[38]. В регистре 1891 года указывается, что пароход был переименован владельцем в «Nuestra Señora del Rosario» (исп. «Дева Мария Розария»)[39].

В 1895 году в Маниле была образована «Морская компания»[40]. Согласно регистрам 1895-го и последующих годов, пароход перешёл в её собственность на более чем 10 лет[41].

18 сентября 1906 года страшной силы тайфун, обрушившийся на Гонконг, принёс многочисленные человеческие жертвы и оставил громадные разрушения. В числе прочих был повреждён и пароход «Nuestra Señora del Rosario», привезённый с Филиппин для разборки («to be broken up») и находившийся в тот момент в доке в Юмади (Яуматэй 油麻地). Корабль был выброшен на мель[42]. В регистре, изданном в 1907 году, у названия парохода появляется помета «Broken up» («разобран»). В издания регистра последующих годов он уже, естественно, не включался[43].

Рис. 1. Пароход «Nuestra Señora del Rosario» на мели в Юмади.
Фото: Destruction of shipping and dock property at Hongkong … С. 151.

§ 3. Капитан парохода «Appin» и М.К. Адамс

Согласно отчету Камбэ, капитаном парохода «Appin» (яп. *сэнтё* 船長; в англ. переводе «pilot») в августе 1881 года, когда тот «сел на мель на Амуре» (см. ниже, § 4), был «известный англичанин г-н Адамс»[44]. Кроме того, в литературе имеются сведения, что «Appin», как и старый пароход «Dragon» («Дракон»), принадлежал английскому дому Адамс в Гонконге. При этом «Appin» был единственным пароходом, который до 1880 года осуществлял постоянное сообщение Владивостока с Шанхаем, а «Dragon» «в лето делал из Шанхая или Нагасаки один рейс в Николаевск-на-Амуре и три рейса во Владивосток»[45].

Как было показано выше (см. § 2), владельцем парохода «Appin» в означенный период была другая компания. Что касается «английского дома Адамс», то речь, по-видимому, идет о компании «М.К. Адамс и К°» (M.C. Adams & Co.), основанной М.К. Адамсом (Matthew Catlin Adams; 1826–1881) и базировавшейся в Нагасаки. Пароход «Dragon» действительно принадлежал ей с 1875 года до января 1880 года, после чего был продан японской компании[46]. Поскольку для каботажных рейсов вдоль побережья Японского моря Адамс, фактически положивший их начало, фрахтовал иностранные пароходы в Китае и Японии[47], мы не исключаем, что он мог фрахтовать у владельцев и пароход «Appin» и тем самым ассоциироваться с ним. Впрочем, сам Камбэ в другом месте своего отчёта прямо говорит об этом:

> «В первой половине дня 30 ноября [1881 года] [во Владивосток] прибыл британский пароход «Waverley»[48] находящийся в ведении г-на Адамса. До этого он (Адамс) занимался перевозками между Владивостоком и Шанхаем, а также Гонконгом и Нагасаки на пароходе «Appin», но по истечении срока контракта зафрахтовал «Waverley» для перевозок между Хакодатэ и различными портами Сахалина. 5 декабря [1881 года] «Waverley» отправился в Шанхай и Нагасаки»[49].

Упоминается также, что Адамс был фактически монополистом в перевозках между Японией, Китаем и Владивостоком до открытия регулярных рейсов фирмы Мицубиси. При этом было много недовольных тем, как он ведёт дела, поэтому открытие регулярного японского пароходства изменило ситуацию и приветствовалось, очевидно, не только японцами[50]. Другое судно, упоминаемое в связи с Адамсом в отчете Камбэ, это «Blackhalls»[51]. Якобы в июне 1881 года Адамс был и его «капитаном», когда оно (как и позднее «Appin» в августе) «село на мель в Татарском проливе и было сильно повреждено»[52]. Однако капитаном «Blackhalls» был в то время Грейнджер или Грэнджер (Grainger, Granger). Как сообщали 17 и 18 июня английские газеты об описываемом Камбэ инциденте[53], пароход «Blackhalls» под руководством Грэнджера (так!) сел на мель в районе бухты Барракута (Императорской гавани). Сбросив часть груза, пароход снялся с мели и 15 июня прибыл на рейд в Николаевск[54]. Если так, то под «капитаном» у Камбэ явно понимается нечто иное и, по-видимому, это именно контрактные обязательства.

Тогда кто же был капитаном парохода «Appin»? Полагаем, что в «китайско-японский» период их сменилось несколько, хотя нам удалось обнаружить сведения только о двоих. Так, в 1873 году капитаном был Г. Вернон Рассел (H. Vernon Russell), опубликовавший, в частности, в Шанхае небольшую брошюру о морских сигналах[55]. В начале 1880-х, то есть в период, описываемый Камбэ, пароходом командовал Дж.К. Андерсон (George Cobham Anderson) из Гонконга, нанятый структурами «Джардин, Мэтисон и К°».

Капитан Андерсон известен своими географическими наблюдениям о мало посещаемом районе Татарского пролива, западном побережье острова Сахалин и устье реки Амур[56]. Любопытно, что с ними был знаком даже А.П. Чехов. Так, в своих путевых записках «Остров Сахалин» он упоминает корреспонденцию «Остров Сахалин. Несколько интересных сведений относительно Маука-Коув (Maucha Cove)» (sic!), найденную им в № 112 «Кронштадтского вестника» за 1880 год. Как было указано комментаторами, эта корреспонденция принадлежит Андерсону[57].

Обследовав эту публикацию de visu, мы пришли к выводу, что это русский перевод корреспонденции Андерсона Британскому гидрографическому департаменту относительно бухты Маука (Маока, Беллинсгаузена) на западном берегу южной половины о-ва Сахалин у современного Холмска, опубликованной в «Записках Королевского географического общества и Ежемесячных отчётах по географии» в сентябре 1880 года[58]. Эта корреспонденция неоднократно перепечатывалась, цитировалась или упоминалась в литературе[59]. Полагаем, что такие корреспонденции могли быть не единичны, но опубликованной мы смогли обнаружить только одну.

Кроме того, Андерсон числился «non-resident» членом Северокитайского отделения Королевского Азиатского общества (по списку на июль 1881 года)[60]. В 1879–1880 гг. он передавал «весьма интересные геологические образцы» из Кореи и Сибири в коллекцию Шанхайского музея[61]. Можно также упомянуть, что он неоднократно предоставлял различные метеорологические данные и наблюдения, публиковавшиеся в 1880–1881 гг. в «Ежемесячном бюллетене Магнито-метеорологической обсерватории Зи-ка-вэй [Сюйцзяхуэй 徐家匯] близ Шанхая (Китай), основанной и управляемой миссионерами Общества Иисуса»[62].

§ 4. Инцидент с пароходом «Appin» близ о. Уюзют, 1881 год

Как кратко сообщает Камбэ, 20 августа 1881 года пароход «Appin» сел на мель, его корпус был повреждён и грузу был нанесён большой урон, но владелец груза его застраховал, поэтому потери были небольшими[63]. Эту информацию подтверждают английские газеты. 24 и 25 августа они сообщили, что, по информации от 23 августа из Николаевска, пароход «Appin» налетел на скалу вблизи небольшого острова Уюзют (Ujusut)[64] у мыса Пронге, получил пробоину и дал течь. Насосы не смогли справиться с прибывающей водой, в результате чего капитан Андерсон посадил его на отмель. Сообщалось, что на помощь ему будут посланы лихтеры. В телеграмме от 22 августа из Николаевска говорилось, однако, что пароход без помощи прибыл на рейд. В результате происшествия был поврежден груз на сумму 1200 фунтов стерлингов. Перегружен («reshipped») во Владивостоке, из («out of») пароходов Добровольного флота «Нижний Новгород» и «Россия» (так неясно в тексте телеграммы). Интересно, что первое опубликованное сообщение датировалось 23 августа и вышло на день ранее второго (телеграммы от 22 августа)[65].

Как уже говорилось, это обстоятельство позволяет надежно установить, что именно «Appin» является тем пароходом, который Камбэ называет в своём отчёте.

Заключение

В настоящей статье на широком круге отечественных и зарубежных источников впервые в отечественной литературе предпринята попытка установить основную канву истории парохода «Appin» («Аппин»), сыгравшего определённую роль в приморской каботажной торговле и перевозках в 1880-х гг., а также раскрыть сведения о связанных с ним компаниях, людях и событиях. Попутно исправляется досадная неточность некоторых отечественных работ, в которых этот пароход, вслед за одной современной японской статьей, не указавшей источник своих сведений, назван «Апен», что приводило к фрагментарности наших знаний, не позволяя без специального исследования совместить два этих названия – реальное и ошибочное, а, следовательно, получить более полную картину о действительности – истории этого парохода и его роли в истории транспортных перевозок в конце XIX века[66].

Список сокращений

кант. – кантонское чтение
кит. – китайское чтение (путунхуа)
яп. – японское чтение

Примечания

[1] См. об этом: *Бушмакин В.А.* Зарождение Торгового дома Сугиура во Владивостоке // Известия Восточного института. 2023, № 4 (60). С. 60-70.

[2] *Сугияма Кимико* 杉山公子. Нихондзин сёэнно тōдзё 日本人商店の登場 [Появление японских

магазинов] // Сэ̄вэру セーヴェル = Север. 1996年 4月. 2号. С. 1–7.

[3] Там же. С. 2.

[4] *Моргун З.Ф.* Японская мозаика Владивостока. 1860–1937: Научно-популярное издание о картине жизни Владивостока на примере японской диаспоры. Владивосток: Приморский государственный Музей имени В.К. Арсеньева, 2014. С. 64; *Тамура Айка*. Из истории торгово-промышленной деятельности японцев на Дальнем Востоке России (1870–1922 гг.) // Россия и АТР. 2007, № 1 (55). С. 123; *Тамура Айка*. Японская иммиграция на Российский Дальний Восток во второй половине XIX – первой трети XX в.: по источникам и литературе на японском языке. Диссертация ... кандидата исторических наук, 07.00.03. Владивосток, 2007. С. 133; *Бушмакин В.А.* Зарождение Торгового дома Сугиура. С. 61.

[5] *Игори Р. Савэриэфу* イゴリ R. サヴェリエフ. Имин-то кокка: кёкутō Росиа-ни окэру тюгокудзин, тёсэндзин, нихондзин имин 移民と国家: 極東ロシアにおける中国人、朝鮮人、日本人移民 [Миграция и государство: китайская, корейская, японская диаспора на Дальнем Востоке России]. Токио 東京: Отяномидзу сёбō 御茶の水書房, 2005. С. 252.

[6] Всё сказанное в параграфе подробно рассматривается в нашем специальном исследовании, посвящённом «Записям услышанного о Владивостоке» Камбэ, см.: *Бушмакин В.А.*, *Зайцев В.П.* «Записи услышанного о Владивостоке»: забытый источник по истории Владивостока конца XIX в. (в печати). Стоит пояснить, что японский оригинал «Записей» был опубликован в газете «Токио Нитинити симбун» (только их первая часть) и полностью в «Журнале Токийского географического общества». Английский перевод, основанный на тексте из «Токио Нитинити симбун», был опубликован в японской англоязычной газете “Japan Weekly Mail”, а также, вероятно, в “Japan Daily Mail” и “Japan Herald”, но это не подтверждено. Полную библиографию этих публикаций см. в указанном исследовании. В настоящей статье привлекались и, соответственно, вошли в библиографию только те из них, что были необходимы для иллюстрации или подкрепления положений нового исследования.

[7] В настоящей статье названия пароходов даются в оригинальном написании с русским переводом или транслитерацией в скобках.

[8] См.: On the Chi-shima (Kurile Islands) and Russian Invasion : Continuation of Admiral Yenomoto’s Lecture. (Translated from the Nichi Nichi Shimbun) : Report from Kamschatka = Report from Vladivostock // The Japan Weekly Mail: A Weekly Review of Japanese Commerce, Politics, Literature and Art (Yokohama). Vol. VI, No. 22. June 3rd, 1882. P. 683-685; No. 24. June 17th, 1882. P. 747-748; No. 26. July 1st, 1882. P. 809-812 (далее Kambe 1882). P. 684, 748, 811 соответственно.

[9] См.: Кайсанъи кибун: Дайиккай 海參崴紀聞第一回 : 從明治十四年五月至十五年四月 [Записи услышанного о Владивостоке: с мая 1881 г. по апрель 1882 г. Вып. 1] = Notes on Vladivostoc / Камбэ Оити сики 神戸應一識 // Тōкё̄ тигаку кё̄кай хōкоку 東京地學協會報告 = Journal of the Tokio Geographical Society. 明治十五[1882]年十月. 第四卷第五號. Токио, 明治十六[1883]年二月二十一日刊行. С. 1–26, [1] л. вкл. (карта 漁場日記略圖) (далее Камбэ 1883а). С. 5, 18; Кайсанъи кибун: Дайникай 海參崴紀聞第二回 [Записи услышанного о Владивостоке. Вып. 2] = Notes on Vladivostoc ; 海參崴明治十五年報第一回 [Годовой отчёт Владивостока за 1882 г. Вып. 1] / Камбэ Ōити дзюцу 神戸應一述 // Тōкё̄ тигаку кё̄кай хōкоку 東京地學協會報告 = Journal of the Tokio Geographical Society. 明治十五[1882]年十一月. 第四卷第六號. Токио, 明治十六[1883]年五月七日刊行. С. 1–33, 35–74, [1] л. вкл. (далее Камбэ 1883б). С. 16, 54, 56, 59; Кайсанъи кибун: Дайсанкай 海參崴紀聞第三回 [Записи услышанного о Владивостоке. Вып. 3] = Notes on Vladivostoc / Камбэ Ōити сики 神戸應一識 // Тōкё̄ тигаку кё̄кай хōкоку 東京地學協會報告 = Journal of the Tokio Geographical Society. 明治十六[1883]年十月. 第五卷第四號. Токио, 明治十六[1883]年十二月十九日[刋行]. С. 29–66, 81 (далее Камбэ 1883в). С. 63 соответственно. Для газетного варианта: Кайсанъи кибун 海參威記聞 [Записи услышанного о Владивостоке] / [Камбэ Ōити дзюцу 神戸應一述] // Тōкё̄ Нитинити симбун 東京日日新聞. № 3134. 26.05.1882. С. 4b–d; № 3135. 27.05.1882. С. 4d; № 3136. 29.05.1882. С. 4c–d; № 3137. 30.05.1882. С. 4d; № 3138. 31.05.1882. С. 4c–d; № 3139. 01.06.1882. С. 4b–c; № 3140. 02.06.1882. С. 4c–d; № 3141. 03.06.1882. С. 4c–d; № 3142. 05.06.1882. С. 4c–d; № 3143. 06.06.1882. С. 4b–d; № 3144. 07.06.1882. С. 4b–d; № 3146. 09.06.1882. С. 4c–d; № 3147. 10.06.1882. С. 4c–d; № 3148. 12.06.1882. С. 4b–d; № 3149. 13.06.1882. С. 4c–d; № 3150. 14.06.1882. С. 4c–d; № 3151. 15.06.1882. С. 4c–d; № 3152. 16.06.1882. С. 4c–d; № 3153. 17.06.1882. С. 4c–d; № 3154. 19.06.1882. С. 4b–d; № 3155. 20.06.1882. С. 4c–d (далее Камбэ 1882), № 3134. С. 4c и № 3140. С. 4d; № 3149. С. 4c соответственно.

[10] Примечательно, что отчёт начинается с этих сведений. См.: Камбэ 1883a. С. 5; Камбэ 1882, № 3134. С. 4с; Kambe 1882. P. 684.

[11] Заметим, что в китайских источниках название этого парохода передается фонетико-иероглифически как 亞平 (кант. Аапин; кит. Япин; яп. Ахэй) и 阿平 (кант. Аапин; кит. Апин; яп. Ахэй). См.: *Лю Гуанцзин* 刘广京. Ин-Мэй ханъюнь шили цзай Хуа ды цзинчжэн: 1862–1874 英美航运势力在华的竞争: 1862–1874 [Соперничество английских и американских сил в отношении водного транспорта в Китае: 1862–1874] / Цю Сихэн, Цао Тешань и 邱锡鑅, 曹铁珊译 [пер. Цю Сихэн, Цао Тешань]. Шанхай 上海: Шанхай шэхуй кэсюэюань чубаньшэ 上海社会科学院出版社, 1988. С. 93; Шанхай цзиньдай цзинцзи ши上海近代经济史 [Экономическая история Шанхая нового времени]. Ди и цзюань 第一卷: 1843–1894 [Т. 1: 1843–1894]. Шанхай 上海: Шанхай жэньминь чубаньшэ 上海人民出版社, 1994. С. 194; Чжунго цзиньдай ханьюнь ши цзыляо 中国近代航运史资料 [Материалы по истории водного транспорта Китая нового времени]. Ди и цзи 第1辑: 1840–1895 [Т. 1: 1840–1895] / Не Баочжан бянь 聂宝璋编 [ред. Не Баочжан]. Шанхай 上海: Шанхай жэньминь чубаньшэ 上海人民出版社, 1983. С. 487.

[12] В настоящей статье мы даём названия компаний в переводе с оригинальным названием в скобках, поскольку русская транслитерация слишком усложняет их восприятие (ср., например, «Уильям Денни энд бразерс лимитед»).

[13] См.: *Liu Kwang-Ching* [Liú Guǎngjīng 劉廣京]. Anglo-American Steamship Rivalry in China: 1862–1874. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1962. (Harvard East Asian Studies; 8). P. 81.

[14] Данные приводятся по ежегодному «Регистру Ллойда британского и иностранного судоходства» (Lloyd's Register of British and Foreign Shipping), начиная с издания 1883 г. Ссылки приводятся в соответствующих примечаниях далее. Размеры, тоннаж и другие регистрационные технические данные парохода см. там же.

[15] *Watson W.J.* The History of the Celtic Place-names of Scotland, being the Rhind lectures on archaeology (expanded) delivered in 1916. Edinburgh; London: William Blackwood & Sons Ltd., 1926. P. 124.

[16] Дзя̄дэн Мадзэсон югэнгайся: Соно энкаку кико̄ нарабини дзигё̄ ジヤーデンマゼソン有限會社: 其ノ沿革・機構並ニ事業 [Джардин, Мэтисон Лтд: история, организация, и деятельность]. [Шанхай 上海]: Дзай Сянхай Дайнихон тэйкоку тайсикан дзимусё 在上海大日本帝國大使館事務所, 昭和十七年 [1942]. (興亞華中資料; 第449號). (中調聯商資料; 第77號). URL: https://www.jacar.archives.go.jp/das/image/B10070229900. С. 10, 19.

[17] Также известно в романизации с кантонского диалекта как "Ewo" ("Ewo & Co."). Заметим, что кантонское чтение бинома 怡和 (букв. "радость и согласие; дружба и гармония") в романизации по системе ютпхин записывается как "jiwo" (здесь "j" произносится как англ. "y"), в русской практической транскрипции — как "иво". Изначально так назывался крупнейший торговый дом (*хонг* 行) в Кантоне, принадлежавший Хокуа (浩官; У Бинцзянь 伍秉鑑; 1769–1843), богатейшему предпринимателю того времени. После его смерти принято компанией «Джардин, Мэтисон и К°» в качестве своего китайского названия. См.: Дзя̄дэн…. С. 22.

[18] *Liu* 1962. P. 81.

[19] Там же. P. 82; 139-141.

[20] См.: Bill of sale of the 'Appin', 1873, GBR/0012/MS JM/F4/59. Jardine Matheson Archive, GBR/0012/MS JM. Cambridge University Library.

[21] См.: Bill of sale of the 'Appin', 1875, GBR/0012/MS JM/F4/66. Jardine Matheson Archive, GBR/0012/MS JM. Cambridge University Library.

[22] *Liu* 1962. P. 81-82; 141.

[23] Дзя̄дэн…. С. 18-19.

[24] Сведения приводятся по *Liu Kwang–Ching* [*Liú Guǎngjīng* 劉廣京]. British–Chinese Steamship Rivalry in China, 1873–85 // The Economic Development of China and Japan: Studies in Economic History and Political Economy / Edited by C.D. Cowan. London: George Allen & Unwin Ltd, 1964. P. 49–78. (Studies on Modern Asia and Africa / School of Oriental and African Studies; No. 4), 65, однако эти два судна не указаны в данных, относящихся к периоду первого года работы компании The Indo-China Steam Navigation Company, Limited. Part I // Vanity Fair: a Weekly Show of Political, Social & Literary Wares. Volume XXX. Sept. 8, 1883. P. 129=130 (далее ICSNC 1883a). P. 130. Возможно, что их передача случилась позднее.

[25] *Liu* 1964, 65; ICSNC 1883a; The Indo-China Steam Navigation Company, Limited. Part II // Vanity Fair: a Weekly Show of Political, Social & Literary Wares. Volume XXX. Sept. 15, 1883. P. 142–144 (далее ICSNC 1883b). P. 142–143.

[26] Дзя̄дэн…. С. 47.

[27] ICSNC 1883b, 142, 143; Indo-China Steam Navigation Co. (Limited). To the Editor of “Vanity Fair” : [A Letter from Chas. Pook] // Vanity Fair: a Weekly Show of Political, Social & Literary Wares. Volume XXX. Oct. 6, 1883. P. 184.

[28] URL: http://www.theshipslist.com/ships/lines/jardine.shtml (дата обращения 21.08.2023).

[29] Некоторые данные о нём можно почерпнуть из рекламного объявления принадлежавшего ему в Маниле продуктового магазина «El Luzon» (основан в 1863 г.; характерно, что купленный Ортисом пароход был переименован также в «Luzon»), см.: Commercial Directory of Manila. [Manila]: [s. n.], 1901. P. XXXIV.

[30] Lloyd’s Register 1882: C, № 1088; Suppl. L, № 55. При ссылках на «Регистр Ллойда» мы указываем год издания, а не период актуальности данных, длившийся обычно с 1-го июля года издания по 30-е июня следующего года, что обозначалось на титульном листе. Так, регистр, изданный в 1882 г., содержит данные для периода с 1-го июля 1882 г. по 30 июня 1883 г.

[31] Lloyd’s Register 1883: A, № 893.

[32] В англоязычных источниках записывается как Compania Naviera de Filipinas; прав. исп. Compañía Naviera de Filipinas, Cía Naviera de Filipinas.

[33] Lloyd’s Register 1884: A, № 910; Suppl. B, № 41; L, № 829.

[34] «Регистр Ллойда британского и иностранного судоходства: Универсальный регистр» (Lloyd’s Register of British and Foreign Shipping: Universal Register) издавался параллельно с «Регистром Ллойда британского и иностранного судоходства», однако его период актуальности данных был иным: с 1-го апреля года издания по 31-е марта следующего года.

[35] См. о ней в 1885 г.: The Chronicle & Directory for China, Corea, Japan, the Philippines, Cochin China, Annam, Tonquin, Siam, Borneo, Straits Settlements, Malay States, &c. (with which is incorporated “The China Directory”) for the year 1885. Hongkong: Printed and published at the “Daily Press” office, [1885]. P. 539.

[36] Universal Register 1886: B, № 311; V, № 255; Lloyd’s Register 1885: B, № 477; 1886: B, № 478.

[37] The Chronicle…. P. 536.

[38] См. о нём: *Chu R.T.* Chinese and Chinese Mestizos of Manila: Family, Identity, and Culture, 1860s–1930s. Leiden; Boston: Brill, 2010. (Chinese Overseas: History, Literature, and Society; Vol. 1). P. 260-264.

[39] Universal Register 1887: V, № 267; 1888: V, № 267; V, № 274; Lloyd’s Register 1887: V, № 281; 1888: V, № 249; 1889: V, № 244; 1890: V, № 268; 1891: N, № 425; V, № 287; 1892: N, № 434; V, № 302; 1893: N, № 449; V, № 306; 1894: N, № 450.

[40] В англоязычных источниках записывается как Compania Maritima; прав. исп. Compañía Marítima, сокр. Cía Marítima. См. о ней: Commercial…. P. VIII–IX.

[41] Lloyd’s Register 1895: N, № 462; 1896: N, № 483; 1897: N, № 489; 1898: N, № 505; 1899: N, № 539; 1900: N, № 558; 1901: N, № 589; 1902: N, № 608; 1903: N, № 620; 1904: N, № 647; 1905: N, № 660; 1906: N, № 684.

[42] Destruction of shipping and dock property at Hongkong // The Far Eastern Review: Commerce, engineering, finance. Vol. III. No. 5. October, 1906. C. 150-151, 165, 151, 165; The Hongkong Typhoon // The Japan Weekly Mail: A Review of Japanese Commerce, Politics, Literature and Art (Yokohama). Vol. XLV. No. 14. Oct. 6th, 1906. P. 477. В последнем источнике название парохода ошибочно приводится как H. S. de Rozario.

[43] Lloyd’s Register 1907: N, № 704.

[44] *Камбэ* 1883a. С. 18; *Камбэ* 1882, № 3140. С. 4d; *Kambe* 1882. P. 748.

[45] *Скальковский К.* Русская торговля в Тихом океане. Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. С.-Петербург: Типография А.С. Суворина, 1883. С. 450.

[46] Краткая история парохода «Dragon» такова. В 1867 г. построен компанией «Хендерсон, Коулборн и К°» (Henderson, Coulborn & Co.) в Ренфру (Шотландия) для Э.М. де Буше (Edward Münster de Bussche), Лондон. В 1869 г. продан группе китайских коммерсантов в Чифу (Яньтай) и Тяньцзине за 85 000 долларов, номинальный владелец «Дж. Холмс и К°» (J. Holmes &. Co.). Передан ими под управление компании «Джардин, Мэтисон и К°». В 1872 г. передан «Китайской береговой пароходной компании» – дочерней компании, созданной «Джардин, Мэтисон и К°». В 1875 г. продан М.К. Адамсу, Шанхай. В январе 1880 г. продан компании Юбин кисэн мицубиси кайся (郵便汽船三菱会社), Токио, и переименован в «Matsumaye Maru» (яп. *Мацумаэ мару* 松前丸). 1 октября 1885 г. передан компании Ниппон Юсэн кабусики гайся (日本郵船株式会社 = Nippon Yusen Kaisha), Токио. В 1899 г. продан Ёсида Сабурōэмон (吉田三郎右衛門), Хакодатэ. 26 апреля 1905 г. унич-

тожен пожаром у острова Хэгурадзима (舳倉島), см.: Ниппон Юсэн сэмпаку хяку–нэнси 日本郵船船舶100年史 = A 100 years' history of the ships of Nippon Yusen Kaisha / Кидзу Сигэтоси хэн 木津重俊 編. Токио 東京: Кайдзинся 海人社, 1984年9月15日発行. (Сэкай но кансэн 世界の艦船 = Ships of the World; 別冊) 48, № 23. О рейсах "Dragon" во Владивосток в 1876–1877 гг. см. также: *Хисамутдинов А.А*. Владивостокъ. Этюды к истории старого города. Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 1992. С. 111. Мы не приводим столь подробную информацию обо всех кораблях, упоминаемых в статье, поскольку это практически всегда потребовало бы специального исследования и обширного привлечения литературы, что сильно увеличило бы объем статьи, а также увело бы нас далеко от заявленной темы.

[47] [*Даттан А.В*.]. Исторический очерк развития Приамурской торговли. Москва: Типография Т.И. Гаген, 1897. С. 21; *Алепко А.В*. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке России (конец XVIII в. – 1917 г.). Хабаровск: [б. и.], 2001. С. 145.

[48] Яп. *Вауэрурӣ* ワウエルリー (в газетной версии отчета ошибочно *Ваувэрукӯ* ワウエルクー; в английском переводе так же ошибочно восстановлено как «Warwick») см.: *Камбэ* 1883б, 16; *Камбэ* 1882, № 3149, 4c; *Kambe* 1882, 811]. Правильное название установлено нами. Пароход «Waverley» (рег. № 55134) был построен в 1868 г. судостроителями «Блэквуд и Гордон» (Blackwood & Gordon) в Порт-Глазго, Шотландия. Принадлежал в то время компании «Моррис и К°» (Morris and Co.) в Шанхае, капитаном был Дж. Стаут (J. Stout). Lloyd's Register 1881: W, № 151; 1882: W, № 130.

[49] См.: *Камбэ* 1883б. С. 16; *Камбэ* 1882, № 3149. С. 4c; *Kambe* 1882. P. 811. Заметим, что 12 декабря 1881 г. М.К. Адамс скоропостижно скончался на борту этого парохода во время перехода из Владивостока в Хакодатэ, см.: Death : [A Death Notice of Matthew Catlin Adams] // The Japan Weekly Mail: A Weekly Review of Japanese Commerce, Politics, Literature and Art (Yokohama). Vol. V, No. 51. December 24th, 1881. P. 1481 (в газете пароход назван «Waverly»). Его преемником стала жена М.Л. Адамс (Mary Lee Adams), управлявшая компанией с помощью сына М.К. Адамса-младшего (Matthew Catlin Adams, Junior; 1874–1937). В 1896 г. компания была ликвидирована. Камбэ упоминает в своем отчете смерть Адамса «в конце этого месяца» (декабря), но без указания, что она произошла на борту «Waverley». *Камбэ* 1883б. С. 18; *Камбэ* 1882, № 3150. С. 4c; *Kambe* 1882. P. 811.

[50] *Камбэ* 1883а. С. 14-17; *Камбэ* 1882, № 3139. С. 4b–c; № 3140. С. 4c; *Kambe* 1882. P. 747-748.

[51] Яп. *Бураккухōру* ブラックホール (в газетной версии отчёта ブラツクホール, что можно ошибочно прочитать как *Бурацукухōру*; в английском переводе ошибочно восстановлено как «Blackwall»). *Камбэ* 1883а. С. 18; *Камбэ* 1882, № 3140. С. 4d; *Kambe* 1882. С. 748]. Правильное название установлено нами. Пароход «Blackhalls» (рег. № 81516) был построен в 1880 г. компанией «Уильям Грей и К°» (William Gray and Co.) в Западном Хартлпуле, Великобритания. Принадлежал компании «Р. Ропнер и К°» Lloyd's Register 1881: B, № 522.

[52] *Камбэ* 1883а. С. 18; *Камбэ* 1882, № 3140. С. 4d; *Kambe* 1882. P. 748.

[53] Из них в качестве источника мы выбрали только одну, специализированную "Lloyd's List", поскольку остальные приводят те же самые сведения в разной комбинации.

[54] Foreign // Lloyd's List and Commercial Daily Chronicle (London). No. 20947. June 17, 1881. P. 11, Col. 28.

[55] [*Vernon Russell H*.] The China Coast Signal Book, being an addenda to Marryat's–the Universal–Code: for the use of vessels trading on the coasts of China and Japan, with flags arranged both for the commercial & universal signals. Shanghai: 'North-China Herald' Office, 1873; Correspondence: Steam-whistle Signals; Whistle Signals // The Nautical Magazine: A Journal of Papers on Subjects Connected with Maritime Affairs. New Series. Volume XLIII. No. 3. March, 1874. P. 248-251; No. 8. August, 1874. P. 684.

[56] Admiralty Surveys, 1880 // The British Merchant Service Journal, for 1881. A Monthly Publication, Devoted to the Interest of the Service. Conducted by the Committee of the Shipmasters' Society, London. Vol. III, No. VIII. August, 1881. P. 399–404, 403.

[57] *Чехов А.П*. Полное собрание сочинений и писем в тридцати томах. Сочинения. Т. 14-15: Из Сибири. Остров Сахалин. 1890–1895. Москва: Наука, 1987. С. 183, 842, 890.

[58] Остров Сахалин. [Несколько интересных сведений относительно Маука Коув (Maucka Cove)…] // Кронштадтский вестник: Морская газета. Год двадцатый. 26 Сент[ября] (8 Октября) 1880 г. № 112 (2874). С. 2; Geographical Notes: Saghalin Island // Proceedings of the Royal Geographi-

cal Society and Monthly Record of Geography. New Monthly Series. Vol. II, 1880. No. 9 (September). P. 567–568. Источник текста для русского перевода (название журнала) указан также в конце газетной публикации.

[59] См., например: Notes of the Week // The Japan Weekly Mail: A Weekly Review of Japanese Commerce, Politics, Literature and Art (Yokohama). Vol. IV, No. 51. December 18, 1880. P. 1625–1630, 1630; *Keane A.H*. Asia. With Ethnological Appendix / Edited by Sir Richard Temple. Maps and Illustrations. London: Edward Stanford, 1882. (Stanford's Compendium of Geography and Travel for General Reading based on Hellwald's 'Die Erde und ihre Völker' / Translated by A. H. Keane, M.A.I.), 468; *Reclus É*. The Universal Geography: The Earth and its Inhabitants. Vol. VI. Asiatic Russia / Edited By A.H. Keane. London: J.S. Virtue & Co., Limited, [1882?]. P. 458 (параграф отсутствует во французской версии книги); Остров Сахалин и его фауна позвоночных животных. А.М. Никольского. Читано в заседании Физико–Математического Отделения 4–го Октября 1888 г. Приложение к LX-му тому Записок Импер. Академии Наук. № 5. Санкт-Петербург: Типография Императорской Академии Наук, 1889. С. 55.

[60] List of members (July 1881) // Journal of the North-China Branch of the Royal Asiatic Society. 1880. New Series, No. XV. P. IV–VII, VI.

[61] Кроме этого им были представлены образцы морской флоры и фауны из Шанхая и с реки Янцзы, а также из бухты Маука, Сахалина, Владивостока, реки Амур и других мест. В списке поступлений в музей за 1879-1880 гг. указано, что от Андерсона были приняты в дар птицы (коричная цапля, серый кулик, кроншнеп, сапсан, касатка, орлан-белохвост, обыкновенный гоголь), водоросли (в бутылках), маленькая рыбка, змеи, морские звезды, образец смолы лиственницы, съедобная морская водоросль, папоротник с семенами, прибрежный песок, галька и обломки пород [Jansen D.C. Shanghai Museum. Report of the curator for the year 1880 // Journal of the North–China Branch of the Royal Asiatic Society. 1880. New Series, No. XV. P. XXII–XLIII, XXIII, XXVI, XXVII, XXIX, XXX, XXXI–XXXII.

[62] См.: Bulletin mensuel de l'Observatoire magnétique et météorologique de Zi–ka–wei, près Chang–hai, (Chine) fondé et dirigé par les missionnaires de la Compagnie de Jésus. Tome VI: Année 1880. Zi–ka–wei: Typographie de la Mission Catholique, À l'Orphelinat de Tou–sè–wè, 1880, 77 (Mai, № 69), 131 (Août, № 72), 150, 151 (Septembre, № 73), 175 (Octobre, № 74); Bulletin mensuel de l'Observatoire magnétique et météorologique de Zi–ka–wei, près Chang–hai, (Chine) fondé et dirigé par les missionnaires de la Compagnie de Jésus. Tome VII: Année 1881. Zi–ka–wei: Typographie de la Mission Catholique, À l'Orphelinat de Tou–sè–wè, 1881. P. 1 (Janvier, № 77). P. 172 (Novembre, № 87).

[63] *Камбэ* 1883a. С. 18; *Камбэ* 1882, № 3140. С. 4d; *Kambe* 1882. P. 748.

[64] Также был известен как Уюзут (52°49′11.7″ с. ш. 141°12′02.2″ в. д.). Странная транскрипция Ujusut, приводимая в английском тексте, косвенно указывает на изначально немецкий навигационный материал, которым, возможно, пользовались английские суда для прохода в том районе, см. «Руководство для плавания Татарским или Сахалинским проливом и устьем реки Амура» (СПб., 1865) С.П. Самохвалова в немецком переводе Anleitung zur Befahrung der Tatar- oder Sachalin-Strasse, wie des Amur Limans. Auf Veranlassung des Hydrographischen Departements zusammengestellt vom Stabscapitain S.P. Samochwalow, aus dem Russischen übersetzt, mit einer Uebersichtskarte vom Seeufer des Amurgebietes, einer Seekarte über die Richtungszeichen im Liman, verschiedenen Ansichten der bemerkbarsten Uferpunkte, sowie mit einigen nachträglichen Mittheilungen über Strandungsfälle und deren Ursachen versehen, herausgegeben von H.J. Pallisen, 1ter Gilde Kaufmann in St. Petersburg. St. Petersburg. Oktober 1870. Zweite verbesserte und vermehrte Auflage. Hamburg: L. Friederichsen & Co. Land- und Seekarten-Handlung, 1871. S. 77, 92, 94, Seekarte vom Amur-Liman 1870, ср.: Ueber die Fahrt nach dem Amur // Hansa: Zeitschrift für Seewesen. Organ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (Hamburg). IV. Jahrg. 10. November 1867. No. 101. S. 816-818; 24. Novemeber 1867. No. 102. S. 821-823, 821; Correspondence: To the Editor of the Nautical Magazine: [A Letter from G.L. Hummel, Commander of the Russian s. s. Alexander] // The Nautical Magazine: A Journal of Papers on Subjects Connected with Maritime Affairs. New Series. Volume XLIII. No. 4. April, 1874. P. 336-342, 339; Segelanweisung für die Tartarische Meerenge und für die Amur-Mündung. Bemerkungen über das Klima von Sachalin und der Amur-Mündung // Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie. Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. Vierter Jahrgang 1876. Berlin: Gedruckt und in Kommission bei E, S. Mittler und Sohn, [1876]. S. 73-82, 78; Ost-Asien // Hydrografische Nachrichten (Pola) / Herausgegeben vom Hydrografischen Amte S.M. Kriegs-Marine, Seekarten-Depot.

1877. Nr. 9. S. 1-10, 7; Lose Blätter. Ein Handbuch für Schiffahrttreibende. Zweite umgearbeitete und vermehrte Auflage. Erste Abtheilung: Die wichtigsten Seehäfen der Erde, nach ihren hydrographischen, nautischen und commerciellen Beziehungen. Erster Band. Asien, Australien, Südamerika und West-Indien. Mit sechs Karten / Herausgegeben J.C. Jülfs, F. Balleer. Oldenburg: Schulzesche Buchhandlung. (C. Berndt & A. Schwartz), 1870. S. 130-131.

[65] Foreign // Lloyd's List and Commercial Daily Chronicle (London). No. 21005. August 24, 1881. P. 10, Col. 33; No. 21006. August 25, 1881. P. 10, Col. 30. Лондонская «Таймс» сообщила 25 августа, что пароход прибыл в Николаевск 22 августа, см: Latest Shipping Intelligence // The Times (London). 25 August 1881. No. 302782. P. 10. Хотя это и может следовать из телеграммы из Николаевска, но всё же дата прибытия там не обозначена.

[66] Статья может служить и наглядной иллюстрацией к нашему выводу, приведённому в заключении к исследованию отчёта Камбэ в связи с повторным вводом этого источника в научный оборот: «перенасыщенный иностранными именами и названиями, записанными японской азбукой *катакана*, [его текст] чрезвычайно труден для правильного перевода – фактологической и документальной проверке по неяпонским источникам необходимо подвергнуть большинство, если не каждое из них». См.: *Бушмакин В.А.*, *Зайцев В.П.* «Записи услышанного о Владивостоке». Полагаем, что настоящее исследование вносит свой небольшой вклад и в решение этой задачи, представляя правильный перевод названий пароходов «Appin», «Waverley» и «Blackhalls» и идентифицируя судовладельца М.К. Адамса.

НАШИ АВТОРЫ

БЕЛЯКОВ Владимир Владимирович – доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН. E-mail: beliakov2007@yandes.ru

БУШМАКИН Вадим Александрович – кандидат филологических наук, г. Канадзава (Япония). E-mail: rossiajin@yandex.ru

БУХЕРТ Владимир Генрихович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Архива РАН. E-mail: buhert-1955@mail.ru

ГОКОВ Олег Александрович – кандидат исторических наук, доцент (Харьков, Украина). E-mail: gokovoa@gmail.com

ДЖАНДАН Бадем – кандидат исторических наук, доцент, приглашённый научный сотрудник Центра академических исследований, София, Болгария. E-mail: candanbadem@yahoo.com

ЗАЙЦЕВ Вячеслав Петрович – научный сотрудник Лаборатории Серендики Института восточных рукописей РАН (Санкт-Петербург). E-mail: sldr76@gmail.com

КАДЫРБАЕВ Александр Шайдатович – доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института востоковедения РАН. E-mail: kadyr_50@mail.ru

КУЛАНОВ Александр Евгеньевич – независимый исследователь. E-mail: kodzin@mail.ru

ЛОКШИН Александр Ефимович – кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН. E-mail: ale-lokshin@yandex.ru

МЕЛЕНТЬЕВ Даниил Вячеславович – преподаватель Факультета гуманитарных наук, Школа исторических наук НИУ ВШЭ (Москва). E-mail: back-in-95@mail.ru

МОЛОДЯКОВ Василий Элинархович – доктор политических наук, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, профессор Университета Такусёку (Япония). E-mail: dottore68@mail.ru

НОРИК Борис Вячеславович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН. E-mail: boris.norik@mail.ru

ПРОЖОГИНА Светлана Викторовна – доктор филологических наук, главный научный сотрудник Института востоковедения РАН. E-mail: nvprozhoguina@mail.ru

РЫЖЕНКОВ Михаил Рафаилович – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН. E-mail: rgadadir@mail.ru

ТАХНАЕВА Патимат Ибрагимовна – кандидат исторических наук, заведующая сектором Кавказа Отдела Кавказа, Центральной Азии и Урало-Поволжья Института востоковедения РАН. E-mail: ptakhnaeva@gmail.com

ШМИДТ Вальдемар – магистр истории, Университет Регенсбург (Германия). E-mail: wolodjaschmidt@smx.de