(Продолжение. Начало «В» от 07.04.2021 г. , 1 4.04.2021 г. , 21.04.2021 г .)

Из Охотского – в Тихий…

Нам остается надеяться, что наше виртуальное круизное судно, взявшее от устья реки Озерной курс на юг, Охотское море осчастливит хорошей погодой. В пути возможна встреча со вторым по величине животным планеты – финвалом или сельдяным китом. Размером и весом он уступает только своему синему собрату. К настоящему дню в Охотском море обитает одна из крупнейших популяций финвалов. Но встретить их сложно. Они осторожны. Сельдяные киты входят в число абсолютных долгожителей животного мира, а потому популяция хорошо помнит те времена, когда на них велась активная охота.

В XIX веке в Охотском море ее преимущественно вели американские и британские китобои. Промысел в здешних субполярных водах всегда считался опасным и непредсказуемым. И сколько охотников сами стали жертвами – бесполезно даже гадать. Советские китобои начали осваивать добычливый промысел в конце 20-х годов прошлого столетия и спустя сорок с небольшим лет его прекратили.

Сегодня угроза для финвалов и их сородичей в Охотском море исходит только со стороны Японии, которая продолжает вести промысел китов, как считается, «для научных целей».

По мере приближения к Курильским островам вероятность встречи с морскими млекопитающими возрастает. Кроме усатых китов, здесь обитают не менее десятка животных, от косаток до каланов.

Из Охотского моря в Тихий океан можно выйти через пролив, разделяющий острова

Шумшу и Парамушир. Он носит название Второго курильского. Этот путь даст возможность полюбоваться снежной шапкой вулкана Алаид, расположенного на острове Атласова.

Парамушир – единственный обитаемый остров в северной части Курильской гряды. Расположенный здесь город Северо-Курильск к разряду тихоокеанских жемчужин не отнесешь. В число туристических достопримечательностей можно включить памятник воинам Курильского десанта – точная копия обелиска, установленного в Петропавловске-Камчатском, да еще мемориальную стелу жертвам катастрофического цунами в ноябре 1952 года. При установке последней, как часто водится на родных просторах, не обошлось без курьезов. У городских властей, возводивших памятник в 1990 году, на увековечивание памяти всех погибших денег не хватило. Ограничились буквой «П». Завершает мартиролог Путин В.П.

Но сам остров знает немало таинственных и даже жутких историй, часть которых, какими бы невероятными они ни казались, имеют документальное подтверждение. Но рассказ о них требует отдельного развернутого повествования…

В хорошую погоду на юге за Парамуширом просматриваются и другие острова Курильской гряды. Во времена парусного флота они часто становились единственной надеждой на спасение для кораблей, которым течения и ветры не позволили укрыться в Авачинской губе. Так, например, произошло в 1766 году с галиотом «Святой Павел» под командованием штурмана Дудина. Документы начала XIX века бесстрастно рассказывают о трагедии корабля:

«21 ноября [галиот] добрался до Авачинской губы; но, встреченный здесь льдом, снова отнесен в море; странствовал еще целый месяц, потерял бушприт, рею, все паруса и канаты и, уже не имея ни воды, ни дров, пустился прямо к берегу и выскочил на седьмой Курильский остров. В четверть часа судно было совсем разбито. Погибло 30 человек, а спаслось только 13, в том числе капитан. Ласково принятые жителями несчастные страдальцы зиму провели на этом острову, питаясь китовым жиром, кореньями и ракушками; а в следующем году переехали в Большерецк».

Итак, мы возвращаемся в Авачинскую губу, которая у моряков парусного флота пользовалась стойкой дурной славой.

Жертвы Авачинской губы

О причинах этой нелюбви командир затонувшего 9 октября 1835 года у Халактырского пляжа брига «Елисавета» корпуса флотских штурманов подпоручик И. Сидоров в подробностях рассказал на судебных слушаниях в царственном Петербурге.

Объясняя, что причинами гибели его судна, кроме жестокого ветра, являлись приливные течения, офицер отмечал, что их «законы вовсе неизвестны у камчатских берегов, и они подвержены беспрерывным изменениям от направления и силы ветра, и быть может, от других причин; а как не существует никаких лоций, и на картах не назначено даже направление прилива, то о направлении течения я не имел никакой возможности судить».

От ответственности подпоручика с недворянской фамилией освободили. И, на мой взгляд, совершенно справедливо. Судя по всему, он обладал прекрасными профессиональными качествами, что, к сожалению, являлось редкостью среди офицеров Сибирской флотилии. На Тихий океан с Балтики и Черного моря, как правило, ссылали неугодных и проштрафившихся моряков.

После кораблекрушения подпоручик Иван Сидоров, в отличие от некоторых своих коллег, скрупулезно заполненного вахтенного журнала не прятал. Благодаря подробным записям в нем комиссия военного суда смогла в подробностях проследить последние мили, пройденные кораблем, с полудня 8 октября 1835 года, когда с приближением к Авачинской губе бриг «был застигнут густою пасмурностью с дождем, при усилившимся юго-восточном ветре», до 6 часов следующего утра, когда потерявшая мачты и паруса «Елисавета», сев на мель, лишилась хода. В этот момент на судне началась паника, но командир сумел ее остановить. Как сказано в документах: «Он успокоил команду и убеждал терпеливо дожидать рассвета».

Пришедшее утро действительно подарило надежду. В нарождающемся свете нового дня моряки увидели пологий, покрытый черным вулканическим песком, камчатский берег. Сегодня это место называется Халактырский пляж. От него «Елисавету» отделяли около 100 метров бушующего океана. Их взялся преодолеть квартирмейстер Кулешев, умевший хорошо плавать. Моряк доставил на берег вначале тонкую веревку, затем с ее помощью подтянул и закрепил на пляже канат. Он стал в буквальном смысле путеводной нитью для команды. Держась за канат, все моряки добрались до берега. Последним бриг покинул Сидоров. Никто из членов экипажа не погиб.

На берегу разбили палаточный лагерь. Несмотря на то, что в первые пять дней его существования «ветер стоял свежий, и дождь лил почти беспрерывно», моряки начали разгружать судно. В конечном итоге им удастся снять с транспорта товаров почти на 16 тысяч рублей. Общая же стоимость груза составляла 43 674 рубля. На третий день к морякам «Елисаветы» присоединится прибывший из Петропавловска-Камчатского капитан-лейтенант Сарычев (не путать с Гавриилом Андреевичем Сарычевым, адмиралом, ученым-гидрографом, который скончался четырьмя годами ранее). Речь идет об Иване Васильевиче Сарычеве, помощнике начальника Камчатки, будущем генерал-лейтенанте флота. Офицера сопровождали 44 нижних чина.

24 октября разгрузку «Елисаветы» завершили, с тем моряки и покинули Халактырский пляж. Волны окончательно разрушили бриг к концу декабря.

Ровно через десять лет, почти день в день, но теперь уже на акватории Авачинской губы, произойдет еще одно кораблекрушение. В этот раз человеческих жертв избежать не удастся…

Бриг «Гижига» вошел в Авачинскую бухту 27 сентября 1845 года. И тут произошло то, что на Камчатке случается крайне редко, и что для моряка парусного флота является настоящим кошмаром – установился полный штиль. Командир брига мичман А. Григорьев, вышедший в первый самостоятельный поход, вынужден был встать на якорь в миле к юго-западу от Трех Братьев, на месте совершенно открытом для ветров, дующих с океана. До Изменной бухты *(ныне бухта Завойко – **Авт.**),* ближайшей удобной стоянки, оставалось около 4 миль, но сильное встречное течение не позволило имевшимся на бриге шлюпкам, как ни старались гребцы, отбуксировать «Гижигу» в безопасное место. В документах к тому же указывается, что команда, проведшая последние дни без отдыха, совершенно обессилела.

В Петропавловске, узнав, что давно ожидаемый корабль приблизился к линии мысов, начали готовиться к встрече транспорта, но ему так и не доведется войти в порт.

К 11 часам вечера подул резкий северо-восточный ветер, бриг начал дрейфовать. Командир распорядился ставить паруса в надежде, что ему удастся вывести корабль в открытое море, подальше от мелей и скал. Но едва отдали фор-марсель (прямой парус на фок-мачте), как начавшийся отлив обнажил позади, слева и справа от корабля камни. Путь в океан оказался отрезан. Маневрируя парусами и якорями, командир предпринял несколько попыток остановить дрейф транспорта. Команда, вопреки усталости, действовала «с быстротою необыкновенной», но остановить корабль не удалось. Во втором часу пополуночи «Гижига», отнесенная в бухту Ягодную, наскочила на риф. Бриг потерял руль, получил большую пробоину, через которую трюм начал стремительно наполняться водой.

В последней попытке спастись мичман А. Григорьев приказал поставить паруса в надежде, что ветер поможет снять корабль с камней и вынесет его на берег, но бриг стоял неподвижно. Только удары волн сотрясали его. Попытались спастись на шлюпках – их вырвало и унесло. Корабельные плотники сколотили плоты, но едва они оказались на воде, как их тут же разбило о корпус судна. Вскоре положение команды и пассажиров стало вообще отчаянным.

Волны опрокинули бриг на левый борт, его мачты ушли под воду. В момент опрокидывания за борт смыло 14 человек. Документы перечисляют их: «Прапорщик Александр Семчин с женою, лекарь Сигизмунд Станкевич с женою, штурманский ученик Александр Самойлов, 5 женщин, 2 детей, якут и служитель». В воде оказался и мичман Григорьев, но ему удалось за что-то зацепиться и взобраться на правый борт, на котором спасались уцелевшие моряки и пассажиры «Гижиги». Из-за холода, ветра и волн силы людей стремительно таяли.

Не могу удержаться от соблазна вновь процитировать документ, который эмоционально рассказывает об испытаниях, выпавших на долю моряков «Гижиги»:

«Надежды на спасение не было; гибель казалась близкой и неизбежной – страшная гибель!..

Но Провидению было угодно спасти несчастных, испытав их всеми ужасами безнадежного крушения! В 8-м часу утра бурунами перебросило корпус транспорта через камни и принесло к берегу. Кондуктор Дурынин первым бросился на берег с концом веревки, и при этой помощи, с убывшею при отливе водой, все благополучно перебрались на берег. Несчастный командир последним оставил развалины своего транспорта – первого судна, порученного в его команду, и, сойдя на берег, упал от изнеможения».

Первыми на помощь жертвам кораблекрушения пришли камчадалы, собиравшие на берегах бухты, где произошла трагедия, ягоды. Вскоре из Петропавловска прибыли на двух шлюпках капитан-лейтенант Рыдалев и прапорщик Секерин. К ним на помощь на трех вельботах пришли американские и британские моряки с двух китобойных судов, отдыхавших в Петропавловске. Прибывшие команды также высаживались на берег с большим трудом. Шлюпки Рыдалева и американца Свейна перевернулись. Те, кто находился в них, с трудом смогли избежать гибели. Груз и почту, находившиеся на «Гижиге», удалось спасти. Их потом почти два месяца перевозили в Петропавловск.

Комиссия военного суда, ознакомившись с обстоятельствами гибели «Гижиги», постановила «дело об этом крушении передать воле Божьей». Эта формулировка означала, что командир и команда сделали все возможное для спасения судна.

Еще одна трагедия в Авачинской губе произойдет ровно через сто лет после гибели «Гижиги». Какая-то удивительная и пугающая закономерность…

Вместо послесловия…

На два глухих раската, похожих на буйство далекого грома, в городе внимания вначале почти не обратили. Раскаты прорвались, с интервалом в 24 минуты, в Петропавловск-Камчатский с простора Авачинской губы сквозь гул работающего порта утром 15 октября 1945 года. Лишь спустя несколько часов станет известно, что официально завершившаяся Вторая мировая война записала на свой кровавый счет новые жертвы. В ходе боевого траления вблизи линии мысов, отделяющих океан от Авачинской губы, погибли два тральщика Камчатской военно-морской базы – ТЩ-523 и ТЩ-610.

Документы о катастрофе сообщают до обидного скупо: «Т-610, идя концевым в расстоянии около 5 кабельтов от впереди идущего Т-523, подорвался на мине в точке с широтой 52 градуса 49,2 минуты, долготой 158 градусов 49,1 минуты… В 08 часов 29 минут Т-523, подойдя к Т-610 на расстояние до 1 кабельтова от него, подорвался на мине…» В катастрофе погибли 35 человек. Удалось найти тела шестерых моряков.

Сегодня на месте гибели тральщиков в дни памятных дат проводится ритуал отдания воинских почестей. Уверен, что давно уже назрела необходимость и на берегу установить мемориальный знак в память о советских моряках, погибших при выполнении воинского долга в октябре 1945 года.

Закономерно и логично будет и наш круиз завершить именно в этой точке спуском на акваторию венков в память обо всех моряках, чьи жизни унес океан. Гибель судна – это всегда трагедия, которая только в исключительных случаях не сопровождается человеческими жертвами. Пусть многие из катастроф отделены от нас столетиями, но убегающее время, хоть и снимает с них острый трагедийный накал, но сути произошедшего не меняет. Мы не услышим сегодня губительного треска ломающихся мачт, рева волн и предсмертных криков, но это не значит, что они лишь плод нашего воображения. Мы обязаны помнить об этих трагедиях. Именно этим принципом я руководствовался, рассказывая о кораблекрушениях вблизи берегов Камчатки.

Владимир СЛАБУКА