

Часть II

(Продолжение. [Начало «В» от 7.04.2021](#))

О бухте Ахомтен и Гаврюшкином камне

Продолжаем наш круиз. Воображаемый теплоход идет на юг. Через несколько часов после выхода из Авачинской губы нас встречает одна из самых удобных бухт юго-востока Камчатки – Русская, носившая до 1952 года ительменское название Ахомтен. В ней еще со времен парусного флота бункеровались суда пресной водой. Набирали её из ручья, стекающего по южному склону бухты. Благодаря высокому содержанию в воде серебра она обладает прекрасным вкусом и может бесконечно долго храниться в корабельных танках.

В годы Великой Отечественной войны в бухте размещался военно-лоцманский пункт, сотрудники которого проводили суда с ленд-лизскими грузами через минные постановки, прикрывавшие вход в Авачинскую губу. Кстати, небезынтересным будет знать, что порт Петропавловска-Камчатского с конца 1941 года по сентябрь 1945 года переработал более двух миллионов тонн груза. Это приблизительно столько же, сколько прошло техники, вооружения, снаряжения и других стратегических материалов через Мурманск, и больше – чем через Архангельскую группу портов.

Летом караваны из США и Канады в Петропавловске-Камчатском разгружались частично, снижая осадку транспортов до уровня, позволяющего судам пройти к Владивостоку через мелководные Амурский лиман и Татарский пролив.

Япония, союзница гитлеровской Германии во Второй мировой войне, не позволяла советским ленд-лизским караванам пользоваться незамерзающим Сангарским проливом. Поэтому зимой, когда Амурский лиман и Татарский пролив скованы льдами, суда из Нового Света на Камчатке освобождались полностью от грузов. Их перевозили в Приморье с началом навигации в Амурском лимане и Татарском проливе.

Крохотный островок Гаврюшкин камень за 33 мили до мыса Лопатка напоминает еще об одном эпизоде Второй мировой войны. Возле него 6 августа два американских бомбардировщика то ли по ошибке, то ли в рамках спланированной провокации вступили в бой с двумя советскими пограничными катерами. Их обстреляли и нанесли бомбовый удар патрульные самолеты РВ4У-2 «Приватир», сконструированные на базе бомбардировщика В-24 «Либерейтор». Они вооружались 12-ю крупнокалиберными пулеметами и могли нести почти 6 тонн бомб. «Приватир» предназначались для борьбы с кораблями и подводными лодками, иными словами, могли наносить бомбо-штурмовые удары по морским целям от эсминца и выше.

В противостоянии с РВ4У-2 казалось, что вооруженные 45-миллиметровыми полуавтоматическими пушками и пулеметами ДШК пограничные катера обречены, но они выстояли, хотя и понесли тяжелые потери. 7 моряков погибли. Трое пропали без вести, видимо, упали в океан во время боя. 14 человек получили ранения различной степени тяжести, один из них скончался в госпитале. И все-таки «морские охотники» сумели вернуться на базу.

Сегодня тишину Гаврюшкина камня взрывает накат океанских волн, шум которых, впрочем, не всегда способен перекрыть гомон птичьих базаров. Здесь гнездятся 4 вида пернатых. Отмели острова облюбовали каланы, ларги и сивучи...

Идем дальше на юг. На этом участке круиза сопровождавшие нас на всем маршруте после выхода из Авачинской губы живописные горные отроги и скалы на берегу Камчатки отступают, сменяясь покрытой тундровой растительностью низиной, которая тонет в зеленой быстрине Первого Курильского пролива. Это и есть южная оконечность полуострова – мыс Лопатка.

Между морем и океаном...

Первый Курильский пролив до появления мощных винтовых пароходов лоции русского адмиралтейства исключали из районов, возможных для мореходства. Но пользоваться им, несмотря на запрет, отчаянные русские моряки не перестали. Через пролив лежит самый короткий путь из северной части Тихого океана в Охотское море. Но самый короткий еще не означает, что он же самый безопасный.

Моряки прекрасно знают, какие опасности таит в себе неширокий пролив, отделяющий Камчатку от острова Шумшу. Волны в штормовую погоду здесь могут достигать высоты 14 метров, а сильные ветра и течения постоянны.

Для мореплавания опасны и рифы, стерегущие южные берега Камчатки. На их острых скалах нашли гибель десятки судов.

В современных источниках дебютным в мартирологе парусников, для которых Первый Курильский пролив стал конечной точкой маршрута, значится галиот «Охотск», затонувший у острова Шумшу 30 октября 1806 года. Я решил проверить этот факт, полагая, что за давностью лет названия других судов, окончивших в здешних водах свой бег по морю, оказались забыты.

Поиски отбросили меня на 65 лет назад и позволили открыть мартиролог Первого Курильского пролива ботом «Лодия», который построен в Охотске плотником Каргопольцевым в 1723 году. Судно оказалось связано с первой экспедицией Витуса Беринга. Отмечается, что оно перетимберовано, т.е. отремонтировано с полной заменой деревянной обшивки, под наблюдением самого командора и повторно спущено на воду 4 августа 1727 года. Скорее всего, речь идет о боте, который сопровождал галиот «Фортуна», перевозивший Беринга и членов его экспедиции из Охотска в Большерецк.

После этих событий «Лодия» пережила еще один ремонт и служила своим хозяевам довольно долго, пока не затонула, как сказано в документах, около «перваго Курильского острова» в 1741 году. Вместе с судном погиб и экипаж. Судьба команды галиота «Охотск» оказалась менее трагичной.

Судно в сентябре 1806 года вышло из Охотска, направляясь в Петропавловск. На борту галиота, кроме провизии, предназначенной жителям Камчатки, находилось имущество экспедиции адъюнкта ботаники Академии наук Российской империи Ивана Редовского. Научное оборудование сопровождали иркутский геодезист Иван Кожевин и два препаратора, имена которых до нас не дошли.

Первоначально Иван Редовский входил в состав громадного посольства графа и российского сенатора Юрия Головкина, состоявшего из 300 человек, которое направлялось в Китай. Дипломатическая миссия находилась уже в Урге, когда от императора Поднебесной пришло известие, что Пекин отказывается принимать Головкина. Посольство вернулось в Иркутск, где Редовский получил из Российской академии наук указание оставить посольство и по маршруту Охотск – Гижига – Камчатка – остров Беринга – Курильские и Шантарские острова описать растительный и животный мир территорий, провести астрономические наблюдения.

Ученый значительную часть имущества экспедиции и провизии для неё погрузил на «Охотск», а сам по сухопутью отправился в Гижигу. Тяжести дороги Иван Редовский не выдержал. В феврале 1807 года, отчаянно уставший, он принял яд, так и не узнав, что экспедиционный груз до места назначения также не дошел.

«Охотск» под командованием штурмана С. Трубникова 3 октября 1806 года подошел к Авачинской губе, но сильный встречный ветер помешал галиоту войти в неё. Вторая и третья попытки пробиться в порт также не увенчались успехом. В последующие дни сильный ветер всё дальше уносил парусник в океан. К 24 октября «Охотск» от камчатского берега уже отделяли 54 мили штормовых. На паруснике заканчивались вода и дрова. Трубников решил перезимовать на Курилах и лишь с наступлением весны вернуться к берегам Камчатки.

27 октября «Охотск» подошел к Шумшу, но сильный ветер вновь не позволил высадиться на берег. Галиот в ожидании благоприятной погоды бросил якорь на траверзе острова. Последующие события показали, что капитан совершил ошибку. Разыгравшийся вскоре шторм сорвал парусник с якоря и выбросил на камни. Команде и пассажирам галиота удалось спастись. Зиму они провели на острове. В июне 1807 года на байдарках, купленных у аборигенов Шумшу, моряки и пассажиры «Охотска» пришли в Петропавловск. Документы не упоминают числа спасшихся, но по аналогии с другими зимовками можно предположить, что дожидаться весны удалось далеко не всем.

Известно, что во время зимовки капитана 1 ранга Петра Креницына на алеутском острове Унимак в 1768–1769 годах из 72 человек команды галиота «Святая Екатерина» от цинги и других болезней скончались 60 человек. Летом 1770 года при странных обстоятельствах уже в Нижнекамчатске погибнет и сам Пётр Креницын – руководитель одной из самых трагических и загадочных русских тихоокеанских экспедиций.

Спустя столетие с небольшим в водах Первого Курильского пролива погибнет имущество еще одной научной экспедиции, направлявшейся на Камчатку. На этот раз шведской...

В июне 1920 года из Хакодате, держа курс к полуострову, вышло бывшее русское охранное судно «Командор Беринг», построенное вместе со своим собратом «Лейтенант Дыдымов» вскоре после окончания Русско-Японской войны для крейсирования в районах рыбных и китовых промыслов Тихоокеанского бассейна. На борту парохода находилась экспедиция из Стокгольма, снаряженная для изучения Камчатки Шведским географическим обществом. Недалеко от мыса Лопатка 14 июня «Командор Беринг» напоролся на камни и затонул. Команда и пассажиры судна гибели избежали.

Вот как описывает происшествие руководитель экспедиции Стен Бергман:

«В половине седьмого нас разбудил ужасный грохот. Судно наскочило на подводную скалу. Все побежали на палубу, где наступило всеобщее смятение. Вода начала заливать машинное отделение и трюм. Во время ужасного столкновения со скалами последние, очевидно, пробили днище судна...

К счастью, от юго-западного берега Камчатки было лишь пять километров. Когда шлюпки наполнились людьми, узлами и чемоданами, они пошли к берегу.

... Мы вышли на берег около безлесной, бедной на охотничьи трофеи южной оконечности Камчатки, т. е. около мыса Лопатка. Были только нерпы и морские птицы в море и несколько сурков на земле. С аппетитом мы ели мясо нерп, бакланов и сурков.

... Деревянный крест в тундре говорил о том, что мы не первые на этом месте.

... С печалью в сердце нам пришлось оставить «Командор Беринг», успев спасти не более чем несколько быстро найденных ценных вещей – микроскопы, некоторые метеорологические инструменты, несколько штук оружия и фотокамер.

... На пустынном берегу находились 53 человека с потерпевшего аварию судна, окруженные узлами, ящиками и чемоданами...

Более дискомфортное место, чем юго-западный берег Камчатки, едва ли можно найти на всём полуострове. Это обычное место для штормов, дождей и туманов».

В этот раз помощь потерпевшим кораблекрушение придет быстро. 25 июня экипаж и пассажиров «Командора Беринга» в Петропавловск доставили два японских миноносца.

Сохранилось еще одно описание гибели судна в Первом Курильском проливе. Несчастье постигло экипаж и пассажиров бригантины «Святой Феодосий» 5 сентября 1811 года.

Она вышла из Охотска в конце августа 1811 года. Командовал бригантиной штурман В. Астафьев. Судно направлялось в Нижнекамчатск, имея на борту казенных товаров на весьма приличную сумму – почти в 38 тысяч рублей и 287 мест купеческого груза, в том числе спиртные напитки – водка и ром. На «Святом Феодосии» находились почти два десятка пассажиров – торговый люд, их жены и дети, ссыльные.

Рейс, судя по всему, проходил весело. Во всяком случае, когда 4 сентября бригантина подошла к Курильской гряде, хорошо подгулявший купец Выходцев сумел уговорить находившегося в том же состоянии штурмана Астафьева идти в Тихий океан не Четвертым Курильским проливом, а, вопреки указанию Адмиралтейств-коллегии, Первым. В результате судно вообще не пришло в Нижнекамчатск.

Обратимся к материалам судебного дела. Цитируя, я оставляю без изменения стилистику и пунктуацию XIX века, но исправляя некоторые архаичные обороты. Командир бригантины, «обманувшись в надежде засветло войти в пролив, на ночь, в половине 10-го часа вечера, из предосторожности привел к ветру (ветер был NW крепкий), и, будучи уже порядочно пьян, однако, помня свою обязанность, не сходил с верха, приказав вынести койку на ют. Транспорт шел по полтора узла, с дрейфом до 4 румбов. Прижимаемый к берегу, ночью поворотил на другой галс; когда же ему советовали стать на якорь, отказался, полагая, что при таком жестоком ветре и волнении судно может «раздергать». В 3 часа утра 5-го, берег уже открылся с палубы, и тогда только командир решился на поворот, начав его совершать против ветра и

оканчивая по ветру, причём был прижат к берегу до глубины 7 саж[еней], потому стал на якорь. Но якоря не задержали; судно ударилось о грунт, руль вышибло, корпус поворотило боком и волны полились через борт. Ночь была темная и ненастная; огни потухали, ветер свежел, и буруны разламывали ветхое судно. Никто не знал – где разбились. Испуганные, полуодетые, все, команда и пассажиры, женщины, дети, столпились на корме. Кто кричал в отчаянии, кто молился, несколько человек бросились в каюту, разламывая сундуки, пьянствовали...

Когда рассвело, узнали, что выкинуты у Первого Курильского острова, и увидели всю безнадежность своего положения: транспорт размывало волнами, а ветер не утихал. Переплыть на берег было почти невозможно. Однако матрос Федоров, один промышленник и один ссыльный, отлично плавая, отважились броситься в воду и благополучно достигли берега. В ожидании возврата их с помощью прошли еще целые сутки. В следующую ночь уже погибло пять человек, снесенных волнами. Многие из оставшихся были так ослаблены, что не могли держаться; таких товарищи привязывали к борту.

На другой день переплыли на берег еще боцманат Галандин и один ссыльный. Наконец на берегу показались две курильские женщины и развели огонь, а в три часа пополудни прежде выплывшие на берег привезли с собой маленькую лодочку. На этой лодочке переправлялась команда, по два и по три человека, до самого вечера. Командир, совершенно ослабленный, только тогда приказал перевезти себя, когда оставались уже очень немногие перевезенные вслед за ним...

Собравшиеся на берегу, однако, вскоре заметили, что вахтер (*содержатель судового имущества*. — **Авт.**) Страшный висит у борта, подвязанный под мышки. Начался ропот, стали спрашивать один у другого: отчего не спасен вахтер, отчего привязан? Но штурманский ученик Дехтерев, последним оставивший судно, объяснил, что вахтер привязан из предосторожности, чтобы по чрезвычайной слабости не свалился за борт, что перевезти его на маленькой лодочке в такие буруны было нельзя, ибо у него руки заостенели; и что жена его по той же причине там же оставлена. Решились ожидать более тихой погоды, чтобы спасти этих несчастных, но на другой день нашли их уже умершими...»

Я сознательно процитировал почти весь официальный документ, чтобы дать возможность прочувствовать, как даже через казенные строки чиновничьего отчета прорывается крайний трагизм ситуации, в которой оказывались команды и пассажиры судов, потерпевшие кораблекрушения у пустынных берегов Камчатки и Курильских

островов в XVIII–XIX веках.

Можно считать, что экипажу и пассажирам «Святого Феодосия» еще повезло. Им удалось высадиться на берег. До 7 октября, когда волны окончательно уничтожили судно, они смогли снять часть груза и продовольствия с судна. Напряженно работая, потерпевшие кораблекрушение до наступления зимы успели отрыть землянки и заготовить дрова из выброшенного на берег Шушму океаном топляка. Штурман В. Астафьев сумел наладить быт лагеря и поддерживать в нём порядок. До весны 1812 года, когда за моряками и пассажирами «Святого Феодосия» из Охотска пришло специальное судно, никто из уцелевших в кораблекрушении не погиб. Последнее обстоятельство, возможно, и стало причиной того, что суд склонялся к вынесению очень мягкого приговора для В. Астафьева.

Штурман, не отличавшийся крепким здоровьем, наказания так и не дождался. Он скончался в 1817 году.

Трагический пример «Святого Феодосия» оказался полезен для других командиров Сибирской флотилии. Переходы из Охотского моря в Тихий океан по Первому Курильскому проливу парусников прекратились. Судоходство по нему возобновилось лишь с воцарением на транспортных магистралях пароходов, не зависящих от капризов ветра, но происшествия между островом Шумшу и Камчаткой продолжались.

В сентябре 1933 года у мыса Лопатка сел на камни советский пароход «Камо», недавно переброшенный с Балтики на Тихий океан. Это происшествие с большим океанским судном заставило советские власти ускорить строительство маяка на мысе Лопатка.

В этот раз «Камо» удалось снять с мели. После ремонта он вышел в море, но жизнь парохода, построенного в начале века в Англии, на Тихом океане оказалась короткой. В ноябре 1935 года «Камо» из-за навигационной ошибки капитана прочно сел на камни у острова Карагинского. В этот раз пароход снять с мели не удалось, и осенние шторма разрушили судно.

Одной из следующих жертв Первого Курильского пролива стал танкер «Мариуполь», севший на мель у острова Шумшу 14 ноября 1943 года. Судно водоизмещением свыше 15

тысяч тонн совершало свой первый рейс под флагом СССР. Месяцем ранее в рамках ленд-лиза американская сторона передала его советским морякам в Сан-Франциско. Далее танкер, имея конечной точкой Владивосток, подошел к берегам Камчатки. Заправившись в бухте Русской пресной водой, «Мариуполь» направился к Первому Курильскому проливу.

Накануне японцы изменили режим работы маяка на северной оконечности острова Шумшу, не известив об этом советскую сторону. Согласно официальной версии, именно по этой причине «Мариуполь», наскочив на камни, пропорол днище и прочно сел на мель. О происшествии радист танкера сообщил в Петропавловск. Оттуда срочно выдвинулась спасательная экспедиция.

К тому времени как она вошла в Первый Курильский пролив, японцы уже перевезли на берег Шумшу команду танкера, находившегося в территориальных водах Страны восходящего солнца.

Моряков и их личные вещи вскоре возвратили на родину. Груз, судовое имущество и вооружение «Мариуполя», установленное на танкер перед передачей его СССР, японцы советской стороне демонтировать не позволили. Не разрешили они также нашим морякам попытаться снять его с мели.

Требуется восстановления также памятник, установленный на западном побережье полуострова. Наш воображаемый теплоход идет к нему.

(Окончание следует)

Владимир СЛАБУКА