



Полуостров Сахалин.

История одного заблуждения

Часть II Дмитрий Афанасьев

Середина XIX в. Российская империя все больше укрепляется на Дальнем Востоке, однако не решен главный вопрос — снабжения отдаленного края, а решить его невозможно без доступа к Амуру. Министерство иностранных дел осторожничает, боясь испортить и без того не лучшие отношения с Китаем — колоссом на глиняных ногах, раздираемым внутренними проблемами и интервенциями «цивилизованных» стран. Только яркая, пассионарная личность может сдвинуть этот шаткий камень с его основания. И такая личность не замедлила появиться.

Поход Невельского

Геннадий Иванович Невельской родился в 1813 г. близ Солигалича Костромской губернии в семье отставного

флотского лейтенанта. В 16 лет он поступил в Морской кадетский корпус, учился хорошо, в 18 лет был произведен в гардемарины, а в 19 — в мичманы. Позже закончил офицерские классы и в неполные 23 года сдал экзамен на лейтенанта. В 1836 г. начал службу в эскадре прославленного морского исследователя адмирала Федора Петровича Литке, состоял вахтенным офицером при юном наследнике-цесаревиче Константине Николаевиче. Однако спокойная служба в пределах Европы была не для Геннадия Ивановича, и в 1848 г., едва получив звание капитан-лейтенанта, он выхлопотал назначение на строящийся транспорт «Байкал», который должен был следовать в Петропавловск и Охотск для снабжения портов.

Судно это было совсем небольшим: длина 28 м, ширина 7 м, осадка 3,8 м, водоизмещение 477 т. Все по-

сылаемые до этого транспорты были минимум втрое больше. Постройку заложенного на верфи Бергстрема и Сулемана в Гельсингфорсе «Байкала» предполагалось завершить к октябрю 1838 г., однако деятельный Невельской предпринял немалые усилия административного характера (включая прямые обращения к военному министру князю А. С. Меншикову), чтобы вверенный ему транспорт был готов уже к лету. Достаточно твердо отбивался он и от попыток снабженцев-комиссионеров нагрузить трюма для отправки на край света негодными товарами — «охотскими кучками», а главное — уже на этапе подготовки плавания четко обозначил основную цель своего похода.

При встрече с только назначенным генерал-губернатором Восточной Сибири Николаем Николаевичем Муравьевым Невельской решительно поднял вопрос об использовании транспорта «Байкал» для исследования устья Амура. Муравьев поддержал его и обещал употребить свое влияние при дворе для осуществления проекта. Меншиков же, наоборот, выступил против, мотивируя это тем, что ассигнования на плавание выделены всего на год, а судно придет на Камчатку дай бог к осени 1849 г., кроме того, Министерство

иностраных дел во главе с графом Нессельроде категорически не приветствует данные исследования во избежание противоречий с Китаем.

Тогда предприимчивый капитан-лейтенант установил для себя два пункта: постараться дойти до Петропавловска как можно раньше к началу лета и сделать исследование как бы случайным, например вызванным преобладающими ветрами и течениями, занесшими «Байкал» в район Амурского лимана... Но и для такого авантюрного решения требовалась официальная инструкция, которую Невельской составил и подал князю в августе 1848 г. Хитроумный Меншиков убрал из нее всякое упоминание об Амуре и лимане, заменив на «юго-западный берег Охотского моря между теми местами, которые были определены или усмотрены прежними мореплавателями» и передал бумагу Муравьеву для утверждения у императора.

С такой «полуинструкцией» Геннадий Иванович, тогда еще 35-летний капитан, вышел из Кронштадта 21 августа 1848 г. и прошел маршрутом Кронштадт — Портсмут — Рио-де-Жанейро — м. Горн — Вальпараисо — Гонолулу — Петропавловск. Несмотря на ремонты в портах и частые встречные ветра, «Байкал», вооруженный бригантиной, прошел этот путь всего за 8 месяцев и 23 дня, придя в порт назначения 12 мая 1849 г.



Транспорт «Байкал»

В своих воспоминаниях Невельской не без удовольствия замечает, что изо всех снаряженных на Камчатку парусников быстрее него этот путь преодолел лишь трехмачтовый 900-тонный шлюп «Камчатка» под командованием прославленного Василия Михайловича Головнина.

По прибытии в Петропавловск Невельской получил от Муравьева секретное письмо, в котором содержалась копия представления императору, где четко указывалось на исследование Амурского лимана, правда, негласное, на гребных судах и без подъема флага. При этом начальник Камчатки Машин получил распоряжение способствовать скорейшему отходу «Байкала» из порта. Оба офицера прекрасно понимали, какими дисциплинарными последствиями для них может обернуться отрицательная резолюция царя, но время навигации стремительно убывало, и 30 мая 1849 г. Невельской повел «Байкал» на восток к Сахалину.

Охотские кучки

Невельской писал об этом так: «Груз, назначаемый в сибирские наши порта, составлялся обыкновенно из забракованных большей частью вещей и хранился в магазинах, в так называемых охотских кучках, так что большая его часть достигала места назначения в негодном виде. Чиновники по этому случаю обыкновенно писали и отписывались и в конце концов относили это к случайностям в море, при качке, буре и т. п., или к худой укладке в судне и тесноте, перемене климата и, наконец, к невниманию командиров и, как лица неответственные, оставались всегда правыми».

В деле морского исследования капитан, напротив, проявил недюжинную осторожность и педантизм. При проходе 4-м Курильским проливом в ясную погоду тщательно поверял счисление обсервацией по пеленгам, у побережья Сахалина продвигался малыми ходами, с постоянными четвертьчасовыми промерами, часто использовал шлюпки. Такая осмотрительность оказалась не лишней: повсеместно обнаруживались невязки на картах, доставшихся ему от экспедиции Крузенштерна, и какие — до 20 миль! Внимательно наблюдая за течениями и сулоями, обходя коварные лайды (заболоченные луга на прибрежных низменных равнинах, затопляемые во время морских приливов и обсыхающие при отливах. — *Прим. ред.*) и осушки, Невельской дедуктивно разгадывал причины неудач предыдущих исследователей.

Найдя вполне судоходный пролив, он зашел в Амурский лиман. Любому, кто ходил под парусом, станет понятно, как сложно и опасно заниматься промерами в акватории, изобилующей мелями, когда направление твоего движения зависит от направления ветра. Тогда, 10 июля, оставив «Байкал» на рейде, Невель-

ской с командой из 17 человек на трех шлюпках, взяв провизии, отправился решить главный вопрос своей экспедиции. Следуя на запад, исследователи вошли в устье Амура под левый берег до п-ва Куегда, затем спустились на юг к м. Пронге, обогнули и пошли дальше в пролив. В своих воспоминаниях Невельской писал: «Здесь-то, между скалистыми мысами на материке, названными мной в честь Лазарева и Муравьева, и низменным мысом Погоби на Сахалине, вместо найденного Крузенштерном, Лаперузом, Браутоном <...> низменного перешейка, мы открыли пролив шириною в 4 мили и с наименьшею глубиною 5 сажен (9,1 м)». Далее, идя на юг, экспедиция достигла широты 51°40', до которой доходили Лаперуз и Броутон, и повернула назад. 22-дневное плавание на маленьких шлюпках было нелегким, толчея и сулой при южных ветрах заливали их, но отважные моряки не теряли в промерах нить глубин.

Итак, экспедиция Невельского установила, что вход в Амурский лиман судоходен как со стороны Охотского моря, так и со стороны Татарского залива, который отныне должен был именоваться Татарским проливом. В начале сентября 1849 г., прибыв в Аян, Геннадий Иванович доложил об этом Муравьеву и через некоторое время отправился в Санкт-Петербург. Там ему предстояла, возможно, самая опасная часть его путешествия — разбор на Особой комиссии, возглавляемой графом Нессельроде, большинство членов которой считали подвиг капитана возмутительным и вредным для отношений с Китаем самовольством, а данные, полученные экспедицией, — ложными. Поддерживали Невельского на заседании Меншиков и министр внутренних дел Перовский. Разжалования удалось избежать, возможно, и благодаря заступничеству Великого князя Константина Николаевича. Как бы то ни было, уже весной 1850 г., произведенный в капитаны 1-го ранга, Геннадий Иванович Невельской снова отправился в Амурский край с новыми предписаниями.

Эпилог

Потом были годы исследований географии рек и побережий Приморья и Сахалина, зимовки, установление отношений с местными жителями, новое разграничение территорий с Китаем, игры в прятки с вражескими эскадрами, основание новых портов, заселение берегов Амура казаками, но одно уже никогда не подвергалось сомнению: Сахалин снова «стал» островом. И если в 1825 г. Фаддей Булгарин еще смог выкрутиться, уличенный в географическом невежестве, сказав: «Да там же никто не был!», то ныне, после Амурской экспедиции капитана Невельского, уже нет.

