



ФИЛОНОВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ

Казакевич Петр Васильевич
(20 июня 1816г. - 17 декабря 1887г.)
Адмирал, генерал-адъютант.
Первым из русских моряков
вошел в устье р.Амур.
Губернатор Приморской области,
Командующий Сибирской флотилией,
Начальник портов Тихого океана
с главной базой в Николаевске-на-Амуре.

СТАНОВЛЕНИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФОРПОСТА РОССИИ

Статья посвящена деятельности Петра Васильевича Казакевича (1816–1887 гг.) на Дальнем Востоке России. Автор не только перечисляет его дела, но рассматривает ключевые события в развитии российской окраины во второй половине XIX века.

Ключевые слова: Айгунский договор, Нерчинский договор, Российская империя, Цинская империя, Россия, Китай, Приамурье, Приморье, реки Амур, Уссури, Шилка, Пекинский договор, Н. Н. Муравьев, демаркация границы, дальневосточный форпост, Хабаровск, Дальний Восток, М. И. Венюков, П. В. Казакевич.

Keywords: Treaty of Aigun, Treaty of Nerchinsk, Russian Empire, Great Qing (Qing dynasty), Russia, China, Priamurye, Primorye, Amur, Ussuri, Shilka, Convention of Peking, N. N. Muravyov, demarcation of the border, far eastern outpost, Khabarovsk, Far East, M. I. Venyukov, P.V. Kazakevich.

История нужна не только для любопытства и умозрений, но путеводит нас в высокой области политики.

М. С. Лунин

К середине XIX века проблема «амурского вопроса» напоминала лабиринт с множеством тупиков. Неразграниченность бассейна Амура между Россией и цинским Китаем, утвердившееся мнение влиятельных столичных чиновников о бесперспективности амурского дела связывали руки Н. Н. Муравьёву и его единомышленникам, стремившимся «прорубить» по великой дальневосточной реке магистральный путь из Сибири к Тихому океану и навсегда упрочить за Российской империей огромную территорию на северо-востоке Азии.

Восстановление и расширение прав России на приамурские и приморские земли в середине XIX века было связано и с новой международной и внутривосточной обстановкой, а также впечатляющими итогами исследовательских работ трёх экспедиций: секретной Забайкальской Н. Х. Агте (1849–1852 гг.), Амурской Г. И. Невельского (1849–1855 гг.), морской адмирала Е. В. Путятина (1852–1855 гг.), подтвердивших островное положение Сахалина, судоходность устья Амура и Татарского пролива для морских судов. Без сомнения, эти экспедиции внесли решающий вклад в важнейшие события отечественной истории накануне Восточной (Крымской) войны (1853–1856 гг.).

Герой нашего очерка Пётр Васильевич Казакевич (1816–1887 гг.) в составе Амурской экспедиции активно участвовал в гидрографических работах по исследованию устья Амура и открыл фарватер для плавания судов из реки в море.

А теперь взглянем на карту Дальнего Востока и оценим обстановку: а) на реке Шилке в Забайкалье сосредоточена группировка русских сил и средств; б) устье реки Амур доступно для плавания судов.

Но русских войск и поселенцев в низовьях Амура не было, а по Амуру русские суда с 1689 года не плавали. Между тем иностранные суда каждый год появлялись в Амурском лимане и рано или поздно могли обнаружить вход в великую азиатскую артерию, по которой не составит труда вторгнуться как в пределы России, так и цинского Китая.

Для решения стратегической задачи по сохранению тихоокеанских владений России нужно было срочно организовать судоходство по великой реке Амур и открыть выход из Восточной Сибири в Тихий океан. Иными словами, утвердиться в устье Амура.

Царское правительство после 1840-х годов уделило повышенное внимание окраине Восточной Сибири. С учётом особенностей обстановки здесь возник напряжён-

ный узел интересов азиатской политики России. Именно в эти годы между Россией и мировыми державами — Англией и Францией — назревал конфликт за гегемонию в Дальневосточном регионе, что ставило под угрозу российское побережье Тихого океана. В связи с оставшейся неразграниченной между Россией и Китаем по Нерчинскому договору 1689 года территорией в низовьях Амура, существовала реальная возможность проникновения туда иностранцев, в первую очередь в устье Амура и на остров Сахалин. Для укрепления позиций России на Тихом океане и обеспечения безопасности русских владений на Дальнем Востоке необходимо было в первую очередь решить «амурский вопрос».

В течение десяти лет (1850–1860 гг.) генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьёв решил, по современным меркам, геополитическую задачу по окончательному утверждению России на её историческом тихоокеанском побережье. С 1851 по 1865 год П. В. Казакевич активно участвовал в её решении на важнейших участках в Приамурье и Приморье.

Для понимания масштаба проблемы и путей её решения рассмотрим ряд практических шагов Н. Н. Муравьёва и его команды.

Системный подход по созданию форпоста России в устье Амура

Создание группировки войск

По ходатайству генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьёва в 1851 году созданы две области: Забайкальская с центром в Чите и Камчатская с центром в Петропавловске-Камчатском. В этом же году создано и Забайкальское казачье войско.

Ещё в 1853 году по ходатайству генерал-губернатора из западных районов Сибири в Забайкальскую область были переброшены 13-й, 14-й, 15-й и 16-й линейные батальоны. В первые годы эти линейные батальоны были не только ударной силой, но и охраняли государственный рубеж по реке Амур и места дислокации войск и поселений, строили военные посты, создавали инфраструктуру для заселения Приамурья казаками и переселенцами.

Всего у Н. Н. Муравьёва было около четырёх тысяч солдат и артиллеристов и 30 тысяч казаков.

С 1854 года началась передислокация линейных батальонов в Приамурье. В этом году первым амурским сплавом в Мариинский пост (вблизи Николаевска) прибыл 15-й батальон.

Уже летом 1855 года солдаты 15-го линейного батальона и казаки-забайкальцы разгромили десант англичан в бухте Де-Кастри. Так начиналась боевая и вечная слава русских войск на Дальнем Востоке России.

Из дня сегодняшнего можно сказать: а) первый сплав русских войск по Амуру в 1854 году обеспечил решение стратегической задачи на Дальнем Востоке в XIX веке; б) Забайкальская область стала плацдармом для проведения сплавов русских войск к устью Амура с последующей переброской их на Камчатку; в) по меркам XXI века этот манёвр группировки войск уберёт тихоокеанские владения России, в первую очередь стратегически очень важный Камчатский полуостров, от захвата «владычицей морей» Англией.

Своевременность этих мероприятий подтвердилась в августе 1854 года победоносным отражением нападения англо-французской эскадры на центр Камчатской области — Петропавловскую военно-морскую базу России.

По существу, для Англии и Франции Восточная (Крымская) война середины XIX века была очередной попыткой передела мира. Но на российском Дальнем Востоке враги потерпели позорное поражение.

Особо отметим блестящую оценку стратегической обстановки и угроз тихоокеанским владениям России генерал-губернатором Восточной Сибири Н. Н. Муравьёвым ещё в 1849 году, а также большую организаторскую работу его администрации по подготовке и практической реализации комплекса мероприятий по их обороне и защите. В разгроме противника на Камчатке значителен вклад морского офицера Казакевича, который в далёком Забайкалье подготовил к сплаву войск первый пароход «Аргунь», значительное количество других плавсредств, а потом обеспечил их успешное плавание в устье Амура с десантом войск.

Карьерный рост П. В. Казакевича был очень быстрым. 21 марта 1851 года ему присвоено звание капитана 2-го ранга с назначением офицером для особых поручений при генерал-губернаторе Восточной Сибири Н. Н. Муравьёве.

В 1851–1852 годах Казакевич производит съёмку и промер рек Ингоды, Онона и Шилки, выбирая место для устройства судостроительного завода. В 1852–1853 годах закладывает в Сретенске судовой верфь, руководит постройкой первого на Амуре парохода «Аргунь» и всех судов для первого сплава.

К 1854 году П. В. Казакевич подготавливал первый амурский сплав войск, снаряжения и боеприпасов по Шилке и Амуру до Мариинского поста, имеющего огромное значение для дальнейшей судьбы Приамурья, Приморья, Сахалина и Камчатки. Во время сплава в мае 1854 года командует флотилией из более 70 плавединиц: парохода «Аргунь», больших лодок, вельботов, баркасов, барж, плашкоутов, плотов. В этом же году за успешную работу по подготовке и осуществлению первого сплава войск произведён в капитаны 1-го ранга.

Затем почти полтора года с паспортом на имя купца первой гильдии Соловьёва находится в Северо-Американских Соединённых Штатах (ныне США). Перед ним была поставлена задача — закупить для Сибирской флотилии новейшие корабли, а для Николаевского адмиралтейства — современное судоремонтное оборудование. Задание было выполнено блестяще. В послужном списке его появилась запись: «Все выше прописанные поручения исполнены с отличным успехом и по последнему из них купленные в Америке пароходы и механическое заведение доставлены в полной исправности на устье реки Амур в Николаевск». Сибирская флотилия пополнилась пароходами — корветом «Америка» и двумя винтовыми транспортами «Японец» и «Маньчжур», которые сыграли значительную роль в изучении и освоении прибрежной части Тихого океана [Цит. по: 10, с. 338].

Первые сплавы русских сил в 1854–1855 годах по Амуру, этому стратегическому коммуникационному коридору, остро обнажили проблему создания самой коммуникации. Сейчас она была односторонней — только вниз по реке по большой весенней воде. Возвращение людей в Забайкалье или Иркутск шло по Охотскому или Аянскому тракту. Несколько лет не было достоверной навигационной карты Амура и простейших знаков речной обстановки на его берегах [См. 14, с. 14].

В последующие годы продолжалась передислокация войск на Амур. Летом 1857 года в устье реки Зеи (будущем Благовещенске) закрепился 14-й линейный батальон.

31 мая 1858 году генерал-губернатор прибыл в Усть-Уссурийский пост, где его встречал военный губернатор Приморской области П. В. Казакевич. Ознакомившись с успешным ходом работ, Муравьёв переименовал этот ключевой пост в станицу Казакевичевскую.

На следующий день Н. Н. Муравьёв и П. В. Казакевич проверили 13-й линейный батальон, прибывший в урочище Быри на правом берегу Амура, близ которого был значительный водоворот. Здесь начались работы по созданию военного поста Хабаровка [См. 15, с. 49–51].

Дипломатический дебют Н. Н. Муравьёва

В контексте темы обратим внимание на деятельность Н. Н. Муравьёва при подготовке первого заседания дипломатов России и цинского Китая в Мариинске. 9–11 сентября 1855 года впервые был начат аргументированный переговорный процесс с цинскими дипломатами по пересмотру Нерчинского договора, заключённого в августе 1689 года под военным давлением цинов. В мае 1858 года генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьёв подписал с цинским Китаем Айгунский договор о новой границе в Приамурье [См. 13, с. 214–215].

Создание Амурской казачьей кордонной линии

В целях скорейшего возвращения в лоно России дальневосточных земель, объявленных «ничейными» по Нерчинскому договору 1689 года, и закрепления российского влияния на Амуре генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев ходатайствовал о создании Амурской казачьей линии.

27 октября 1856 года император Александр II (первый августейший атаман всех казачьих войск) утвердил постановление Особого совещания о заселении Амура казаками и штат управления Амурской казачьей кордонной линии. Было решено выселить на Амурскую линию от Забайкальского войска два конных полка и четыре батальона, но на самом деле до 1860 года были переселены лишь казачьи сотни Кумарская, Нижне-Благовещенская, Константиновская, Поярковская, Буреинская и две пеших. Из всех этих частей была образована Амурская казачья бригада.

К 1856 году к переселению были готовы три казачьих сотни и солдатские линейные батальоны, которые сплавлялись не воевать, а оказать помощь переселяющимся казакам — построить станицы и накосить сена. Первыми на Амур сплавлялись казаки с Аргуни и Горбицы 2-й конной бригады, а из Шилкинского затона сплывались солдаты и офицеры 13-го и 14-го линейных батальонов. Добровольческая Буреинская сотня (бывшая Горбичевская) в составе 81 семьи (450 чел. обоего пола) под командой зауряд-сотника Гавриила Гантимурова прибыла на Средний Амур первой. Эта сотня основала три казачьих поселения: станицу Иннокентьевскую и посёлки Касаткино и Пашково. Остальные две сотни разместились на Верхнем Амуре и в Усть-Зейском посту. В 1856 году было заложено 17 селений. Образовалась Амурская казачья кордонная линия. Управление линией с центром в Усть-Зейской станице было поручено командиру 14-го батальона майору В. Е. Языкову. Два казачьих поста в устьях рек Сунгари и Усури, основанных в 1856 году, связали эту кордонную линию с русскими поселениями в низовьях Амура. В 1856–1857 годах в Усть-Сунгарийском посту зимовали 24 казака во главе с есаулом. Так по мере формирования казачьи войска ещё до подписания пограничных договоров начали охранять будущую государственную границу [2, с. 41].

В связи с образованием Приморской области по решению Государственного совета от 14 ноября 1856 года Амурская линия 25 июня 1857 года была разделена на два отделения: от Усть-Стрелочного караула до Хинганского хребта и от Хинганского хребта до Мариинского поста. Первое было подчинено забайкальскому губернатору, второе — передано в ведение приморского губернатора.

Окончательное воссоединение приамурских территорий с Россией по Айгунскому договору обусловило

необходимость дальнейших административных преобразований. По указу от 8 декабря 1858 года была образована новая область — Амурская, куда вошли все земли на левом берегу Амура; её административным центром стала станица Благовещенская (бывший Усть-Зейский пост), получившая вскоре статус города. Амурская линия и её отделения упразднились.

В конце этого года было создано Амурское казачье войско.

Первый военный губернатор Приморской области

В течение 24 лет представители Морского министерства России были военными губернаторами этой окраинной области на российском Дальнем Востоке.

Генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев доверил опытному морскому офицеру П. В. Казакевичу заложить фундамент русской государственности на Дальнем Востоке России.

Из многих офицеров Амурской экспедиции Муравьев высоко оценил профессиональные и деловые качества Казакевича. Повторимся: в 1851 году он занял должность офицера для особых поручений при генерал-губернаторе Восточной Сибири и практически делами подтвердил свой потенциал перспективного офицера.

Казакевич (Козакевич) Пётр Васильевич (1816–1887 гг.) — исследователь Охотского и Японского морей, Амурского лимана, адмирал.

Он получил военно-морское образование в Морском кадетском корпусе (1826–1835 гг.). Служил на Балтийском, Белом, Средиземном морях и Северном Ледовитом океане на фрегатах «Беллона» и «Аврора», 74-пушечном корабле «Ингерманланд» (1836–1848 гг.). Море закалило молодого лейтенанта, а опыт, приобретённый им во время плаваний, очень пригодился в его деятельности на Дальнем Востоке.

В 1848–1849 годах в звании лейтенанта и должности старшего офицера транспорта «Байкал» под командованием Г. И. Невельского П. В. Казакевич перешёл к берегам Камчатки. Исследовал Амурский лиман. Активно участвовал в гидрографических работах по исследованию устья Амура. Он первым из русских моряков вошёл в устье Амура, открыл фарватер, который впоследствии получил название фарватера Невельского, произвёл подробные зарисовки побережья острова Сахалин, хранящиеся сегодня в Центральном военно-морском архиве (г. Гатчина). П. В. Казакевич проводил наблюдения за приливами и отливами, делал метеорологические измерения, промерные работы на Северном (входном) фарватере. Не менее деятельное участие принимал он и в дальнейших работах по исследованию Охотоморья [10, с. 337–338].

В мае 1855 года открытый Казакевичем амурский фарватер позволил сохранить личный состав и корабли Сибирской флотилии, срочно эвакуированные из Петропавловска на Камчатке в неизвестное противнику устье Амура. Напомним: участниками Амурской экспедиции было доказано, что устье Амура доступно для морских судов как с севера, так и с юга. Сами по себе эти факты являются выдающимися географическими открытиями.

Выше был показан его карьерный рост и ряд практических дел по подготовке условий для стратегического манёвра силами и средствами из далёкого Забайкалья в устье Амура.

Успешной была и его командировка в Америку по торговым делам.

В марте 1856 года П. В. Казакевича назначили исполняющим должность Камчатского военного губернатора и одновременно командира Сибирской флотилии и портов Восточного океана. В декабре того же года он был произведён в контр-адмиралы с назначением первым военным губернатором только что образованной Приморской области с пребыванием в Николаевске (с 1926 г. — Николаевск-на-Амуре).

Опытный моряк В. А. Римский-Корсаков высоко оценил своего коллегу: «Казакевич, думаю, сделает здесь много доброго. Он человек умный и ловкий, сведущий морской офицер и снабжен, по-видимому, немалыми полномочиями на своем воеводстве. С первого дня заметно стало, что он вошел в круг и сущность дела и что он не намерен подчиняться посторонним влияниям. Он был старшим офицером на “Байкале” у Невельского и, следовательно, стоит в ряду положивших основание Приамурью; и, следовательно, дело это его интересует, а здесь более ничего и не нужно» [11, с. 280].

Центром Приморской области Восточно-Сибирского генерал-губернаторства стал Николаевск. 14 ноября 1856 года Николаевский пост преобразован в город Николаевск. Он стал также главным портом российского Дальнего Востока.

24 февраля 1858 года Николаевск возведён в степень областного города. Число зданий здесь возросло до 200, население — до 1 757 человек. Построен механический завод по сборке и ремонту судов. Открыты морское училище, краеведческий музей, библиотека. Начались первые коммерческие рейсы по Амуру частных и казённых пароходов. В город стали приходить зарубежные торговые суда.

В 1860 году в Николаевске было уже 706 зданий и домов, 10 магазинов, два госпиталя, четыре учебных заведения, в том числе ремесленная школа в порту. Численность населения достигла 5 тысяч человек [12, с. 124–125].

К месту сообщим: неприкосновенность тихоокеанских владений России с моря обеспечивала Сибирская военная флотилия.

Царским указом от 31 октября (12 ноября) 1856 года было решено перевести место базирования Сибирской флотилии из Петропавловска в Николаевск. В Петропавловск же порт был перенесён генерал-губернатором Восточной Сибири Н. Н. Муравьевым в 1849 году после осмотра им Охотска и Петропавловска. Перенос порта в Николаевск, а затем в 1860-х годах, в связи с основанием 20 июня 1860 года Владивостока, — в бухту Золотой Рог сыграл свою роль: ещё шире развернулись гидрографические работы на юге Дальнего Востока — в лимане Амура и в Японском море. Все плававшие с 1856 по 1865 год офицеры кораблей производили осмотры, промеры лимана и устья Амура, мест наиболее трудных для плавания [1, с. 162].

Весной 1861 года военному губернатору Приморской области было поручено исполнение миссии пограничного комиссара по демаркации государственной границы после подписания Пекинского договора с цинским Китаем в ноябре 1860 года.

16 июня 1861 года к Пекинскому договору¹ в качестве составной его части был приложен протокол о размене картами и разграничении в Уссурийском крае, подписанный контр-адмиралом П. В. Казакевичем.

Утверждение суверенных прав России в Южном Приморье

С открытием навигации в июне 1857 года в порт Николаевск прибыло шесть американских судов. Здесь, на самом краю России, были получены последние вести из Сан-Франциско, Гонконга, Шанхая и Хакодате. Самую свежую новость, которую привезли американцы и которая обсуждалась в Николаевске везде, начиная от матросских кубриков и кончая губернаторским домом, сообщил корреспондент Д. Романов читателям «Санкт-Петербургских ведомостей»: «...англичане намерены занять северный берег Матсмая (Хоккайдо) и гавань на татарском берегу, открытую ими между нашими Императорской и заливом Посьета. Оттуда они намерены следить за нашими действиями и судами на Амуре» [Цит. по: 17, с. 12].

Новость эта не могла оставить равнодушной администрацию Восточной Сибири. Все прекрасно понимали, что появление англичан на приморском берегу сведёт на нет все усилия России по мирному освоению дальневосточных земель.

Дело осложнялось тем, что большая часть этого побережья была малоисследована. Возникла срочная необходимость хотя бы коротко описать неизвестные бухты и гавани и выставить, где нужно, русские посты.

¹ О Пекинском договоре см. Филонов, А. М. Дипломатический успех на Дальнем Востоке России в середине XIX века / А. М. Филонов // Культура и наука Дальнего Востока : науч.-практ. журнал. — 2020. — № 2. — С. 72–78.

Летом 1857 года во время плавания на пароходо-корвете «Америка» генерал-адъютант Е. В. Путятин открыл две великолепные бухты на восточном побережье Приморья — Ольги и Владимира [17, с. 15].

Генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев сразу же оценил важность этих открытий, понимая и то, что теперь требуется разведать сухопутный маршрут к этим бухтам от Хабаровки. Дело оставалось только за исполнителем. Выбор Муравьева пал на капитана М. И. Венюкова. Не теряя времени, молодой офицер занялся организацией экспедиции в Приморье.

После заключения Айгунского договора о границе с цинским Китаем 1 июня 1858 года Венюков со своими спутниками из станицы Казакевича вышел в путь вдоль реки Уссури. Это был первый пеший маршрут от Хабаровки через хребет Сихотэ-Алинь к океану.

Целями экспедиции были исследование возможности пароходного сообщения по рекам, поиск перевалов через Сихотэ-Алинский хребет к южным гаваням Японского моря, сбор достоверных сведений о Приуссурийском крае; исследование района предстоящего в скором времени российско-китайского разграничения; создание научно обоснованных условий для посылки в Уссурийский край русско-китайской пограничной комиссии для проведения и демаркации границы. М. И. Венюков впервые произвёл топографическую съёмку реки Уссури. Собрал у местных жителей сведения о её притоках, а также об озере Ханка и Уссурийском крае, дал описание физической географии края, собрал этнографические сведения о проживавших здесь народах, доказал, что на правом берегу Уссури не было цинской администрации, хотя маньчжурские чиновники регулярно навещали в этот край, собирая дань с местного населения, запугивая его, настраивая против русских. Сведения об Уссурийском крае и реке Уссури, представленные М. И. Венюковым генерал-губернатору Восточной Сибири Н. Н. Муравьеву, позволили тому уточнить свою точку зрения по вопросу о проведении границы с Цинской империей, подготовили научное обоснование для демаркации границы [9, с. 33].

Как известно, при выходе экспедиции на морское побережье китайские браконьеры в числе более 30 человек воспрепятствовали походу к вышеназванным бухтам. Они «собрались убить нашего проводника за то, что он показал нам дорогу» к морю [3, с. 122].

Захватнические намерения англичан подтверждались и новыми картами российского Южного Приморья. В этом убедился флагман Амурского отряда кораблей, совершавших переход из Кронштадта к берегам седого Амура, капитан 1-го ранга Д. И. Кузнецов.

Во время стоянки в Гонконге он приказал приобрести карты предстоящего района плавания. Купили самую что

ни на есть новую, изданную гидрографическим управлением в Англии в феврале 1857 года. Она включала данные всех последних исследований, проведённых английскими и французскими судами. Результаты русских описей на карту внесены не были, и Кузнецов с удивлением обнаружил, что не видит на восточном берегу залива Святого Владимира, открытого год назад. Да и все наименования на карте были преимущественно английскими. Командир отряда читал вслух названия незнакомых ему пока ещё бухт и островов у приморского берега: порт Брюс, архипелаг Евгении, заливы Гверин и Наполеон, бухта Горнет. Дальше на север по карте шли бухты Сеймур, Шелтер, Сибилла, Ник, Буллок. Вместо знакомого ему названия Императорская гавань на карте красовалось английское слово «Барракуда».

Невольно напрашивался вывод: англичане спешат переименовать все русские посты на свой лад после каждого захода туда своих кораблей. Сейчас это можно назвать картографической агрессией.

Д. И. Кузнецову вспомнилась одна интересная встреча, которая произошла у него в Гонконге. На борт русского клипера поднялся тщательно одетый морской офицер. «Капитан Дженикс с английского фрегата «Актеон»», — представился он. Англичанин оказался на редкость разговорчивым. Он сообщил, что на эту должность его назначили совсем недавно, но она ему была в тягость, так как фрегат должен был отправиться на съёмку берега от порта Сеймур (Ольга) до Де-Кастри.

Это было ещё одно доказательство того, что англичане не хотели так просто расставаться с лакомым куском, каким виделось им дальневосточное побережье. В этой связи нужно было принимать срочные и эффективные меры по охране бухт и постов!

Двухнедельное плавание в Японском море у отряда русских кораблей — а в него входили клипера «Джигит», «Воевода», «Новик», «Стрелок» и другие — прошло спокойно. В Де-Кастри отряд разделился: часть судов вместе с Кузнецовым ушла зимовать в Николаевск, другие остались в Де-Кастри, а командир 2-пушечного клипера «Воевода» лейтенант П. К. Матвеев получил задание следовать на зимовку в бухту Владимира, где он поступал в распоряжение командира шхуны «Байкал» Н. К. Дерпера. Вместе с ним и должны были они выставить русские посты в бухтах Владимира и Ольги.

25 октября 1858 года пополудни «Воевода» бросил якорь в бухте Владимира. Моряки приступили к постройке бани и сараев. Нужно было срочно разобрать и провизию, привезённую за две недели до этого барком Русско-американской компании «Нахимов» и сложенную прямо на берегу [17, с. 26–27].

Военный губернатор Приморской области контр-адмирал П. В. Казакевич с полной серьёзностью отнёсся к сообще-

нию флагмана Амурского отряда кораблей о намерении англичан начать описные работы берегов современного Приморья и постарался их опередить.

Вскоре вступил в силу приказ Н. Н. Муравьева-Амурского, отданный им контр-адмиралу П. В. Казакевичу: «Направляя ныне по сухому пути все имеющиеся в моем распоряжении средства к исследованию приобретенного нами Приуссурийского края, имеющего великое политическое событие и обещающего важную материальную выгоду, я нахожу необходимость, чтобы в одно лето составить подробную карту и описание страны, назначить от вверенной вашему превосходительству флотилии свободные паровые суда для производства описи Русского берега Японского моря...» [Цит. по: 17, с. 31].

Этот приказ круто менял намерения командира «Байкала» Дерпера, который уже успел получить предписание сдать транспорт и имущество поста Ольги и, пересев на «Воеводу», следовать на Сахалин с экспедицией топографа Силина на борту. Теперь же Дерпер вновь вернулся в Ольгу, а «Воевода» в составе эскадры генерал-губернатора Восточной Сибири отправился в своё историческое плавание на юг Приморья.

24 июня 1859 года в гавани Тихая Пристань залива Ольга бросил якорь и сам флагман — фрегат английской синей дивизии «Актеон», которым командовал капитан Вард. Видимо, Джениксу всё же удалось избежать нежелательного назначения, связанного с трудным плаванием и сомнительными целями.

О встрече двух командиров — русского и английского — лучше всего расскажет рапорт, который Н. К. Дерпер послал контр-адмиралу П. В. Казакевичу: «...капитан Вард изъявил желание видеться с начальством наших судов, чтобы вместе с нашими судами разделить работы, но, считая себя не вправе объявить, где он мог встретить наши суда, я отвечал, что отряд наших судов находится на крейсерстве в Японском море и что мне не известны порты, куда они будут заходить. Покамест капитан Вард в нерешимости, где производить описные работы, но он выразился, если берег Татарский описан русскими судами, то он вторично его описывать не будет, а произведет работы, предполагаемые для будущего года, то есть опись Японского берега...» [Цит. по: 17, с. 31].

25 июня английский фрегат снялся с якоря, но сомнения насчёт его намерений не покидали русского командира, тем более что в последнюю минуту, как бы между прочим, Вард спросил Дерпера, что известно тому о южных приморских гаванях, и о том, где проходит граница между Россией и Китаем. За нарочитым равнодушием Дерпер скрыл немалую тревогу, он понял, что опись берега являлась для англичан лишь поводом, а настоящие планы они держат в тайне.

Владимир и Ольга стали первыми приморскими бухтами, в которых русские моряки выставили свои посты, в основном же в те годы проводилось поверхностное исследование многочисленных бухт и гаваней. Клипером «Стрелок» были осмотрены реки вдоль берега от Императорской (Советской) гавани до залива Ольги, открыт на юге Приморья пролив Стрелок. Клипером «Пластун» описан берег от той же Императорской гавани до Де-Кастри.

С того времени белые паруса русских корветов всё чаще и чаще стали показываться в прибрежных водах, их имена и по сей день хранит карта Приморья [17, с. 32].

В июне 1859 года генерал-губернатор Муравьев-Амурский совершил обход побережья Приморской области. 18 июня — запомним эту дату — получили свои названия Амурский и Уссурийский заливы, залив Петра Великого и полуостров Муравьева-Амурского, порт Владивосток.

Считаю целесообразным обратить внимание читателей на дефиницию «порт Владивосток». Как известно, первоначальное значение слова «порт» подразумевало удобное место для стоянки кораблей. Так и появился на дальневосточных картах порт Владивосток за год до того, как он был основан.

Рекогносцировка бухты Золотой Рог явилась важным фактором для решения Н. Н. Муравьева-Амурского основать здесь русский военный пост Владивосток [16, с. 22–23].

Судя по воспоминаниям современников, залив Посъета понравился генерал-губернатору куда больше, чем порт Владивосток. Капитан Д. И. Романов, сопровождавший Н. Н. Муравьева-Амурского, писал: «...граф осматривал берега и окрестности залива так внимательно, как будто тут предполагал воздвигнуть целый город. Нет сомнения, что он восхищался заливом и его окрестностями, сулившими вместить в себя значительные поселения, а гавань — притон для многочисленного флота» [Цит. по: 16, с. 24]. Именно в Посъете Н. Н. Муравьев-Амурский видел будущий форпост России на берегах Тихого океана. Но история рассудила иначе [16, с. 24].

Сразу же после заключения Айгунского договора в мае 1858 года генерал-губернатор начал сплав к устью Амура, во время которого К. Ф. Будогосский выбирал места для поселения Амурского пешего батальона, которые, как потом оказалось, не всегда были удачными. Один из ближайших помощников Н. Н. Муравьева-Амурского Д. И. Романов позднее напишет: «В первое свое плавание в 1854 году Николай Николаевич открыл Амур, во второе — в 1855 году защитил его от врагов, и в третье в 1858 — возвратил Амур России» [Цит. по: 17, с. 42].

По итогам Айгунского договора в самом начале 1859 года обер-квартирмейстер К. Ф. Будогосский возглавил экспедицию по исследованию новых земель. Цели и задачи

экспедиции были предельно ясны: исследование и съёмка демаркационной линии, а также побережья Японского моря и составление подробной карты Приморья.

Сразу же после Рождественских праздников, 15 января 1859 года, штаб Уссурийской экспедиции с первым отделением съёмщиков выехал на почтовых лошадях из Иркутска. Путь лежал до Усть-Стрелочной станции, далее — до Хабаровки [17, с. 42].

Вместе с ним на реку Уссури выехали астрономы — поручик А. Ф. Усольцев и капитан П. А. Гамов, топограф капитан А. И. Елец, художник академик А. А. Мейер, переводчик Я. П. Шишмарев, а также три отделения съёмщиков.

Как только 8 апреля прошёл лёд, экспедиция двинулась вверх по Уссури и далее к морю. 15 июня 1859 года путешественники разбили лагерь в заливе Посьета, в бухте, названной ими тогда же в честь Уссурийской экспедиции бухтой Экспедиции.

Н. Н. Муравьёв-Амурский встретил экспедицию Будогосского в Посьете, а затем отправился на «Америке» в Китай. 1 июля 1859 года судно бросило якорь в гавани Вей-хайвей. Генерал-губернатор об этом историческом плавании писал: «Бухту Посьета мы отмежевываем себе и границу проводим до устьев Тюмень-Ула, которая составляет границу Кореи с Китаем. Не хотелось бы захватывать лишнего, но, оказывается, необходимо: в бухте Посьета есть такая прекрасная гавань, что англичане непременно бы ее захватили при первом разрыве с Китаем. Я уверен, что убеждение это подействует и в Пекине. При устье реки Суйфуна, немного северо-восточнее бухты Посьета, множество прекрасных заливов» [Цит. по: 4, с. 20–21].

Тогда же Муравьёв-Амурский отдал приказ описать Южное Приморье. 15 января 1860 года граф сообщил военному губернатору Приморской области контр-адмиралу П. В. Казакевичу: «...Все распоряжения мои относительно занятия правого берега р. Уссури и постройки на Уссури канонерских лодок остаются в прежней силе, равносильно как и распоряжения касательно раннего выхода нашей эскадры в море, крейсерования в течение всего лета вдоль залива Петра Великого, описи берегов и, наконец, занятия двух пунктов на берегу при заливе Петра Великого. Министерство иностранных дел, в отношении своем ко мне от 13 октября [1859], № 30, разрешает, правда, занятие гавани Новгородской (Посьета) только в случае крайности, но так как я ввиду политических обстоятельств будущего лета усматриваю совершенную крайность в том, чтобы Россия стала твердою ногою на всем побережье до границ Кореи (курсив мой. — А. Ф.), то долгом считаю подтвердить Вам снова о занятии военными постами в нынешнем году гаваней Новгородской и Владивосток» [Цит. по: 4, с. 20–21].

Начало 1860 года выдалось на редкость холодным и вьюжным. Молодой офицер Б. К. Кукель едва не погиб во время метели, когда на собачьей упряжке пробивался в Николаевск. Чудом собаки вынесли его к какой-то избушке. Войдя в неё, Кукель не поверил своим глазам: за походным столом, как ни в чём не бывало, чаёвничал военный губернатор Приморской области контр-адмирал П. В. Казакевич, к которому и спешил офицер. Отставив стакан с чаем, Казакевич сломал на конверте печать и развернул письмо. «...Предлагаю Вашему превосходительству взять для десанта на суда Вашей эскадры только одну комплектную роту линейного батальона с положенным числом стрелков и разместить ее поровну в укрепленных постах, которые Вы имеете основать в гаванях Владивосток и Новгородской...» [Цит. по: 16, с. 28].

Это неожиданное сообщение спутало все планы Казакевича, который собирался провести отпуск в далёком Петербурге. Но, как и Кукелю, ему было не судьба это сделать. Пришлось поворачивать в обратный путь. Позднее, незадолго до смерти, почтенный адмирал с удовольствием вспоминал ту нечаянную встречу в занесённой снегом избушке и бульон из курицы, которым потчевал его Кукель. Надо же, такой вроде бы мелкий факт, а как долго жил в памяти!

Как только на Амуре начался ледоход, в Николаевске стали готовиться к предстоящей экспедиции. 2 июня 1860 года Казакевич поднялся на борт транспорта «Маньчжур», чтобы попрощаться с Кукелем и пожелать ему удачи. По пути транспорт зашёл на Сахалин, в Дуэ, где засыпали в трюм 12 тысяч пудов угля. Был ещё один заход — в Ольгу, где, как отметил в своём дневнике Кукель, скучал Маневский, командир тамошнего поста.

По первоначальному плану держали курс на Посьет, где должен был высадиться капитан И. Ф. Черкавский со своей командой, а затем уже в бухте Золотой Рог оставить прапорщика Н. В. Комарова с солдатами. Но сильный туман заставил изменить маршрут. Решено было зайти вначале в Золотой Рог. В 15 часов 20 июня «Маньчжур» бросил якорь. Было довольно тепло — 18° — тихо, туман совсем разошёлся. «...Я вышел на берег вместе с капитаном Черкавским, начальником нашей сухопутной команды, для выбора места для разгрузки строительных материалов, — вспоминал позднее Б. К. Кукель. — Отлогий берег, заросший травой, постепенно поднимался в гору, которая была усеяна деревьями: липой, кленом, черной березой, дубом, пробковым деревом и другими породами: богатая растительность, прекрасный климат и удобная гавань делали эту местность очень привлекательной» [Цит. по: 16, с. 28–29].

23 июня 1861 года около десяти часов утра в бухту Золотой Рог вошёл корвет «Абрек», на котором во Владивосток прибыл контр-адмирал П. В. Казакевич. Он написал

в рапорте управляющему Морским министерством: «Пост Владивосток значительно обстроился против прошлогоднего моего посещения. Для команды линейного батальона построена казарма, офицерский флигель, небольшие постройки по хозяйству. Командой корвета «Гридень» также построена казарма для матросов, офицерский флигель, баня, небольшая мастерская; а командой клипера «Разбойник» выведена пристань, и хотя она не окончательной работы, но весьма уже удобна для выгрузки. Фрегат «Светлана» построил для поста хороший баркас. В лазарете, где зимовала команда корвета «Гридень», был размещен госпиталь для больных с проходящих судов и распоряжением начальника эскадры все завезено для госпиталя в достаточном и хорошем виде.

Начальником поста назначен старший офицер клипера «Разбойник» лейтенант Е. С. Бурачек. Первые десять лет его службы пошли в разнообразной, как он сам пишет в своих воспоминаниях, деятельности: ему довелось принимать участие в строительстве клиперов, быть ротным командиром, и, конечно же, много плавать.

Во Владивостоке весь этот огромный запас знаний пришелся как нельзя кстати» [Цит. по: 4, с. 38].

Создание коммуникаций

Царскому правительству и генерал-губернатору Восточной Сибири было ясно, что закрепление за Россией приамурских земель требует развития здесь коммуникаций. На непреодолимых пространствах дальневосточной окраины вновь возникшие поселения были слабо связанными между собой островками новой жизни. Поэтому наряду с обустройством среды обитания людей пришлось серьезно заниматься строительством дорог, линий и объектов связи.

Огромное влияние на транспортное строительство в крае оказывала незаселенность территории. В середине XIX века на пространстве от Амура до Камчатки жило около 50 тысяч человек. И это являлось проблемой для правительства, в том числе и в связи с транспортным освоением края. Огромные расстояния усугубляла пустыньность территории. Такова была реальность.

Буквально с первых дней основания военных постов и казачьих станиц остро стоял вопрос организации связи. Удобное место расположения Хабаровки, связывающее северные районы и Сибирь, оказало решающую роль в превращении военного поста в 1858 году в центр почтовой связи. Закрепление левого берега и низовьев Амура за Россией после первого сплава дало возможность оставить труднопроходимые Охотский и Аянский тракты и все связи с российскими владениями на Тихом океане осуществлять через Амур. Сразу же почтовый тракт из Якутска был перенесён на Амур. Как пишет амурский казак

Р. К. Богданов [15, с. 59], в начале октября 1855 года пришёл из Мариинска в Усть-Стрелку с первой почтой зауряд-есаул Щеголев. Он с шестью казаками против течения Амура прошёл этот путь за 54 дня, несмотря на все лишения и многочисленные трудности. Но до установления границы с соседним государством и основания русских поселений по Амуру доставка почты была делом рискованным. Этот же автор рассказывает о собственных приключениях при доставке почты в 1856 году [15, с. 59–60]. При отправке почтовой команды из четырёх человек в низовья Амура было приказано Айгун проплыть ночью, из опасения, чтобы не поймали маньчжуры. Не зная, где находится этот город, от Кумары вплоть до Малого Хингана плыли ночами, а днём прятались в протоках. Для отражения нападения казакам выдали оружие, но стрелять в маньчжуров запретили, советовали лучше откупиться серебряными монетами, которых выдали по 100 штук на каждого. На обратном пути почтовая команда была арестована в Айгуне и сутки провела в тюрьме без пищи и воды. Освободилась только благодаря знакомому маньчжур, который за взятку устроил русским приём у амбана. Пришлось и ему давать серебро.

С появлением русских поселений в низовьях Амура, начиная с Мариинского поста в 1855 году, была организована почтовая езда, удобная и исправная. Выстроены стационарные домики — тёплые и чистые, у подъездов поставлены, по приказанию Н. Н. Муравьева, «столбы с двуглавыми орлами, названиями станций и означением числа верст» [15, с. 60]. Но содержание почты обходилось властям дорого. Крестьянин за каждую пару лошадей получал 150 рублей серебром за пять зимних месяцев. К концу 1856 года был открыт зимний тракт из Николаевска до Усть-Стрелки. В 1857 году на Среднем Амуре уже стояло 15 казачьих станиц, что сразу снимало много проблем.

В начале июня 1858 года Н. Н. Муравьев в Мариинске распорядился о постройке почтовых станций до Уссурийского поста «для установления почтового сообщения на тройках с колокольчиками от Балтийского моря до Восточного океана» [15, с. 60].

Таким образом, с лета 1858 года через Хабаровку пересылалась вся корреспонденция, идущая из центра России, Сибири, здесь соединились и «оказии» с пассажирами, едущими на Амур и с Амура. Проезд на почтовых «оказиях», повозках и пароходах стоил дорого, и потому в дальний путь отправлялись только по государственной службе да купеческим делам. Уже через месяц после высадки в Хабаровке солдаты батальона приступили к прокладке Амурского почтового тракта и обслуживанию почтовых станций, а позже — и телеграфной линии. Почтовые тракты от Николаевска до Благовещенска и от Хабаровки до Владивостока с дорогой до залива Посьета приобрели

административное значение. Это были комбинированные магистральные пути, опиравшиеся на речную систему. Лишь иногда трасса прокладывалась вне реки.

Н. Н. Муравьев-Амурский по итогам экспедиции К. Ф. Будогосского по новой границе от реки Усури и далее до моря и своего плавания в Южное Приморье в конце июля 1859 года принял предварительное решение об усилении военно-сухопутных сил в Приморье. В частности, генерал-губернатор отдал распоряжение, чтобы лёгкая почта от Читы до Благовещенска ходила каждые две недели, а тяжёлая — каждые два месяца.

Зимой 1860 года последовало распоряжение установить сухопутную связь Хабаровки с южной частью области — Посъетом и Владивостоком. Длительное время от Хабаровки до станции Буссе на расстоянии 20–30 вёрст одна от другой действовали почтовые станции (станки), где несли службу по три солдата из Хабаровской полевой команды.

В цепи серьёзных предприятий того времени было строительство столбовой линии проволочного телеграфа между Николаевском, Хабаровкой, Посъетом и Владивостоком.

Значение телеграфа было так велико, что ради прокладки проводов приостановили даже сооружение береговых батарей в устье Амура. Солдат, занимавшихся строительством укреплений, разбили на команды и рассредоточили их в тайге цепочкой вдоль Амура, где они начали рубить просеки и заготавливать телеграфные столбы.

На первый взгляд, это самое неожиданное решение властей. Ещё не все крупные города европейской части страны и Сибири были соединены проводами, а здесь, на необъятных просторах, развернулась прокладка телеграфа. На самом деле трезво мыслящий Н. Н. Муравьев-Амурский в письме от 16 октября 1858 года к князю А. М. Горчакову доказательно обосновывал необходимость строительства телеграфа из Санкт-Петербурга до устья Амура общей стоимостью около 5 миллионов рублей. При этом он приводил оптимальные данные о доставке почты: месяц — до Иркутска, ещё месяц — до устья Амура и столько же — до Пекина. Но главное в этом деле — сложившаяся обстановка: в Китае и Японии утвердились Англия, Франция и Америка. Н. Н. Муравьев-Амурский предостерегал, что при существующей системе связи мы никогда не успеем предупредить действия иностранных держав. Очевидно, это послание убедило царские власти.

С лета 1861 года началось строительство телеграфа из Николаевска через Софийск к Де-Кастри. Были сняты со строительства Чныррахских батарей 4-й и 5-й батальоны и отдельными командами рассредоточены по будущей линии для прорубки просеки. После возвращения из заграничной командировки (по закупке материалов

и аппаратуры) в конце марта 1862 года инженер-подполковник Д. И. Романов из Хабаровки направляется в Николаевск и возглавляет строительство телеграфа. 30 октября 1862 года вошла в строй первая на Дальнем Востоке линия протяжённостью 1,5 километра — между телеграфной станцией и штабом военного губернатора. В кабинете контр-адмирала П. В. Казакевича заработал телеграфный аппарат и была послана первая телеграмма.

К декабрю 1865 года телеграф связал Николаевск с Де-Кастри, Хабаровкой, станицами Казакевичевой, Нижнемихайловской и Буссе. Только к концу 1866 года было завершено строительство Амурско-Уссурийской телеграфной линии (1 780 вёрст) до Новгородской гавани.

Без преувеличения можно утверждать, что организация почтовой связи по Амуру и телеграфной связи в регионе стала значимым государственным событием. Теперь для распространения информации от Балтики до берегов Тихого океана образовался оптимальный и практически круглогодично действующий маршрут, который обеспечивал не только доставку казённой почты и передаче ведомственных распоряжений, но и был доступен для различных слоёв населения. Не только администрация, но и обыватели всё активнее вовлекались в систему обмена информацией. Так, Приамурье и Приморье с включением в контур российского цивилизационного ареала получили дополнительный импульс для развития.

Установление телеграфной связи в Приморской области явилось историческим событием, знаменательным со всех точек зрения, прежде всего — военно-политической и экономической. Резко ускорилось решение военно-оперативных, многих организационных и хозяйственных вопросов, прямо влияющих на безопасность дальневосточных рубежей. Таким образом, организация почтовой и телеграфной связи стала важным этапом освоения Дальнего Востока Россией. В её создании активное участие принимали офицеры и личный состав линейных батальонов, гражданское население региона [15, с. 58–64].

25 ноября 2020 года связисты Хабаровского края отметили юбилей — 155 лет со дня вступления в строй тысячекилометрового участка первой на Дальнем Востоке телеграфной линии Николаевск — Хабаровка [6].

Напомним и о других проектах.

Первым важным делом инженера Д. И. Романова было проектирование дороги от бухты Де-Кастри на побережье Татарского пролива до Софийского, крупного села на берегу Амура. Путём огромных трудов военный инженер добился удачи, и дорога была проложена. При этом Романов представил проект преобразования её в железную дорогу. Это был блестящий первый проект дальневосточной железной дороги, намного опередивший своё время [4, с. 23].

Как уже было сказано выше, первой ласточкой технического прогресса на российском Дальнем Востоке был пароход «Аргунь». Очень лестно его оценил опытный мореплаватель В. А. Римский-Корсаков. В устье Амура лоцман-гиляк «...не преминул на первом же завороте фарватера посадить шхуну на мель, да так плотно, что сидели целых трое суток, — не могли вытащить из густого вязкого [ила], составляющего грунт реки. Пришлось выгружать все дотла, и то собственная наша сила не забрала бы, если бы не помог пароход “Аргунь”, на котором Муравьев спустился по Амуру. Здесь мимоходом стоит упомянуть, что пароход этот есть чисто сибирское произведение, над которым не трудилась ни одна английская голова или рука, — произведение Петровского железного завода на реке Шилке, завода, который года за три перед сим ковал лишь гвозди да шины, а теперь деятельностью и распорядительностью Муравьева, имеющего талант воспроизводить из ничего всякую всячину, работает паровые машины. Машина парохода “Аргунь” в 60 сил есть первый опыт его в большом размере, и машина эта безвредно отработала 40 дней сряду вниз по Амуру и теперь в постоянной работе, т. е. имела такую пробу, какую редко почтовым пароходам приходится выдерживать.

Как хотите, но такие несомненные и солидные результаты мер, предпринятых своими средствами и притом наскоро, говорят и сами за себя, и в пользу того человека, которого распорядительностью они достигнуты. Тут уж не одно счастье!» [11, с. 181–182].

В. А. Римский-Корсаков сообщил и другую вест. 9 сентября 1856 года в Де-Кастри американский корабль «Европа» привёз два разобранных железных речных парохода для Амура.

«Два новых речных парохода — это важное приобретение для Амура, и можно быть уверенным, что с ними здешние дела очень улучшатся. Теперь не будет так страшно сюда забираться, ибо, конечно, хоть летом здесь будет порядочное сообщение с остальным миром. Прибавьте к тому, что сюда будут ходить американские суда, навезут всякого товара. С совместничеством цены, без сомнения, уменьшатся и, следовательно, жить будет гораздо легче» [11, с. 283].

Таковы впечатляющие практические результаты деятельности тандема Муравьев — Казакевич по развитию далёкой дальневосточной окраины России.

В должности военного губернатора Приморской области П. В. Казакевич пробыл около 10 лет, успев сделать многое: способствовал укреплению Сибирской флотилии, организовал разведку полезных ископаемых в Приморье и на Сахалине, построил первые маяки в Японском море.

Он один из инициаторов основания постов Новгородский и Владивосток [4, с. 41].

Только в 1865 году контр-адмирал Казакевич — должноститель Дальнего Востока, переведён на Балтику. С 1871 года — он главный командир Кронштадтского порта. В 1883 году — член Военного совета и Адмиралтейств-совета [7, с. 218–219].

Для сведения историков: на Дальнем Востоке работал и сын Казакевича, Дмитрий. Казакевич-младший участвовал в строительстве Уссурийской железной дороги, исполнял обязанности управляющего КВЖД в 1920–1921 годах. По воспоминаниям коллег Казакевича, он блестяще справлялся со своей должностью [4, с. 41].

Через несколько лет после перевода на Балтику П. В. Казакевичу вновь пришлось окунуться в дальневосточные дела.

Наверное, гидрографические исследования, как и сама жизнь, не могут стоять на месте. Со временем устаревают карты. Положение береговой черты и данные, наносимые на эти карты, служащие для безопасности плавания, уже не удовлетворяют мореплавателей. Сегодняшний день становится вчерашним. Сначала карты корректируют, то есть на старые карты наносят новые определения, частные съёмки, маяки и знаки. Но наступает такое время, когда возникает необходимость в новых картах, составленных с учётом требований мореплавателей и на уровне современных достижений науки и техники.

60-е – 70-е годы XIX века как раз и стали такими годами. Продажа Русской Америки, возвращение исконно русских земель на юге Дальнего Востока и в связи с этим проявление интереса к Дальнему Востоку со стороны промышленников и капиталистов России, необходимость обороны дальневосточных морей и земель, проекты организации морского плавания на Дальний Восток из европейской части страны вокруг северных берегов Сибири, а также проекты, а затем и строительство Транссибирской железнодорожной магистрали — всё это объективно влияло на производство гидрографических работ в дальневосточных водах.

21 июля 1870 года управляющий Морским министерством назначил П. В. Казакевича, недавнего приморского военного губернатора и командира портов Восточного океана, председателем комиссии «для организации управления Главного командира портов и островов Восточного океана и составления инструкций по перенесению порта из Николаевска во Владивосток» [1, с. 169]. В пункте 5 отношения Морского министерства о задачах комиссии, в которую вошли наряду с представителями Морского министерства и представители Военного министерства и Министерства внутренних дел, говорилось: «Составить подробную инструкцию по перенесению порта в навигацию 1871 года из Николаевска во Владивосток. Означить, какие

именно морские учреждения неизбежно будет оставить в Николаевске и в других пунктах побережья Восточного океана» [Цит. по: 1, с. 169–170]. Этим было положено начало перехода гидрографических работ преимущественно в залив Петра Великого, в Японское море.

Несмотря на то, что в 50-х – 60-х годах XIX века почти всё побережье России на Тихом океане было осмотрено и описано, положиться на многие определения при новых требованиях и уровне технических возможностей было нельзя. К тому же наряду с добросовестными и точными астрономическими определениями имелось много непроверенных, не связанных между собой определений. Такая несостоятельность большинства астрономических определений произошла главным образом вследствие недостаточных средств наблюдателей, различия и несовершенства методов наблюдений и вычислений и недостаточной точности координат исходных пунктов.

Необходимо было в первую очередь систематизировать астрономические определения, которые позволили бы производить в дальнейшем полное гидрографическое обследование, положенное на математическую основу (широты и долготы пунктов и магнитные данные). Для того чтобы дать понятие об относительной точности результатов астрономических определений долгот, полученных в разное время исследователями, приведём расхождение этих результатов по некоторым пунктам: для залива Чихачева (Де-Кастри) имелось семь определений, расходящихся на 21', для залива Владимира — четыре, расходящихся на 15', для залива Ольги — семь, расходящихся на 25', для Владивостока — три, расходящихся на 9', для Ново-Архангельска — семь, расходящихся на 26', для Петропавловска — девять, расходящихся на 11', и т. д.

В штате Сибирской флотилии была весьма скромная гидрографическая часть, предусматривавшая начальника части, его помощника, делопроизводителя, лампового и компасного мастера и четырёх смотрителей маяков. Естественно, что выполнением регулярных гидрографических работ такое гидрографическое подразделение заниматься не могло. Нужна была другая, более сильная и гибкая организация [1, с. 169–170].

С поставленной задачей П. В. Казакевич успешно справился.

Освоение востока России носило геополитический, а не колониальный характер, поэтому нынешнее геостратегическое и геополитическое значение Дальнего Востока, его роль и влияние в Азиатско-Тихоокеанском регионе настоятельно требуют знания и учёта особенностей его открытия и освоения.

Среди деятелей первой шеренги эпохи освоения Дальнего Востока русскими людьми в середине XIX века был контр-адмирал П. В. Казакевич.

К сожалению, его созидательная деятельность на территории Хабаровского края вообще не оценена. Нет ни мемориальной доски, ни тем более улицы в память о деятельном первом военном губернаторе Приморской области. В этой связи вновь обратим внимание на его высокие достижения.

Контр-адмирал П. В. Казакевич принимал активное участие в формировании евразийского фасада России на её тихоокеанском побережье.

Подготовил и осуществил геополитический прорыв России в Мировой океан по азиатской транспортной артерии — реке Амур. Таким образом, были реализованы вековые чаяния русских людей по выходу из Восточной Сибири и Забайкалья на мировые рынки.

Первый приморский военный губернатор и командир портов Восточного океана в течение девяти лет деятельно расширял тихоокеанские окна России путём обустройства новых портов в Приморье.

Он принимал активное участие в установлении государственной границы с цинским Китаем. После подписания П. В. Казакевичем 16 июня 1861 года протокола о размене картами и описаниями разграничений в Уссурийском крае по Пекинскому договору вскоре началась установка первых пограничных столбов на дальневосточном участке государственной границы.

Военный губернатор П. В. Казакевич по указанию генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьёва основал военный пост Хабаровку в стратегическом водном узле Амура.

Таковы весомые заслуги адмирала П. В. Казакевича перед Россией. На наш взгляд, его реальные достижения достойны высокой оценки. П. В. Казакевич по праву должен стоять в одном ряду с Н. Н. Муравьёвым-Амурским, так как очень многое сделал для развития дальневосточной территории. Памятник первому военному губернатору Приморской области в Хабаровске увековечил бы и вклад всех военных моряков в возвращение Приамурья и Приморья в лоно России и укрепление этой далёкой окраины.

Как известно, все сравнения относительны, но раскрученный советской пропагандой Г. И. Невельской с весьма скромными результатами деятельности увековечен в Хабаровске и крае с явным перебором. Памятник в Николаевске не вызывает особых возражений — вблизи был район исследований Амурской экспедиции. В Хабаровске он увековечен на бронзовой доске памятника графу Н. Н. Муравьёву-Амурскому как его соратник по решению «амурского вопроса», а в центре города есть набережная имени Невельского, хотя он и не был здесь. Есть также улочка и переулочек в Северном округе. А недавно его имя присвоено хабаровскому аэропорту. Как участник острых дискуссий по присвоению имени выдающихся деятелей

нашему аэропорту, могу сказать, что большинство было против этого моряка. Налицо явная несурязица — воздушная стихия и моряк, который никогда не был в нашем городе! Книга Г. И. Невельского регулярно переиздается без критических комментариев многочисленных и разнообразных ошибок. Напомним к месту — о первом военном губернаторе Приморской области нет даже буклета!

На наш взгляд, исследователям предстоит кропотливая работа как по внимательному изучению новых документов о Г. И. Невельском, так и по критическому анализу многочисленных книг и статей о его деятельности на основе сборника документов, подготовленного в 2017 году Российским государственным архивом Военно-Морского Флота (РГАВМФ) [5].

Авторы сборника сообщают, что фонда документальных материалов Г. И. Невельского и экспедиции, которой он руководил, в архивохранилищах России не найдено. Какими документами он располагал при написании книги «Подвиги русских морских офицеров на крайнем Востоке России», неизвестно. Дальневосточным исследователям эта проблема хорошо знакома из публикации А. И. Костанова [8]. Мы также это отмечали в книге об Амурской экспедиции [13, с. 282–285].

По заслугам памятник первому военному губернатору Приморской области нужно было бы устанавливать в Николаевске, но там уже давно предпочли Невельского.

Настало время достойно увековечить память государственного деятеля, адмирала П. В. Казакевича в исторической столице Дальнего Востока России — городе Хабаровске.

Список использованных источников

1. Алексеев, А. И. Береговая черта / А. И. Алексеев. — Магадан : Кн. изд-во, 1987. — 238 с.
2. Амурская казачья бригада // Еврейская автономная область : энциклопедический словарь. — Хабаровск, 1999. — С. 41.
3. Венюков, М. И. Путешествия по Приамурью, Китаю и Японии / М. И. Венюков. — Хабаровск : Хабар. кн. изд-во, 1970. — 236 с.
4. Владивосток — город воинской славы / авт.-сост. Г. П. Турмов, А. А. Хисамутдинов ; под общей ред. В. М. Розова. — Владивосток : Изд. дом Дальневост. федер. ун-та, 2012. — 257 с.
5. Г. И. Невельской. Документы и материалы (1813–1876) / [авт.-сост Т. С. Фёдорова]. — Санкт-Петербург : БЛИЦ, 2017. — 502 с.
6. Зарождение телеграфа // Тихоокеан. звезда. — 2020. — 24 нояб.
7. Казакевич Пётр Васильевич (1814–1987) // Приморский край : крат. энцикл. справ. — Владивосток, 1997. — С. 218–219.
8. Костанов, А. И. О судьбе архива Амурской экспедиции Г. И. Невельского / А. И. Костанов // Документальная история Сибири XVII – середина XIX вв. — Владивосток, 2007. — С. 259–272.
9. Костюченко, А. П. Вклад Уссурийской экспедиции М. И. Венюкова 1858 г. в создание условий для демаркации российско-китайской границы в Уссурийском крае / А. П. Костюченко // Актуальные проблемы изучения истории стран АТР в XIX–XXI вв. — Хабаровск : ХКМ им. Н. И. Гродекова, 2014. — Вып. 2. — С. 33–39.
10. Петр Васильевич Казакевич (1814–1887). К 200-летию со дня рождения // Время и события : календарь-справочник по Дальневосточному федеральному округу на 2014 год. — Хабаровск, 2013. — С. 337–340.
11. Римский-Корсаков, В. А. Балтика — Амур : повествование в письмах о плаваниях, приключениях и размышлениях командира шхуны «Восток» / В. А. Римский-Корсаков ; [сост., подгот. текста писем к изд., предисл., послесл. Б. П. Полевого. — Хабаровск : Кн. изд-во, 1980. — 446 с.
12. 160 лет Николаевску-на-Амуре и 45 лет Николаевскому району : [фотоальбом]. — Жар-Птица, 2010. — 125 с.
13. Филонов, А. М. Амурская экспедиция Г. И. Невельского. Взгляд из XXI века / А. М. Филонов. — Хабаровск : Хабар. краев. тип., 2013. — 334 с.
14. Филонов, А. М. Амурский зигзаг Г. И. Невельского / А. М. Филонов // Основные тенденции государственного и общественного развития России: история и современность : сб. науч. тр. — Хабаровск, 2013. — Вып. 7. — С. 11–15.
15. Филонов, А. М. Три ипостаси Якова Дьяченко : из истории освоения Приамурья и Приморья / А. М. Филонов. — Хабаровск : Приамур. ведомости, 2009. — 191 с.
16. Хисамутдинов, А. А. Владивосток. Этюды к истории старого города / А. А. Хисамутдинов. — Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1992. — 327 с.
17. Хисамутдинов, А. А. Terra incognita, или Хроника русских путешествий по Приморью и Дальнему Востоку / А. А. Хисамутдинов. — Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 1989. — 347 с.

Материал поступил в редакцию 30.01.2021.

Сведения об авторе: Филонов Александр Михайлович, председатель Приамурского географического общества, почётный гражданин города Хабаровска (г. Хабаровск).