

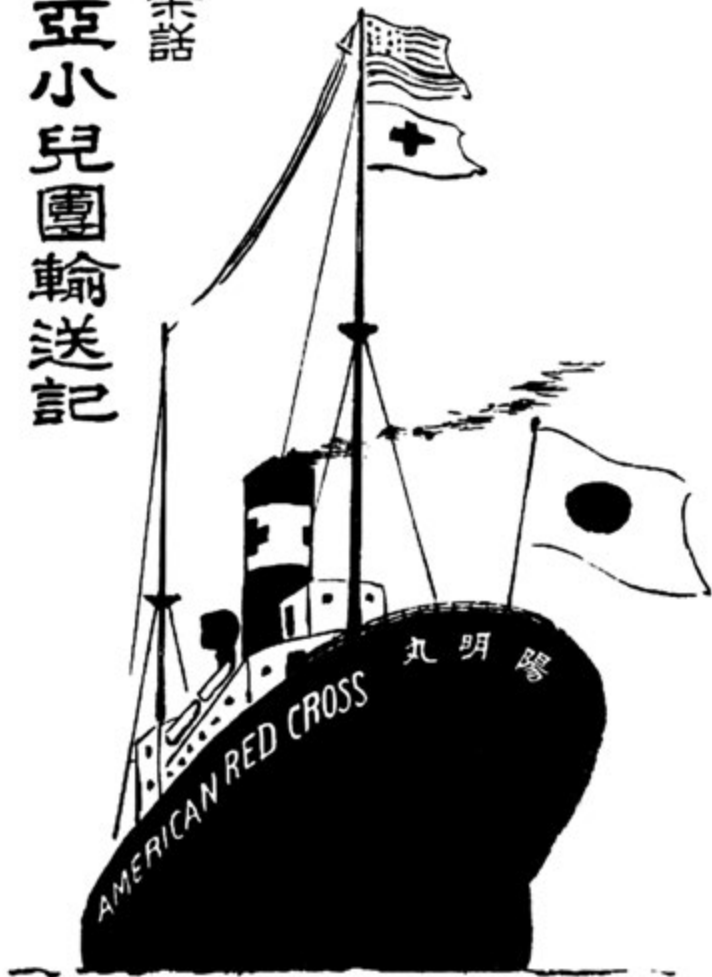
Каяхара Мотодзи

ВРЕМЯ КРАСНОЙ РЕВОЛЮЦИИ

МАССОВЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

赤色革命余話

露西亞小兒團輸送記



ЗАПИСКИ О ПЕРЕВОЗКЕ  
РОССИЙСКОЙ ДЕТСКОЙ КОЛОНИИ

# **МАЛОИЗВЕСТНАЯ ИСТОРИЯ ВРЕМЕН КРАСНОЙ РЕВОЛЮЦИИ**

**ЗАПИСКИ О ПЕРЕВОЗКЕ  
РОССИЙСКОЙ ДЕТСКОЙ КОЛОНИИ**

Санкт-Петербург  
2018

## **ББК 63.3(0)6**

Издание осуществлено при финансовой поддержке  
Сообщества потомков участников событий  
и партнеров Международного проекта «Над нами Красный Крест»

### **Каяхара Мотодзи**

**К12** Малоизвестная история времен Красной революции. Записки о перевозке российской детской колонии / перевод с японского Н.Ю. Саватюгиной. – СПб.: 2018. – 56 с.: ил. + вкл.

Воспоминания японского капитана Мотодзи Каяхара рассказывают о том, как в 1920 г. грузовое судно «Йомей Мару» под его командованием перевозило около восьмисот петроградских детей из Владивостока в Финляндию через два океана для того, чтобы вернуть их домой после двухлетних скитаний в период Гражданской войны.

Авторские права защищены.

Воспроизведение всей книги или любой ее части без разрешения правообладателей запрещено.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Воспоминания японского капитана Каяхара Мотодзи – уникальный документ. Эти записки, сделанные им в 1933 г., в год своего пятидесятилетия, и напечатанные в нескольких экземплярах в качестве новогоднего подарка друзьям, сами по себе настоящий раритет. Никто не знает, сколько всего таких книжечек сохранилось в Японии.

Однако и события, описанные капитаном, необычны и до сих пор известны не так уж многим.

А начались они почти сто лет назад в России. Первой послереволюционной весной Наркомпрос<sup>1</sup> и Всероссийский союз городов<sup>2</sup> организовали отправку детей из голодного Петрограда в глубь страны, в районы, где еще не было столь серьезных проблем с продовольствием. Многочисленные группы детей, собранные в так называемые детские летние питательные колонии, отправлялись на Украину, в Поволжье, в другие благоприятные для летнего отдыха места.

Две группы детей в количестве около 1000 человек с воспитателями, техническим и медицинским персоналом были отправлены в конце мая 1918 г. на Южный Урал и в город Петро-

---

<sup>1</sup> Наркомпрос (Народный комиссариат просвещения РСФСР) – орган государственной власти РСФСР, контролировавший в 20–30-х годах практически все культурно-гуманитарные сферы: образование, науку, библиотечное дело, книгоиздательство, музеи, театры и кино, клубы, парки культуры и отдыха, охрану памятников архитектуры и культуры, творческие объединения, международные культурные связи и др.

<sup>2</sup> Всероссийский союз городов – организация городской буржуазии. Создана в августе 1914 г. для оказания помощи царскому правительству в ведении Первой мировой империалистической войны 1914–1918 гг. Действовал в контакте с Всероссийским земским союзом. В январе 1918 г. комитеты Союза городов были формально упразднены большевиками, но все еще продолжали работать, в том числе в рамках Красного Креста и Наркомпроса.

павловск Акмолинской области (ныне Казахстан). Однако как раз в это время на Урале и в Сибири вспыхнул так называемый «чехословацкий мятеж» и началась Гражданская война.

Оказавшись в районе боевых действий, колонисты (воспитанники детской летней колонии) тем не менее достаточно спокойно провели часть летних каникул, по крайней мере, они были сыты и могли наслаждаться красотами уральской природы, не задумываясь о будущем. К концу лета ситуация резко изменилась. Боевые действия зачастую проходили прямо на глазах у ребят, шальные пули, бывало, залетали прямо к ним в спальни. Деньги закончились, помещения, отведенные для колонии, стали передаваться для устройства госпиталей. Пути назад не было из-за опасности передвижения по железной дороге через линии фронтов и просто из-за отсутствия свободного транспорта.

К счастью, местные благотворительные организации, комитеты Красного Креста и отдельные состоятельные граждане пришли на помощь детям. К середине осени все колонисты были одеты и обуты и размещены в разных населенных пунктах Урала и Сибири. Зимой удалось договориться о передаче всех детей под эгиду Американского Красного Креста (АКК), миссия которого находилась в то время во Владивостоке. Летом 1919 г. три железнодорожных состава перевезли всех колонистов и их воспитателей под охраной американских солдат во Владивосток, где они благополучно прожили почти год на полном обеспечении и под руководством АКК, во главе которого стоял тогда молодой журналист из Гонолулу Райли Аллен. Весной 1920 г., после вторжения японских войск во Владивосток, Аллен получил приказ из Вашингтона срочно сворачивать все дела Красного Креста и возвращаться вместе с персоналом домой. К этому времени Аллен уже сумел предварительно договориться об отправке детей по Транссибирской магистрали домой, в Петроград, куда они так стремились. Колонисты и их воспитатели должны были отправиться в нескольких железнодорожных составах под охраной американских солдат, так как путь был неблизкий и достаточно опасный. Теперь этот план

рухнул, потому что весь Американский экспедиционный корпус также был отозван из России.

Если бы Аллен выполнил приказ и просто эвакуировал своих сотрудников, колонисты, многие из которых были еще совсем маленькими детьми, остались бы брошенными на произвол судьбы – без документов, без денег, без крыши над головой, без надежного присмотра со стороны взрослых. Старшие мальчики были бы мобилизованы, судьба старших девочек могла бы быть еще более печальной. Малыши, скорее всего, стали бы беспризорниками. Никому не было дела до чужих детей.

Аллен понимал, что поступить так с теми, кто доверяли ему, любили его и кого успел полюбить он сам, просто невозможно.

С огромным трудом ему удалось осуществить свою, как всем казалось, безумную идею: зафрахтовать японский сухогруз, срочно переоборудовать его для нужд пассажиров и отправиться на этом «Ноевом ковчеге» в рискованное плавание через два океана к берегам Балтики, где он намеревался передать своих подопечных их родителям.

Аллему повезло: в ситуации, когда ни одна страна не желала предоставить судно для такого необычного путешествия, на помощь пришел замечательный человек, предшественник Аллена на посту руководителя Миссии АКК в России Рудольф Тойслер (Rudolf B. Teusler). Американский врач, подвижник, большой гуманист, доктор Тойслер в то время работал в Японии. Он строил там большой госпиталь и закладывал основы японского медицинского образования и здравоохранения. Сегодня его имя хорошо известно каждому, кто хоть раз побывал в огромном международном госпитале Святого Луки в Токио.

К 1920 г. доктор Тойслер уже заработал себе столь безупречную репутацию в Японии, что легко открывал двери, закрытые даже для многих японцев. Доктор Тойслер сумел убедить хозяина судоходной компании «Katsuda Steamship company, LTD» господина Кацуда Гиндзиро в необходимости прийти на помощь ни в чем не повинным детям, попавшим в тяжелую ситуацию. Господин Кацуда настолько проникся сочувствием

к юным русским скитальцам, что не только предоставил фрахт Красному Кресту той страны, с которой Япония была не в самых дружеских отношениях, но и вложил собственные средства в переоборудование судна.

13 июля 1920 г. удивительный корабль с романтическим названием «Йомей Мару», с флагами Японии и США на мачтах, с огромным красным крестом на белом фоне, нарисованным на трубе, и со свежей надписью «American Red Cross» на борту покинул порт Владивосток.

На палубах стояли и махали руками, прощаясь с Владивостоком, восемь сотен детей, несколько десятков воспитателей, персонал АКК и группа бывших австро-венгерских военнопленных, которые должны были выполнять техническую работу во время путешествия в качестве платы за возможность скорее оказаться на родине, в Европе.

Так началось одно из самых невероятных путешествий в истории человечества, которое стало частью самого настоящего кругосветного путешествия для петроградских детей.

Именно об этом написал много лет назад Каяхара Мотодзи, которому довелось быть капитаном сухогруза «Йомей Мару». Поэтому о дальнейших приключениях колонистов читателю предстоит узнать на страницах этой небольшой книжки, которую мы можем считать одним из важнейших документальных свидетельств событий далеких времен...

...История эта долгие годы была известна лишь немногим. Даже с родными и друзьями бывшие участники одиссеи петроградских детей говорили с осторожностью.

Однако через 50 лет на волне потепления отношений между СССР и Америкой об этих событиях вспомнили опять, и многие бывшие колонисты смогли встретиться вновь. С тех пор эта удивительная история периодически всплывала в СМИ и литературе, а с 2005 г., когда вышло в свет две больших книги<sup>3</sup> о кругосветном путешествии и судьбах петроградских коло-

---

<sup>3</sup> В. Липовецкий. Ковчег детей, или Невероятная одиссея. – СПб.: Азбука-классика, 2005.

О. Молкина. Над нами Красный Крест. – 2-е изд. – СПб.: Остров, 2007.

нистов, несколько их потомков объединились и начали новый большой проект, посвященный памяти всех тех, кого спасали и кто спасал в далекие годы Гражданской войны 1918–1921 гг.

Детская библиотека истории и культуры Петербурга (филиал № 2 ЦГДБ им. А.С. Пушкина), заведующая которой Мира Львовна Васюкова стала главным партнером и душой проекта, а также координатором передвижной выставки «Над нами Красный Крест», сегодня – своеобразная штаб-квартира, где периодически собираются потомки участников событий и все, кого заинтересовала эта необычная тема.

В 2009 г. Петербург посетила японская художница-каллиграф Китамура Нан-Эн. Она приехала, чтобы выставить свои работы в прекрасном Белом зале Детской библиотеки, которая давно уже работает в тесном контакте с японскими партнерами – писателями, художниками, преподавателями и издателями.

Здесь госпожа Китамура встретила с потомками спасенных детей и с преданным партнером проекта «Над нами Красный Крест» заместителем председателя Общества дружбы «Россия – Япония» Валентиной Александровной Калининой. От них японская художница узнала об удивительной странице истории своей страны, о которой никогда не слышала ни она сама, ни ее знакомые на родине.

История спасения русских детей при участии японских граждан, одним из которых был капитан Каяхара, настолько захватила воображение художницы, что она посвятила исследованиям и поискам полтора года. Ее целеустремленность привела к замечательному результату. Если раньше нам была известна лишь фамилия капитана и у нас было всего 2–3 его фотографии не лучшего качества, то теперь благодаря усилиям Китамура Нан-Эн и ее друзей мы знаем его имя, даты жизни, где он жил и был похоронен. Мы смогли познакомиться с его родными и вместе с ними отдать дань памяти капитану на семейном кладбище в г. Касаока (префектура Окаяма). Благодаря исследованиям госпожи Китамура мы сегодня знаем гораздо больше о владельце паровой компании Кацуда Гиндзиро – благородном и щедром человеке, мы сумели познакомиться с



внуком доктора Тойслера, который и сам до недавнего времени не знал ничего об одиссее русских детей и важнейшей роли своего деда в их спасении.

И конечно, сегодня мы не смогли бы представить читателям эту книгу, если бы госпожа Китамура не сумела разыскать чудом сохранившийся экземпляр в одной из провинциальных библиотек Японии (библиотека Конко, Окаяма).

С любезного разрешения родственников капитана Каяхара и госпожи Китамура Нан-Эн мы решили опубликовать эти воспоминания. Узнав о существовании такого интересного текста, петербурженка Наталия Юрьевна Саватюгина, ученица В.А. Калининой, на добровольных началах взялась за перевод и, как нам кажется, отлично справилась со своей работой, учитывая тот факт, что текст написан не на современном, а на несколько устаревшем варианте японского языка, что создает дополнительные трудности для переводчика.

В подготовке текста и комментариев принимали участие наши американские партнеры по проекту из университета Вилланова (Пенсильвания) профессор, специалист по русской истории начала XX века Адель Линденмейр и профессор отделения японистики Масако Хамада, консультант по морским вопросам д. т. н., профессор Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова Александр Львович Кузнецов.

Мы говорим большое спасибо всем тем, благодаря кому читатель сможет познакомиться с одним из интереснейших документов, связанных с историей XX века.

*О.И. Молкина,  
координатор проекта международной солидарности  
«Над нами Красный Крест»<sup>4</sup>*

---

<sup>4</sup> Узнать больше об одиссее петроградских детей и о проекте «Над нами Красный Крест» вы можете на сайте [www.petrograd-kids-odyssey.ru](http://www.petrograd-kids-odyssey.ru)



## ПОЧИТАТЬ НЕБЕСА, ЛЮБИТЬ ЛЮДЕЙ

*(Знаменитое изречение приписывается Канси, маньчжурскому императору из династии Цин, служило девизом Сайго Такамори, одному из «Трех великих героев» эпохи Мэйдзи.)*

**Токуяма Кацуда Рё**

*(псевдоним Кацуда Гиндзиро)*

Эпиграф Кацуда Гиндзиро, председателя городского собрания Кобэ, директора Акционерной пароходной компании «Кацуда».



## THE AMERICAN RED CROSS

Keivisto, Finland, October 13, 1920

Captain M. Kayahara,

S.S. Yonei Maru, Keivisto, Finland.

Dear Captain Kayahara:--

Our long and unique voyage together in the good ship Yonei Maru will be ended tomorrow or next day. Half of the Petrograd Children's Colony has already been debarked from the Yonei Maru, after 14,800 miles of travel from Vladivostok, which we left three months ago today. The other half will go ashore tomorrow, thus completing their sea-trip in the effort to return them to their parents. They are now separated by but a few miles from Petrograd, their home before they came into Red Cross care in Siberia-two and a half years ago, it will be in a short time.

I know that in spite of their eagerness to get home, the Children are saying good-bye to the Yonei Maru with reluctance and with much sadness. They have come to look upon it as a safe home on the many seas we have traversed. In spite of our shipboard troubles, which have been many, and our daily mishaps inseparable from transporting such a large number of children in close quarters, the children will always remember the Yonei Maru as the ship which brought them safely three-quarters of the way around the world. And they will always remember your many kind acts to them.

During these last few days we have all been too busy getting the Children's Colony ashore to have time for much ceremony in the way of farewells. We must all say good-bye to you and hurry ashore. I know that I can speak for the entire colony and for the American personnel in expressing our appreciation for your many courtesies and in wishing you good luck in the future and may you always have as fair weather and as smooth seas as have favored the Yonei Maru and her children-passengers for three months.

It will be a great pleasure for me to send to Col. Tausler at Tokyo and to your owners copies of this letter, and they in turn will be glad to know that the Yonei Maru carried 780 children and 180 other people from Vladivostok to Finland without a single serious accident at sea and with comfort and much enjoyment to all.

This expression of thanks is meant also for those of your officers and crew who also extended many courtesies and were kind to and thoughtful of our Children's Colony.

Yours truly,

R.H. ALLEN  
Chief Executive, Petrograd  
Children's Colony Expedition

Письмо капитану от подполковника Аллена

## АМЕРИКАНСКИЙ КРАСНЫЙ КРЕСТ\*

*Койвисто, Финляндия, 13 октября 1920 г.*

*Капитану Мотодзи Каяхара*

*Пароход «Йомей Мару», Койвисто, Финляндия*

Дорогой капитан Каяхара.

Завтра или послезавтра подойдет к концу наше долгое и необычное совместное путешествие на борту славного «Йомей Мару». Половина детей Петроградской детской колонии уже покинули судно. Сегодня ровно три месяца с того дня, как «Йомей Мару» вышел из порта Владивосток, пройдя за это время более 14 800 миль. Остальные пассажиры сойдут на берег завтра. Таким образом завершится морская одиссея, предпринятая для того, чтобы вернуть юных пассажиров домой, к их родителям. Сейчас всего несколько десятков миль отделяют этих детей от Петрограда, который был их домом до тех пор, пока они не оказались на попечении Красного Креста в Сибири два с половиной года назад.

Я знаю – несмотря на стремление детей вернуться домой, они неохотно и с грустью прощаются с «Йомей Мару», на время плавания по многим морям судно стало для них надежным и безопасным домом. Невзирая на многочисленные проблемы, с которыми мы ежедневно сталкивались на борту и которые неизбежны при транспортировке такого большого числа детей в стесненных условиях, дети всегда будут вспоминать «Йомей Мару», который благополучно провез их три четверти пути вокруг земного шара. И они всегда будут помнить Вас и Вашу доброту по отношению к ним.

В эти последние несколько дней мы все были слишком заняты отправкой детей на берег, чтобы как следует провести церемонию прощания. Мы должны попрощаться с вами и поспешить на берег. От имени всей колонии и американского персонала могу дать действиям команды высокую оценку, высказать множество комплиментов в Ваш адрес и пожелать Вам удачи в будущем и такой же благоприятной погоды и спокойного моря, как это было в течение трех месяцев во время путешествия с юными пассажирами на борту.

Я с большим удовольствием отправляю копии этого письма полковнику Тойслеру в Токио и владельцу вашего судна и уверен, что они будут также рады узнать, что «Йомей Мару» доставил 780 детей и 180 взрослых из Владивостока в Финляндию без каких-либо серьезных происшествий, а пассажиры получили удовольствие от путешествия.

Наша благодарность также адресована команде и всем вашим службам, которые проявляли заботу и доброту по отношению к воспитанникам детской колонии.

*Искренне Ваш,*

*Р.Х. Аллен,*

*исполнительный директор Петроградской детской колонии*

\* Перевод на русский язык О.И. Молкиной.

人生五十歳云ふ峠に達し、過ぎて来た  
阪道の中で、最も深く印象に残つて居  
るものを綴り、年賀状に代えました

昭和九年元旦

茅 原 基 治

Я перешагнул важный рубеж – мне исполнилось пятьдесят, и жизнь моя пошла под уклон. Поэтому я записал то, что оставило во мне самое глубокое впечатление. Примите мои записи в качестве новогоднего подарка.

1 января 1934 года,  
Каяхара Мотодзи

## КАК НАЧАЛАСЬ ЭТА ИСТОРИЯ

После событий марта 1917 года<sup>1</sup> столица России (Петроград) была охвачена стихийными бунтами против самодержавия и представителей высшего сословия. Нередкими были поджоги, грабежи, убийства, жертвами которых часто оказывались дети. Спасаясь от страшного хаоса, они стремились на Восток, где скитались по Сибири, пока к ним на помощь не пришли находившиеся там союзные войска. Впоследствии Американский Красный Крест собрал и объединил около 900 женщин и детей. Так они оказались в пригородах Владивостока, где были размещены в бывших военных казармах.

## ПОДГОТОВКА К ПУТЕШЕСТВИЮ

Несомненно, в основе деятельности Американского Красного Креста лежал гуманизм. Тем не менее существовало мнение, что Соединенные Штаты преследовали политические цели: помогая детям, большинство из которых принадлежало к высшему сословию<sup>2</sup>, стремились представить всё в выгодном свете в случае восстановления в России монархии.

Так или иначе, но союзные войска и монархические группы не могли противостоять большевикам, и в стране укреплялась советская власть. Ситуация ухудшалась, и дальнейшее проживание колонии во Владивостоке становилось невозможным.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Имеется в виду Февральская буржуазная революция (конец февраля–начало марта 1917 г.).

<sup>2</sup> Петроградские колонисты не принадлежали к правящему классу. В основном это были дети интеллигенции (инженеров, преподавателей, врачей, музыкантов, служащих), а также квалифицированных рабочих.

<sup>3</sup> Дети провели почти целый год на острове Русский и на станции Вторая Речка на полном обеспечении АКК и вскоре должны были отправиться в Петроград, для

Америка приняла решение переправить детей во Францию<sup>4</sup>, зафрахтовав для этого грузовое судно «Йомей Мару».

За короткое время судно было должным образом переоборудовано и оснащено. В твиндеках были устроены спальные места и установлено восемь вентиляторов. На верхней палубе разместили лазареты и умывальники.<sup>5</sup>

Благородный господин Гиндзиро Кацуда – владелец судна и директор Акционерной пароходной компании «Кацуда», за свой счет закупил материалы для переоборудования судна на сумму в несколько десятков тысяч иен. Металлический завод «Индзима», расположенный в городе Осака, безвозмездно предоставил рабочую силу. Переоборудованное судно выглядело столь прекрасно, как будто на него потратили сотни тысяч иен.

## **ВЫБОР МАРШРУТА**

Рейс из Владивостока во Францию обычно проходил через Китайское море, Индийский океан и Суэцкий канал. Однако был разгар лета. Врачи, заботившиеся о здоровье маленьких детей, не рекомендовали следовать через Индийский океан, поэтому в Американском Красном Кресте приняли решение изменить курс и отправиться на восток, а именно – пересечь Тихий океан, дойти до Сан-Франциско, затем двигаться на юг через Панамский канал, снова на север – до Нью-Йорка, а потом на восток, через Атлантический океан.

---

чего руководитель колонии полковник Американского Красного Креста Райли Аллен уже подготовил несколько железнодорожных составов. Однако в апреле 1920 г., после того как японские войска вошли во Владивосток, АКК получил распоряжение из Вашингтона срочно сворачивать свою деятельность и возвращаться в Соединенные Штаты.

<sup>4</sup> Первоначально предполагалось, что дети отправятся к берегам Балтики и через одну из балтийских стран попадут домой, в Петроград. Решение об отправке детей во Францию, где они могли бы дожидаться улучшения обстановки на родине, было принято позднее, уже во время морского путешествия.

<sup>5</sup> Помимо спален, лазаретов с изоляторами и умывальников на борту устроили дополнительные туалеты, кухни, столовые, прачечные и даже учебные комнаты и площадки для спортивных игр на палубе.

Для обеспечения надлежащей балластировки судно «Йомей Мару» приняло на борт четыре тысячи тонн сахарного песка, чтобы доставить его в Нью-Йорк. Выйдя из порта Кобэ, в попутном порту Модзи мы запаслись древесным углем и пресной водой, после чего наконец взяли курс на Владивосток, расстояние до которого составляло около 850 морских миль<sup>6</sup>.

Петроградские дети, находившиеся на расположенном в нескольких милях от порта Владивосток острове Русский, с нетерпением ожидали прихода корабля. 9 июля 1920 года они встречали «Йомей Мару» радостными возгласами.

## ВЛАДИВОСТОК

На трубах «Йомей Мару» – большие красные кресты на белом фоне, на борту крупными буквами написано «Американский Красный Крест». На фок-мачте судно несло американский флаг и флаг Красного Креста. На корме развевался флаг Японии. Когда «Йомей Мару» вошел в порт, нам начали беспрерывно сигналить флажками с японского сторожевого военного корабля «Хидзэн».<sup>7</sup> Едва мы бросили якорь, к нам навстречу вышла шлюпка с группой моряков этого корабля.

Миссии нашего экипажа и военных моряков разные, но все мы – дети моря, и поэтому при знакомстве ни у кого не возникло ни малейших затруднений. Мне было очень радостно видеть, как тепло моряки приветствовали друг друга и как быстро они нашли общий язык.

---

<sup>6</sup> 1 морская миля = 1,852 км.

<sup>7</sup> «Хидзэн» – бывший Российский эскадренный броненосец «Ретвизан», участвовавший в героической обороне Порт-Артура во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. Один из самых пострадавших кораблей русского флота. 20 декабря 1904 г. при сдаче Порт-Артура затонувший «Ретвизан» был взорван своей командой. Впоследствии был поднят японцами, восстановлен и в 1908 г. введен в состав военно-морского флота Японии под названием «Хидзэн». Прослужил до июля 1924 г., когда, переоборудованный в плавучую мишень, затонул в проливе Бунго, изрешеченный снарядами дредноутов. С 1918 по 1921 гг. неоднократно появлялся на рейде Владивостока, поддерживая японскую интервенцию.



Однако с нашими сухопутными войсками дело обстояло иначе.

В то время в городе всё еще располагалось значительное количество японских воинских частей. Мы встречались с солдатами на берегу и в городе, но в большинстве случаев люди в одежде цвета хаки совершенно игнорировали нас, не отвечая на наши приветствия даже кивком.

Однажды меня посетил японский армейский офицер. Я рассказал ему, что солдаты, даже когда я благодарю их за службу на чужбине, отвечают только одно: «Это наш долг», и я понимаю, что продолжать разговор бесполезно. Офицер натужно улыбнулся и извинился.

По всему городу на советских государственных учреждениях, различных постройках и административных зданиях висели красные флаги. Но на большой крепости на входе в порт и на сопке рядом с ней развевались флаги Японии. В гавани наш военный корабль «Хидзэн», на топ-мачте которого был поднят контр-адмиральский штандарт, держал под наблюдением небольшие разоруженные русские военные корабли и замаскированный неисправный крейсер (это был военный корабль «Анэгава», возвращенный Японией России).

Когда мы, моряки, видим в иностранном порту флаги, на которых сияет Восходящее солнце, души наполняются удивительной теплотой и нас охватывает чувство уверенности, благоговения и гордости.

Некоторое время назад на западном побережье США, особенно в Калифорнии, были очень сильны антияпонские настроения, отчего страдали проживающие там японцы. В это время три наших военных корабля, «Идзумо», «Якумо» и «Иватэ», во всём своем великолепии вошли кильватерной колонной в порт Сан-Франциско.

Многие мои соотечественники, живущие не только в Сан-Франциско, но и в других, зачастую весьма отдаленных городах, приехали посмотреть на эти корабли. Люди радовались, кричали и плакали. Даже самый убежденный сторонник сокращения вооружений, увидев в чужой стране флаги с сияющим

Восходящим солнцем на военных кораблях, наверное, сразу изменил бы свою позицию и согласился с тем, что военный корабль не является символом агрессии.

На главной улице, напротив порта, располагался самый большой во Владивостоке универмаг «Кунст и Альберс». Сразу после восстания большевиков его разграбили. Поскольку владельцами магазина были немцы, грабеж дошел до крайности – внутри не осталось ни одного украшения, даже стены были ободраны. Универмаг словно превратился в руины. Другие крупные магазины тоже утратили облик минувших дней. Вдобавок из-за бойкота обращения новых бумажных рублей<sup>8</sup> в городе установилась тревожная, гнетущая атмосфера.

Когда по улицам Владивостока стройными рядами шли союзные войска или японские патрули, их с завистью провожали взглядами кутающиеся в лохмотья милиционеры и усталые, изнеможенные, пугливые, словно бездомные собаки, жители города. Славяне восстали против деспотичной власти. Но что они приобрели в результате революции? Сторонникам коммунизма необходимо задуматься над этим.<sup>9</sup>

Прибыв в порт, мы работали день и ночь, спешно загружая продовольствие и другие товары. После полудня 13 июля мы взяли на борт 960 человек. Это были:

Русские мальчики – 428 человек.

Русские девочки – 351 человек.

Русские женщины – 87 человек.

Германские, австрийские и венгерские солдаты – 77 человек.

Руководители Американского Красного Креста – 16 человек.

---

<sup>8</sup> Одновременно с девальвацией рубля и выпуском новых бумажных денег в 1920 г. был издан закон, запрещающий сделки с иностранной валютой. Японцы решили бойкотировать новый рубль. К ним присоединились иностранные торговцы, которые не желали принимать рубли.

<sup>9</sup> Следует учитывать, что эти слова капитан Каяхара писал уже в 1935 г., когда сумел многое проанализировать и переосмыслить.

Представитель американского отделения ИМКА<sup>10</sup> – 1 человек.<sup>11</sup>

Мы разделили детей на несколько групп, их было более десяти. Девочки и мальчики находились в разных группах. В каждую группу был назначен руководитель.

Больше всего детей было в возрасте около 10 лет. Однако были и четырехлетние малыши, и двадцатилетние юноши, поэтому в среднем возраст детей составлял 12–13 лет.

Женщины были в возрасте от 22–23 до 30 лет.<sup>12</sup> Одна из них была великолепной художницей. Все они имели образование и выполняли обязанности воспитателей и сестер милосердия. Некоторые говорили по-английски, но с непослушными маленькими пассажирами, не знавшими языка, мы практически не могли общаться в течение всего плавания.

Из почти 800 детей лишь немногие были вместе с родителями, братьями или сестрами, их можно было пересчитать по пальцам.<sup>13</sup> Из-за драматичного развития событий почти все дети потеряли связь со своими родными и никто не знал, живы они или нет. Бедные, несчастные дети уносились мыслями в западную Россию, к любимым папам и мамам, братьям и сестрам.

---

<sup>10</sup> ИМКА, или Young Men's Christian Association (YMCA), – Юношеская христианская ассоциация.

Стала известна благодаря организации детских лагерей. Основана в Лондоне в 1844 г. Джорджем Вильямсом (1821–1905), насчитывает около 45 млн участников в более чем 130 странах мира. В данном случае представителем ИМКА был Генри Вудс (Henry C. Woods), отвечавший за занятия физкультурой и спортом.

<sup>11</sup> В бортовом журнале, который вел Р. Аллен, даны следующие сведения: 428 мальчиков, 352 девочки; 75 женщин и 10 мужчин русских сотрудников; 4 женщины и 13 мужчин американских сотрудников; 78 бывших австро-венгерских и немецких военнопленных. Главная сестра-хозяйка Американского Красного Креста Ханна Кэмпбелл в своих воспоминаниях приводит несколько иные цифры: 355 девочек и 450 мальчиков в возрасте от 5 до 17 лет; 10 русских мужчин и 74 русских женщины, которые были сотрудниками детской колонии и некоторые из которых были с собственными детьми; 74 бывших военнопленных и 16 человек персонала АКК, в том числе один представитель ИМКА.

<sup>12</sup> Действительно: многие женщины были молоды, но были воспитательницы и сотрудницы и более старшего возраста.

<sup>13</sup> На самом деле достаточно многие дети находились в колонии вместе с родными или двоюродными братьями и сестрами, некоторые – с родителями, которые ехали из Петрограда в качестве воспитателей или обслуживающего персонала колонии и брали с собой свои семьи.

Структура Американского Красного Креста сильно отличается от нашей, все его руководители – люди строго военных специальностей<sup>14</sup>:

Командир – подполковник Аллен.

Заместитель командира – майор Брэмхолл.

Главный санитарный врач – военврач, майор Эверсол.

Санитарный врач – военврач, майор Дэвидсон.

Интендант – капитан Роуланд.

Начальник полиции – капитан Уокер.

Начальник службы снабжения – лейтенант Эмброуз.

Три военных врача.

Также в состав персонала Американского Красного Креста входила госпожа Кэмпбелл, которую дети очень любили и звали «мамашей»<sup>15</sup>, и представитель ИМКА господин Вудс. Он занимался с детьми гимнастикой и развлекал их.

Немецкие, австрийские и венгерские солдаты были взяты в плен русской армией на Восточном фронте. Воспользовавшись революционной неразберихой, некоторые солдаты бежали из лагеря для военнопленных и попали к союзным войскам, дислоцированным в Сибири. Американский Красный Крест предоставил им убежище в колонии, где они работали на кухне.<sup>16</sup>

У нас на борту разместились 960 дорогих гостей. Вместе с 60 членами экипажа они составили большую семью численностью более 1000 человек. Вся эта пестрая компания вечером 13 июля покинула Владивосток на борту «Йомей Мару», который взял курс на Муроран.

---

<sup>14</sup> Ни Р. Аллен, ни Б. Брэмхолл не были профессиональными военными, однако в АКК существовала система рангов, аналогичная военной.

<sup>15</sup> Ханна Б. Кэмпбелл занимала должность старшей сестры-хозяйки и заслужила любовь и уважение как колонистов, так и русского и американского персонала. Она проявляла искреннюю заботу обо всех, включая бывших военнопленных, которые исполняли различные обязанности в АКК как во Владивостоке, так и на борту «Йомей Мару».

<sup>16</sup> Помимо занятости на кухне эти люди выполняли и другую физическую работу, несмотря на то что некоторые из них, по воспоминаниям колонистов, были хорошо образованы, знали несколько иностранных языков.

## **ВЛАДИВОСТОК – МУРОРАН**

Той ночью, когда мы отплыли из Владивостока, дети радостно носились по палубе, словно выпущенные на свободу маленькие птички, а женщины задумчиво смотрели на мерцающий на далекой линии горизонта свет маяка на острове Аскольд, расположенном у входа в порт.

Утром уже ничего не было видно. Вокруг – только водная гладь Японского моря.

Дети родились и воспитывались в России, на материке. Они очень радовались, впервые выйдя в море, и бегали по судну с криками изумления и восторга.

Милые дети, шумите, если вам радостно! Я молюсь о том, чтобы это путешествие привело вас к счастью!

Во второй половине дня на горизонте показался большой остров, его высота над уровнем моря составляла 2 300 сяку (704 м). Затем маленький остров – 1000 сяку (309 м) над уровнем моря, потом стали видны горы Оу и Хоккайдо.

Вскоре после захода солнца мы увидели свет маяка Сираками, и дети шумно приветствовали его, собравшись на баке судна.

15 июля дети с раннего утра любовались морским берегом, разглядывая рыбацкие лодки. Им очень понравился маяк на горе Эсан, на северо-восточном мысе пролива Цугару, и крутые склоны вулкана Комагата. Около полудня мы вошли в порт города Муроран, пройдя от Владивостока 472 морские мили.

## **ПОРТ МУРОРАН**

Часть говядины, которой мы запаслись во Владивостоке, испортилась, поэтому в порту Муроран необходимо было закупить 100 частей коровьих туш (25 голов скота). По дороге мы отправили телеграмму в торговое представительство судовладельца с просьбой закупить мясо, а также около 5000 кин<sup>17</sup> овощей, но в порту Муроран не знали о миссии

<sup>17</sup> Японская мера веса. 1 кин = 600 г. – *Примеч. пер.*

«Йомей Мару», поэтому телеграмму сочли нелепой ошибкой и только посмеялись. Однако когда корабль вошел в порт и выяснилось, что на борту находятся более 1000 пассажиров, сотрудники, сбившись с ног, делали всё возможное, чтобы выполнить заказ. Наконец благодаря их стараниям удалось найти 12 голов скота. Другого мяса, которое могло бы заменить говядину, в этом порту не было. К сожалению, напыщенные американцы высказали язвительные замечания о бедности порта.

Все пассажиры хотели высадиться на берег и увидеть Японию. Я обратился в соответствующие инстанции, однако безмозглые морские чиновники города Муроран запретили всем, кроме американцев, сходить на берег, ссылаясь на то, что мирный договор с Россией не был ратифицирован.

Я пытался убедить власти, что запрет несправедлив – у беспомощных детей, пострадавших от произвола советской власти, не может быть «красных идей», а немецкие, австрийские и венгерские солдаты только и мечтают о возвращении на родину, и у них нет никакого желания оставаться на этой незнакомой земле, в городе Муроран, где они не понимают ни слова. К тому же все они находятся под защитой и контролем Американского Красного Креста. Наконец я получил разрешение с условием, что возьму на себя полную ответственность за пассажиров.

Я был удивлен, насколько некоторые официальные лица нашей страны негибки и догматичны. А последующий инцидент просто возмутил меня. Несколько чиновников поднялись на борт, чтобы осмотреть судно. После осмотра они заявили: «Угостите нас, и желательно блюдами западной кухни».

Было 11 часов 10 минут утра. Мы готовились отплыть сразу после пополнения запасов пресной воды и продовольствия, поэтому были очень заняты. Мне было стыдно за нелепое, низкое поведение этих людей, вымогающих удовольствия для себя на глазах у иностранцев.

Я категорически считаю эту картину безобразной. Что же должны были подумать тогда американцы, наши партнеры, девиз которых – «Всё во имя людей»?

Находчивые и доброжелательные действия нашего торгового агентства, компании «Курибаяси», дружеское участие средней школы города Муроран и радушный прием районной администрации спасли нашу честь, запятнанную некоторыми чиновниками. Это было очень хорошо для города Муроран и всей Японии.

Чтобы в короткие сроки выполнить наш заказ на поставку большого количества продовольствия, торговая компания «Курибаяси» повсюду разослала своих сотрудников и предоставила лодки и небольшие пароходы, чтобы перевезти наших пассажиров на берег. Кроме того, компания выделила сотрудника, господина Урю, для сопровождения миссис Кэмпбелл в город за покупками и попросила среднюю школу города Муроран разрешить учителю Хинума выступить в качестве переводчика, чтобы полковник Аллен смог посетить правительственные учреждения.

Районная администрация города Муроран направила нескольких сотрудников, чтобы они встретили нас на берегу. Чиновники сопровождали детей в начальную школу, где им предложили чай, сладости и подарили открытки. Школьники продемонстрировали свое искусство дзюдо и айкидо. Потом японские и русские дети вместе играли на школьном дворе. Чистые и бесхитростные, они общались без знания языка, брали друг друга за руки и хлопали по плечам. После этого дети осмотрели городские достопримечательности и вечером вернулись на корабль.

Десятки детей, которым в школе рассказали печальную историю наших пассажиров, вслед за нами пришли на корабль и принесли сладости и фрукты. Смешно общаясь с помощью жестов, японские дети весело играли с голубоглазыми русскими детьми. Глядя на них, госпожа Кэмпбелл плакала от радости, а полковник Аллен сразу отправил по телеграфу подробный доклад в дипломатическую миссию в Токио и штаб-квартиру в Вашингтоне.

Лица членов экипажа стали более радостными. Неприятное впечатление от недостойного поведения некоторых чиновников

забылось. Утром 16 июля мы покинули Муроран, испытывая сердечную благодарность его жителям, и отправились в Сан-Франциско.

## **МУРОРАН – САН-ФРАНЦИСКО**

В первые же дни путешествия мы привели корабль в порядок, и дети немного успокоились. Что ни говори, они выросли на материке и не имели ни малейшего представления о море, поэтому совершенно бесцеремонно транжирили пресную воду, полагая, что она течет из водопровода. Никакие наши разъяснения не имели ни малейшего эффекта, в итоге ежедневный расход воды превысил 100 тонн.<sup>18</sup> Посоветовавшись с капитаном Уокером<sup>19</sup>, мы ограничили время пользования пресной водой, а в остальное время заливали в водопровод морскую воду.

Дети были недовольны ограничениями и выстраивались около умывальников с хмурыми лицами. Кто-то научил их японским словам, и они стали обращаться к членам экипажа по-японски: «Дайте, пожалуйста, воды», называя их по-японски «старший брат» или «дядюшка». Это было, скорее, комично, хотя и ставило экипаж в затруднительное положение.

С 18 июля для подготовки к чрезвычайным ситуациям мы начали проводить шлюпочные учения, для того чтобы отработать действия пассажиров при эвакуации. Сначала мы учили детей, как пользоваться спасательными жилетами и где надо собираться после сигнала сирены. В течение первой недели каждый день в назначенный час, а впредь и в любое другое время, мы включали сирену. После этого дети совместно с экипажем учились по сигналу спускать шлюпки на воду. В конце концов у них стало это быстро получаться – подготовка к эвакуации занимала всего семь минут.

---

<sup>18</sup> Судя по записям в судовом журнале, общий расход воды действительно увеличился день ото дня. В записи от 2 октября указано, что на этот день общий расход воды (считая от выхода из Владивостока) составил 3 881,2 т.

<sup>19</sup> Капитан АКК Уорд Уокер (Ward Walker) был инженером. Именно под его руководством происходило переоборудование судна. На его ответственности было решение всех инженерных проблем на борту, связанных с нуждами пассажиров.



Эти учения были очень важны для членов экипажа, и конечно, для пассажиров. Когда все люди в полной готовности действуют согласно установленным правилам, не случится нелепой ситуации, подобной той, что произошла с «Байкал Мару».<sup>20</sup>

Когда пассажир оказывается на борту, ему первым делом надо запомнить, в какую шлюпку он должен сесть в случае эвакуации. Японцы живут в стране, окруженной морем, и я считаю, что каждый должен уметь обращаться со спасательным жилетом, независимо от того, собирается он плыть на корабле или нет. Не странно ли, что во время кораблекрушения судна «Ясима Мару»<sup>21</sup> никто из находившихся на борту не был, как положено, одет в спасательные жилеты?

Некоторое время назад пассажирский пароход водоизмещением около 2 000 тонн из-за густого тумана наскочил на риф у берегов Англии и был на грани кораблекрушения. Все пассажиры боролись за место в первой шлюпке, которую с большим трудом спустили на воду, и она могла легко опрокинуться. Тогда капитан корабля выхватил револьвер и приказал всем рассаживаться по своим лодкам. Он усмирил разбушевавшихся пассажиров, заставил их действовать в установленном порядке и всех спас.

Что написали бы японские газеты, нещадно критиковавшие происшествие с «Байкал Мару», если бы ее японский капитан поступил так же? Нетрудно себе представить нападки этих язвительных писак.

Ни издательства, ни японцы, ни японские газетчики не знают моря!

---

<sup>20</sup> «Байкал Мару» – японский военный транспортный корабль. Сел на мель в июне 1929 г. Пассажиров удалось спасти, а судно – снять с мели. В 1933 г. «Байкал Мару» столкнулся с австралийским судном недалеко от японского города Кобе. Оба судна понесли ущерб, но жертв не было. Не ясно, какой из этих случаев имеет в виду капитан Каяхара. URL: [http://www.combinedfleet.com/Baikal\\_t.htm](http://www.combinedfleet.com/Baikal_t.htm) (дата обращения: 24.01.2016).

<sup>21</sup> 23 октября 1933 г. пассажирское судно «Ясима Мару» затонуло в шести милях от г. Кобе во время шторма, и большинство пассажиров погибли. Northern Standard (Darwin, Australia). 24 October. 1933. P. 1. URL: <http://trove.nla.gov.au/ndp/del/printArticlePdf/48063104/3?print=n> (дата обращения: 24.01.2016).

Я хорошо помню, что Министерство торговли Великобритании одобрило поступок английского капитана и вручило ему орден. Я очень прошу журналистов: когда на море случается авария, подумайте об ответственности, не поднимайте попусту шум и не прибегайте к своему ядовитому перу!

Помимо тренировок по эвакуации дети школьного возраста каждый день должны были изучать английский язык и математику. Зато по субботам и воскресеньям для них устраивали занятия в фотокружке, танцы, состязания по перетягиванию каната, по боксу, а также другие развлечения, доступные в путешествии.

«Йомей Мару» стал огромной передвижной школой и держал курс на восток по спокойному Тихому океану.

Когда пароход идет через Тихий океан, местное время не используется, вместо этого используют «время», которое устанавливают каждый полдень в соответствии с положением судна: в зависимости от направления и количества пройденных морских миль стрелки часов каждый день переводят вперед или назад.

«Йомей Мару» двигался на восток, проходя каждый день по 280–290 морских миль. Это соответствует примерно 6 градусам долготы, поэтому каждый день мы переводили стрелку вперед на 24–25 минут. Каждый полдень наши пассажиры приходили в недоумение, почему их часы отстают. Мы много раз пытались объяснить им причину, но они никак не могли понять и продолжали задавать вопросы. 23 июля мы пересекли 180-й меридиан – линию, где долгота меняется с восточной на западную. Таким образом, появлялся дополнительный день: завтра опять будет двадцать третье число! Нас всё больше и больше засыпали вопросами об этом непонятном явлении.

Хотя в этом не было ничего необычного, у многих, к нашему удивлению, возникло ощущение чуда, так что мы решили в общих чертах объяснить ситуацию.

Земля вращается вокруг своей оси в направлении с запада на восток. Один оборот длится 24 часа. Земной шар делится на 360 градусов долготы, поэтому за каждый час происходит

поворот на 15 градусов долготы. Таким образом, для поворота на один градус долготы требуется 4 минуты.

Если корабль остается на месте, часы переводить не надо. Когда судно перемещается на 6 градусов восточнее, стрелку часов следует перевести на 24 минуты вперед.

Как возникает дополнительный день, легко понять, начав отсчет от 180 градусов долготы и учитывая, что через каждые 15 градусов долготы время отличается на один час, а часовые пояса принято считать положительными к востоку и отрицательными к западу.

Когда на 180-м меридиане восточной долготы полночь, на 90-м меридиане восточной долготы 6 вечера, на нулевом меридиане – полдень, на 90-м меридиане западной долготы – 6 утра, на 180-м меридиане западной долготы – ноль часов и начало дня.

Земной шар делится на Восточное и Западное полушария по линии 180-го меридиана. Если пересекаешь его с запада на восток, то конец дня (12 ночи) становится нулем часов (началом) того же самого дня.

И наоборот, когда на 180-м меридиане западной долготы полночь, на 90-м меридиане западной долготы больше на шесть часов, то есть 6 утра следующего дня. На нулевой долготы – полдень следующего дня. На 90-м меридиане восточной долготы – 6 вечера следующего дня. На 180-м меридиане восточной долготы на шесть часов больше, то есть полночь следующего дня, или ноль часов третьего дня.

Таким образом, на линии 180-го меридиана западной долготы второй день исчезает. На линии 180-го меридиана восточной долготы наступает ноль часов третьего дня. Если пересекать с востока на запад 180-й меридиан, следующий (второй) день исчезает, и с первого дня вы сразу перескакиваете в третий. 180-й меридиан так и называется – линия перемены даты.

Если пользоваться вычислением «времени» по долготы, полдень в Кобэ будет соответствовать 12:26 дня в Ёкогаме и 11:36 утра в Модзи. Разное время в каждой местности соз-

дает неудобства для связи и транспорта, поэтому в Японии полдень на 135 градусах восточной долготы (Акаси) принято считать полуднем для всей территории страны. На Тайване, в Корее и в Манчжурии единым считают время, соответствующее 120 градусам восточной долготы.

Чтобы судно пересекло Тихий океан, сначала требуется найти на морской карте кратчайший маршрут от пункта отплытия до пункта назначения. Мы движемся по этому курсу, полагаясь на компас и лаг, с помощью которого измеряют количество пройденных кораблем миль за каждый час. Одновременно мы постоянно измеряем положение небесных тел (Солнца, Луны, звезд) и так определяем наше положение в Тихом океане, а именно, долготу и широту.

Однако после отплытия «Йомей Мару» из порта Муроран все дни стоял густой туман. Мы не могли вычислять положение корабля по небесным телам, поэтому приходилось пользоваться только компасом и лагом. Но вот в последний день июля, перед самым прибытием в Сан-Франциско, боги явили милость к Красному Кресту, густой туман за час рассеялся, и стало возможным вычислить точное положение судна.

Благодаря этой милости небес мы благополучно завершили свой путь через Тихий океан, пройдя 4 250 морских миль, и 1 августа прибыли в Сан-Франциско.

## **САН-ФРАНЦИСКО**

У входа в порт нас встречало множество пароходов с сотрудниками Американского Красного Креста и репортерами на борту. Мы бросили якорь недалеко от паромной переправы города Окленд, расположенного на берегу залива напротив Сан-Франциско. Среди встречающих, заполнивших весь причал, были даже наши соотечественники, японские журналисты и сотрудники Армии Спасения.

После непростых переговоров с представителями иммиграционной службы и муниципалитета по вопросам пребывания на берегу немецких, австрийских и венгерских солдат

нашу группу разместили в казармах в районе парка «Золотые Ворота».

В одной части парка всё – от чайных домиков, мостиков, искусственных прудов до дорожек из декоративных камней, было сделано в настоящем японском стиле, даже японские золотые рыбки и красные карпы плавали в пруду. Перед каменными ступенями, ведущими в маленький синтоистский храм, стояли большие тории<sup>22</sup>. Во время экскурсии по городу часть экипажа задержалась в этом месте более чем на час.

Пока «Йомей Мару» пополнял запасы угля, пресной воды и продовольствия, дети осматривали достопримечательности, посетили всевозможные торжественные приемы и 5 августа вернулись на корабль.

Матросы, слыша от детей, насколько Америка огромная страна и насколько, по сравнению с портом Муроран, Сан-Франциско крупный и процветающий город, какой радушный прием устроил им мэр и сколько замечательных подарков они получили, могли только сетовать: «Лучше бы мы пристали в Хакодате, а не в Муроран!»

Среди великого множества подарков, полученных детьми, было две-три сотни альбомов с вырезками из журналов и газет. Для их создания использовалась упаковочная бумага. В альбомах были искусно подобраны фотографии пароходов, машин, зверей и птиц. Похоже, на их изготовление ушло немало времени, и они казались самыми великолепными вещами, сделанными практически из отходов.

Одна дама из нашей группы одела своего шестилетнего сына в кимоно с узкими рукавами из ткани Касури с набивным редким узором, которое она купила в порту Муроран. Разумеется, местные японцы, да и американцы, нашли это очень милым, и мальчик получил самое большое количество подарков.

5 августа мы вышли из порта Сан-Франциско и направились в Панаму.

---

<sup>22</sup> Тории – ритуальные врата, устанавливаемые перед синтоистскими святилищами, имеют особое значение для японцев. Но эти врата отнюдь не символ удачи или счастья. Тории символизируют границу между миром земным и миром сакральным.

## САН-ФРАНЦИСКО – ПАНАМА

Морское побережье в районе ресторана «Клиф Хаус»<sup>23</sup> у входа в порт Сан-Франциско представляет собой величественный пейзаж. Огромные волны Тихого океана разбиваются о береговые скалы, бурлят и рассыпаются белыми брызгами, перекликаясь странными голосами, в воде играют тюлени, белоснежные чайки в огромном количестве парят в небе. Простирающаяся насколько хватает глаз огромная прибрежная равнина покрыта травой, и так и ждешь, что на ней появятся ковбои.

Эта красочная, наполненная жизнью картина природы настолько восхитила детей, что они совершенно забыли про сон и еду. Хотя пришло время отбоя, они не покидали верхней палубы. Дети шумели и носились под луной по кораблю. Если бы за ними на нос корабля явилась полиция, они бы перебежали на корму, если бы их преследовали на корме – снова побежали бы на нос.

Судно продолжало путь на юг от Мексики к побережью Центральной Америки, когда наступила жара, какой не бывает в России. От поверхности океана, на которую будто вылили масло, отражались яркие солнечные лучи. Вся озорная ватага, как и следовало ожидать, совершенно притихла и стонала, забившись под тенты, чтобы спастись от солнца.

Их даже не занимали резвящиеся на поверхности воды акулы и большие черепахи, которыми славятся эти воды. Они сильно мучились от жары и всё спрашивали: «Когда же мы прибудем в Панаму?» Человек двадцать детей получили солнечный удар. К счастью, их состояние не было слишком серьезным, и через два-три дня они поправились.

Среди озорных мальчишек были десятилетние близнецы, поразительно похожие друг на друга, словно две дыни, так что никто не мог различить братьев.

---

<sup>23</sup> Знаменитый и очень популярный ресторан «Cliff-House» («Дом на скале») существует с 1858 г., хотя за это время много раз перестраивался. С 1977 г. – собственность парка «Золотые Ворота» (Golden Gate Park).

Эти близнецы были самыми непослушными на корабле. Они вырезали в тентах дырки и просовывали туда головы, забирались на мачту, затягивали тросы в люки. Каждый день устраивали детские проказы, но было трудно определить, кто из братьев виноват, поэтому после отплытия из Сан-Франциско мы сделали латунные таблички диаметром примерно два сун<sup>24</sup> и заставляли братьев постоянно носить их на шее. На этих табличках были цифры 1 и 2, и по ним мы надеялись распознавать близнецов. Однако послушнее мальчуганы не стали: то первый номер напраказит, то – второй, поэтому капитан Уокер только горько усмехался.

18 августа в 8 вечера мы прибыли в панамский порт, расположенный в крайней восточной точке Тихого океана, и приступили к пополнению запасов угля, воды и продовольствия. Мы должны были проходить через канал на следующий день, в 6 утра, поэтому всем, за исключением нескольких человек из руководства, запретили покидать судно.

## ПАНАМСКИЙ КАНАЛ

Дети мечтали об открытках и фруктах. Чтобы осуществить их желания, мы с одним из членов экипажа сошли на берег и нагрузили покупками целую повозку, запряженную лошадьми. Однако удовлетворить более семи сотен детей было невозможно. На следующий день, когда мы проходили шлюзы Педро Мигель и Гатун, местные добровольцы неожиданно принесли фрукты и открытки для детей.

Вдохновленные этим примером, другие люди стали тоже приезжать к шлюзу на машинах и забрасывать нас подарками. На корабль, как дождь, посыпались мандарины, манго и бананы. Дети кричали и прыгали от радости. Одна девочка решила бросить с берега на борт куклу, которую до этого крепко обнимала, но не добросила, и кукла упала в воду.

Спасение человеческой жизни – истинное предназначение Красного Креста! Над водой быстро спустили веревочную

---

<sup>24</sup> Японская мера длины. 1 сун = 3,03 см. – *Примеч. пер.*

лестницу и подобрали куклу. С корабля и с берега раздались громкие крики ура.

Во время прохождения канала мы вывесили для наших пассажиров два вида географических карт – плоскую и трехмерную. Дети впервыеплыли на пароходе, пересекали океан, проходили канал, вобравший в себя лучшие достижения современной техники. Они прыгали и радовались, наслаждаясь чудесами, и забывали об ужасных «красных» несчастьях. Мамаша Кэмпбелл молила бога, чтобы он надолго даровал им такое счастье.

Панамский канал имеет длину около 50 миль. Для его строительства в горе Кулебра был прорыт проход глубиной примерно 9 миль, с двух сторон канала построено по три шлюза, запружена река Чагрес и создано большое искусственное озеро, уровень воды в котором на 85 футов выше уровня моря.

Из-под воды виднелись только верхушки огромных деревьев, растущих по склонам ущелья. Разбросанные повсюду небольшие горные гряды наполовину ушли под воду и превратились в маленькие острова. Восхитительный вид!

Некоторые считают, что могут возникнуть проблемы из-за пересыхания озера, однако в этом изобилующем осадками месте существует скорее опасность не засухи, а затопления шлюзов. Поэтому установлено регулирующее оборудование и постоянно производится дренаж большого количества воды, к тому же сила отводимой воды используется для выработки электроэнергии и снабжает светом, теплом и электроэнергией всю территорию канала.

Шлюзы – это огромные сооружения, 110 футов в ширину и 1000 футов в длину. Как бы велико ни было судно, шлюзы поднимают его в три этапа на 85 футов: на каждом этапе более чем на 20 футов за несколько минут. В это время судно буксируется вдоль канала электрическими железнодорожными локомотивами, по три локомотива на каждом берегу канала, а собственные двигатели корабля не используются.

Если бы гости старой столицы Киото, восхищенные Киотским дренажным каналом, о котором поется в старой песне



«С горы спускается лодка», увидели, как огромный корабль водоизмещением свыше 20 000 тонн заставляют плыть на целых 85 футов выше уровня океана, они, несомненно, были бы поражены.

Однако в связи со стремлением строить корабли всё большего размера проектировщики канала – этого чуда современных технологий, сталкиваются с одной проблемой.

Постройка любого мощного корабля влечет за собой желание построить еще более мощный. Но если водоизмещение военного корабля достигает 35 000 тонн, то его ширина, как правило, превышает 100 футов. Но ширину шлюза так просто не увеличить. Руководство военно-морского флота США на Вашингтонской конференции по сокращению вооружения добивалось ограничения водоизмещения кораблей, обосновывая это стремлением сохранить мир во всём мире. Возможно, в действительности, они заботились лишь о возможности использовать канал для своих военных кораблей.

Франция при строительстве канала столкнулась с рядом проблем и потеряла большое число работников из-за малярии. Правительство США выкупило французские права на постройку канала, и прежде чем приступить к строительным работам, сделало всю территорию канала, погруженную в ядовитые испарения, безопасной для здоровья – в пруды, болота, горные потоки распылили керосин, сожгли дотла бурьян и истребили мух и комаров.

Мы, японцы, которые всё делаем стремительно и наспех, должны перенять этот опыт.

Правительство нашей страны призывает добровольцев: «Вперед, на развитие Манчжурии и Монголии, поскольку это важно для Японии», и безучастно наблюдает, как совершенно не подготовленные молодые люди уходят в дикие заснеженные места, абсолютно не приспособленные для жизни. Многие из них потом просто бегут оттуда, спасаясь от неминуемой гибели. Американское правительство, разрабатывая панамский проект, провело всестороннюю подготовку. Не стоит ли нашему правительству перенять их опыт?

Проход канала обычно занимает 12 часов, но из-за того, что так много людей пришли с подарками для детей, мы сделали небольшую остановку у шлюза Гатун и прошли канал за 14 часов. 19 августа в 8 вечера мы вышли в Атлантический океан. Не заходя в порт Колон у северной оконечности канала, мы взяли курс прямо на Нью-Йорк.

## **ПАНАМА – НЬЮ-ЙОРК**

На следующий день, двадцатого числа, с утра дул сильный северо-восточный ветер. Море было таким бурным, что брызги попадали на борт и судно слегка покачивало. Конечно, для экипажа это не имело значения, но у детей, накануне объевшихся бананами и мандаринами, сразу началась морская болезнь. Лица их побледнели, многие слегли.

Твиндеки, в которых еще вчера резвились дети, превратились в место ужасных страданий. И врачи, и санитары разрывались на части, пытаясь оказать всем помощь.

Один озорной малыш выскочил с фотоаппаратом и фотографировал развернувшиеся повсюду удивительные сцены, сопровождавшиеся ужасными стонами и взрывами хохота.

Во время нашего большого плавания от Владивостока до далекой Финляндии, за которое мы обошли две трети земного шара, только в этот единственный день так много детей страдали от морской болезни, и я должен сказать, что это было милостью неба.

Когда мы миновали равнинные острова к северу от Кубы, на которых там и сям высились кокосовые пальмы, и остров Сан-Сальвадор, первый из американских островов, открытых Колумбом, жара начала быстро спадать, дети воспряли духом и вновь принялись озорничать.

У восточных берегов Америки нет ни одной горной возвышенности, только острова с равнинным рельефом. Днем мы почти не видели землю, но с наступлением ночи там и сям светились огоньки, и по мере продвижения на север их число увеличивалось. На океанском побережье у входа в порт Нью-

Йорка и у Кони-Айленд бесчисленные яркие огни освещали уже всё небо.

В порт Нью-Йорка непрерывно входили и выходили из него большие пассажирские корабли, которые направлялись на восток и на юг, и дети были в восторге от этого вида, который так отличался от пейзажей западного побережья.

28 августа мы прибыли в Нью-Йорк. Путь от Панамы составил 1 972 морские мили.

## НЬЮ-ЙОРК

По распоряжению начальника порта мы направились в Джерси-Сити, проходя мимо статуи Свободы, гордости американского народа.

Важный символ для янки, считающих свою страну первой страной свободы, в настоящее время приобрел мрачный, темно-серый оттенок, как будто Богине, прибывшей из Франции, всё опротивело. Однако, не зная отдыха, медная Богиня до сих пор продолжает, как и в давние времена, крепко держать в руке факел свободы.

Джерси-Сити отделен от Нью-Йорка только рекой Гудзон и находится всего лишь в двух-трех милях от Уолл-стрит – делового района, где квадратный фут земли стоит более тысячи долларов. Поэтому многие заблуждаются, считая Джерси-Сити более процветающим районом, нежели проспект Бродвей и расположенные дальше от Уолл-стрит 200-е улицы, и полагая, что стоимость земли в Джерси-Сити тоже должна быть высокой. Из-за этой иллюзии, в которую легко поверить, немало людей, должно быть, были обмануты мошенническими риэлтерскими фирмами, выдающими Джерси-Сити за сокровище. Однако Нью-Йорк и Джерси-Сити расположены в разных штатах Америки. Даже если цена на землю в районе Бродвея и 250-й улицы станет 100 долларов за 1 цубо<sup>25</sup>, цены в Джерси-Сити никогда не поднимутся до стоимости престижного

---

<sup>25</sup> Японская мера длины. 1 цубо = 3,3 кв. м. – *Примеч. пер.*

района. Это совсем не так, как в городах Осака и Амагасаки<sup>26</sup>, где всё взаимосвязано.

«Йомей Мару» должен был задержаться в Нью-Йорке примерно на две недели, чтобы выгрузить загруженный в Кобэ сахар и загрузить каменный уголь, предназначенный для Северной Европы. Поэтому детей на это время решили разместить в военных казармах на острове Стейтен-Айленд, расположенном у входа в порт. Наши пассажиры сели на небольшие пароходы и временно покинули «Йомей Мару», который за пятьдесят дней пути стал для них домом.

Дети не хотели отправляться в казармы, потому что за эти пятьдесят дней очень привязались к членам экипажа, которые иногда даже стригли им волосы и делали для них игрушки. Руководители Красного Креста постарались утешить детей, и наконец все были на берегу.

Чтобы помочь нашим путешественникам, японская газета «Нью-Йорк Симпо»<sup>27</sup> объявила сбор денежных пожертвований среди представителей местного японского общества. Срок сбора подошел к концу, однако сумма пожертвованных денег не превысила 49 долларов и 50 центов.

Я раньше не раз слышал, что мои соотечественники, живущие в Нью-Йорке, все сплошь интеллигенты, выступают за японо-американскую дружбу и сожалеют об ухудшении отношений с Америкой. Тем не менее филиалы крупных корпораций и известные личности были совершенно к нам безразличны. Нью-Йоркское отделение Японского Красного Креста никак себя не проявило. Более того, когда капитан<sup>28</sup> явился в Генеральное консульство<sup>29</sup> для оформления разрешения на вход в порт, его пренебрежительно спросили: «Говорят, что какой-то

---

<sup>26</sup> Амагасаки – город и порт в Японии, крупный промышленный пригород Осака. – *Примеч. пер.*

<sup>27</sup> «Новости Нью-Йорка» (япон.). – *Примеч. пер.*

<sup>28</sup> Здесь автор не упоминает имени этого капитана. Однако дальше появляется его имя – Уокер. Почему инженер Уокер занимался получением разрешений, тем более в японском консульстве, остается неясным. Однако в списке сотрудников автор называет Уокера капитаном полиции, который вполне мог выполнять такие функции.

<sup>29</sup> Очевидно, имеется в виду Генеральное консульство Японии в Нью-Йорке.

японский пароход перевозит группу русских детей. Вы не знаете, что это за пароход?»

Когда капитан, получив приказ явиться в срочном порядке, опять пришел в консульство, его отругали: «Вы должны быть очень осторожны в иностранном порту. Особенно сейчас, когда становятся очевидны антияпонские настроения. Вы не должны были создавать такую проблему».

Проблема заключалась в том, что 31 августа, в день рождения наследного принца, который отмечают все японские граждане, по судовой традиции на фок- и бизань-мачтах «Йомей Мару» были высоко подняты японские флаги.

По просьбе фрахтователя, на бизань-мачте «Йомей Мару» были подняты звездно-полосатый флаг и флаг Красного Креста. Японский флаг, как обычно, развевался выше звездно-полосатого.

Узнав об этом, жители Джерси-Сити и полицейские возмутились, пришли к кораблю и стали разгневанно кричать: «Вы оскорбляете флаг Соединенных Штатов! Опустите флаг Японии!»

Честно говоря, экипаж, конечно, поступил неосмотрительно, но отступить уже было поздно, спуск японского флага выразил бы неуважение к императорской семье, оскорбил бы японский народ. Пока мы оспаривали это требование, уверяя, что звездно-полосатый флаг был поднят не в качестве национального американского флага, а просто был символом фрахтователя, капитан Уокер вернулся на борт после консультаций, и вопрос был решен так: американский национальный флаг убрали, а вместо него подняли флаг Красного Креста, который теперь стал символом фрахтователя. Однако антияпонские газеты подняли вокруг этого шумиху, дипломаты были недовольны. Капитан, информируя их об инциденте, возразил: «Разве наши действия не были правильными? Я полагал, вы скорее дадите им высокую оценку», и покинул консульство.

Требовать у таких дипломатов содействия в развитии отношений и дружбы между Японией и Америкой – то же, что искать рыбу, забравшись на дерево.

С консульствами были связаны также следующие эпизоды.

1. Несколько членов экипажа покинули корабль и где-то скрывались. Капитан узнал, где они находятся, и попросил консульство подать прошение в полицию, чтобы их арестовали. Однако консульство приказало предъявить документы моряков и начало просматривать их трудовые договоры и личные дела, выясняя, где и при каких обстоятельствах они были приняты на работу. Пока они занимались этой ерундой, дезертиры сбежали.

2. Один из членов экипажа заболел и умер в порту, в котором не было консульства. Мы сообщили об этом в консульство в следующем порту. Нас попросили разыскать наследников матроса, что было невозможно сделать с борта судна, находящегося за границей. Более того, нам без всяких законных оснований поставили ряд условий, а наше обращение вообще не желали рассматривать.

Если перечислять все большие и маленькие проблемы, им не будет конца. Многие противоречило принципам укрепления дипломатических отношений и защиты японских граждан. Стиль работы дипломатических органов можно назвать «хвостизмом»<sup>30</sup>.

Как японский гражданин я очень благодарен господину Мацуока Ёсукэ<sup>31</sup>, а также министру иностранных дел Утида<sup>32</sup>, которые разрушили этот традиционный дурной обычай одним ударом.

На следующий день по прибытии в порт благодаря торговой компании «Эндо Котати», занимающейся оснасткой кораблей, мы посетили офис газеты «Нью-Йорк Симпо», чтобы поблагодарить за призыв собрать пожертвования. Однако мы объяснили, что у нас на борту более 1000 человек, из которых только детей 780, а потому пожертвования в сумме менее

---

<sup>30</sup> Неизвестно, что имел в виду автор. Возможно, он был знаком с работами В.И. Ленина, который ввел понятие «хвостизм» в марксистскую литературу, понимая под ним оппортунистическую тактику следования в хвосте событий, приспособления к отсталым, стихийным элементам.

<sup>31</sup> Мацуока Ёсукэ (1880–1046) – японский политический деятель.

<sup>32</sup> Утида Ясую – министр иностранных дел Японии (1918–1923).

50 долларов не имеют никакого смысла. Эти слова вдохновили их, и они, постарались помочь детям и способствовать дружбе между Японией и Америкой. Как только мы сами внесли 100 долларов от имени экипажа «Йомей Мару», тут же нашлись благодетели и сумма пожертвований внезапно возросла до 529 долларов 50 центов.

Само собой, ни от генерального консульства, ни от американского филиала Красного Креста Японии, ни от крупных японских корпораций мы не получили ни цента.

Наши соотечественники сами отказались от права говорить о дружбе между Японией и Америкой и улучшать отношения между этими странами.

Я хотел бы выразить глубочайшую признательность «Нью-Йорк Симпо», моим соотечественникам-благотворителям, живущим в Америке, господам Эндо и Котати за их помощь по сбору денежных пожертвований. Отдельно я хотел бы отметить роль торговой компании «Моримура», которая не только внесла деньги, но еще и предоставила нам свои товары по льготным ценам.

Американцы утверждают, что они во всём первые, и это сильно раздражает. Однако когда Нью-Йорк называют городом номер один в мире, тут уж ничего не поделаешь, возразить невозможно – это действительно великий город.

В Нью-Йорке 13 железнодорожных линий, 87 регулярных паромных маршрутов, более 300 судов ежедневно заходит в порт и покидает его. В городе работает более 70 библиотек. Общая протяженность линий подземных железных дорог всех компаний – 840 миль, средняя плата на каждой линии – 5 центов в любой конец. По последним данным, 94 здания имеет высоту более 30 этажей, самое высокое – 86-этажное здание Эмпайр-Стейт-Билдинг, высота которого достигает 1 250 футов. Удивительно даже слышать эти цифры.

Остров Манхэттен, центр Нью-Йорка, находится между реками Ист-Ривер (East River) и Гудзон (Hudson River). Это очень узкий и длинный остров – с востока на запад две мили, с юга на север – 16 миль. Остров пересекают подвесные и подземные железнодорожные пути.

Южная часть этого острова является бизнес-центром, где возвышаются здания от 30 до 50–60 этажей. В средней части находятся улицы с небольшими магазинчиками, среди которых есть и невероятно огромные – каждый больше, чем универмаги «Мицукоси», «Даймару», «Сого» и «Такасима» вместе взятые. Среди магазинов расположены кинотеатры, рестораны, есть даже театр, на сцене которого работает настоящий паровоз. Оригинальная реклама и иллюминация делают этот район зоной развлечений, где жизнь кипит круглые сутки.

Вся северная часть острова – жилой район, это дома в 10, 20 этажей.

Земля в южной части острова сейчас стоит больше 1000 долларов за квадратный фут. Голландское правительство начало разработку этой местности около трехсот лет назад. Сначала голландцы щедро угостили местного вождя ароматными крепкими напитками и, удачно выбрав время, когда он находился в счастливом опьянении, начали торговые переговоры. И выкупили землю всего лишь за какие-то 60 гульденов.

Существует забавная легенда о том, что Манхэттен на местном наречии означает «пьяный». Якобы протрезвевший вождь сожалел, что набрался, и повторял: «Пьяный, пьяный – манхэттен, манхэттен», отсюда и пошло название острова.<sup>33</sup>

Интересно, что в большом Нью-Йорке, этом городе науки и цивилизации, до последнего времени действовали конные железные дороги. По причине того что срок лицензии на них не истек, конки несколько раз в день без единого пассажира ехали четверть мили туда и обратно на радость тем, кто устал от цивилизации и прогресса.

Различные нью-йоркские организации каждый день развлекали наших детей. С особым, поистине широким размахом

---

<sup>33</sup> Есть и другие версии. Например, Википедия дает следующее объяснение. Название Манхэттен происходит от слова «манна-хата», что на одном из языков народов Северной Америки означает «холмистый или малый остров». Впервые оно было отмечено в дневнике Робера Жюэ (фр. Robert Juet), офицера на яхте «Полумесец» 2 октября 1609 года. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Манхэттен#> (дата обращения: 01.02.2016).



были устроены водная прогулка по реке Гудзон, вечеринка в парке Бронкса<sup>34</sup> и экскурсия по городу на автомобилях.

Американский Красный Крест решил разместить нашу группу в Бордо, во Франции, и, наблюдая за ситуацией в России, постепенно искать родственников детей. Военный врач<sup>35</sup> майор Эверсол отправился во Францию первым, чтобы организовать строительство барачков для жилья и решить другие важные вопросы.

Однако от детей поступило невыполнимое требование, они заявили: «Сейчас Франция всё еще находится в состоянии войны с Россией, поэтому мы не хотим ехать туда. Вместо этого отправьте нас в какой-нибудь порт на Балтийском море, из которого можно добраться до Петрограда за 12 часов. В противном случае мы хотим остаться в Америке».<sup>36</sup>

В конце концов они подписали и отправили петицию президенту Соединенных Штатов. Безусловно, Американский Красный Крест считал, что оставить детей в Америке невозможно. Порты, из которых за 12 часов можно вернуться в Петроград, находятся в Эстонии и Финляндии. Однако Эстония уже становилась «красной», а Финляндия была не пригодна для жизни в зимнее время.<sup>37</sup> Поэтому детям в требовании было твердо отказано.

Тогда старые девы из Американской женской ассоциации по чрезвычайным ситуациям, одной из вездесущих женских организаций, вечно сующих во всё свой нос, ударили в набат и, поддержав требование детей, осложнили проблему настолько, что ее вообще стало невозможно разрешить.

---

<sup>34</sup> Бронкс (Bronx) – один из районов Нью-Йорка, названный в честь шведа Йонаса Бронка, которому некогда принадлежала здесь значительная часть территории, представлявшая собой множество небольших фермерских угодий.

<sup>35</sup> См. коммент. 15.

<sup>36</sup> В данном случае капитан Каяхара не достаточно точно пересказывает содержание требований детей. В письме от имени комитета колонистов и персонала колонии вице-председателю Атлантического отделения Американского Красного Креста нет никаких упоминаний о возможности остаться в Соединенных Штатах.

<sup>37</sup> Очевидно, капитан Каяхара не совсем хорошо представлял, что Петроград находится всего в 140 км от Финляндии и его климат почти не отличается от климата этой страны.

В это время дети группами по десять-двадцать человек стали ежедневно убегать, перелезая через ограду казарм. Красный Крест нанял вооруженную охрану и разыскивал детей с помощью полиции. Однако 17 детей скрылись.<sup>38</sup>

Назойливые старухи распалялись всё пуще, забрасывали нас язвительными замечаниями, и Красный Крест в конце концов пошел на уступки, изменил свой первоначальный план и заявил о решении взять курс на Балтийское море.

Пока дети жили в военных казармах, от болезни умерла шестнадцатилетняя девочка по имени Вера.<sup>39</sup>

Эта девочка выросла в России в состоятельной семье. Мятежники напали на семью, когда ей было тринадцать. Оба старших брата самоотверженно боролись с ними, но были убиты. Отец покончил жизнь самоубийством. Увидев эту страшную сцену, девочка, не помня себя, убежала и скиталась как сомнамбула, пока не попала в Сибирь, где ее спасли. Нервное потрясение привело к тому, что временами она впадала в состояние помешательства, и вот в результате истощения умерла на чужбине, последовав вслед за отцом и братьями.

Наверное, людям, охваченным разными безумными идеями, следует вспомнить об этой девочке, чья трагическая жизнь уже закончилась, и задуматься над своей собственной жизнью.

Вскоре произошел еще один несчастный случай.

Четырнадцатилетний мальчик по фамилии Николовски<sup>40</sup>, играя с вооруженным охранником, дурачился с палкой, делая

---

<sup>38</sup> Ханна Кэмпбелл в своих записках упоминает семь бывших военнопленных, оставшихся в Нью-Йорке, и не упоминает о не вернувшихся детях. В судовом журнале, который вел Р. Аллен, есть поименный список, в котором перечислены 16 бывших военнопленных, которые не вернулись на борт «Йомей Мару» в день отплытия. Также в журнале записаны имена двух мальчиков-колонистов, которые остались в Нью-Йорке. Достоверно известно, что по крайней мере один из них позднее догнал колонию и присоединился к ней.

<sup>39</sup> До сих пор у нас не было никаких сведений о девочке по имени Вера, скончавшейся в Нью-Йорке. Достоверно известно лишь о двоих детях, похороненных в этом городе (предположительно на кладбище Mount Olive). Это Елена Александрова (около 10 лет), которая скончалась от инфекции после укуса ядовитого насекомого, и Павел Николаев, о котором ниже пишет автор, правда, сказав его фамилию (Николовски). Ханна Кэмпбелл вспоминает только о кончине девочки, которую ошибочно называет Екатериной Александровой.

<sup>40</sup> Имеется в виду Павел Николаев.

вид, что это винтовка. Вдруг по какой-то случайности ружье охранника выстрелило, и мальчик тотчас же умер от огнестрельного ранения в голову.

«Старухи» вновь разгорячились. Нехорошо, мол, пускать в ход заряженное оружие. Как это солдат забыл свои обязанности и играл с ребенком?! И так далее, и так далее. Они возмущались и донимали своими нападками соответствующие инстанции, которые, признав смерть ребенка несчастным случаем, легко отделались. Жаль, что до отхода «Йомей Мару» из Нью-Йорка мы не смогли узнать, чем всё закончилось.<sup>41</sup>

У нас на борту была и еще одна несчастная женщина.

Юная русская дама по фамилии Симион еще в Сибири счастливо обручилась с американским железнодорожным инженером и отправилась в далекий Нью-Йорк, полная радостных надежд. Она получила от жениха долгожданную телеграмму. Все ее друзья завидовали, глядя, как она с волнением открывала ее. И вдруг – расторжение помолвки.

Не в силах вымолвить ни слова, Симион упала в обморок. Потом, утирая слезы, молила мамашу Кэмпбелл позволить ей вернуться назад, в Сибирь.

Симион, которая была на пике счастья, была низвергнута в бездну печали. По-видимому, теперь ей хотелось вернуться в Сибирь, где когда-то она была счастлива.<sup>42</sup>

Мы убеждались, что безнравственные поступки янки в Сибири, о которых писали газеты, были правдой. Как противно!

14 сентября «Йомей Мару» опять принял на борт детей, которые радовались, что возвращаются домой, и покинул Нью-Йорк, оставляя позади хмурую статую Свободы.

---

<sup>41</sup> Обезумевший от ужаса и горя молодой солдат, который успел подружиться с мальчиком, хотел покончить с собой, но его остановили.

<sup>42</sup> Ханна Кэмпбелл не упоминает об этой драматичной истории в своих записках. Однако в судовом журнале имеются аналогичные сведения о молодой женщине по имени Элизабет (возможно Елизавета) Симион, которая отвечала за работу помощниц сестер милосердия на острове Русский, а затем на «Йомей Мару». Возвращение Симион в Россию, видимо, было также связано с тем, что она не имела американской визы, надеясь, что об этом позаботится ее жених.

## НЬЮ-ЙОРК – БРЕСТ

Пожертвования, собранные компанией «Симпо» среди наших соотечественников, проживавших в Нью-Йорке, хотя и сделанные от чистого сердца, были несопоставимо малы по сравнению с жертвованиями американцев. Однако дети были тронуты, и каждый раз, получая подарок, говорили: «Это – сладости от японцев». Окружив команду, дети предлагали сладости морякам: «Спасибо за сладости. Возьмите одну штучку». Экипаж, который, как говорится, сколько ни пьет, всё ему мало, скорее не отказался бы от бочонка саке.

На второй день после отплытия из Нью-Йорка от болезни умерла одна русская женщина.<sup>43</sup> Во время пребывания в Нью-Йорке ей была сделана операция в связи с воспалением внутреннего уха. Ей предписывали покой и советовали остаться в Нью-Йорке, но предчувствуя смерть, она пожелала отправиться вместе со всеми.

Той ночью мы устроили на корме корабля алтарь, положили тело в брезентовый мешок, укрыв его флагом Красного Креста. Многочисленные друзья покойной, которые были с ней до последнего момента, провели на корме несколько часов, рыдая и молясь. Вскоре наступила полночь. «Йомей Мару» стоял, повернувшись носом на север. Под звуки рыданий и молитв мы опустили тело на морское дно в районе 65-го градуса западной долготы и 40-го градуса северной широты.<sup>44</sup>

Есть пословица: «Беда приходит трижды». Вот и к нам беда пришла три раза – смерть шестнадцатилетней девочки, смерть мальчика Николовски<sup>45</sup> и эта смерть. После этого мы очень спокойно, без происшествий, проплыли по курсу 3 200 морских миль и 27 сентября вошли в порт Брест, расположенный у северо-западной оконечности Франции.

---

<sup>43</sup> Речь идет о Марии Горбачевой, молодой воспитательнице группы девочек из сиротского приюта, которые присоединились к колонии еще в России.

<sup>44</sup> В судовом журнале указаны координаты: 50–20'–0'' западной долготы и 42–12'–0'' северной широты, в 310 милях на северо-восток от мыса Рейс.

<sup>45</sup> Имеется в виду Павел Николаев.

## ПОРТ БРЕСТ

Все военные корабли в порту несли флаги расцветивания. Вряд ли ради того, чтобы встретить прибывший издалека «Йомей Мару». Я задал вопрос и узнал, что празднуют инаугурацию нового президента.

В этом порту всем, кроме японцев и американцев, было запрещено сходить на берег и встречаться с иностранцами. Оставшихся на борту контролировали импозантные инспекторы вместе с вооруженными солдатами. Однако венгры и австрийцы умудрились добыть спиртные напитки в барах, которых было много в порту. Хорошо, что эти люди, которые провели по два-три года в русском плену, утолили свою жажду, однако у начальника полиции капитана Уокера, в обязанности которого входил контроль за этими людьми, было с ними много проблем.

Да и сам капитан Уокер не отказывался от употребления спиртного в компании очаровательных французских девушек. Ничего не поделаешь! Все они вдоволь насладились запрещенными напитками, на корме всю ночь играла музыка и раздавалось пение.

На корабль доставили фотографии барачных домов для детей, построенных в Бордо.

Пять одноэтажных барачных домов общей стоимостью 150 000 долларов были поистине великолепны, однако дети думали только о Ленинграде<sup>46</sup> и совершенно не заинтересовались этими постройками. Французский филиал Американского Красного Креста, предположивший, что среди большого количества «белых» русских, бежавших от экстремистов во Францию, обязательно найдутся близкие родственники наших детей, потратил впустую время на их розыск, обнаружив только двоих.

---

<sup>46</sup> На самом деле в то время город еще назывался Петроградом. Он был переименован в Ленинград только в 1924 г., после смерти В.И. Ленина.

В итоге, здесь мы расстались с шестью детьми<sup>47</sup> – двоих мы передали близким родственникам, четверо были репатрированы на юг России, на Украину.

Детям было грустно навсегда расставаться с друзьями, с которыми они вместе скитались по Сибири и делили все трудности. Они снова и снова целовали и обнимали отъезжающих, и даже выбежали за ворота – к неудовольствию охранников, которые не смогли их остановить. Прощание до слез растрогало стариков, сидевших в барах и не имевших ни малейшего понятия о причинах происходящего.

В этом порту французский флот был готов предоставить нам каменный уголь и воду, однако никто из моряков не говорил по-английски, а среди экипажа нашего корабля не было никого, кто бы знал французский. Поразмыслив, мы нашли: русскую даму, которая знала французский, немца, который знал русский, и немца, который знал английский.

Мы провели переговоры, пользуясь тремя переводчиками.

Это были утомительные переговоры, но как бы то ни было, мы запаслись достаточным количеством воды и угля, и на следующий день, 28 числа, «Йомей Мару» отплыл в направлении Кильского канала.

## **БРЕСТ – КИЛЬСКИЙ КАНАЛ**

На следующий день, 29 августа, проходя Дуврский пролив, разделяющий Великобританию и Францию, мы опять вернулись в зону восточной долготы.

Мы вышли из Владивостока, расположенного на 131-м градусе восточной долготы, двигались на восток, и после того как пересекли 180-й меридиан, начали отсчитывать градусы западной долготы. Сейчас мы пересекли нулевой меридиан, проходящий через Гринвичскую королевскую

---

<sup>47</sup> По сведениям из судового журнала, в Бресте «Йомей Мару» покинули колонисты Сергей и Андрей Феде и Константин Фребелиус, а также Евдокия (Ида) Горелкина, двенадцатилетняя девочка, которую Ханна Кэмпбелл взяла на попечение во Владивостоке. В последствии Х. Кэмпбелл официально удочерила девочку.

обсерваторию в Великобритании, и долготы снова стала восточной.

Район Северного моря (начиная с Дуврского пролива) был центром немецкой подводной деятельности во время Великой войны и сценой решающих сражений между основными силами британского и немецкого флотов – сражений, которые украшают последние страницы современной военно-морской истории.

«Йомей Мару» шел на север по спокойному морю, которое снова стало мирным. В мерцающем свете на горизонте виднелась большая крепость, сильно разрушенная не без участия союзных войск. Утром тридцать первого числа мы увидели остров Остенде<sup>48</sup>. Поднявшись вверх по течению реки Эльбы, в верховьях которой расположен порт Гамбург, мы прибыли в Брунсбюттель, гавань на южном выходе из Кильского канала. Путь от Бреста составил 800 морских миль.

## КИЛЬСКИЙ КАНАЛ

Канал кайзера Вильгельма, как следует из его названия, был прорыт во времена прежнего германского императора. Его протяженность – 65 морских миль. Обычно его называют Кильским, по названию военного города Киль, расположенного в северной части канала.

Канал великолепен. Поскольку он сооружался в военных целях, ширина и глубина его настолько велики, что не возникает никаких проблем при прохождении по нему гигантских военных кораблей.

На северном и южном выходах из канала есть шлюзы, обеспечивающие проход судов между Северным и Балтийским морями, уровни воды в которых различны.

Сеть железных дорог, которая считается гордостью Германии, пересекает канал примерно в десяти местах – по же-

---

<sup>48</sup> Остенде – крупнейший бельгийский город на берегу Северного моря. Название города связано с тем, что он изначально располагался на восточной (*нидерл.* oost) окраине (*нидерл.* einde) острова Тестереп, позднее слившегося с материком из-за понижения уровня Северного моря. Очевидно, именно поэтому капитан Каяхара называет Остенде островом.

лезным мостам, которые проходят на высоте 40 метров над поверхностью воды, а также по вращающимся и разводным мостам. Гигантские масштабы всего сооружения символизируют мощь Германии.

Можно сравнить три больших канала – Суэцкий, Панамский и Кильский. Суэцкий – самый длинный, за ним идет Кильский. Панамский канал – самый широкий, за ним по ширине также следует Кильский. Кильский канал имеет самый низкий уровень сложности, Суэцкий канал, напротив, – самый высокий, но и проход через Панамский канал доставляет хлопоты. Береговой пейзаж красивее всего в Панаме. Суэцкий канал проходит по бескрайней пустыне, что абсолютно несравнимо с пейзажами, окружающими два других канала. С точки зрения морских перевозок – Суэцкий и Панамский каналы равнозначны, а Кильский им уступает.

На верфях, расположенных на канале, стояло несколько разобранных военных кораблей. Лоцман, у которого мы расспросили о них, ответил, что корабли по мирному договору списаны, процесс их разборки контролируют Великобритания и Франция.

Всё это были результаты поражения в войне, и ни один немец на этих кораблях, включая и лоцмана, не проявлял былого, предвоенного, высокомерия. Напротив, они выглядели глубоко скорбящими.

Когда я вижу, как страдает народ страны, проигравшей в войне, я думаю о том, что политики, деловые люди с политическими связями, но без национальных приоритетов, а также интернационалисты с их новыми идеями должны хорошо понимать, перед какими проблемами стоит сейчас Япония.<sup>49</sup>

Когда мы проходили шлюзы, на южном и северном выходах не только немцы из нашей группы, но и австрийцы, и венгры бросали людям на берегу еду, одежду – всё, что попадалось под руку. Миссия «Йомей Мару» заканчивалась через несколько

---

<sup>49</sup> Следует учитывать, что капитан Каяхара писал эти строки в середине 30-х годов XX века, когда в мире, в частности в самой Японии, произошло уже много разных событий.



дней, а в трюме скопились горы товаров, поэтому руководители Американского Красного Креста, отвернувшись, делали вид, что ничего не замечают.

## **КИЛЬ – ГЕЛЬСИНГФОРС**

В Балтийском море и Финском заливе во множестве были затоплены морские мины, оставленные после войны обеими странами – Россией и Германией. Ни одна страна не выполнила свои послевоенные обязательства по очистке моря. Якорные цепи мин постепенно разрушались от ржавчины, и мины дрейфовали, смещаясь за пределы первоначальной акватории. Мы попали в ситуацию, когда должны были рассматривать всю поверхность моря как опасную зону, поэтому искали опытного лоцмана, хорошо знающего эту местность. Мы пошли на север, к западному побережью острова Готланд на востоке Швеции. От северной оконечности острова мы пошли на восток, затем на север, снова на восток, обошли острова на западе Эстонии. От порта Ревель<sup>50</sup> двинулись прямо на север и 10 октября благополучно достигли финского порта Гельсингфорс<sup>51</sup>.

Этот путь составил менее 800 морских миль, но потребовал в два раза больше времени, чем обычно, поскольку мы постоянно меняли курс и уменьшали скорость, а также делали остановки не только в ночное время, но даже днем, стремясь избежать малейшей опасности.

## **ПОРТ ГЕЛЬСИНГФОРС**

Финляндская республика в течение многих лет поддерживала тесные отношения с Германией в целях противодействия давлению со стороны России и после обретения независимости смотрела на Германию, как на образец во всех областях. Всё выглядело, совсем как в Германии, – от военных и гражданских мундиров до денежных знаков. На улице нам попадалось

---

<sup>50</sup> Ныне г. Таллинн. – *Примеч. пер.*

<sup>51</sup> Ныне г. Хельсинки. – *Примеч. пер.*

много военных, которые носили закрученные вверх усы, как у Кайзера. Соответственно, основным иностранным языком здесь был немецкий, во вторую очередь – французский и английский. Никто не говорил на русском, хотя финны знали его.

В этом порту русским снова не разрешили сойти на берег. Отсюда было очень близко до России, и информация оттуда наверняка доходила. Дети хотели узнать что-нибудь о положении в стране, поэтому мы принесли на корабль газеты на русском языке, но были разочарованы – в них имелись статьи только о северо-восточной Финляндии. Мы купили еще больше разных газет, но ни в одной из них не смогли найти новостей о Советской России.

После осмотра городских достопримечательностей мы зашли в ресторан, но из-за трудностей с языком общались только между собой. Неожиданно какой-то господин с белой бородой спросил нас по-английски: «Вы все японцы?» Мы вместе сели за стол и, засыпая господина вопросами, слушали за едой его рассказ. Видимо, он был высокопоставленным чиновником Министерства иностранных дел в царской России. Он был знаком с покойным князем Ито<sup>52</sup>, с виконтом Мотоно<sup>53</sup>, бароном Суэмацу<sup>54</sup> и многими другими. По его словам, он приложил немало усилий для приезда в Россию господина Фусэ<sup>55</sup>, корреспондента газеты «Осака Майнити»<sup>56</sup>, который первым посетил Советскую Россию.

---

<sup>52</sup> Ито Хиробуми (1841–1909) – японский государственный деятель, премьер-министр Японии (1885–1888, 1892–1896, 1898, 1900–1901), князь (1907). В октябре 1909 г. Ито Хиробуми был застрелен корейским патриотом в Харбине.

<sup>53</sup> Мотоно Итиро (1862–1918) – японский дипломат. Барон, виконт (1916). В 1901–1905 гг. – посланник во Франции, в 1906–1916 гг. – посол в России. Подписал русско-японские политические соглашения 1907, 1910, 1912, 1916 гг. Министр иностранных дел Японии (1916–1918).

<sup>54</sup> Суэмацу Кенто (1855–1920) – японский политик, интеллектуал, автор книг о Японии на английском языке.

<sup>55</sup> Кацудзи Фусэ – корреспондент японских газет «Осака Майнити» и «Токио – Нити-Нити», дважды побывал в Советской России.

<sup>56</sup> «Ежедневная газета Осака» (япон.). – *Примеч. пер.*

К сожалению, мы не узнали имя господина, с которым беседовали, поэтому помещаю здесь фотографию, на которой он запечатлен.<sup>57</sup>

За три дня пребывания в порту официальные органы Финляндии и Американский Красный Крест провели переговоры и договорились временно разместить группу детей в бывшем изоляторе больницы, которая находилась в неизвестной заброшенной дереvушке, в 60 милях на юго-востоке от Выборга.<sup>58</sup> Мы вышли из порта 9 октября, обогнули побережье Финляндии, снова избегая опасных вод, и на следующий день, 10 октября, прибыли в Койвисто<sup>59</sup>, пройдя 130 морских миль.

## ПОРТ КОЙВИСТО

Койвисто – порт, расположенный близко к российской границе. Этот чрезвычайно бедный, не более 50–60 домов, порт экспортировал небольшое количество лесоматериалов на маленьких пароходах и парусных судах. Однако Финляндская республика, похоже, считала его весьма важным для государственной национальной обороны и держала там морской авиаотряд. Несколько самолетов всегда находились в боевой готовности.

Перед нами в порт прибыл немецкий пароход водоизмещением примерно 3 000 тонн, слишком большой для этого порта. Он привез русских военнопленных для обмена их на немецких. Пароход покинул порт на рассвете 11 октября, полный немецких солдат.

Возможно, среди привезенных российских солдат был кто-нибудь из родственников детей. Мы жалели, что не пришли в

---

<sup>57</sup> К сожалению, качество фотографий в копии книги, которой мы располагаем, не дает нам возможности использовать их в этом издании.

<sup>58</sup> На самом деле детей договорились разместить на территории бывшего Императорского санатория в поселке Халила. Санаторий открыли незадолго до революции, и он находился в прекрасном состоянии, которое всячески поддерживали финны, хотя и не использовали помещения по назначению. После Зимней войны 1939–1940 гг. Халила перешла в состав Советской России. Сейчас на этой территории расположен санаторий «Сосновый Бор». Некоторые постройки сохранились.

<sup>59</sup> Ныне г. Приморск, РФ. – *Примеч. пер.*

порт хотя бы на два-три дня раньше, и с волнением провожали взглядами уходящий пароход.

В этом порту «Йомей Мару» закончил свою миссию, поэтому мы начали выгружать продовольствие, посуду, инструменты, постельные принадлежности. За два дня, 13 и 14 сентября, всё было выгружено, судно покинули все пассажиры, кроме немцев, австрийцев и венгров.

С тех пор как мы вышли из Владивостока, вместе прошли через жару и холод, за эти три месяца дети подружались с членами экипажа и с грустью повторяли «саёнара, саёнара»<sup>60</sup>, покидая судно.

Экипаж, пожелав детям счастья в будущем, тоже провожал их грустными взглядами, пока они не скрылись на железнодорожной станции.

«Йомей Мару», разом лишившийся около 900 членов большой семьи, вернулся в Копенгаген, столицу Дании. Мы испытывали чувство опустошения, будто прошел ураган. В Копенгагене высадились все немцы, австрийцы и венгры, мы выгрузили уголь, также было демонтировано всё специальное оборудование. 28 октября пароход снова стал прежним грузовым судном. Мы сняли вызывающие проблемы звездно-полосатые флаги, покрасили красные кресты на трубах. На грот-мачте остались развеваться на ветру только флаги акционерной пароходной компании «Кацуда».

Большое количество людей, более тысячи человек из десятка стран – Японии, Америки, России, Германии, Австрии, Венгрии, Чехословакии, Финляндии и Польши, за эти более чем 90 дней плавания, как одна семья, преодолели путь в 15 500 морских миль, обошли две трети земного шара на Востоке и Западе. У нас не случилось ни малейших разногласий. Мы даже не столкнулись с плохими погодными условиями, безопасно прошли Балтийское море, где дрейфовали морские мины. За это, прежде чем отложить кисть<sup>61</sup>, я хочу выразить благодарность всем руководителям группы, всему экипажу

---

<sup>60</sup> До свидания (япон.). – Примеч. пер.

<sup>61</sup> Японцы пишут специальными кистями.

«Йомей Мару» и всем тем, кто ответственно и искренне вкладывали душу в наше путешествие. Я также хочу поблагодарить за защиту Богов и Будд, которые оказывали милость флагам Красного Креста.

У меня совсем нет возможности узнать, счастливо ли сложилась судьба этих бедных детей, но я знаю, что «Йомей Мару» затонул несколько лет назад, налетев из-за густого тумана на риф у берегов острова Кинкасан, в префектуре Мияги.

*Перевод на русский язык:  
Саватюгина Наталия Юрьевна,  
2016 г.*

**Каяхара Мотодзи**

**Малоизвестная история времен Красной революции.**  
Записки о перевозке российской детской колонии

Под общей редакцией *О.И. Молкиной*  
Научные консультанты: *Адель Линденмейр, Масако Хамада*  
Консультант по морским вопросам: *А.Л. Кузнецов*  
Литературный редактор: *Е.А. Гайдель*

Перевод с японского: *Н.Ю. Саватюгина*  
Корректор: *Е.А. Гайдель*  
Верстка: *Е.А. Тальянова*

В книге использованы фотографии из семейных архивов участников описываемых событий.

*Фото на обложке предоставлено семьей Каяхара.*

Отпечатано в типографии

# МАЛОИЗВЕСТНАЯ ИСТОРИЯ ВРЕМЕН КРАСНОЙ РЕВОЛЮЦИИ

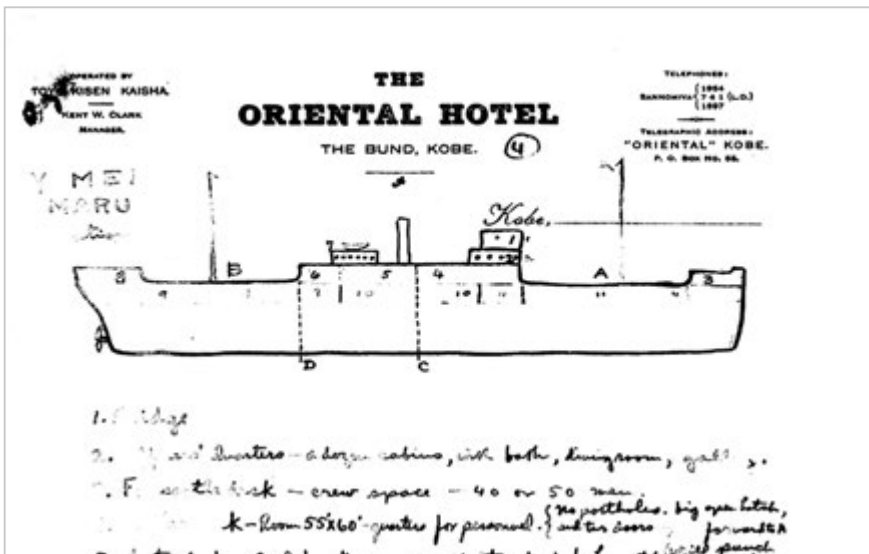
ЗАПИСКИ О ПЕРЕВОЗКЕ  
РОССИЙСКОЙ ДЕТСКОЙ КОЛОНИИ



Воспоминания капитана Мотодзи Каяхара рассказывают о малоизвестных страницах истории России, США и Японии.

Капитану довелось участвовать в беспрецедентной операции по спасению и возвращению домой восьми сотен детей из Петрограда, оказавшихся в опасности в период Гражданской войны (1918–1921 гг.).

Капитан Каяхара описывает морскую часть кругосветного путешествия, которое поневоле совершили петроградские дети за два с половиной года скитаний.



Записки и чертеж, сделанные инженером Уокером, ответственным за переоборудование «Йомей Мару»



Переоборудованный «Йомей Мару» готов к плаванию.  
Владивосток. Июль 1920 г.





Капитан  
Каяхара Мотодзи



Сотрудники Американского Красного Креста  
на палубе «Йомей Мару».  
Райли Аллен (стоит первый слева)



Японская команда «Йомей Мару»



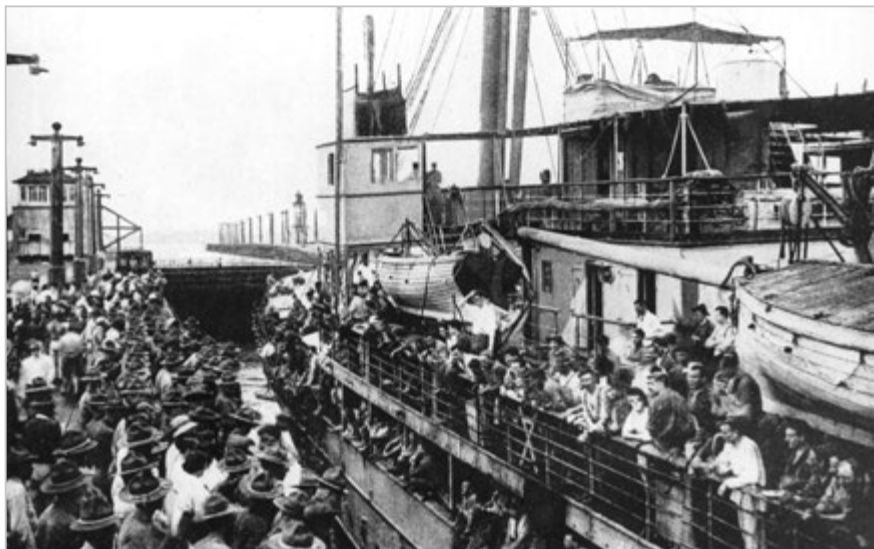
Шалости на борту:  
колонист лезет на трубу



Старшие колонистки  
на палубе



Колонистка младшей группы получила в подарок куклу



«Йомей Мару» в Панамском канале



«Йомей Мару» прибывает в Нью-Йорк.  
28 августа 1920 г.